

**COSTI. IL FRONTE AUTOSTRADA**

Passato il "principio Di Pietro" secondo cui le società concessionarie non possono lucrare due volte (incrementando le tariffe e non facendo gli investimenti previsti), i pedaggi 2007 aumentano in media dell'1,5%, spesso al di sotto di quanto richiesto dalle società di gestione. Ma c'è veramente da gioire?



**PEDAGGI, AUMENTI CONTENUTI.  
E PURE IL NOSTRO ENTIASMO.**

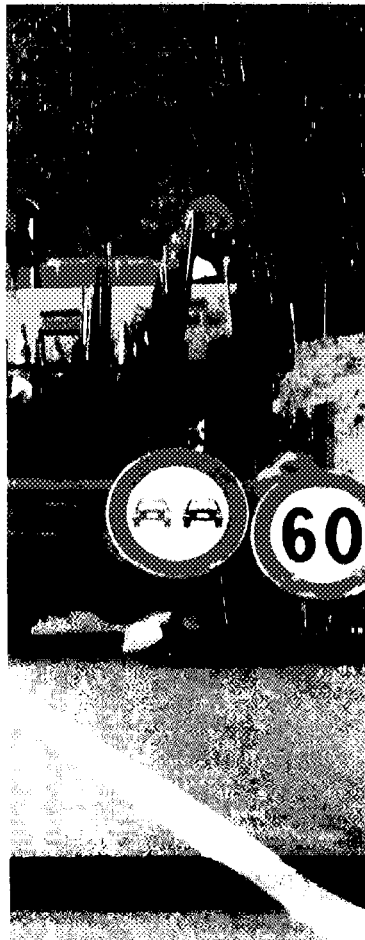
**LA CURIOSITÀ**

**IL RECORD**

**È PER L'A5 VALDOSTANA: +10%**

Tra gli aumenti delle tariffe autostradali quello che spicca di più è quello del 10,41% autorizzato per il tratto della A5 gestito dalla SAV (Società Autostrade Valdostane), controllata dal 'Gruppo Astm' di Marcellino Gavio e con una partecipazione minoritaria della Regione Valle d'Aosta (la richiesta era superiore, quasi il 12%). Dal 15 marzo, partendo da Aosta est, se si esce a Châtillon, si pagano quindi 3 euro, a Verrès 4 euro e 40 centesimi, a Pont-Saint Martin 6 euro, a Torino 10 euro e 10, a Genova 17 euro e a Milano 12 euro e 50. Secondo la SAV le tariffe servono a compensare gli investimenti realizzati alla fine degli anni '90, la costruzione della tangenziale di Aosta e del raccordo verso il Gran San Bernardo. Molti i critici, tra cui la Confindustria regionale ("questo aumento rischia di vanificare gli sforzi compiuti dalle imprese valdostane, composte in prevalenza da piccole e medie aziende, impegnate a mantenere la competitività") e l'Acì locale ("questi aumenti non sono giustificabili rispetto al costo reale della vita... ma soprattutto si rischia di scaricare altri veicoli sulle strade statali, già intasate, con la reale possibilità di un incremento degli incidenti). Commento: ma benedetti ragazzi, con i soldi che vi arrivano in quanto Regione speciale qualche sacrificio lo dovete pur fare, no?

Il copione è il solito: anche quest'anno, dal 15 marzo 2007, le autostrade hanno aumentato le tariffe. Tuttavia questa volta c'è un piccolo, ma importante cambio di sceneggiatura. Gli aumenti concessi dal governo (mediamente del 1,5%) sono più bassi rispetto a quelli richiesti dai 22 concessionari autostradali italiani (2,5%). Succede infatti che il decreto interministeriale Di Pietro-Padoa Schioppa - emanato nel tempo record di tre mesi sulla base del rapporto ai ministeri di Anas, l'ente concedente - ha messo i gestori di fronte alla "dura lex, sed lex" che i vantaggi ottenuti dai mancati investimenti degli ultimi anni si compensano con minori o nulli incrementi tariffari. In parole povere, come ha spiegato il Ministro Antonio Di Pietro, "non si può chiedere un aumento della tariffa per un'opera che non è stata fatta". Poiché quindi nel periodo 2000-2005 ben 3,8 miliardi di euro (di cui quasi 2 miliardi solo da Autostrade per l'Italia) erano stati programmati per essere investiti in opere e sono stati invece agevolmente incamerati sotto forma di pedaggio senza realizzare alcunché, gli aumenti tariffari andranno "tagliati" alla faccia del vecchio principio del price-cap "fino al limite massimo - come spiega Anas - costituito dall'azzeramento degli incrementi stessi". Senza sottovalutare la minaccia - sempre da parte del ministro delle Infrastrutture - di revocare la concessione a quei 4 o 5 gestori che sono sotto esame per mancata realizzazione di opere ed hanno solo un annetto per mettersi in regola. Nell'autotrasporto si festeggia? Apparentemente sì. Fino allo scorso anno gli incrementi dei pedaggi erano considerati automatici e mai prima d'ora si era applicato un diverso metodo. Ora invece è passato quantomeno il principio che le società concessionarie non possono lucrare due volte, incamerando i pedaggi e non facendo gli investimenti. Ma ci sono alcuni risvolti che frenano un po' il nostro entusiasmo. Innanzitutto l'Aiscat ha annunciato ricorsi contro il decreto, affermando che non è uno strumento giuridicamente accettabile nei confronti di aumenti contrattualmente previsti. Inoltre Gian Maria Gras-Pietro, presidente di Autostrade spa, parlando del principio per cui l'aumento delle tariffe è legato agli investimenti, ha dichia-



di Matteo Grimaldi

rato che "questo principio non è stato riconosciuto nella convenzione vigente e non è stata mai stipulata una convenzione diversa che stabilisca in che modo tariffe e investimenti debbano essere legati". Quindi non è detto che si torni indietro.

Poi c'è la considerazione che gli autotrasportatori sono i principali utenti delle autostrade, il che è una doppia sfortuna. Da un lato hanno dovuto pagare tariffe sempre più alte, aumentate a dismisura senza alcun controllo e senza una logica che portasse a qualche concreto vantaggio. Dall'altro - e nonostante ripetute ed insistenti richieste - non hanno mai potuto usufruire di nuovi tratti autostradali, svincoli, aree di sosta o altro ancora che avrebbero almeno giustificato il "balzello" annuale che veniva richiesto. Il tutto si è tradotto in maggiori costi e minori guadagni: insomma, gabbati due volte.

Non crediamo quindi che si possa brindare ad un extra-profitto diminuito. Meglio sarebbe stato ridurre materialmente del 4-5% quei pedaggi lievitati a quote "alpine". Insomma, è un po' come se Dracula ci avesse dato un morso un po' più piccolo sul collo: si resta vivi, d'accordo, ma senza più sangue e comunque vampirizzati. ■

**UNA RICERCA AIRP**

**LE STRADE ANTIQUATE ROVINANO I PNEUMATICI. E I COSTI SALGONO**

È l'Italia il paese con il record europeo del costo dei pneumatici dell'autotrasporto di merci su gomma. Nel nostro Paese, se si considera un autotrasportatore con cinque assi che percorra 100.000 km all'anno, il costo al chilometro per i pneumatici è di 0,118 euro. In Germania questo costo scende a 0,098 euro, in Austria a 0,088, in Francia a 0,078, in Romania addirittura a 0,047 euro. Questi dati emergono da una elaborazione compiuta dall'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) su uno studio del Comitato Centrale per l'Albo Nazionale degli autotrasportatori.

Le ragioni a cui si deve il poco invidiabile record dell'autotrasporto italiano sono essenzialmente due:

- > la maggiore usura che deriva dal dover utilizzare un sistema di infrastrutture stradali antiquato e in condizioni di manutenzione troppo spesso inadeguato;
- > il minor impiego che gli autotrasportatori italiani fanno dei pneumatici ricostruiti, che hanno costi decisamente inferiori ai nuovi e che vengono ampiamente utilizzati in tutti i paesi avanzati. Basti pensare che in Italia la quota dei ricostruiti nell'acquisto di pneumatici di ricambio è pari al 35% contro il 50% degli Stati Uniti. Il contributo dei pneumatici ricostruiti per contenere la spesa può essere dunque determinante e ciò senza diminuire gli standard di sicurezza e di affidabilità.

**OGNI AUTOSTRADA HA I SUOI AUMENTI**

SOCIETÀ	AUMENTO RICHIESTA	AUMENTO CONCESSO
Ativa (Torino-Ivrea-Valle d'Aosta)	1,74%	0,74
Autostrade per l'Italia (A1,A14,A8,A4 Mi-Bs,A26)	3,43%	0,67%
Autovie Venete (Mestre-Udine-Trieste)	1,08%	0,00%
Autostrade del Brennero (A22 Modena-Brennero)	2,26%	2,11%
Autostrada Brescia-Padova (A4)	1,17%	0,00%
Centropadane (A21 Piacenza-Brescia)	1,89%	0,00%
Autocamionale della Cisa (A15 Parma-La Spezia)	1,24%	0,88%
Autostrada dei Fiori (Savona-Ventimiglia)	1,54%	1,54%
Tangenziale di Napoli	3,38%	3,38%
Strada dei Parchi (A24 Roma-L'Aquila-Pescara)	1,28%	0,00%
Rav (Aosta-Monte Bianco)	0,94%	0,94%
Salt (Sestri Levante-Livorno)	2,00%	0,00%
Autostrade Meridionali (Napoli-Salerno)	1,85%	0,00%
Società Autostrade Tirrenica (Sat)	2,90%	1,45%
Satap A4 (Torino-Milano)	1,42%	0,00%
Satap A21 (Torino-Piacenza)	1,18%	0,36%
Autostrade Valdostane (Aosta-Quincinetto)	11,78%	10,41%
Milano-Serravalle (A7 e tangenziali Milano)	1,59%	0,00%
Consorzio Autostrade Siciliane (Sas)	0,00%	0,00%
Sitaf (Torino-Frejus)	2,55%	2,55%
Torino-Savona	1,43%	0,00%
Venezia-Padova	1,89%	1,89%



**TRATTA CIVITAVECCHIA-S.MARINELLA**

**TESSERE VIACARD DI NUOVO GRATUITE SULLA A12**

Il Comune di Civitavecchia ha ripreso, dopo lunghi mesi di paralisi, il servizio di consegna agli autotrasportatori delle speciali ViaCard che consentono di percorrere senza oneri il tratto autostradale da e verso Roma sulla tratta della A12 tra Civitavecchia e S. Marinella.

Grazie all'iniziativa di Transtrigoroute Italia Assotir e alla minaccia di portare in piazza centinaia di camion, si è finalmente sbloccato lo stallo che aveva costretto gli autotrasportatori a dover sopportare i costi del pedaggio autostradale sulla tratta in questione dell'A12, che il divieto di percorrere l'Aurelia stabilito dai Comuni interessati ha fatto diventare, da anni, percorso obbligatorio per i trasportatori diretti o provenienti dallo scalo dell'Atto Lazio.