

CONCESSIONI AUTOSTRADE: TANTI NO A PROROGA, 'TARIFFE TROPPO ALTE'

23 Ottobre 2014

PESCARA - Daremo battaglia contro la norma contenuta del decreto sblocca Italia che prevede di fatto la proroga per altri decenni delle attuali concessioni autostradali, invece di una profonda revisione delle stesse”.

A prometterlo è Gianni Melilla, deputato di Sinistra ecologia libertà, che prende posizione, primo tra i parlamentari abruzzesi, sul contestato articolo del decreto Sblocca Italia che già ha incontrato, nel corso delle audizioni della Commissione ambiente della Camera, la dura opposizione dell’Authority dei trasporti, dell’anticorruzione, dell’Antitrust.

La norma, infatti, consentirebbe di ottenere proroghe anche di decenni, a fronte di investimenti nella rete e del bolcco del costo dei pedaggi. Andando nella direzione opposta di chi chiede invece una revisione profonda delle concessioni.

La norma interessa molto da vicino le società Centropadane, Autostrade Meridionali e Autobrennero, le cui concessioni sono scadute, e continuano a essere gestite in proroga. Ma potrebbe avere effetti anche per altri importanti gestori delle autostrade come Atlantia della famiglia Benetton, il gruppo Gavio e anche Strada dei Parchi dell’imprenditore abruzzese Carlo Toto, che ha in concessione fino al 2029 i tratti autostradali A24 (Roma -L’Aquila - Teramo) e A25 (Torano - Avezzano-Sulmona - Chieti - Pescara).

Strada dei parchi, lo ricordiamo, è finita, è il caso dire nella bufera, per la chiusura delle autostrade dopo le intense nevicate degli anni passati, che ha mandato su tutte le furie sindaci, sindacati, consumatori e associazioni di categoria. Per la decisione di ridurre il personale in alcuni caselli poco trafficati, incontrando la dura opposizione dei sindacati. E per i pedaggi che hanno subito negli ultimi anni considerevoli aumenti. Aumenti giustificati però da Strada dei Parchi per il tratto autostradale di montagna avuto in concessione, particolarmente bisognoso di manutenzione e di consistenti e costosi investimenti. Tenendo conto anche del fatto che il traffico sulle autostrade continua a diminuire, e con essi gli incassi delle concessionarie.

Il provvedimento però non convince affatto Melilla, per una ragione di fondo che riguarda il rapporto pubblico-privato.

“Le privatizzazioni delle autostrade e non solo si sono tradotte in un beneficio per pochi e in un danno per la collettività - sbotta - Ed è grave che nel decreto Sblocca Italia poco o nulla sia previsto per trovare rimedio al drammatico problema del dissesto idrogeologico, mentre invece non si perde occasione per inserire provvedimenti oltremodo discutibili”.

A difendere a spada tratta il provvedimento è invece il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, del Nuovo centro destra, secondo il quale “le proroghe sono necessarie appunto per assicurare gli investimenti nel tempo ed evitare così un aumento dei pedaggi, solitamente usato ‘per recuperare’ le risorse investite. In altri Paesi come la Francia - sottolinea - sono già avvenute discussioni come queste su questi criteri, l’unico modo per evitare aumenti delle tariffe superiori all’inflazione è il rinnovo delle concessioni”.

Argomento contestato da Melilla, secondo cui “in questi anni abbiamo assistito anche in Abruzzo a un costante aumento dei pedaggi, ben oltre il tasso di inflazione, ma non abbiamo visto gli investimenti promessi. Per esempio sulla A25, per molti anni si è parlato della necessità di realizzare una stazione di servizio nel tratto tra Chieti e Avezzano, di oltre100 chilometri. Ma la stazione non è stata ancora realizzata”.

In attesa che dicano la loro anche i deputati abruzzesi che negli anni passati avevano più volte richiesto al governo interventi per calmierare i pedaggi sulla A24 e A25, e di rivedere, o addirittura di revocare la concessione, Melilla si schiera dunque con le posizioni critiche espresse dal presidente dell’Antitrust Giovanni Pitruzzella, secondo cui il provvedimento delinea “un meccanismo di proroga implicita delle concessioni, eliminando del tutto e potenzialmente per periodi significativi un essenziale fattore concorrenziale del settore”.

E del presidente dell’Authority dei trasporti Andrea Camanzi.

“L’articolo - ha spiegato Camanzi - appare in contrasto con le norme istitutive dell’Autorità che pongono in capo ad essa il

compito di stabilire i sistemi tariffari dei pedaggi delle nuove concessioni, di definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara e gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari, nonché di determinare gli ambiti ottimali di gestione delle tratte allo scopo di promuovere una gestione plurale e stimolare la concorrenza per confronto”.

Infine del presidente dell'Autorità Anticorruzione, Raffaele Cantone secondo il quale la norma “è non del tutto comprensibile perché vengono rafforzati i meccanismi di concessione attuali, stabilendo che i concessionari devono presentare un progetto, ma non c'è scritto chi lo approva”. *Filippo Tronca*