

**La guerra dei pedaggi
Sulle autostrade
risparmi fino al 10%**

P. 20



Il governo cambia il calcolo dei guadagni per i concessionari
L'Autorità dei trasporti studierà un modello più favorevole ai clienti

Rivoluzione pedaggi Nei prossimi anni risparmi fino al 10%

zione verrà posta alla voce costi: col nuovo sistema verranno ammessi solo quelli «pertinenti» con la gestione dell'attività di concessionario autostradale (ad esempio non potrà essere più scaricato sugli utenti l'onere di opere compensative come

una pista ciclabile realizzata a fianco dell'autostrada per compiacere la comunità locale) e si valuterà anche l'efficienza delle spese. In questo caso, per fare un altro esempio, verrà aggiornato il sistema «Wacc» che serve a remunerare il capitale investito, escludendo in questo caso i prestiti che sono ritenuti troppo onerosi. In pratica gli utenti pagheranno in proporzione a quello che effettivamente utilizzano. In questo modo, secondo le prime stime, i pedaggi dovrebbero scendere anche del 10% rispetto a oggi.

Si parte con Ativa e l'A22

Il nuovo sistema entrerà in vigore prima sulle tratte delle società che hanno in corso il rinnovo delle concessioni come l'Autobrennero, le ex Autovie venete (ovvero A4, A23, A28, A57 e A34) e l'Ativa che gestisce la A5 Torino-Ivrea-Quincinetto, A4/5 Ivrea-Santhià, il Sistema Tangenziale di Torino, la Torino-Pinerolo e la A21 Torino-Piacenza. Ma poi in virtù del «decreto Genova» toccherà alle concessioni in essere. Tutte a prescindere dalla loro durata. In questo caso l'Art dovrà solo aspettare la scadenza dei vari piani quinquennali per dettare le nuove regole.

Per Autostrade per l'Italia, la più grande delle concessionarie

autostradali italiane, finita nel mirino del governo dopo il crollo del ponte Morandi, non dovrebbe cambiare granché, perché la società dei Benetton applica già un «price cap» puro che prevede il recupero del 70% dell'inflazione reale e degli investimenti aggiuntivi richiesti dal Mit e non previsti già in convenzione. Le altre concessionarie hanno invece un sistema «Rab», che prevede la remunerazione degli investimenti (più difficilmente verificabile) a piè di lista e un sistema di riequilibrio ogni 5 anni e quindi per loro si profila una rivoluzione. Bilanci più magri, e pedaggi presto più leggeri per tutti i loro utenti. —

IL CASO

PAOLO BARONI

Il congelamento delle tariffe sulla gran parte della rete autostradale scattato martedì è solo l'ultimo passo di un braccio di ferro in corso tra governo e società concessionarie. Coi 5 Stelle che da mesi hanno dichiarato guerra ai padroni delle autostrade, i vari Benetton, Gavio e Toto, fermamente decisi a rivoluzionare i meccanismi di calcolo dei pedaggi. «È finita la stagione dei concessionari

l'Art, per definire nuovi meccanismi di calcolo per le convenzioni scadute ma soprattutto per quelle in essere. Attualmente per definire i listini delle 26 concessioni autostradali in vigore nel nostro paese esistono ben sei diversi modelli che si sono sovrapposti negli anni e che in molti casi hanno prodotto storture, qualcuno dice anche favoritismi, ed aumenti non sempre giustificati. Un «sistema à la carte» lo ha definito qualcuno, in cui i pedaggi, nella maggior parte dei casi, vengono stabiliti in base a investimenti previsti e costi operativi e col semplice criterio del ripianamento delle spese dei concessionari, senza alcun obiettivo di incrementare l'efficienza del servizio e la produttività.

Un sistema unico

L'Autorità guidata da Andrea Camanzi adesso punta ad applicare un unico meccanismo uguale per tutti basato sulla metodologia del «price cap», sistema in vigore in quasi tutti i Paesi del mondo, il cui indicatore di produttività verrà aggiornato ogni 5 anni e in cui ci saranno meccanismi automatici di contenimento degli extraricavi. Il «fattore qualità» verrà misurato ogni anno per verificare i miglioramenti ottenuti e per quei concessionari che non effettuano gli investimenti programmati o tardano a farlo si prevede una penalità che andrà a ridurre direttamente i pedaggi. Grande atten-

**Ci sarà una valutazione degli investimenti reali
Società obbligate
a essere più efficienti**

prenditori, ovvero di quelli il cui unico obiettivo era arricchirsi sfruttando il bene pubblico e fare profitti senza reinvestirli per la pubblica utilità, potendo per altro contare su una remunerazione del capitale a tassi fuori mercato», ha proclamato a metà novembre il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli in occasione dell'approvazione del decreto Genova. Che sulla voce tariffe ha introdotto una grande novità dando nuovi poteri all'Autorità di regolazione dei trasporti,

26

Il numero delle società titolari di concessioni autostradali in Italia. Alcune di loro sono accusate di lucrare rendite di posizione

5

Gli anni di aggiornamento dell'indicatore di produttività delle concessionarie, in base alla metodologia del «price cap» in vigore in quasi tutti i Paesi