



ci sfilano i soldi di tasca

Con gli esodi estivi scadono anche gli ultimi congelamenti dei pedaggi autostradali concordati a Capodanno tra il ministero delle Infrastrutture e molti gestori. Il 1° luglio toccherà a quello più importante, Autostrade per l'Italia (Aspi, dei Benetton), che a ottobre 2018 aveva chiesto e ottenuto un +0,8%, il rincaro più contenuto di tutti. E tocca anche all'aumento più consistente, il 19% di Strada dei Parchi (gruppo Toto), che ha le due autostrade tra Roma-Abruzzo e quindi preoccupa molto i pendolari che arrivano nella capitale da est.

Scade la tregua anche per le Tangenziali di Milano (gratuite solo per chi entra ed esce prima delle barriere di pedaggio presenti in alcuni punti del percorso). Il primo congelamento a terminare era stato quello della Milano-Serravalle: appena un mese. In entrambi i casi l'aumento è del 2,64%.

Si completa così il quadro dei rincari 2019.

La partita del sisma

eri Strada dei Parchi, ha annunciato che potrebbe far scattare il maxi-rincaro, concesso già dal precedente ministro Graziano Delrio sulle sue A24 e A25. Una stangata che la società che aveva bloccato volontariamente in attesa di sapere se e come il Governo avrebbe contribuito alla messa in sicurezza sismica della sua rete: costo 3,4 miliardi. Toto era partito prospettando un costo doppio, per l'asserita necessità di abbattere tutti i viadotti e spostare in nuove gallerie buona parte del tracciato.

In serata il ministro Toninelli ha risposto che sta lavorando col ministero dell'Economia: c'è anche da fare una legge che consenta di mettere mano al fondo Infrastrutture, oltre che rimodulare il piano economico finanziario della società, cioè il documento concordato col ministero che regola investimenti e rincari dei pedaggi per un quinquennio (il +19% è frutto del piano oggi in vigore).

La situazione resta incerta. Pare ripetersi lo schema di un mese fa sulla questione del traforo del Gran Sasso: Strada dei Parchi è tra i soggetti coinvolti in un processo per l'inquinamento della falda acquifera interna alla montagna e aveva minacciato la chiusura totale del tunnel, tramutata in limitazione del traffico a una corsia per canna dopo un accordo trovato in extremis per un intervento del ministero.

Quanto ad Autostrade per l'Italia (Aspi), non si ha notizia che si lavori a una proroga del congelamento. Nemmeno nell'ambito del riavvicinamento tra la galassia dei Benetton e il Governo, che sta cercando di assicurarsi la partecipazione della loro holding Atlantia nel salvataggio di Alitalia. Da un paio di mesi questo ulteriore elemento stanno rendendo più difficile interpretare le mosse delle due parti.

Tutta la partita resta incerta perché sono in ballo più fattori. A partire dalla minaccia di revoca della concessione dopo il crollo del Ponte Morandi, per la quale ora il Governo punta a

emendamento nello Sblocca-cantieri per dare un salvacondotto giuridico ai dirigenti che eventualmente la firmeranno. Misura criticatissima dai gestori, ma che fotografa la situazione attuale: anche i più capaci e coscienziosi tecnici del ministero hanno paura a prendersi una responsabilità del genere, essendo nota (ed evidente in vari procedimenti penali e amministrativi recenti) tra le altre la capacità dei gestori di poter contare sui migliori avvocati in circolazione. Mentre l'amministrazione ministeriale va ancora per molti aspetti rifondata. Il ministero ha anche gli occhi puntati su alcuni incidenti recenti e poco noti che potrebbero indicare un degrado della rete dei Benetton o comunque carenze. L'ultimo è del 29 maggio, quando all'altezza dell'uscita di Faenza sono morte due persone, finite con la loro auto in un piccolo specchio che si trova a pochi metri dall'A14. In punti del genere dovrebbe di norma esserci un guard-rail, che dalle foto dell'incidente risulta invece assente.

### Gallerie da finanziare

Complessivamente, l'Italia è pesantemente in mora con la Ue sulla messa a norma delle gallerie (di lunghezza superiore a 500 metri, direttiva europea 2004/54, che dà prescrizioni piuttosto severe su impianti di aerazione, vie di fuga e altri particolari). E, per evitare un'altra procedura d'infrazione, sta offrendo a Bruxelles un adeguamento entro il 2022. Dopo anni in cui il problema è stato soprattutto evitato (anche perché l'Italia è il Paese europeo con più gallerie e quindi lo sforzo economico per Stato e gestori privati è il più gravoso).

Nel caso delle autostrade, i lavori dovrebbero essere finanziati proprio dai gestori, con i pedaggi, che a questo punto dovrebbero essere lasciati aumentare. Un altro elemento che fa ritenere improbabili ulteriori congelamenti tariffari (che peraltro storicamente si sono rivelati meri rinvii di spese che comunque sono poi finite sempre sulle spalle degli utenti).

### Istruzioni per i viadotti

Nel frattempo il ministero, per dare una soluzione ai problemi e alle controversie tecniche emersi con il crollo del Ponte Morandi, sta aprendo un campo prove dal vero. Per dare, assieme ad alcune università, linee guida sulla manutenzione dei viadotti.

Iniziativa che dovrebbe migliorare la sicurezza e comportare più spese per i gestori. E, di conseguenza, maggiori richieste di rincaro dei pedaggi in futuro.

Il campo utilizzerà un viadotto della A16 vicino a Candela (Foggia), dismesso oltre dieci anni fa per una frana. Sarà così possibile fare prove senza danneggiare strutture poi destinate a rimanere in esercizio. Nei mesi scorsi su una questione del genere c'era stata ancora alta tensione tra il ministero e Strada dei Parchi, per le prove di carico effettuate nell'ambito della vicenda della messa in sicurezza di A24 e A25.