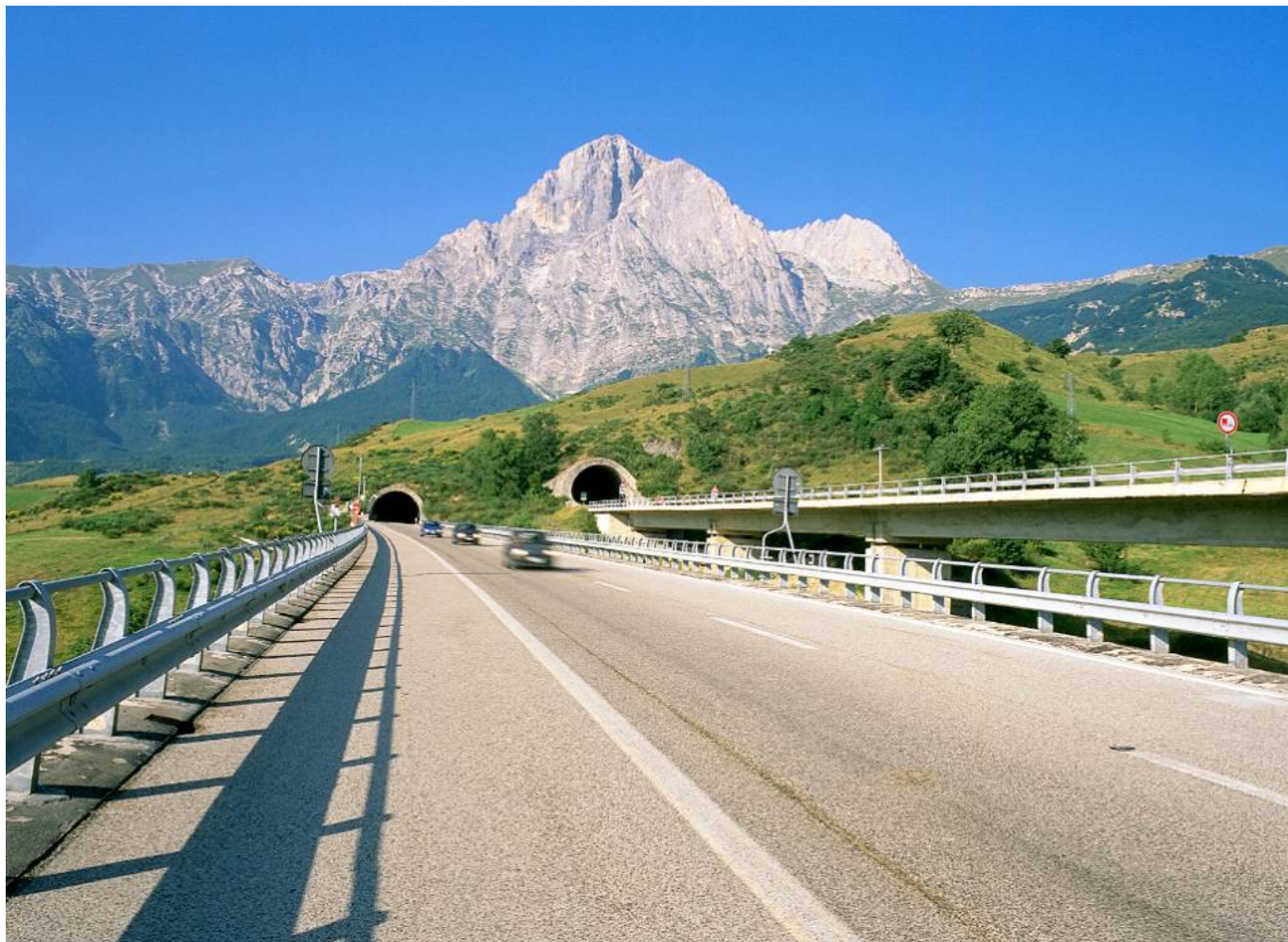


A24-A25, ECCO IL PIANO GESTIONE ANAS. SPUNTA CAVILLO CHE RIMETTE IN CORSA SDP

10 Luglio 2022



L'AQUILA - Tre ingegneri e un architetto per gestire oltre 370 chilometri di autostrade A24 e A25 che uniscono l'Abruzzo a Roma, passate dalla gestione di Strada dei parchi all'Anas.

In 48 ore l'Anas ha infatti stabilito i punti principali del piano per subentrare alla società di Carlo Toto che per vent'anni ha tenuto in concessione le due autostrade, fino a che giovedì scorso il governo gliel'ha tolte.

Il piano è svelato, lo riporta Il Centro: una nuova sede, con funzioni di quartier generale; dei dirigenti super affidabili da mettere al posto dei manager di Sdp usciti di scena; e soprattutto un elenco di obiettivi che permettano ad Anas di fare di più e meglio dell'ex concessionario, fatto fuori dal ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibile per gravi inadempimenti. Il tutto da attuare nel più breve tempo possibile. Il piano riorganizzativo è partito.

Al vertice di una gerarchia piramidale c'è il responsabile della Struttura Territoriale Abruzzo e Molise, Antonio Marasco, che ha il compito di sovrintendere dall'alto, la cosiddetta Area Gestione A24 e A25 composta, a sua volta, da tre Centri di sicurezza coordinati, ad interim, dall'ingegner Davide Ricci.

L'ingegner Ricci potrà operare nel nuovo quartier generale dell'A24 (Roma-Teramo) e dell'A25 (Torano-Pescara): la sede compartimentale dell'Anas in via Piccolomini all'Aquila.

Il primo dei tre Centri di sicurezza autostradale si chiama “Roma Est” ed è stato affidato all’ingegner Salvatore Chirico. Ha sede a Roma e sovrintende i tratti che vanno dalla Tangenziale Est allo svincolo a Valle del Salto, sull’A24, e dallo svincolo di Torano a quello di Avezzano, dell’A25.

Passiamo al secondo Centro di sicurezza “L’Aquila Ovest”: il responsabile è l’ingegner Roberto Parente che dovrà gestire il tratto che va dallo svincolo Valle del Salto fino all’allacciamento con la Statale 80 Raccordo, cioè la Teramo mare. Il dirigente Parente lavorerà nella sede Anas di Pescara dove è stato localizzato anche il terzo e ultimo Centro di sicurezza, denominato “Celano”, perché controlla il tratto di A25 che va da Avezzano all’allacciamento con l’A14 a Villanova di Cepagatti, ed è diretto da Enzo Di Vittorio, l’architetto che diede l’allarme di Rigopiano.

Sono infine 14 i punti operativi del piano affidati ai quattro alti dirigenti. Rappresentano le linee guida da seguire per assicurare lo svolgimento dei lavori e la riscossione dei pedaggi, evitando i presunti ritardi che il Mims ha contestato, senza appello, alla società di Toto.

Tra questi: “Assicurare il presidio della rete autostradale A24 (Roma -L’Aquila-Teramo) e A25 (Torano-Pescara) attraverso l’espletamento delle attività di sorveglianza e di pronto intervento”; oppure “garantire la continuità operativa delle strutture preposte all’esazione dei pedaggi, anche facendo ricorso a soggetti terzi; o ancora 2garantire la programmazione degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nei limiti delle risorse finanziarie disponibili”; e infine “garantire la progettazione e la realizzazione degli interventi pianificati, in base alle priorità definite dopo le attività di ricognizione sullo stato del patrimonio infrastrutturale e tenendo altresì conto degli esiti delle ispezioni di ponti, viadotti e gallerie, anche secondo la documentazione messa a disposizione dalla concessionaria uscente”.

Intanto il fortissimo strumento legale utilizzato dal Governo per togliere l’A24 e l’A25 alla concessionaria Strada dei Parchi potrebbe rivelarsi un’arma a doppio taglio.

Invece che un semplice e consueto atto amministrativo di revoca della concessione, l’esecutivo ha infatti utilizzato un decreto legge, ricorda Il Centro, cioè uno strumento di potere superiore. Tanto che non bastano i semplici giudici amministrativi del Tar per annullarlo: per dimostrarne l’illegittimità ci vuole infatti la Corte Costituzionale.

Secondo il costituzionalista e docente all’Università di Teramo Enzo Di Salvatore, il Consiglio dei ministri giovedì sera non ha licenziato un normale decreto legge, ma un atto più particolare chiamato decreto legge “provvedimento”.

“Si chiama così perché non tratta regole generali, ma interviene nei confronti di un soggetto specifico – spiega al Centro Di Salvatore – L’ordinamento lo permette, ma a patto che siano rispettati alcuni requisiti, tra cui quello della ‘ragionevolezza’”.

“Il decreto legge ‘provvedimento’ di giovedì ha potuto togliere le autostrade a Strada dei Parchi con effetto immediato – e quindi ancora prima di definire il risarcimento da pagare alla concessionaria – grazie a un decreto del 2019 (quello che contiene il famoso articolo 35, scritto dopo la tragedia del Ponte Morandi e applicato in questo caso, ndr), che a sua volta si basa su una norma introdotta nel 2016. Ecco, questo potrebbe essere il tallone d’Achille della decisione del Governo: le nuove norme sono arrivate anni dopo la firma della convenzione con Strada dei Parchi. In altre parole, la decisione di oggi si basa su regole che non c’erano quando Sdp ha preso in consegna A24 e A25. E per questo la Consulta, se interrogata, potrebbe giudicare assente la ‘ragionevolezza’ nel decreto legge di giovedì. Quindi l’atto diventerebbe illegittimo, almeno in parte”.