

Tutto scritto nella convenzione. Lavori straordinari, paga lo Stato. Prima l'Anas e poi il ministero delle Infrastrutture presero l'impegno con l'obiettivo di «assicurare la giusta remunerazione del capitale investito»

PESCARA A chi spetta pagare i lavori di manutenzione delle autostrade A24 e A24? La risposta è semplice. I costi per i lavori toccano alla società Strada dei Parchi. Ma se l'intervento non è di ordinaria amministrazione, se abbiamo a che fare con danni seri alle strutture antisismiche dei viadotti, danni che mettono a rischio la vita degli automobilisti, tocca sempre a Strada dei Parchi accollarsi costi enormi? Il problema, nella battaglia scatenatasi a colpi di emendamenti in Parlamento per il finanziamento degli interventi necessari a mettere in sicurezza le autostrade abruzzesi, è tutto in questa domanda. E la risposta, fornita dalle carte, sembra non lasciare dubbi: ad aprire i cordoni della borsa deve essere lo Stato. Balletto di cifre. L'emendamento approvato ieri dalla commissione bilancio, che sblocca oltre 111 milioni di euro, non è risolutivo. La somma che sarà stanziata, anzi prestata con gli interessi, non è sufficiente per riparare in modo definitivo le 327 lesioni disseminate su 107 viadotti. Per Strada dei Parchi, infatti, occorrono 196 milioni. Lo stesso ministero delle Infrastrutture parla di una cifra più alta di quella sbloccata. Dice che servono 164 milioni. In entrambi i casi, solo per tamponare l'emergenza. Una straordinaria emergenza. Che deve essere naturalmente pagata. Pagata, certo, ma da chi? Patto di ferro. E' questo, come dicevamo, il vero problema, che trova la risposta nella convenzione, cioè nel patto che Strada dei Parchi ha siglato dopo aver vinto l'appalto per gestire i due tratti autostradali abruzzesi di montagna. E per capire come stanno le cose è bene sfogliare i documenti. Un decreto interministeriale, del 24 aprile del 2002, approvò la prima convenzione. Che il 18 novembre 2009 venne perfezionata, e chiamata Convenzione Unica tra Strada dei Parchi e Anas, con lo scopo, così testualmente recita, di disciplinare «integralmente ed unitariamente il rapporto tra il concedente ed il concessionario per la gestione della rete autostradale, costituita dalle autostrade A24 e A25». Dal primo ottobre del 2012, le attività di vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e di controllo, sono però state trasferite dall'Anas al Ministero delle Infrastrutture. Un passaggio che si sta rivelando un terreno alquanto accidentato. Avanti piano. La Convenzione Unica si basa su un Piano economico finanziario (Pef) che assicura alla società concessionaria una giusta remunerazione di quanto ha investito. E' il Pef che permette a Strada dei Parchi di intervenire in caso di problemi gravi e diffusi alle strutture portanti dell'autostrada con la certezza di poter fare poi affidamento su adeguati finanziamenti statali. Il Pef è contrattato con il Ministero delle Infrastrutture. Ma l'ultimo periodo regolatorio della concessione è scaduto il 30 dicembre del 2013. E da quella data, nonostante i ripetuti solleciti, il concessionario non ha ancora ottenuto l'approvazione del nuovo Pef. Un ritardo che si sta adesso rivelando un grosso problema. Un problema che impedisce di programmare lavori seri. Lavori che mettano davvero in sicurezza le due autostrade compromesse dal sisma del 2009 e dalle scosse di agosto e ottobre del 2016. Conto salato In base a un passaggio chiave della convenzione (vedere immagine in alto), Strada dei Parchi si è obbligata nei confronti della concedente (prima Anas e dal 2012 il Mit) «al mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse». Ma a fronte di questo obbligo il Ministero delle Infrastrutture, a sua volta si impegna «a garantire un tempestivo riequilibrio del Pef in modo da assicurare la giusta remunerazione del capitale investito». Entrando nel dettaglio della convenzione si fa però una scoperta illuminante: «Ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del Pef (...), il governo rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza». Stangata vietata. Secondo la convenzione, a pagare i grossi interventi per l'A24 e l'A24 sembra dunque tocchi allo

Stato, attraverso il governo e il Mit. E questo per evitare che gli oneri ricadano sugli utenti. Attraverso aumenti di pedaggi. Stangata vietata, dunque. Almeno questo pare recitare il patto sottoscritto per le autostrade d'Abruzzo dal concessionario e dalla controparte pubblica.

