

Autostrade, manovrina e sinergie perfette: tutti contenti per i lavori su A24 e A25. La pressione trasversale di anni ha avuto la meglio

ABRUZZO. Il primo ad aprire le danze è stato Luciano D'Alfonso, presidente della Regione Abruzzo e dipendente Anas in aspettativa che quasi due anni fa lanciava l'osso: le autostrade abruzzesi A24 e A25 sono rischiose, non c'è stata una tragedia con il terremoto del 2009 per puro caso, i viadotti sono a rischio e c'è bisogno di urgenti lavori di manutenzione.

Tutto vero anche se non si capisce perchè dal 2009 "l'urgenza" scatta solo tra la fine del 2015 e l'inizio del 2016.

Nel frattempo era già partita l'altra danza miliardaria del raddrizzamento dei tracciati da 6,5 miliardi di euro che aveva subito diversi stop.

Quello per un periodo è sembrato il classico "piano A".

Poi ad agosto i terremoti del Centro Italia hanno favorito l'allerta e l'allarme sociale per il rischio crollo dei viadotti. Si è allora pensato di spingere il "piano B".

Ma ci è voluto quasi un anno per riaccendere nuovamente la miccia, coordinare le forze e arrivare ad inserire l'emendamento giusto nella manovrina del governo per poter trovare la quadra e arrivare a fare l'anno prossimo i lavori per 110 mln di euro per la messa in sicurezza.

Nella concitazione della pressione mediatica bisognava tuttavia raggiungere due obiettivi: quello dichiarato della messa in sicurezza delle autostrade e quello di risolvere un contenzioso pluriennale tra Toto e Anas e anche concedergli il beneficio di dilazionare la scadenza dei canoni arretrati per altri 11 anni.

«La somma investita nei lavori autostradali darà lavoro ad alcune centinaia di persone per 18 mesi. Tale somma dovrà essere restituita dal concessionario in tre rate che scadono il 31 marzo del 2029, 2030 e 2031. È indubbiamente un fatto importante per la nostra Regione, per la sicurezza degli utenti e per l'occupazione», ha subito detto il capogruppo in commissione Bilancio Camera dei Deputati, Gianni Melilla, «Il concessionario dovrà presentare entro 20 giorni dalla approvazione della legge (questa settimana il voto finale alla Camera e la prossima settimana al Senato) il piano degli interventi urgenti che sarà approvato dal ministero delle Infrastrutture».

Cielo, terra e sottosuolo: Toto su più fronti con la paura di contenziosi milionari Nuovo pressing per il cementificio con cava a Bussi. Si guarda con apprensione alle ripercussioni sui bilanci

Ma il viceministro all'Economia, Enrico Morando assicura non è un «regalo» «nè un piacere a Toto», sulla stessa linea anche Delrio che parla persino di «interessi» che l'impresa dovrà versare ma sul punto non c'è molta chiarezza.

Regalo forse no, ma favore sì, visto che non dover sborsare oggi una cifra di 568 mln più interessi dal 2012 non sembra essere un grosso sacrificio, specie in un periodo di grandi incertezze finanziarie per il gruppo Toto che, da una parte, ottiene commesse miliardarie in Usa, dall'altra, aspetta gli esiti di alcuni giudizi ancora pendenti che potrebbero gravare sulle casse della Holding.

Ma qualcosa pure deve essere andato storto perchè Strada dei Parchi ha espresso «sconcerto sul testo approvato dalla commissione Bilancio della Camera sulla Manovra-bis per la parte che interessa i lavori di messa in sicurezza urgente di A24 e A25 che per come formulato rischia di far ricadere i costi dell'intervento di messa in sicurezza, sulle spalle degli utenti Lazio e Abruzzo. Visto che assegna risorse prodotte dalla gestione di A24 e A25 all'Anas per sostenerne il bilancio. Dal 2011 con la trasformazione in società di diritto privato, l'Anas non ha nessuna competenza su A24 e A25, neanche di controllo o ispettivo. Sdp vuole essere chiara nel ribadire quale sia la posta in gioco in questa vicenda».

A24-A25. La guerra dietro gli emendamenti la vince Toto: non pagherà fino al 2029 Commissione bilancio ha deciso: per ora paga i lavori di messa in sicurezza delle autostrade

«Il sub emendamento Catalano - afferma Strada dei Parchi - contraddice quello che già il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso. In data 14 aprile infatti il Mit, con la direzione per la vigilanza delle concessionarie autostradali, ha già approvato il progetto esecutivo della messa in sicurezza urgente dell'A24 e A25» per la prevenzione della scalinatura degli impalcati.

Inoltre, riferisce ancora la concessionaria, «con una nota del 3 maggio lo stesso Mit ha sollecitato Sdp ad avviare immediatamente i lavori. Fissando anche l'ammontare dell'investimento in circa 200 milioni di euro».

«La società Concessionaria Sdp, dando seguito al Decreto - si legge ancora nella nota - ha già consegnato e dato il via a questi lavori di messa in sicurezza urgente. Quindi, non si capisce a questo punto, nel caso in cui il testo venga approvato definitivamente dal Parlamento, quale piano debba presentare entro 20 giorni la Concessionaria, visto che ha già avviato le attività individuate dal ministero con il proprio decreto. E soprattutto - si chiede Strada dei Parchi - qual è l'importo».

Insomma ancora un pasticcio da correggere?

SULLO SFONDO LOBBIES E GUERRA PER NON FALLIRE

Nonostante gli slogan la crisi è sempre dietro l'angolo e fallire è un attimo. Lo sanno anche i grandi gruppi industriali come Toto ma anche le grandi società pubbliche che hanno sempre la stampella dello Stato.

Proprio Anas ha ingaggiato una battaglia per introitare le somme di Toto per questioni meramente di bilancio perchè 500 mln non sono pochi e possono fare la differenza e stabilire -se non la vita o la morte- se il malato è guaribile oppure no.

Il decreto legge 98 del 2011 all'art. 36 ha già stabilito che i concessionari dovrebbero versare i canoni direttamente al ministero e non all'Anas e questo doveva accadere dal 2012.

“Doveva” perché di fatto si è innescata una battaglia surreale nella quale l'Anas continua ad intimare il pagamento da parte dei concessionari e tra questi anche Strada dei Parchi.

Così almeno in parte quel decreto sembra sia stato disatteso nell'inerzia inspiegabile del Governo che ha di fatto permesso che i concessionari autostradali continuassero a versare ad Anas mentre la legge prevedeva altro solo per evitare un possibile tracollo dei conti.

Ancora più strano se si considera che il deputato abruzzese Gianni Melilla in una interrogazione parlamentare rimasta inevasa del 28 gennaio 2014 poneva molte di queste questioni: facendo leva sul decreto che permetteva al Ministero di incassare i mln di euro di Strada dei parchi e già chiedeva di dirottare la somma per opere sulla A24 e A 25, questo anche a fronte di un parziale risarcimento per i continui aumenti dei pedaggi (almeno l'autostrada sarebbe stata sicura e confortevole...).

Azioni che testimoniano come la pressione sul governo vada avanti almeno da tre anni per ottenere una soluzione “mediana” che non potesse scontentare troppo il concessionario.

Autostrade. La guerra segreta dell'Anas e il decreto disatteso del MinisteroLa storia di milioni di euro che vengono dirottati per non creare squilibri di bilancio

Del resto la convenzione firmata nel 2001 parlava chiaro: i lavori straordinari competono allo Stato (anche se secondo alcune teorie la proprietà dei tracciati sarebbe addirittura del privato) ma c'è scritto anche che Strada dei Parchi deve pagare la concessione e fare i lavori di manutenzione ordinaria.

In tutti questi anni il Governo, il ministero e Anas conoscono nel dettaglio tutti i lavori effettuati da Toto?

Gli abruzzesi, invece, conoscono bene i costanti aumenti tariffari da sempre (pure quelli stabiliti nella convenzione anche se la politica fa finta di non saperlo).

Le polemiche sono fisse ad inizio di ogni anno....

Nel 2006 si registrò un durissimo scontro tra l'allora presidente della regione Ottaviano del Turco e Carlo Toto, uno scontro sempre più acuito ed insanato fino agli arresti dell'ex presidente del 14 luglio 2008.

Del Turco dopo l'estromissione di Vito Gamberale (abruzzese ed oggi imprenditore e al vertice di un imponente fondo internazionale che opera nell'energia verde) dal cda dell'Anas lo attaccò dicendo che proprio questi era stato «l'uomo che ha consentito alla società autostrade di ottenere la più generosa delle concessioni con una disponibilità ad un aumento delle tariffe che ha costituito nel corso di questi anni una vera risorsa finanziaria per i fortunati 'caimani' che avevano agguantato la preda».

«Mentre le tariffe salivano vertiginosamente in linea con i dettati delle concessioni», disse ancora Del Turco «la qualità dei servizi delle autostrade calava paurosamente con risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Era inevitabile che una volta esaurita questa parte del servizio reso ai nuovi padroni, non ci fosse più bisogno di lui. Così va letta la vicenda della società Autostrade».

Qualche giorno dopo Toto replicò in conferenza stampa dicendo che «la concessione è stata affidata a seguito di una procedura pubblica di gara, bandita nel rispetto della normativa comunitaria ed aperta alla partecipazione di imprese italiane ed europee. L'Associazione temporanea d'impresa - Autostrade s.p.a. e Toto s.p.a. (che in seguito ha dato luogo all'attuale Strada dei Parchi s.p.a.) si è aggiudicata la concessione unicamente per aver presentato in gara la migliore offerta, valutata su dati obiettivi ed incontrovertibili».

Vero, ma quella gara subì pesanti censure dalla Corte dei Conti non esattamente tranquillizzanti.

Roba del passato, si dirà.

Non sembra, se ancora oggi se ne parla.

Se ancora oggi si paga.

