



PRIMO PIANO

Aumenti/1

SENZA VERGOGNA

Alla fine, le società autostradali che, il 1° gennaio, si erano viste sospendere gli incrementi dei pedaggi l'hanno avuta vinta. Anche quelle che trascinano lavori senza fine. Ora serve un deciso intervento del Governo



di Emilio Dedeidi

Ci si è messo di mezzo anche il Nars, ovvero il Nucleo di consulenza per l'attuazione e la regolamentazione dei servizi di pubblica utilità: un organismo, a dire il vero di non spiccata notorietà, afferente al Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) e composto da una dozzina di membri, in rappresentanza di vari dicasteri, che si avvalgono del parere di cinque esperti (forse potrebbero chiamarli "saggi", tanto per stare al passo coi tempi). Del resto, avevano minacciato ricorsi alla magistratura, richieste risarcitorie, blocchi degli investimenti. E, alla fine, l'hanno avuta vinta, per decisione dell'uscente Governo Monti. Sono le società autostradali alle quali, il 31 dicembre, lo stesso esecutivo aveva negato, «in via cautelativa», gli aumenti dei pedaggi concessi alle altre società concessionarie. Una presa di posizione alla quale molti, Quattroruote in testa, avevano plaudito. Com'è possibile, avevamo scritto ripetutamente, che si concedano ancora incrementi tariffari a chi, come la Satap che gestisce la Torino-Milano, non è riuscito in oltre dieci anni a completare i lavori per la realizzazione della corsia d'emergenza? Su un'arteria, si badi bene, di 120 chilometri che corrono nella più piatta delle pianure, su un terreno che non impone né arditi viadotti né scavi com-

plici. E, invece, anche quest'anno la Satap ha ottenuto, con pochi mesi di ritardo, il suo bel rincaro medio, precisamente del 2,9%. Che si aggiunge al 6,5% del 2012 e al 15,5% del 2011. Una vergogna nazionale, dunque, alla quale neppure il Governo

Monti, che pure aveva avuto un susulto d'orgoglio, ha saputo (o voluto) opporsi. Finendo, anzi, per esprimere apprezzamento per la propria decisio-

ne, per bocca dell'uscente viceministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Mario Ciacca, pronto a sostenere che gli incrementi «sono necessari ad assicurare l'attuazione degli investimenti e a garantire il mantenimento della rete autostradale in condizioni di efficienza e di sicurezza».

Tutto da rifare

È sfuggito, probabilmente, all'attenzione del viceministro, che tale **mantenimento è proprio uno degli obblighi delle società concessionarie**, a fronte della riscossione di pedaggi non propriamente

L'AUTORITÀ DEI TRASPORTI, VOLUTA DA MONTI, NON È MAI DIVENTATA OPERATIVA



simbolici. Siamo, dunque, di fronte a un'ennesima sconfitta degli utenti, quindi dell'intero Paese, di fronte a una delle tante lobby nazionali, nello specifico quell'Aiscat che raggruppa una ventina e più di società autostradali ed è da tempo guidata da Fabrizio Palenzona, al tempo stesso vicepresidente di UniCredit e appassionato collezionista di presidenze (Gemina, Aeroporti di Roma, Assaeroporti, Faiservice Scarl) o, almeno, presenze in consigli di amministrazione. A questo punto, tocca al nuovo Governo e al Parlamento eletto in febbraio fare qualcosa.

Spetta all'Autorità dei trasporti, istituita da Monti e mai divenuta operativa per i litigi politici sulla designazione dei membri, intervenire. Compete alla Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali del **ministero delle Infrastrutture**, istituita il 1° ottobre 2012 e subentrata all'analogo organismo dell'Anas, per l'appunto vigilare (anche se sembra che il passaggio abbia determinato la dolorosa perdita di una ventina di posti di lavoro a tempo determinato). Tutte queste autorità, col neces-

L'INTERO MECCANISMO CHE REGOLA GLI INCREMENTI TARIFFARI DEV'ESSERE RIVISTO

sario coinvolgimento delle commissioni parlamentari, devono farsi carico di una profonda revisione degli istituti che regolano le concessioni autostradali e dei relativi meccanismi tariffari. Devono, in altre parole, porre fine a quella che Quattroruote da tempo ha battezzato "formula inghippo" e che consente, ogni 1° gennaio, aumenti sistematici dei pedaggi. Soprattutto nei casi in cui i frutti degli investimenti, da tali incassi garantiti, non si vedono da tempo immemorabile.

© Riproduzione riservata

Società Aumento pedaggio medio (%)

Autostrade per l'Italia	0,07
Sat A12 Livorno-Rosignano	3,80
Brescia-Padova A4	2,90
Satap A4 Torino-Milano	2,90
Satap A21 Torino-Piacenza	2,90
Ativa A5 Torino-Ivrea e tangenziali Torino	2,90
Milano-Serravalle A7 e tangenziali Milano	1,07

Vane speranze di giustizia

Già nello scorso ottobre, Quattroruote aveva chiesto di sospendere gli aumenti dei pedaggi, almeno su quelle autostrade dai cantieri "infiniti" come la Torino-Milano. Un appello inizialmente raccolto (vedere qui a destra) dal Governo Monti, ma lasciato cadere a legislatura ormai terminata

CONTRIBUTO DEGLI AUTOMOBILISTI

Pedaggi

Per qualcuno niente aumenti

Era ora: facendo proprie le richieste più volte espresse da Quattroruote, il Governo ha sospeso gli incrementi tariffari per alcune autostrade. A partire dalla Torino-Milano

E

IN CORSO

