

A24-A25, PEF IN EUROPA, SERVE OK RAPIDO PIU' VICINO MEGA PIANO SICUREZZA VIADOTTI

8 Ottobre 2019



L'AQUILA - Il neo ministro per le Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, Pd, già commissario straordinario per l'emergenza terremoto 2016, non ha perso tempo: appena insediata si è trovata sulla scrivania il dossier, ormai chiuso nonostante le tante tensioni, dell'ex ministro Danilo Toninelli, M5S, e lo ha trasmesso per l'esame all'Europa.

Parliamo del nuovo Piano economico finanziario (Pef), in attesa di rinnovo dal 2014, per la gestione delle autostrade abruzzesi e laziali A24 e A25, la terza opera nazionale, per importanza, ancora bloccata, per un mega investimento di 3,1 miliardi di euro. L'azione potrebbe sbloccare una questione da anni sul tappeto ed oggetto di scontri e polemiche da parte della concessionaria Strada dei Parchi Spa, del gruppo dell'industriale abruzzese Carlo Toto.

Si tratta di un maxi piano di messa in sicurezza sismica delle tratte autostradali, tra cui ponti e indomiti spesso, al centro delle polemiche, che permetterebbe anche di calmierare le tariffe e congelare definitivamente il maxi aumento delle tariffe di circa il 19 per cento, sul cui congelamento l'ultima proroga scade a fine novembre.

Questo anche in seguito alla mobilitazione di sindaci abruzzesi e laziali. Un'emergenza, quella della sicurezza, scaturita dal sisma 2009 e ulteriormente aggravatasi con le scosse del 2016 e 2017. Il piano dovrà passare il vaglio della cosiddetta "Dg Competition", la direzione generale Mercato, dove è al lavoro un team che si occupa delle opere bloccate e già oggetto di una pre-notifica europea. Tra queste, appunto, le autostrade.

Rispetto alle decisioni su A24 e A25 c'è una difficoltà in più: la recente sentenza del Consiglio di Stato che impone al governo italiano di approvare il nuovo Piano economico e finanziario entro il 30 ottobre prossimo.

Un verdetto emesso a seguito dei ricorsi presentati da Sdp, che ora si attende una valutazione positiva sul documento che sbloccherebbe i lavori. Gli interventi pesano 3,1 miliardi di euro, di cui due a carico dello Stato.

Sono stati validati direttamente dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Proprio la quota di contribuzione statale potrebbe rappresentare un ostacolo: governo italiano e Strada dei Parchi dovranno convincere l'Europa che non si tratta di aiuti di Stato, ma di una emergenza scaturita all'indomani della firma della convenzione a causa di un evento catastrofico assolutamente non preventivabile, dopo il quale, nel 2012, il Governo italiano ha previsto il maxi piano di messa in sicurezza considerando le due arterie strategiche in caso di calamità naturali.

Il Pef fa leva sul parere Emesso a fine luglio dall'Autorità di regolazione dei Trasporti (Art) che ha sancito la congruità del piano e anche delle tariffe ipotizzate. È assai probabile, in ogni caso, che Bruxelles chiedi ulteriori integrazioni. Il Governo a quel punto dovrà celermente farsi carico della pratica onde evitare ulteriori gravi rallentamenti.

L'altra partita è invece tutta interna e si gioca con il governo italiano. All'interno del Pef, infatti, è previsto un piano stralcio

da 722 milioni, frutto dell'accordo tra Ministero dell'infrastrutture e trasporti e Ministero dell'economia. Un atto, su cui era stata trovata l'intesa con l'ex ministro Toninelli, che serve a far partire lavori in maniera celere nelle more dell'approvazione del Pef complessivo.

C'è bisogno, però, di inserire questa cifra nella programmazione triennale della legge di Stabilità, altrimenti sarà tutto inutile. Il grande vantaggio di questa situazione è che la De Micheli conosce perfettamente le vicende abruzzesi del terremoto.

Questo potrà rappresentare un elemento utile dopo il burrascoso rapporto con il ministro Toninelli che si era comunque concluso con la fine dell'iter del nuovo Pef. Partita decisiva anche per calmierare le tariffe: ad oggi è in vigore la sterilizzazione dei pedaggi fino al 30 novembre, ma senza l'approvazione del nuovo piano tutto potrebbe tornare in discussione.

Le risorse per congelare le tariffe andrebbero stornate dalla quota annuale che Strada dei Parchi paga ad Anas, ma quest'ultima si è sempre rifiutata di addivenire allo spostamento delle rate a fine concessione.

Un'altra spina per il neo ministro.