

A24-A25: BORDATE SDP IN COMMISSIONE CAMERA. "AUTOSTRADA A RISCHIO E GOVERNO NON FA NULLA"

27 Aprile 2022



L'AQUILA - "Negli ultimi giorni ci sono stati due scosse di terremoto, una frana e l'ennesimo investimento di un'auto a capriolo. Eppure il Piano economico finanziario che deve consentire finalmente la messa in sicurezza sismica delle autostrada A24 e A25 e le recinzioni, è scaduto dal 2013. E dopo 18 diverse proposte non è stato approvato. Strada dei Parchi declina pertanto ogni e qualsivoglia forma di responsabilità per eventi che dovessero occorrere, per i quali è stata lasciata da sola, senza alcuno strumento di contrasto".

E' un attacco diretto nei confronti del Governo e del Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibili (Mims) quello sferrato da Riccardo Mollo, amministratore delegato di Strada dei Parchi, Spa del gruppo abruzzese Toto, concessionaria dal 2000 delle autostrade abruzzesi e laziali A24-A25, nel corso della audizione nella commissione Ambiente della Camera dei Deputati.

Un durissimo atto di accusa confermato anche dalle parole di Mauro Fabris, vice presidente di Sdp: "Noi non siamo più disponibili ad accettare di operare in questa situazione di precarietà e di rischio, di non poter agire di fronte a pericoli gravissimi che noi denunciavamo da tempo".

Mollo ha sottolineato: "mi permetto di ricordare che il 22 aprile si è verificato un terremoto in Bosnia, di fronte alla costa abruzzese, di magnitudo 6, questa mattina si è verificato un sisma in provincia dell'Aquila, di magnitudo 3,1. Il 30 marzo c'è

stata una frana all'altezza del tratto Roviano e il 24 aprile un'auto ha investito e ucciso un capriolo, entrato in autostrada, e in entrambi i casi per miracolo non si è verificata una tragedia".

Il riferimento è "alla situazione di stallo sotto ogni punto di vista" che si registra in tutte le questioni sul tappeto tra lo Stato e Sdp, tra cui è in atto anche un serrato contenzioso: a partire dall'approvazione del piano economico finanziario (Pef), per il quale da oltre due anni ci sono ben due commissari, incentrato sulla maxi opera di messa in sicurezza di ponti e viadotti del valore di 6,2 miliardi di euro (4,2 pubblici e 2 privati), previsto nella legge di stabilità del 2012, dopo il terremoto dell'Aquila del 2009, che considera le due arterie strategiche in caso di calamità naturali.

Per finire alle tariffe con il rischio di una maxi stangata. In questo senso, il Pef da 6,2 miliardi di euro allungherebbe la concessione in scadenza nel 2030 e si calmiererebbero i pedaggi che dal primo luglio aumenteranno di oltre il 34% e che in caso di applicazione di una proposta di Pef cosiddetta ad investimento zero, si produrrebbe un mega aumento del 370 % entro il 2030.

Un quadro accusatorio respinto al mittente da Felice Morisco, responsabile della Direzione generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradale.

Il dirigente del Mims, sentito dalla commissione Ambiente nella sessione precedente ai vertici di Sdp, ha sottolineato che il motivo del ritardo accumulato negli anni nell'approvazione del Pef, dipende dal fatto che le versioni proposte da Sdp non erano sostenibili e ritenute troppo onerose, "sbilanciate" a discapito degli interessi dello Stato "concedente", e non in linea tra l'altro con le norme europee sugli aiuti di Stato, visto che prevedevano i lavori effettuati in house dal concessionario ma con soldi pubblici.

L'audizione era stata chiesta oltre un mese fa dal deputato del Pd Stefania Pezzopane, candidato sindaco per il centrosinistra alle elezioni dell'Aquila, per fare il punto sulla situazione di stallo in cui verte la vicenda della sicurezza sismica e sulle gestione dell'A24-A25.

Il tutto mentre sindaci laziali e abruzzesi sabato scorso sono tornati a protestare contro il caro bollette con presidi nei caselli e mentre lo Stato ha avviato una trattativa per revocare la concessione e riprendere la gestione delle due arterie, governate fino al 2000. Un atto che secondo la concessionaria costerebbe alle casse dello Stato 2,5 miliardi di euro. Anche questa trattativa è in stallo.

"Tutto è incredibilmente fermo - ha tuonato ancora Fabris -: abbiamo di fronte un governo che da un anno non risponde, non indica la strada per uscire da questa situazione, per noi insostenibile. Ed è un atteggiamento irresponsabile, si continua a tergiversare, a scherzare sulla sicurezza, sul rischio a cui cittadini e utenti dell'autostrada sono esposti. Non è arrivata a caso l'azione di messa in mora nei confronti di Sdp, paventando presunte nostre inadempienze. E' un loro modo per schivare le responsabilità, di mettersi al riparo. Ma una cosa è certa: noi non siamo più disposti ad accettare ad operare in questa situazione di precarietà e di rischio, di non poter agire di fronte a rischi gravissimi che noi denunciavamo da tempo".

Fabris, ex parlamentare ed ex sottosegretario, non le ha mandate certo a dire: "Ho vissuto il confronto, anche in prima persona, con ben cinque governi che si sono succeduti in questi anni, e non si è riusciti a trovare la soluzione per mettere in sicurezza l'autostrada - ha attaccato ancora -. Del resto per la prima volta, che io ricordi, un Ministero è stato commissariato dal Consiglio di Stato, per l'inadempimento nell'approvare il Pef. A proposito di chi è il vero inadempiente. Le 18 proposte di Pef che abbiamo presentato, sono state scritte in base a quanto il governo e gli uffici dello stesso dottor Morisco ci hanno prescritto, e negli ultimi tempi siamo costretti a scrivere anche Pef che non dividevamo affatto, eppure anche questi sono stati in ogni caso bocciati. Gli incrementi tariffari previsti ora dalla bozza di Pef di Fiorentino, contro cui giustamente i sindaci si oppongono, e che anche noi riteniamo inconcepibili, nascono, non a caso, da una impostazione errata, quella del finanziamento zero".

A prendere parte all'audizione, in una precedente sessione, oltre a Pezzopane, inizialmente in collegamento, visto che, ironia della sorte, era rimasta imbottigliata sulla A24 in arrivo dall'Aquila, Roberto Morassut anche lui del Pd, e poi Paolo Rotelli di Fdi, Lucia Albano e Marco Silvestroni di Fratelli d'Italia.

Anche oggi la madre di tutti i mali è apparsa essere la mancata approvazione del Pef, con i 6,2 miliardi per la messa in sicurezza e modernizzazione di una infrastruttura che attraversa un territorio a forte rischio sismico e dichiarata, per questa ragione strategica da una legge dello Stato. Pef atteso dal 2014 e che ha generato un duro contenzioso, tanto che il Consiglio di Stato, in base alla sentenza che ha sancito l'inadempimento dell'allora Ministero per le Infrastrutture e Trasporti, attuale Mims, dando ragione a Sdp, ha nominato ad aprile 2020 un commissario ad acta nella persona del capo dipartimento per il coordinamento amministrativo (Dica) presso la presidenza del consiglio dei ministri, Maria Barilla, e poi di Sergio

Fiorentino, avvocato dello Stato, incaricati di aggiornare e applicare il nuovo piano, in fase di ennesima riscrittura. E' Il terzo commissario che si affianca all'avvocato dello Stato Marco Corsini, nominato dal Governo per la messa in sicurezza sismica, che ha preso il posto a marzo di Maurizio Gentile, ingegnere di Sulmona (L'Aquila), ex presidente ed ad di Rfi, e a Corrado Gisonni, per la messa in sicurezza dell'acquifero del tunnel del Gran Sasso. Nel nuovo piano di Fiorentino si prevede che i lavori saranno tutti a carico dello Stato, e cade dunque uno degli elementi qualificanti dell'accordo con Strada dei Parchi, quello della possibilità del gestore di poterli fare in house direttamente, e non affidandoli a terzi, aspetto necessario per far quadrare i conti.

Ma appunto per rendere sostenibile il Piano, si prevede un progressivo rincaro delle tariffe del 15,81% ogni anno, a partire già da quello in corso, per arrivare per arrivare al 375% nel 2030.

Intanto a giugno le tariffe dovrebbero già aumentare, del 34%, perché scade anche l'ennesima e volontaria proroga della sterilizzazione disposta a gennaio da Sdp. E sabato oltre 100 tra sindaci, amministratori e parlamentari abruzzesi e laziali hanno presidiato per protesta numerosi caselli.

Altro aspetto dirimente della vicenda è poi l'intenzione del Mims di revocare il prima possibile la concessione a Strada dei Parchi, per uscire dall'impasse, facendo leva su presunte inadempienze del concessionario, e con l'intenzione di affidare tutto ad Anas, in partnership eventualmente con gli enti locali, a cominciare dalla Regione Abruzzo, secondo il modello di gestione dell'autostrada del Brennero e altre infrastrutture del Nord.

Una revoca che avrebbe però costi enormi per lo Stato, visto che Sdp si dovrebbe vedere riconosciuti 2,5 miliardi di risarcimento per la revoca, e la stessa Sdp non dovrà più contribuire per i 2 miliardi al finanziamento del Pef, nella quota prevista per il concessionario.

Sull'ipotesi della rescissione della concessione in scadenza nel 2030, Fabris ha spiegato che "come è noto a gennaio scorso abbiamo iniziato a condividere con il Ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile un percorso per la restituzione condivisa dell'infrastruttura. Ebbene, anche su questo aspetto, ancora è tutto fermo. Il Ministero non ci fa sapere nulla.

Abbiamo di fronte un governo che da un anno non risponde, non indica la strada per uscire da questa situazione, per noi insostenibile. Ed è un atteggiamento irresponsabile, si continua a tergiversare, a scherzare sulla sicurezza, sul rischio a cui cittadini e utenti dell'autostrada sono esposti. Non è arrivata a caso l'azione di messa in mora nei confronti di Sdp, paventando presunte nostre inadempienze. E' un loro modo per schivare le responsabilità, di mettersi al riparo. Ma una cosa è certa: noi non siamo più disposti ad accettare ad operare in questa situazione di precarietà e di rischio, di non poter agire di fronte a rischi gravissimi che noi denunciavamo da tempo".

Ulteriori bordate al governo le ha affilate Mollo, riassumendo il contenuto del dossier.

Per quanto riguarda le opere urgenti, ha ricordato Mollo, "il commissario Gentile aveva previsto interventi per circa 800 milioni da eseguire immediatamente, per 87 chilometri di reti di recinzione, 44 chilometri di barriere di sicurezza, barriere dei cavalcavia, messa in sicurezza di una serie di viadotti, messa in sicurezza del traforo del Gran Sasso, scalzamenti di pile di viadotto in attraversamenti fluviali, caserme di Polizia da adeguare, due viadotti tra Tornimparte e L'Aquila che se non vengono fatti subito allungano di un anno i lavori di messa in sicurezza urgente di quella zona, l'intera tratta Vicovaro - Carsoli, che è in una zona di frana e contiene una galleria quella di Roviano, con difetti enormi di costruzione e include una serie di viadotti tra i più vecchi e difficili da mantenere".

Ebbene, "nonostante il commissario Gentile avesse dato la propria disponibilità a finanziare ed avviare gli interventi urgenti, nessuno di questi è stato avviato e neanche autorizzato, se si esclude un brevissimo tratto di circa 4 chilometri di reti, per il quale si sono dovuti attendere tre mesi prima di avere il progetto approvato. E' incredibile che questo capitolo di lavori non proceda, nonostante che tutti riconoscano che ci sono urgenze indifferibili, che le progettazioni siano avanzate su tutto il fronte e ci siano già anche progetti esecutivi a disposizione per vari interventi, che ci sia una copertura totale dell'investimento a disposizione nell'ambito del Fondo Complementare, che Sdp possa assumersi la responsabilità del completamento e apertura al traffico entro il 2026 di tutti gli interventi. Nonostante gli eventi concreti come gli investimenti degli animali e la frana di Roviano siano sotto gli occhi di tutti".

Altro capitolo le manutenzioni a carico di Sdp: "sono 28 milioni di euro che la Concessionaria ha l'obbligo di mettere a disposizione ogni anno secondo il vigente Pef, è accaduto però che nel 2020 abbiamo speso 64 milioni, nel 2021 83 milioni per le manutenzioni e per il 2022 ne sono stati previsti ben 103. A fronte di questo il Ministero, più volte sollecitato, non ha dato alcun tipo di risposta a Strada dei Parchi in relazione al reperimento delle risorse. Di conseguenza Sdp sta facendo fronte con risorse proprie a costi che non competerebbero alla Società, causandone uno squilibrio dei conti non più sostenibile".

E ha concluso: “Strada dei Parchi viene quindi, una volta di più, lasciata sola a risolvere una situazione per la quale non ha le leve di gestione. La Società si trova in una situazione incredibile, nella quale, in teoria, non potrebbe eseguire le manutenzioni perché non approvate e quella, dettata invece dal senso del dovere verso la propria missione nella quale, eseguendole sarà probabilmente sanzionata, come accaduto già nel passato. L’assenza di supporto economico, inoltre, sta causando un carico sui conti della Società che ha raggiunto la soglia di sostenibilità”.

A completare il quadro, i due eventi sismici, che ironia della sorte hanno receduto di pochi giorni ed ore la seduta della commissione.

E ancora la frana ha colpito il 30 marzo 2022 il km 40 dell’A24, nella zona di Roviano, con massi provenienti da aree al di fuori delle competenze di SdP e che solo per una combinazione fortuita non hanno recato danni alle persone, trattandosi di vari metri cubi di materiale roccioso. In sole 30 ore l’autostrada è stata riaperta attraverso la costruzione di un muro di contenimento. Il 24 aprile, poi, un’auto ha investito e ucciso un capriolo al km 52 dell’A24 in direzione Roma. Per una fortunata combinazione, l’auto ha riportato danni materiali, ma non ci sono state conseguenze per gli occupanti.

E come hanno ricordato i rappresentanti di Sdp in una scheda consegnata ai membri della commissione, solo nel 2021 gli attraversamenti di animali selvatici hanno provocato ben 60 incidenti, con 130 segnalazioni da parte dell’Agenzia nazionale sicurezza stradale, su dati rilevati da Polizia stradale, Protezione civile e Sdp.

Fatto questo quadro, non certo roseo, della situazione, ad esordire nella prima sessione della commissione è stato Morisco, responsabile della Direzione generale per le strade e le autostrade, l’alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradale, che ha difeso gli interessi dello Stato dopo l’attacco sferrato dai vertici di Sdp.

Morisco, dopo aver ripercorso tappa dopo tappa tutta la cronologia della tormentata concessione, ha spiegato che “il motivo del ritardo accumulato negli anni nell’approvazione del Pef, dipende dal fatto che le versioni proposte da Sdp non erano sostenibili e ritenute troppo onerose, “sbilanciate” a discapito degli interessi dello Stato “concedente”, e non in linea tra l’altro con le norme europee sugli aiuti di Stato, visto che prevedevano i lavori effettuati in house dal concessionario ma con soldi pubblici.

Morisco ha anche spiegato che la bozza a cui lavora il commissario Sergio Fiorentino, invece “si adegua al decreto legge 34 del 2020 e ha cambiato impostazione prevedendo che le opere di messa in sicurezza non fossero più realizzate direttamente dal concessionario, ma fossero effettuate direttamente dallo Stato attraverso un commissario straordinario con delle procedure di gara”.

Per spiegare poi come si sia potuto arrivare solo ad ipotizzare incrementi monstre del 15,81% l’anno nella bozza di Fiorentino, Morisco ha aggiunto: “la A24 A25 ha come caratteristica quella di essere un’autostrada di montagna, con ponti e viadotti, con un volume di traffico ridotto rispetto ad altre grosse arterie nazionali e per le quali quindi la capacità di autofinanziamento è estremamente limitata. Questo di fatto determina che anche la sola attività di manutenzione sia difficilmente auto-sostenibile. Gli incrementi cui si fa riferimento nell’ipotesi sono quelli che in teoria assicurano condizioni di equilibrio, in assenza di altre misure compensative. Il piano economico finanziario è stato già fatto oggetto di rilievi critici stante l’insostenibilità di poter applicare degli incrementi tariffari di questa portata”.

Morisco ha infine confermato che è in corso l’iter per revocare la concessione a Sdp, per inadempimento, “azione che si basa sui procedimenti di natura giudiziaria di cui è oggetto Sdp, e sullo stato dell’infrastrutture e relativamente all’attività di manutenzione”. Una procedura complessa, ha ammesso, “che richiede un contraddittorio, ha una esigenza di verifiche tecniche e le tempistiche non sono dunque predeterminabili”.

Ricostruzione dei fatti contestata in più punti dal vice presidente di Strada dei Parchi, Marisa Fabris, per il quale “inadempiente” è semmai lo Stato italiano, e la prima vittima è proprio Sdp.

Ulteriori bordate al governo le ha affilate Mollo, riassumendo il contenuto del dossier.

Per quanto riguarda le opere urgenti, ha ricordato Mollo, “il commissario Gentile aveva previsto interventi per circa 800 milioni da eseguire immediatamente, per 87 chilometri di reti di recinzione, 44 chilometri di barriere di sicurezza, barriere dei cavalcavia, messa in sicurezza di una serie di viadotti, messa in sicurezza del traforo del Gran Sasso, scalzamenti di pile di viadotto in attraversamenti fluviali, caserme di Polizia da adeguare, due viadotti tra Tornimparte e l’Aquila che se non vengono fatti subito allungano di un anno i lavori di messa in sicurezza urgente di quella zona, l’intera tratta Vicovaro – Carsoli, che è in una zona di frana e contiene una galleria quella di Roviano, con difetti enormi di costruzione e include una serie di viadotti tra i più vecchi e difficili da mantenere”.

Ebbene, “nonostante il commissario Gentile avesse dato la propria disponibilità a finanziare ed avviare gli interventi urgenti, nessuno di questi è stato avviato e neanche autorizzato, se si esclude un brevissimo tratto di circa 4 chilometri di reti, per il quale si sono dovuti attendere tre mesi prima di avere il progetto approvato. E’ incredibile che questo capitolo di lavori non proceda, nonostante che tutti riconoscano che ci sono urgenze indifferibili, che le progettazioni siano avanzate su tutto il fronte e ci siano già anche progetti esecutivi a disposizione per vari interventi, che ci sia una copertura totale dell’investimento a disposizione nell’ambito del Fondo

Complementare, che Sdp possa assumersi la responsabilità del completamento e apertura al traffico entro il 2026 di tutti gli interventi. Nonostante gli eventi concreti come gli investimenti degli animali e la frana di Roviano siano sotto gli occhi di tutti”.

Altro capitolo le manutenzioni a carico di Sdp: “sono 28 milioni di euro che la Concessionaria ha l’obbligo di mettere a disposizione ogni anno secondo il vigente Pef, è accaduto però che nel 2020 abbiamo speso 64 milioni, nel 2021 83 milioni per le manutenzioni e per il 2022 ne sono stati previsti ben 103. A fronte di questo il Ministero, più volte sollecitato, non ha dato alcun tipo di risposta a Strada dei Parchi in relazione al reperimento delle risorse. Di conseguenza Sdp sta facendo fronte con risorse proprie a costi che non competerebbero alla Società, causandone uno squilibrio dei conti non più sostenibile”.

E ha concluso: “Strada dei Parchi viene quindi, una volta di più, lasciata sola a risolvere una situazione per la quale non ha le leve di gestione. La Società si trova in una situazione incredibile, nella quale, in teoria, non potrebbe eseguire le manutenzioni perché non approvate e quella, dettata invece dal senso del dovere verso la propria missione nella quale, eseguendole sarà probabilmente sanzionata, come accaduto già nel passato. L’assenza di supporto economico, inoltre, sta causando un carico sui conti della Società che ha raggiunto la soglia di sostenibilità”.

Ed infine la deputata Pezzopane: “All’esito di questa audizione si ha purtroppo la conferma che lo stato di confusione sia molto elevato e noi non ce lo possiamo più permettere. Occorre una svolta, il Ministero deve prendere una decisione, deve agire. Questa infrastruttura è strategica ed è a rischio sismico, occorre un intervento urgente ed adeguato, la sicurezza è la priorità assoluta. C’è poi il tema delle tariffe, gli aumenti prefigurati da Fiorentino non sono neanche da prendere in considerazione, ma intanto occorrerà con ogni mezzo impedire l’aumento del 34% a inizio luglio. In gioco è il presente e il futuro dell’Abruzzo, e di parte significativa del Lazio, che di fatto rimarrebbero isolate dalla capitale”.

LA DIRETTA