

STRADA PARCHI: FABRIS, "VIADOTTI A24-A25 SICURI, MA URGONO OPERE ANTI-SISMICHE"

16 Agosto 2018



L'AQUILA - "Se le autostrade A24 e A25 fossero pericolose, non sarebbero aperte. C'è in gioco la responsabilità del concessionario, e del governo che vigila. C'è un costante monitoraggio, anche straordinario, vista la sismicità dell'area, in particolare su tutti i viadotti. In caso di forte sisma però il rischio c'è, e se non si sbloccheranno i fondi per la definitiva messa in sicurezza, valutiamo anche di rescindere noi la concessione".

Così Mauro Fabris, vicepresidente di Strada dei Parchi, la spa del gruppo dell'imprenditore abruzzese Carlo Toto, che gestisce le A24 e A25 di Lazio e Abruzzo.

Fabris prende posizione a due giorni dal tragico crollo del Ponte Morandi di Genova, dell'annuncio furente da parte del governo di una eventuale revoca della concessione del gestore dell'autostrada A10, e di "multe" da 150 milioni di euro, del ritorno alla ribalta del problema della messa in sicurezza delle autostrade A24-A25, che corrono in territori a forte rischio sismico.

Lo fa innanzitutto smentendo l'allarme lanciato da fonti tecniche interne alla stessa Strada dei Parchi, relativamente alle condizioni di pericolo rappresentato da molti piloni che sostengono i viadotti delle autostrade A24 e A25 che non sarebbero sicuri, soprattutto da Pietrasecca a Roma: perché da anni sarebbero pieni di acqua quindi interessati da pericolose infiltrazioni. Proprio per questo, sarebbe urgente lo svuotamento, poi effettuare prove di carotaggio per verificare stato e stabilità al fine di programmare interventi ad hoc.

Ma Fabris, ex parlamentare del Pdl, va anche oltre, paventando l'ipotesi, clamorosa, secondo la quale potrebbe essere Strada dei Parchi a rescindere la convenzione, se non saranno sbloccati al più presto i fondi mancanti per terminare l'intervento di messa in sicurezza urgente di "anti-scalinamento" delle campate, da 170 milioni, rimasto a metà, e se non saranno allo stesso modo resi subito disponibili i 250 milioni già stanziati dall'Unione europea per la messa in sicurezza definitiva anche dei piloni dei viadotti, che mostrano evidenti segni di usura. Questi fondi però, sostengono al ministero, saranno disponibili solo nel 2022.

“Stiamo valutando seriamente – afferma dunque Fabris – cosa fare nel caso in cui non ci vengano date le risorse adeguate per la messa in sicurezza delle autostrade A24 – A25. Se il governo ci darà in tempi stretti gli strumenti bene, altrimenti ci sono le responsabilità del gestore da tenere in conto: io sono vicepresidente del cda di Strada dei Parchi e voglio dormire sonni tranquilli. Se non si potrà mettere in definitiva sicurezza l’autostrada, in un’area a forte rischio sismico, personalmente ritengo che andrà fatta una proposta molto seria al governo, ovvero se valuti di riprendersi indietro le due autostrade, ponendo così termine alla concessione”.

Per Strada dei Parchi la partita decisiva, oltre agli interventi urgenti citati su campate e piloni, è anche rappresentata dal via libera al Piano economico finanziario, previsto nella legge di stabilità del 2012, in conseguenza del tragico terremoto dell’Aquila, ma ancora al vaglio del ministero.

In esso è stabilito un miliardario progetto di definitiva messa in sicurezza: il primo di 7 miliardi di euro prevedeva eliminazioni di viadotti e altre gallerie, oltre alla riduzione del percorso, all’altezza in particolare della Valle Peligna, ma è stato bocciato tra le polemiche.

L’ultimo, di circa 3 miliardi di euro, interviene sull’attuale percorso. Nel Piano economico e finanziario si dovrebbe trovare anche una soluzione condivisa per evitare nuovi aumenti dei pedaggi, ed anzi procedere ad una loro riduzione. I pedaggi sono infatti lievitati a inizio anno di un ulteriore 13 per cento, provocando le proteste dei sindaci e cittadini abruzzesi e laziali.

Fabris rivela poi che oggi sarà rinnovata la richiesta di incontro urgente al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli.

Per quanto riguarda lo stato attuale della sicurezza delle autostrade A24 e A25, Fabris spiega innanzitutto che “sono in una situazione completamente diversa rispetto al tratto autostradale di Genova interessato dal tragico crollo: nel senso che sono opere più tradizionali rispetto a quella molto più complessa del ponte Morandi. Sulla A24 e A25 le attività di controllo e monitoraggio sono condotte secondo gli standard e le norme previste dalle leggi, in maniera continuativa. Va poi ricordato che la A24-A25 è un’infrastruttura ritenuta strategica dalla Protezione civile, e c’è dunque un’attività ulteriore e supplementare di monitoraggio e controllo, visto che è stata sollecitata negli ultimi anni da decine migliaia di eventi sismici”.

“Noi siamo una realtà – aggiunge Fabris – tra le poche in Italia che hanno realizzato il piano di intervento di messa in sicurezza al 104 per cento rispetto a quanto previsto dal contratto sottoscritto con lo Stato, parliamo di 700 milioni spesi dal 2009 ad oggi”.

Questo per quel che riguarda la situazione attuale, ma Fabris non nasconde la grande preoccupazione in caso di evento sismico imminente. Da qui la richiesta di sbloccare subito i fondi per gli interventi di definitiva messa in sicurezza sismica.

“Noi abbiamo scritto una decina di lettere a tutti i nuovi ministri per avvisarli della situazione, – spiega Fabris – e oggi rinoveremo la richiesta di un incontro urgente al ministro Toninelli : la A24 e A25 sono sicure per quanto riguarda il presente, costantemente monitorate, ma siamo preoccupati per il futuro. Voglia Dio infatti che non ci siano eventi sismici importanti, perché le due autostrade sono garantite fino ad un certo livello”.

“Siamo partiti con i lavori di messa in sicurezza urgente, detta di anti-scalinamento da 170 milioni – prosegue Fabris -, come ci ha ordinato il governo, ma senza darci le coperture. Così abbiamo anticipato i fondi delle rate annuali da versare all’Anas, visto che le avevamo già messe da parte, poi nel 2030 dovremmo pagarle con gli interessi. Nessun regalo a Strada dei parchi, insomma. Ma adesso è urgente sbloccare gli ulteriori fondi per terminare la messa in sicurezza urgente, che siano stati costretti ad interrompere, e poi occorre la messa in sicurezza dei piloni con i 250 milioni di fondi europei, che ironia della sorte ci sono già, ma sono fermi”.

“Di 1 euro di pedaggio – ribadisce Fabris – tratteniamo 43 centesimi, con cui dobbiamo fare investimenti, pagare personale e costi di gestione, e possibilmente remunerare il nostro investimento, perché va ricordato che la nostra società ha dal 2009 speso 700 milioni in messa in sicurezza, e non ha ancora mai fatto utili, basta leggere i bilanci che sono pubblici”.

Come a dire: per la messa in sicurezza sismica d’urgenza e definitiva, Strada dei Parchi non può certo metterci i soldi lei, visto che non ha ancora fatto utili.

Il vicepresidente di Strada dei Parchi entra poi nel merito della bufera politica che si è scatenata intorno ad Autostrade per l’Italia, la società che fa capo al gruppo Benetton che gestisce l’A10, dove è crollato il ponte Morandi. L’esecutivo ha annunciato la revoca della concessione alla società, con conseguente rinazionalizzazione, e Autostrade ha risposto di aver “sempre agito correttamente” assicurando la ricostruzione del ponte in 5 mesi. Da qui sta per partire una lunga battaglia legale che potrebbe comportare il pagamento di pesanti penali da parte dell’esecutivo.

“Non ho le conoscenze che può avere il governo per stabilire tutto questo, so solo che le indagini non sono ancora partite, come pure le verifiche tecniche, consiglierei davvero di capire cosa è successo, più che avviare la caccia la colpevole. Una concessione si può evocare in caso di gravi inadempienze, ma queste vanno ovviamente stabilite. E’ una tragedia immane – spiega ancora Fabris, ex parlamentare, deputato del Ccd nel centrodestra, poi senatore e onorevole dell’Udeur nel centrosinistra, nella lista dell’Ulivo – che colpisce per numero delle vittime, per i danni causati, ora andrà indagato a fondo per comprendere cosa sia avvenuto”.

Infine, a proposito del ritorno alla ribalta dell’ipotesi di nazionalizzazione, Fabris osserva che, “si è tornato a parlare dell’ipotesi di nazionalizzare le autostrade? Siamo un paese democratico: trent’anni fa ci fu dibattito feroce in materia, e si decise che lo Stato uscisse dall’economia, si disse basta ai ‘panettoni di Stato’, alle banche pubbliche, si stabilì che l’Anas non dovesse più gestire le autostrade perché era ritenuta un baraccone. Oggi si decide di cambiare linea? E’ una scelta che farà il Parlamento e i cittadini che condividono questa linea. Per quello che ci riguarda, c’è un contratto in essere, e laddove si decidesse di rescinderlo, ci sono clausole, basta che ci venga riconosciuto il corrispettivo economico previsto dal contratto”.