

AUTOSTRADE

L'A24 Roma L'Aquila a rischio sismico

Toto: «Via ai lavori o lasciamo»

Marco Morino — a pag. 20

Roma L'Aquila a rischio sismico Toto: «Via ai lavori o lasciamo»

Strada dei Parchi

Fabris: «Dieci anni in attesa del via libera al Pef, possibile la rescissione del contratto»

Nel caso di una risoluzione lo Stato potrebbe versare un indennizzo di 2,5 miliardi

Marco Morino

Strada dei Parchi, la società del gruppo **Toto** che ha in concessione l'autostrada A24 (Roma-L'Aquila-Teramo) e A25 (Torano-Pescara), una delle pochissime assegnate con gara europea, rischia di trovarsi costretta a dover recedere unilateralmente dal contratto di concessione se, dopo quasi 10 anni di rinvii e 15 differenti versioni dello stesso documento, non dovesse arrivare in tempi brevi l'approvazione da parte del governo del Pef (il piano economico-finanziario predisposto dall'azienda). Si tratta del piano per mettere in sicurezza i 280 chilometri di autostrada, che collegano il Tirreno all'Adriatico, dal rischio terremoti e adeguare l'infrastruttura alle nuove normative europee e nazionali.

La messa in sicurezza prevede, entro il 2030 (anno in cui scadrà la concessione di Strada dei Parchi), un volume di investimenti di 5,2 miliardi, di cui circa 3 finanziati con fondi pubblici (compreso il miliardo incluso nel Fondo complementare del Pnrr) e 2,2 miliardi a carico della società. Questi ultimi costituiscono l'ossatura del Pef e rappresentano opere caratterizzate dalla massima urgenza in termini di sensibilità a potenziali sismi e di conseguenza da eseguire a cura della concessionaria. Ma il piano è fermo da anni al ministero delle Infrastrutture. Lo spiega al Sole 24 Ore Mauro Fabris, vicepresidente di Strada dei Parchi.

Dice Fabris: «Stiamo vivendo dal 2012, cioè da quando fu approvata la

legge 228 per la messa in sicurezza antisismica della nostra autostrada, una situazione paradossale. Si sono alternati 5 governi e 5 ministri. Sono stati nominati nel corso degli anni dei commissari, ad acta e straordinari (oggi ne sono in carica tre, ndr), per sbloccare il Pef e accelerare i lavori, mentre la società presentava alle amministrazioni competenti nuove proposte e aggiornamenti di piani economico-finanziari, come richiesto dal ministero, al punto che ne contiamo ben quindici. A oggi il ministero, nonostante la nostra disponibilità a trovare un'intesa sul valore degli investimenti e sulla sostenibilità finanziaria del piano, non ha ancora deciso cosa fare». Al punto che, nell'aprile 2020, lo stesso ministero è stato "commissariato" da parte del Consiglio di Stato (avvocato Sergio Fiorentino, ndr) affinché giungesse all'approvazione del Pef. Salvo poi nominarne uno a sua volta (l'ex amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile). Continua Fabris: «Nel frattempo, dal 2017 ci hanno bloccato gli incrementi dei pedaggi previsti dalla concessione per un totale di 150 milioni, ed è scoppiata la pandemia, con un'ulteriore perdita di 60 milioni».

L'ultimo ostacolo risale alla scorsa estate, quando l'iter per l'approvazione del Pef si è nuovamente bloccato per i rilievi e le osservazioni sollevate dal Nars, l'organismo tecnico di consulenza a supporto delle attività del Cipep. Secondo i tecnici, la proposta di Pef di Strada dei Parchi non risulterebbe ancora coerente con il quadro normativo di riferimento. Un'osservazione che ha mandato su tutte le furie i vertici aziendali, che hanno risposto con una lunga lettera indirizzata alle strutture commissariali e al ministero delle Infrastrutture, nella quale si controbatte, punto per punto, ai rilievi del Nars. Il risultato, al momento, è lo stallo. Continua Fabris: «Tutto ciò è inaccettabile. Non possiamo sostenere ulteriori investimenti con risorse proprie della società, per esempio affrontando le spese di manutenzione

straordinaria in assenza del Pef. Lo Stato è il padrone di casa e Strada dei Parchi l'inquilino: non si può certo chiedere all'inquilino di rifare fondamenta e tetto della casa a sue spese. Ora ci troviamo con una società impossibilitata a eseguire gli investimenti necessari perché paralizzata, nella sua azione, da tre livelli di struttura commissariale e dall'incapacità degli organi preposti di assumere una decisione definitiva». Fabris aggiunge che l'ammontare delle manutenzioni straordinarie, cioè extra contratto, arriverà a fine 2022 a circa 160 milioni, di cui 90 quest'anno, mentre il contratto di concessione prevede solo 28 milioni di manutenzione ordinaria annua.

Il commissario straordinario Maurizio Gentile ha quantificato in 6,5 miliardi la mole degli investimenti necessari per la messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25: 5,2 miliardi da spendere entro il 2030 (fase 1) e ulteriori 1,3 miliardi da spendere oltre la scadenza della concessione (fase 2). Il punto è che se il Pef non viene approvato, la fase 1 non scatta. Prosegue Fabris: «Faccio presente che esistono già due importanti advisor finanziari di caratura internazionale, che hanno manifestato il proprio vivo interesse all'operazione di Pef di Strada dei Parchi e che primari istituti bancari sono disposti a presentare una lettera di interesse. Chiaramente il coinvolgimento di queste banche e di altri operatori sarà immediato e concreto quando il Pef verrà approvato, dando certezza alle regole di concessione e ai flussi di cassa del progetto. Ergo, il Pef è perfettamente sostenibile».

Ma se lo stallo dovesse perdurare,



allora il **gruppo Toto** potrebbe anche recedere dal contratto di concessione con lo Stato. Spiega Fabris: È una possibilità. In questo caso Strada dei Parchi, ai sensi del contratto, avrebbe il diritto di esigere dallo Stato un indennizzo per mancata remunerazione degli investimenti, mancati ricavi per blocco dei pedaggi e così via. In base a quanto stabilito dalla convenzione vigente, in caso di risoluzione pattizia parliamo di una cifra intorno ai 2,5 miliardi di euro». Fabris tiene a sottolineare un aspetto: «L'approvazione del Pef, oltre a sbloccare le opere e a creare decine di migliaia di posti di lavoro per i prossimi 10 anni, sarebbe una buona notizia anche per gli utenti, perché consentirebbe di mettere un freno all'incremento dei pedaggi: contrattualmente oggi dovremmo chiedere un +34,5%, mentre se si facesse il nuovo Pef l'incremento medio sarebbe contenuto entro il 2% l'anno, inflazione inclusa, fino al 2030».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



STRADA DEI PARCHI
Mauro Fabris,
vicepresidente
concessionaria
A24 e A25



Autostrada di montagna.

Viadotti lungo l'autostrada A24 (Roma-L'Aquila) e A25 (Torano-Pescara). La concessionaria, Strada dei Parchi (**gruppo Toto**), osserva: «Ben il 57% della tariffa pagata dagli utenti finisce nelle casse dello Stato e solo il 43% è a disposizione della società per investimenti e manutenzioni»