

# Pedaggio di 2 euro sulla Salerno-Reggio e sovrapprezzo per i raccordi autostradali

**LUCA IEZZI**

ROMA — Non ci saranno (almeno per ora) nuovi caselli sulla Salerno-Reggio Calabria o sul Grande Raccordo Anulare. Ma ci saranno, quelli sì, pedaggi più pesanti alle barriere già esistenti che danno poi accesso a questi tratti di strada. Pedaggi più cari di uno o 2 euro. In questo modo, verrà salvato il traffico locale che pur rappresenta il flusso preponderante di tratti come i raccordi di Roma e Torino (con i rispettivi aeroporti) o la superstrada tra Siena e Firenze.

Il nuovo meccanismo si deduce, a fatica, dal testo della manovra che richiama un successivo decreto: «Entro 45 giorni dall'entrata in vigore» della manovra, «saranno stabiliti i criteri per l'applicazione del pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali in gestione diretta dell'Anas». Quindi servirà un altro atto, un nuovo decreto per definire le tariffe, ma il primo obiettivo è cogliere l'occasione dei grandi esodi estivi. Il comma successivo stabilisce, in sostanza, che la maggiorazione

scatterà presto: già a luglio. La soglia di 2 euro va considerata come massima. Sulle autostrade, il meccanismo di pedaggio attuale è collegato ad ogni chi-

lometro percorso (6-7 centesimi più Iva sulla rete più estesa, quella di Autostrade per l'Italia) mentre il transito sui raccordi Anas non potrà far crescere il pedaggio attuale più del 25%. Per un classica maratona Milano-Reggio Calabria, l'attuale costo di 47 euro salirà a poco meno di 50 euro.

In un secondo tempo si cercherà di far pagare anche per le distanze lunghe che ora si possono percorrere gra-

duitamente, come all'interno dei 450 Km dell'A3 o in Sicilia dove i tratti Anas (A19 e A29) sono più estesi di quelli a pagamento. E' probabile che il primo passo sia un sistema di pedaggio "aperto" (una cifra fissa per l'uso dell'autostrada come sulla Milano-Laghi o la Roma-Civitavecchia).

L'obiettivo di tutta l'operazione, come spiega il presidente di Anas Pietro Ciucci «è garantirci l'autonomia finanziaria in modo che la nostra società incida sempre meno sui conti

pubblici». Proprio ieri l'Anas ha festeggiato il secondo anno consecutivo di bilanci in utile (16,8 milioni). Questo nonostante lo Stato nel 2009 abbia trasferito all'ente strade 242 milioni per i servizi di mantenimento degli oltre 25 mila chilometri della rete nazionale (in discesa dai 278 del 2008). Questi trasferimenti rappresentano circa il 40% del fatturato Anas per l'attività "tipica" di gestione della rete autostradale.

Dunque l'obiettivo, condiviso con Giulio Tremonti, è quello di staccare l'ente sempre di più dal cordone om-

belicale dello Stato. I costi dei servizi europei per il 50% dei costi di gestione delle opere saranno a carico delle società di gestione. I ricavi da ricavi di gestione serviranno ad ammortizzare gli stanziamenti per le opere e debitarci direttamente sul conto corrente come un qualsiasi società per azioni privata. A farne le spese saranno gli automobilisti che pagheranno di più al casello (una parte della somma finisce comunque all'Anas sotto forma di royalty) e soprattutto lo faranno per viaggi su strade di qualità inferiore.



**Ecco come la manovra colpirà il traffico a due e quattro ruote, e gli autotrasportatori**

**Sarà a pagamento la Roma-Fiumicino, si proverà a penalizzare poco il traffico prettamente locale**