

ROMA

A 25

L'AQUILA

A 24

ANCONA

INFRASTRUTTURE

A24 e A25, piano da 6,5 miliardi

Giorgio Santilli ▶ pagina 11

Strade dei Parchi. La proposta al Mit si regge su 20 anni di concessione in più, aumenti tariffari del 2% e tax credit da 2,1 miliardi

Autostrade A24-A25, Toto rilancia

Soluzione da 6,5 miliardi autofinanziata per messa in sicurezza e potenziamento

Giorgio Santilli

«Messa in sicurezza antisismica e potenziamento infrastrutturale, con un accorciamento dei tracciati e la riduzione dei dislivelli altimetrici grazie a nuove gallerie in sostituzione dei vecchi viadotti. È la proposta che la concessionaria delle autostrade A24 Roma-L'Aquila e A25 Roma-Teramo, Strada dei parchi spa (gruppo Toto), ha inviato al ministero delle Infrastrutture per rilanciare sull'ammodernamento dell'infrastruttura appenninica: un progetto da 6,5 miliardi (con una prima fase di 4,6 di cui 1,5 immediatamente cantierabili). Secondo la concessionaria si potrebbe realizzare senza alcun contributo diretto dello Stato, ma con un mix di misure come prolungamento della durata della concessione (20 anni), aumenti tariffari contenuti (dell'ordine del 2%) e tax credit per un valore aggiornato fra 1,4 e 2,1 miliardi. La proposta ha il merito, per altro, di far riparlare del tax credit, strumento fiscale di sgravio previsto dalla legge 183/2011 (art. 18) per rilanciare gli investimenti privati in infrastrutture di interesse pubblico. Finora è rimasto del tutto inattuato, e anche dimenticato nonostante fosse stato annunciato come uno strumento molto po-

te per favorire project financing e collaborazioni pubblico-privato nel settore autostradale.

«Per l'adeguamento sismico della autostrade A24 e A25 - spiega Cesare Ramadori, amministratore delegato di Strada dei Parchi spa - eseguiremo prontamente le

indicazioni che riceveremo dal concedente, non appena ci saranno comunicate, ma nel frattempo, in alternativa al progetto base che

prevede interventi con cantieri "in sede" su tratte autostradali in esercizio e il finanziamento delle opere mediante contributi pubblici, abbiamo sviluppato una nuova proposta: senza contributi pubblici e con un incremento tariffario inferiore o uguale al progetto base consente di cogliere obiettivi di modernità e di sicurezza dell'opera, eliminando in modo definitivo le criticità derivanti dal mantenere in esercizio infrastrutture obsolete».

Le due autostrade attraversano proprio i territori colpiti pesantemente dagli eventi sismici del 2009 e del 2016. E lo stato attuale delle infrastrutture non è rassicurante: un emendamento alla manovra presentato ieri dal governo finanzia un primo piano-stralcio per la messa in sicurezza dei viadotti con un milione che arriveranno dai canoni pagati dalla stessa concessionaria e finora congelati per un contenzioso con l'Anas. L'intervento di emergenza fa fronte a fenomeni come lo «sfarinamento degli impalcati» e lo «scalamento» che si è prodotto con la discontinuità del manto stradale in alcuni viadotti.

«Il progetto che abbiamo proposto - dice Ramadori - avrà effetti positivi per l'utenza sul piano della sicurezza ma anche dell'utilizzo dell'infrastruttura, evitando a chi viaggia disagi e rischi di maggiore incidentalità per la presenza di cantieri, che potrebbero durare anche

un decennio. Inoltre, riducendo i tempi di percorrenza e le quote di valico, grazie ai nuovi tunnel, e l'eliminazione dei viadotti, scompariranno le criticità che hanno funestato la vita delle A25 e A24».

Il progetto consente l'adeguamento totale alle nuove norme

nazionali ed europee sui raggi di curvatura e sulla sicurezza passiva, oltre che di larghezza delle carreggiate, obiettivo che non potrà essere colto pienamente con la sola messa in sicurezza dell'infrastruttura attuale (un progetto "minimalista" che dovrebbe valere circa 3 miliardi, articolato in due fasi). L'opera-chiave del progetto presentato dalla concessionaria è invece la realizzazione di una galleria che consenta di aggirare e "rottamare" il viadotto di Pietrasecca, vecchia struttura (oggi ingegneristicamente inconcepibile) con punte di altezza di 80 metri.

Ma quella del gruppo Toto vuole essere anche una sfida che punta a rilanciare gli investimenti privati in infrastrutture come via per un'accelerazione della crescita del Paese. «Il tax credit - dice Ramadori - è una modalità di incentivazione di nuovi investimenti molto utilizzata all'estero che non riduce il gettito fiscale ma genera gettito addizionale di Iva, Irpef, Ires attraverso l'eradicazione degli investimenti su indotto e subfornitori. La nostra proposta - continua l'add di Strada dei Parchi - è coerente con l'allegato infrastrutture al Def e non ha avuto obiezioni di principio a livello Ue».

La mappa

Nuovo tracciato dell'A24/A25 con l'adeguamento plano-altimetrico



L'EMENDAMENTO

Approvato nella manovrina un emendamento che destina 111 milioni ai primi interventi urgenti per la sicurezza sismica dei viadotti

6,5 miliardi

Il costo totale del progetto, 1,5 miliardi sono immediatamente cantierabili

2,1 miliardi

Tax credit: la concessionaria stima una forbice tra 1,4 e 2,1 miliardi