

# Il miliardo per la Tirrenica con il rincaro dei pedaggi

È la condizione che Autostrade ha posto al governo per completare l'opera  
L'aumento delle tariffe dell'1,5% scatterebbe su tutta la rete nazionale

## LIVORNO-CIVITAVECCHIA, L'INCOMPIUTA

**di Ilaria Bonuccelli**

Sembra che ci sia rimasto un solo modo per completare la Tirrenica: aumentare il pedaggio dell'1,5% su tutti i tratti in concessione ad Autostrade per l'Italia. Rincarando il biglietto lungo questi 2.855 chilometri, la società potrebbe trovare i soldi - fra 800 e 1.150 milioni - che servono per collegare Civitavecchia a Rosignano. Altrimenti il corridoio tirrenico è destinato a restare l'incompiuta della viabilità europea. Previsto da oltre 40 anni solo dalle mappe e dagli accordi di programma.

Impossibile continuare a girare attorno al problema. Soprattutto dopo l'incontro di martedì al ministero dei Trasporti. Il viceministro alle Infrastrutture, Riccardo Nencini, che per il governo si è fatto garante dell'opera, ha convocato Società autostrade che a metà ottobre si era impegnata a presentare un progetto di fattibilità dell'opera. Le due ipotesi, appena accennate, erano: o realizzare un tratto di autostrada declassata (fra Rosignano e Grosseto) oppure realizzare sempre fra Rosignano e Grosseto una superstrada, non a pedaggio, sul tracciato esistente dell'Aurelia.

In base al progetto e al piano finanziario che Sat avesse pre-

sentato, il governo si sarebbe impegnato a stanziare un contributo pubblico, partendo da una base di 270 milioni di euro, cifra entrata e uscita dallo Sblocca Italia proprio per la Tirrenica. Il 2 dicembre, però, davanti a Nencini e a Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana, Gennarino Tozzi, direttore dei progetti infrastrutturali di Autostrade per l'Italia (socio di riferimento di Sat), ha ammesso quello che ormai è evidente da tempo: il piano finanziario dell'originario project financing della Tirrenica non sta in piedi.

Veramente i dati chiari oggi sono due: il piano finanziario per costruire i chilometri mancanti fra Toscana e Lazio fa acqua; lo Stato non ha soldi da investire nella Tirrenica. Autostrade per l'Italia, tuttavia, non avrebbe ancora rinunciato al progetto. Sarebbe anche disposta ad accollarsi per intero il costo dell'operazione, a un paio di condizioni: la prima è ottenere dal governo l'aumento del pedaggio su tutte le tratte in concessione (e non solo su quella di nuova costruzione) in modo da recuperare le risorse per ammortizzare l'investimento entro il 2046; la seconda è che tutto il tratto della Tirrenica possa essere a pagamento, con l'esclusione (zona per zona) dei residenti.

Altre soluzioni, al momento, sembrano non essere possibili. Tanto più che senza l'aumento "diffuso" del pedaggio la Tirrenica rischierebbe di trovarsi in un biglietto da 50 euro per un tratto autostradale dove non è possibile neppure viaggiare a 130 chilometri orari a causa dei limiti dell'infrastruttura. E allora?

Allora la scelta diventa politica oltre che tecnica, per più di un motivo. Intanto il governo deve decidere se accettare la "clausola" dell'aumento del pedaggio. Il ragionamento non è semplice: comporta di far gravare su tutto il Paese il costo di un'infrastruttura che interessa direttamente due regioni, anche se in realtà funziona come cerniera costiera e come corridoio verso l'Europa. Sat giustifica questa richiesta con un con-



» La decisione diventa politica: accetterà Renzi di far pagare il costo dell'infrastruttura a tutti gli italiani? Nulla di fatto nel vertice convocato da Nencini

clamato calo di traffico che ha ridotto i ricavi da pedaggi e quindi i profitti da investire nello sviluppo della rete autostradale.

Il dato, però, non è del tutto corretto. Il calo c'è stato fra il 2007 e il 2013, ma già nel 2014 si è verificata un'inversione di tendenza. Questo si legge sia nei bilanci di Atlantia - la holding che controlla Autostrade per l'Italia

- sia nei documenti di Autostrade per l'Italia. Nel 2013, infatti, sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia sono stati percorsi 43 miliardi e 715 milioni di chilometri con un calo dell'1,7% rispetto all'anno precedente; tuttavia nei primi nove mesi del 2014 si è registrato un incremento del traffico. Anche facendo un raffronto omogeneo - fra settembre 2013 e settembre 2014 - il risultato è positivo: si segna un complessivo +0,8%.

Non a caso, nei valori a consuntivo 2013 di Autostrade per l'Italia si legge: «Il trend di crescita della mobilità autostradale si è interrotto nel 2007. La crisi economica ha fatto segnare un picco negativo nel 2012. Il totale dei chilometri percorsi nel 2013 si colloca su valori prossimi al 2002 per i veicoli leggeri e di po-

co al di sopra dei valori del 1999 per i veicoli pesanti. Tuttavia la tendenza 2013 mostra una progressiva attenuazione della dinamica negativa». E infatti nel 2014 la situazione torna positiva. Perciò poco si giustificerebbe la richiesta di un aumento del pedaggio se non con il fatto che lo Stato non è più in grado di sostenere l'opera, in alcun modo. Comunque, anche con il pedaggio aumentato, la Tirrenica verrebbe realizzata senza opere accessorie. Tanto che Piombino si sta già organizzando con risorse proprie per la brettella del porto. Il destino della Tirrenica, quindi, resta solo nelle mani del governo. Se davvero vuole un collegamento veloce per la costa. O se l'alta velocità, come per i treni, la vuole solo tra Firenze e Roma.



**IL BUSINESS DELLE AUTOSTRADE**

	2014*	2013	differenza
Ricavi da pedaggio	2.795	2.694	101 (+4%)
Oneri di concessione	352	325	27 (+8%)
Costi del lavoro	594	499	95 (+19%)

\* Primi nove mesi dell'anno. Le cifre sono in milioni di euro

	veicoli/km	2014*	differenza
<b>Società concessionaria</b>			
Autostrade per l'Italia		33.808	+0,8%
Autostrade Meridionali		1.131	+3,8%
Tangenziale di Napoli		675	-2%
Società Traforo Monte Bianco		8	+0,3%
Racc. autostrad. Valle d'Aosta		79	-2,7%
<b>Totale concess. italiane</b>		<b>35.702</b>	<b>+0,8%</b>

\*Primi nove mesi dell'anno  
Le cifre indicano i milioni di km percorsi dai veicoli  
Fonte: bilancio consolidato Atlantia