

### In autostrada

Atteso entro il 31 il via libera di Infrastrutture e Mise alle richieste delle concessionarie

### Le famiglie tipo

Impatto limitato secondo l'Autorità «da aprile possibile introdurre riduzioni»



# Al casello aumenti medi del 4%

All'esame l'ipotesi Lupi di un tetto al 5% con piani di ammortamento allungati

**Laura Serafini**

ROMA

Scatteranno dal primo gennaio gli aumenti al casello. Ma quest'anno potrebbe spuntare una sorpresa positiva: l'introduzione di un tetto massimo dei rincari fino al 5%, con la prospettiva per le concessionarie autostradali che hanno chiesto incrementi maggiori di rimodulare i piani economici-finanziari in modo tale da spalmare nel tempo la parte mancante dell'adeguamento. Nella sostanza, questo implicherebbe un allungamento della scadenza delle concessioni i cui investimenti oggi richiedono adeguamenti tariffari più elevati. Ma andiamo per gradi: come ogni anno, lo scorso ottobre le concessionarie hanno inviato all'Anas le richieste di incremento tariffario. Complice la riduzione del traffico, anche quest'anno si profila un sostanzioso rincaro al casello con una media di tutto il comparto che supera il 4 per cento. È solo una media,

perché come in passato ci sono picchi a due cifre: è il caso delle autostrade valdostane, come la Rav, racordo autostradale valdostano del gruppo Autostrade per l'Italia, che ha chiesto un incremento attorno al 14,5% (contro il 14,44% dello scorso anno) e della Sav del gruppo Gavio che ha chiesto adeguamenti attorno al 12% (contro l'11,55% dello scorso anno). Impennate sono previste anche nel nord-est, con le Autostrade Venete che hanno chiesto un adeguamento del 12,9% (contro il 12,63% precedente) e con il Passante di Mestre che ha richiesto un incremento tra il 13 e il 14 per cento. Aumenti attorno al 10% sono stati proposti per i due tronconi della A4, Torino-Milano e Torino-Piacenza, gestiti dal gruppo Gavio. Autostrade per l'Italia, la cui convenzione principale interessa 17 tra le maggiori tratte nazionali tra cui la Napoli-Milano, dovrebbe prevedere aumenti medi attorno al 3,6% (contro il 3,54% precedente). Al momento si tratta di richieste delle

concessionarie, che per diventare operative devono essere approvate da un decreto interministeriale dei dicasteri delle Infrastrutture e dell'Economia che in genere arriva il 30 o il 31 dicembre. In linea di massima i ministeri non possono bloccare senza seri motivi gli aumenti che servono a remunerare gli investimenti realizzati, ma nei fatti è già accaduto che gli adeguamenti venissero congelati per alcuni mesi. Oppure, come nel caso dello scorso anno, con la motivazione di approfondire le istruttorie sono stati bloccati in tutto e in parte per 4 mesi gli adeguamenti di alcune concessionarie, tra cui l'A4, la Tirrenica, la Brescia-Padova, la Milano-Serravalle, l'Ativa. L'operazione del governo Monti per ridurre l'impatto politico dei rincari di fine anno è stata solo un'illusione ottica, come del resto i provvedimenti simili varati dal governo Berlusconi. La sospensione temporanea degli aumenti ha fatto credere che l'aumento medio

al casello fosse pari al 2,91%, quando in realtà da aprile, quando sono stati sbloccati gli adeguamenti mancanti, è stato recuperato anche il pregresso e l'aumento effettivo medio dei pedaggi nel 2013 è stato del 3,9 per cento. La strategia al vaglio dell'attuale governo, e in particolare proposta dal ministro per le Infrastrutture Maurizio Lupi in una riunione con i rappresentanti dell'Economia che si è tenuta ieri a palazzo Chigi, è più sofisticata. L'idea - che potrebbe essere formalizzata nel decreto interministeriale di fine anno - è mettere un tetto agli aumenti fino al 5% e poi dare tempo 60 giorni per ridefinire i piani finanziari delle concessionarie spalmando su un arco temporale più lungo l'ammortamento degli investimenti. Se la proposta verrà approvata - ma è tutto da vedere perché il ministero dell'Economia ha delle perplessità - l'aumento medio al casello potrebbe scendere sotto il 3 per cento.