

De profundis sull'autostrada Tirrenica

Lo Stato non ha soldi da investire, gran parte dei soci disinteressati: le speranze sono legate a una stangata sui pedaggi

di Ilaria Bonuccelli

Defunto. Morto. Sepolto. Cambiano gli aggettivi, non la sostanza. Oggi il progetto della Tirrenica, il corridoio costiero d'Europa, è senza speranza. Ma la colpa non è (solo) del governo. Lo Stato, è vero, non ha più neppure un euro per sostenere il completamento dell'autostrada da Civitavecchia a Rosignano. Neppure i 270 milioni promessi alla Toscana agli albori dello Sblocca Italia. Ma il vero problema è tutto in seno al concessionario: la maggioranza dei soci di Sat, Società autostradale tirrenica, non vuole più portare avanti l'operazione. Non vuole e non può. La situazione economica e finanziaria è cambiata rispetto al 2008 quando il progetto ha ripreso slancio. E perché si ribalti si devono verificare due condizioni: Autostrade per l'Italia, unico soggetto ancora interessato all'operazione, deve (ri)conquistare la maggioranza di Sat; il governo dovrebbe autorizzare un aumento del pedaggio autostradale dell'1,5% su tutta la rete (2.855 chilometri) in concessione ad Autostrade per l'Italia. Solo così si potrebbero trovare i 1.200 milioni che servono per completare la Tirrenica.

I soci di Sat non vogliono più la Tirrenica.

Più facile a dirsi che a farsi. È quanto Autostrade per l'Italia ha cercato di far capire al governo martedì, nell'incontro al ministero dei Trasporti. La società si è presentata a mani vuote, senza il progetto promesso a metà ottobre. Sat non ha presentato tracciati né elaborati per un motivo semplice: non esiste alcuna proposta. Non può esistere perché i soci attuali non sono più interessati a realizzare l'opera, con la sola eccezione di Autostrade per l'Italia che detiene il 25% circa delle quote di Sat.

Come si è arrivati a questo punto? Per la crisi. Da una parte, Sat ha accusato il calo di traffico che dal 2007 in avanti ha colpito la rete autostradale. Quella in concessione anche ad Autostrade per l'Italia lo conferma: fra i tratti più colpiti, infatti, c'è proprio la Roma-Civitavecchia (lo rilevano i dati consolidati dei bilanci degli ultimi anni). Dall'altra, il crollo dell'edilizia e dei lavori pubblici, ha reso incerto il futuro di

molti soci di Sat. Compresi quelli finanziari. Basta scorrere l'elenco: Monte dei Paschi di Siena non ha certo la Tirrenica fra le priorità; neppure le cooperative emiliane, soprattutto quelle che sono in gestione commissariale.

Il piano non sta in piedi dal punto di vista finanziario.

In questo quadro, è diventato evidente che non sta più in piedi il completamento della Tirrenica secondo il vecchio project financing: finanziamento con i pedaggi alle tariffe concordate, con una compartecipazione statale che avrebbe dovuto compensare (almeno in parte) l'aumento ridotto dei pedaggi, rincarati all'inizio dell'anno del 5% invece che del 7% come richiesto. Ancora meno, poi, il progetto sta in piedi, sparendo anche il contributo statale come è diventato evidente nelle ultime settimane.

Il governo: opera in agenda, ma non più finanziata.

Eppure il governo, assicura che considera la Tirrenica ancora una priorità dell'agenda del mi-

» Alla base dell'abbandono del progetto la crisi ma anche il calo dei traffici: in Sat, la società concessionaria, Mps e le Coop non vogliono saperne di realizzare l'infrastruttura

nistero dei Trasporti. Pur non avendo più finanziamenti disponibili per sostenerla. E allora come si procede? In prima battuta deve essere Sat a chiarire la situazione. A definire se e quali soci liquidare. La maggior parte degli azionisti vogliono uscire e anche velocemente, ma ancora le posizioni non sono definitive. Al momento solo la situazione di Vianini, azienda del gruppo Caltagirone, è stata definita con un accordo preliminare.

La situazione degli altri azionisti, inoltre, è ancora pendente. Solo quando sarà definita e solo quando Autostrade per l'Italia avrà ripreso la maggioranza, allora si potrà ricominciare a parlare del progetto Tirrenica.

Aumento dei pedaggi solo dell'inflazione programmata.

» A voler andare avanti è rimasta solo Autostrade per l'Italia, che ha il 25% e che insiste con il governo per vedersi riconosciuto un aumento dell'1,5% in più rispetto a quello previsto

A quel punto diventerà fondamentale la presa di posizione del governo rispetto alla richiesta avanzata al ministero in modo informale: l'aumento del pedaggio su tutte le tratte in concessione ad Autostrade per l'Italia.

Il governo per il 2015 non vorrebbe ritoccare le tariffe più del tasso di inflazione programmata: una percentuale massima dell'1,5%. Alla società interessata a completare la Tirrenica serve un rincarato di un 1,5%

ulteriore rispetto al tasso di inflazione. Di fatto, Autostrade per l'Italia vorrebbe recuperare quel 2% (o quasi) che le è stato tolto all'inizio dell'anno, quando l'aumento dei propri pedaggi avrebbe dovuto essere del 7% invece che del 5% concesso, proprio in previsione della realizzazione del corridoio della costa. Ma assicurazioni in questo senso non ce ne sono. Il governo ancora non ha convocato il tavolo che (entro fine anno) dovrebbe decidere le tariffe autostradali. In compenso, sembra che non ci sarebbero problemi a far ottenere l'esenzione dal pedaggio per i residenti, nel caso in cui la Tirrenica venisse mai realizzata. Proprio come chiede la Regione. Il governo sembrerebbe favorevole alle agevolazioni, soprattutto se l'autostrada prendesse il posto della vecchia Aurelia gratuita. Ma questa sarebbe la fine della storia. E qui c'è ancora da scrivere l'inizio.



Auto in coda al casello di Rosignano della Tirrenica (foto Pier Luigi)

