

Informativa urgente al Parlamento su "Aumento dei pedaggi e messa in sicurezza di A24 e A25"

Illustre Presidente, gentili onorevoli, le problematiche che riguardano il collegamento autostradale A24 Roma-L'Aquila-Teramo e il tronco A25 Torano-Pescara sono molto complesse, anche perché la loro origine risale a più di dieci anni fa. Pertanto, al fine di rappresentare a codesta Assemblea un quadro esaustivo dello stato dell'arte, da cui derivano anche i processi decisionali dell'amministrazione competente e del Governo nel suo complesso, ritengo necessario ripercorrere in senso cronologico l'evoluzione dei rapporti riguardante la concessione autostradale in oggetto, soffermandomi, in particolare, sui profili di natura tariffaria e quelli legati agli interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura.

La tratta autostradale assentita in concessione si sviluppa per 281 chilometri in un territorio dalla morfologia complessa, con elevati dislivelli e rigide condizioni climatiche. La tratta autostradale si caratterizza per la presenza di molteplici opere d'arte, 26 gallerie, 133 ponti e viadotti. Sulla tratta insiste, inoltre, il traforo del Gran Sasso costituito da due canne per una lunghezza di 10 chilometri circa che attraversa l'Appennino abruzzese, passando appunto sotto il massiccio del Gran Sasso. L'elevata presenza di viadotti e gallerie incide significativamente sugli oneri di gestione a causa dei maggiori interventi richiesti per assicurarne la funzionalità.

Le rigide condizioni climatiche e l'elevata escursione termica che si manifesta nel territorio rappresentano un altro elemento tipico di questa autostrada, che impone di intervenire periodicamente per il ripristino dei fenomeni di erosione, indotti dalle ridotte temperature e dal maggiore impiego di sale e cloruri nel periodo invernale. Rispetto ad altre tratte autostradali assentite in concessione, l'autostrada in questione si caratterizza anche per una limitata domanda di traffico, composta in misura prevalente dall'utenza ricompresa nella fascia urbana di Roma e da quella connessa ai flussi turistici. La limitata domanda di traffico determina una ridotta capacità di autofinanziamento, che trova preminente impiego nella copertura delle spese operative. Peraltro, l'unicità di questa autostrada riguarda anche i livelli tariffari applicati sulla base delle previsioni definite nella convenzione, superiori a quelli medi del settore autostradale. Tale condizione rappresenta un limite all'impiego della leva tariffaria per il finanziamento di nuove opere.

Inizio dal tema del rapporto concessorio, cominciando dal periodo del 2011-2012. La società Strada dei Parchi (nel seguito indicata anche come la "Società") è attualmente concessionaria del citato collegamento autostradale, a seguito della procedura di gara esperita dal concedente *pro tempore* ANAS Spa, in data 1° ottobre 2001. Infatti, la società di progetto Strada dei Parchi è subentrata il 2 settembre 2002 nel rapporto concessorio, originariamente stipulato il 20 dicembre 2001 tra ANAS Spa e l'associazione temporanea di impresa aggiudicataria, costituita da Autostrade Spa e Toto Spa, diventato efficace con decreto interministeriale del 24 aprile 2002. La convenzione di concessione definita a dicembre 2001 è basata sulle seguenti condizioni: primo, gestione delle tratte autostradali sino al 31 dicembre 2030; secondo, realizzazione a cura del concessionario di un piano di investimenti per una spesa stimata di 131 milioni di euro; terzo, realizzazione a cura del concessionario di un piano di investimenti in manutenzione straordinaria per 179 milioni di euro; quarto, realizzazione di un programma di manutenzione ordinaria a cura del concessionario per 768 milioni di euro. Gli impegni del concessionario includono anche la corresponsione del corrispettivo al concedente, corrispondente al valore attuale di 749 milioni di euro, scontati al tasso del 6 per

cento, da erogare con rate fisse sino alla scadenza della concessione, pari a 54,4 milioni di euro all'anno. La convenzione disciplina gli obblighi del concessionario, che includono, tra l'altro, la gestione tecnica delle infrastrutture, il mantenimento della funzionalità delle tratte autostradali attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse, l'affidamento di lavori, servizi e forniture a terzi nel rispetto della normativa vigente. È previsto, inoltre, che il piano economico finanziario (PEF) sia aggiornato, al termine di ciascun quinquennio, in conformità a quanto previsto dall'articolo 2, commi 82 e seguenti, del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, nonché dalla delibera CIPE n. 39 del 15 giugno 2007. Inoltre, in presenza di un nuovo programma di investimenti ovvero di eventi straordinari che determinano un'alterazione dell'equilibrio economico-finanziario, è contemplata la possibilità da parte del concedente e del concessionario di richiedere la revisione della convenzione.

Ai sensi della normativa vigente (in particolare, l'articolo 14 del decreto legislativo n. 285 del 1992) è attribuito al concessionario l'esercizio dei poteri e dei compiti dell'ente proprietario della strada, consistenti tra l'altro: nella manutenzione, gestione e pulizia della strada, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; nel controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; nella apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta. In data 18 novembre 2009, il rapporto concessorio è stato integrato con la sottoscrizione della convenzione unica, prevista dalla legge n. 296 del 2006 e integrata con l'atto di recepimento della delibera CIPE n. 20 del 13 maggio 2010, sottoscritto il 29 novembre 2010. A seguito degli eventi sismici verificatisi nella regione Abruzzo nel 2009, il legislatore ha previsto (articolo 1, comma 173, della legge n. 228 del 2012) la possibilità da parte del Governo di procedere alla revisione della convenzione, onde consentire l'esecuzione degli interventi di messa in sicurezza sismica e le ulteriori opere rese obbligatorie dalla normativa tecnica intervenuta. La stessa norma ha annoverato le autostrade A24 e A25 tra le infrastrutture strategiche ai fini di protezione civile.

Veniamo ora al periodo 2013-2018. Alla scadenza del primo periodo regolatorio (31 dicembre 2013), la Società ha presentato al concedente una proposta di aggiornamento del PEF, riformulata più volte a seguito delle interlocuzioni con il Ministero, che assumeva costantemente parametri divergenti rispetto a quelli definiti in sede di gara. Infatti, tale proposta si caratterizzava per la previsione di un programma di riqualificazione dell'intero tracciato autostradale con modifiche delle geometrie, anche attraverso l'esecuzione di tratte in variante. L'intero piano di investimenti proposto assumeva una spesa stimata di 6,9 miliardi di euro. Stante l'entità della spesa e la limitata capacità di autofinanziamento della Società, ascrivibile prevalentemente ai già citati limitati volumi di traffico, le condizioni di equilibrio del PEF 2013 risultavano assicurate esclusivamente mediante un'estensione della scadenza della concessione di dieci anni e il ricorso alla contribuzione pubblica e ad altre misure compensative. L'istruttoria, eseguita sul PEF 2013 dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (d'ora in poi MIT) congiuntamente ad altre amministrazioni competenti, non ha consentito di valutare favorevolmente tale proposta, in considerazione delle significative criticità di natura tecnica, economica e giuridica. Conseguentemente lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha più volte richiesto alla Società di procedere alla riformulazione della proposta di piano, assumendo ipotesi maggiormente realistiche e circoscritte all'esecuzione degli investimenti riconducibili alla legge n. 228 del 2012, anche mediante una programmazione suddivisa in fasi.

Nell'ambito di tale prolungato confronto, nel mese di novembre 2013 - quindi quasi tre anni dopo l'invio del PEF - la Società ha sviluppato un'ulteriore proposta, articolata in due fasi operative all'interno di un programma di adeguamento da svolgere interamente sul tracciato esistente, per una spesa stimata di 2,971 miliardi di euro, poi aggiornati a 3,15 miliardi di euro in occasione della riformulazione della proposta, formalizzata in data 13 giugno 2018, quindi, un anno e mezzo dopo la precedente. In adesione alla citata legge n. 228 del 2012, il MIT ha avviato un primo confronto

con gli uffici della Commissione europea, per accertare la compatibilità di tale nuova proposta con le norme comunitarie. Nell'ambito di tale interlocuzione informale è stato anche convenuto di avanzare una richiesta di parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici sulla proposta di PEF. Il Consiglio, in data 22 settembre 2017, ha evidenziato che, cito, “il tipo e la natura degli interventi previsti non possono che essere attuati secondo un programma improntato a gradualità. In merito alla congruità dei costi, data anche la segnalata carenza e incoerenza della documentazione trasmessa, non si esprimono considerazioni di dettaglio, salvo riconoscere una stima prudenziale connessa alle soluzioni tecniche proposte e alle ipotesi conservative assunte nel progetto preliminare, che dovranno essere giustificate, sviluppate, approfondite”, fine della citazione.

Il 5 gennaio 2018, il MIT, in concorde avviso con le amministrazioni concertanti, peraltro richiamate nell'informativa al CIPE del 22 dicembre 2017, ha formalmente rappresentato alla Società l'inammissibilità della proposta di PEF di novembre 2016, anticipando che si sarebbe proceduto a un ulteriore confronto, rivolto a verificare ipotesi operative alternative. A tal fine, in pari data, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti *pro tempore* ha istituito un tavolo di lavoro, per superare le criticità rilevate nelle proposte del concessionario, con il coinvolgimento delle amministrazioni concertanti, della Società e dei rappresentanti degli enti territoriali.

La presenza degli enti territoriali rispondeva alla necessità di tener conto di quanto rappresentato più volte dagli stessi enti, cioè quella di escludere ulteriori incrementi tariffari ritenuti non sostenibili per l'utenza in considerazione del già elevato livello tariffario prevalente. Gli esiti di tale confronto hanno confermato la permanenza di valutazioni differenti tra le amministrazioni e la società. Con il decreto-legge n. 109 del 2018, il cosiddetto “decreto Genova”, il quadro di riferimento è ulteriormente mutato. Infatti, è stata demandata all'Autorità di regolazione dei trasporti la competenza per l'adozione di un nuovo regime tariffario anche per le società in vigenza di contratto, tra cui Strada dei Parchi Spa. E veniamo ora al biennio 2019-2020. Sulla base della nuova cornice regolatoria, a giugno 2019 la società ha presentato una proposta aggiornata di revisione del rapporto concessorio dalla quale emergono le seguenti condizioni: un programma di investimenti pari a 3,14 miliardi di euro, contributi pubblici per 2 miliardi di euro, un autofinanziamento pari a 1,14 miliardi di euro, un indennizzo da subentro pari a 1,007 miliardi di euro al valore nominale, proroga della concessione di dieci anni dal 2030 al 2040, estinzione del credito verso il concedente, cioè ANAS, per 650 milioni di euro e apporto di capitale proprio per 257 milioni di euro; infine, incremento tariffario annuo pari al 2,5 per cento per il periodo 2020-2022 e al 3,7 per cento a decorrere dal 2023 fino alla fine della concessione. Anche su tale nuovo piano la direzione generale competente del MIT, nell'espletamento dell'attività istruttoria preordinata all'esame dell'argomento al CIPE, ha evidenziato, con nota del 22 luglio 2019, le seguenti criticità: primo, la modalità di quantificazione del credito da poste figurative, che determina un credito non riconosciuto formalmente all'amministrazione; secondo, la non accettabilità delle misure compensative, in particolare il proposto annullamento del prezzo di concessione, in quanto incompatibili con il quadro normativo di riferimento, tenuto anche conto della sentenza n. 181 del 2019 della Corte costituzionale; terzo, le variazioni tariffarie annue previste a decorrere dall'anno 2023, 3,27 per cento, non sostenibili sotto il profilo sociale, tenuto conto in particolare del livello tariffario iniziale già elevato e delle istanze avanzate dai rappresentanti degli enti territoriali; quarto, il rischio connesso al trasferimento del traffico su viabilità alternative per effetto del rilevante livello tariffario; quinto, la compatibilità della modifica contrattuale con i limiti imposti dal diritto comunitario, segnatamente l'articolo 43 della direttiva 2014/23/UE in materia di modifica dei contratti.

Il 1° agosto 2019 il CIPE ha preso atto della proposta di PEF e ha disposto di rimettere tutta la documentazione alla Commissione europea per la preventiva verifica di tutti i profili di compatibilità con le norme comunitarie. Il 27 settembre 2019 il MIT ha inoltrato agli uffici della

Commissione europea la documentazione di riferimento, corredata dalla proposta di piano economico-finanziario, dalla proposta di primo piano finanziario di convalida, dal parere dell'Autorità di regolazione dei trasporti e dalle valutazioni di merito della direzione generale competente del Ministero. Il 28 ottobre 2019 gli uffici della Commissione europea hanno rilevato che: primo, la proroga di 10 anni della commissione appare essere una misura in grado di incidere negativamente sulla concorrenza per l'accesso alla gestione dell'infrastruttura, nonché una modifica sostanziale al contratto di concessione; secondo, l'esborso di una somma pari a 2 miliardi di euro da parte delle autorità italiane, pur nella forma stralciata, configura a una prima analisi un aiuto di Stato, la cui compatibilità con il mercato interno andrebbe valutata alla luce della normativa europea, nonché una modifica sostanziale al contratto di concessione; terzo, relativamente all'impatto dei lavori aggiuntivi sul valore della concessione non si ritiene possibile tenere in considerazione lo “studio predisposto per conto della società perché - citazione - le autorità italiane non ne hanno mai fatte proprie le risultanze”.

Allo stesso tempo, lo studio risulta inconciliabile con i dati forniti dalle autorità italiane. Dunque anche la proposta di PEF del 2019 presentava elementi di criticità rilevati sia dal Ministero concedente che dalle autorità europee relativi principalmente alla sostenibilità delle variazioni tariffarie e all'incompatibilità con le norme in materia di aiuti di Stato. A seguito del progressivo allungamento dei tempi per il perfezionamento della procedura di aggiornamento del piano economico-finanziario, la società ha presentato ricorso contro l'amministrazione, richiedendo l'accertamento dell'inerzia del MIT e l'emissione del provvedimento di chiusura del procedimento in questione. Con sentenza n. 3537 del 2018 il TAR Lazio ha ritenuto che la disposizione della competente direzione generale del 5 gennaio 2018, con la quale si rigettava definitivamente la proposta della società formulata nel novembre 2016, risultasse idonea alla chiusura del procedimento.

A seguito dell'appello presentato dalla società, il Consiglio di Stato, con sentenza del 17 luglio 2019, n. 5022, in discontinuità con le precedenti pronunce, ha affermato “l'obbligo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di adottare un provvedimento espresso che compiutamente concluda il procedimento di aggiornamento e revisione del PEF entro il termine fissato nella data del 30 ottobre 2019”. Per conformarsi alla suindicata ordinanza, la Direzione generale del MIT, con nota del 19 febbraio 2020, ha comunicato alla società che anche la proposta di piano economico-finanziario datata luglio 2019 “presenta allo stato attuale elementi di criticità rilevati dalle autorità italiane ed europee tali da precluderne la favorevole valutazione” e che “il rigetto della proposta di PEF determina la conclusione del relativo procedimento amministrativo”.

La suddetta determinazione è stata considerata non idonea alla conclusione della procedura da parte del Consiglio di Stato che, con ordinanza 2413 del 2020, ha nominato un commissario *ad acta* nella persona del Capo Dipartimento per il coordinamento amministrativo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al commissario *ad acta* è stato assegnato l'incarico di portare a compimento il processo di approvazione di un nuovo piano economico-finanziario. Veniamo, infine, all'ultimo biennio: il 5 maggio 2021 è stata elaborata dalla società una nuova proposta di PEF, che è stata sottoposta dal commissario *ad acta* per le valutazioni tecniche al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, MIMS, al Ministero dell'Economia e delle finanze e al Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri. La nuova proposta prevede, in deroga ai vincoli introdotti dall'articolo 206 del decreto-legge n. 34 del 2020, l'esecuzione di interventi da parte della stessa società per complessivi 2,8 miliardi di euro, considerati quota parte del piano generale predisposto dal commissario straordinario, contemplato dallo stesso articolo 206 del citato decreto-legge come soggetto titolare per la messa in sicurezza dell'autostrada.

Tenuto conto delle valutazioni formulate dalle suddette amministrazioni, il commissario *ad acta*, in occasione dell'incontro tenutosi il 19 ottobre 2021, ha rappresentato alla società l'assenza dei presupposti per l'ammissibilità della proposta del 5 maggio 2021 e ha evidenziato le condizioni entro cui poter procedere alla valutazione di una nuova proposta di piano economico-finanziario, esplicitando la necessità di assumere parametri coerenti con il quadro regolatorio e normativo di riferimento. In data 16 dicembre 2021 la società ha inoltrato al commissario *ad acta* una nuova proposta di piano economico-finanziario che non prevede a carico del concessionario investimenti per la messa in sicurezza antisismica, ma contempla la sola gestione ordinaria dell'autostrada sino all'attuale termine del contratto, cioè il 2030.

Anche tale proposta ha incontrato le perplessità da parte della direzione generale competente del MIMS, che, con nota del 29 dicembre 2021, per gli ambiti di competenza ha rappresentato al commissario *ad acta* la sussistenza di evidenti limiti di sostenibilità economica del piano. Infatti, vista la ridotta capacità di autofinanziamento del concessionario, le condizioni di equilibrio economico della sola gestione possono essere assicurate, in assenza di ulteriori misure compensative, solo attraverso un incremento tariffario del 15,81 per cento, da qui al 2030, rispetto alle tariffe attuali.

Come emerge chiaramente dalle analisi svolte nel corso del tempo, i diversi piani economico finanziari proposti dal concessionario negli anni 2013, 2016, 2019 e due nel 2021 prevedevano, oltre che le criticità sopra illustrate, incrementi tariffari non sostenibili socialmente, tenuto conto sia del livello tariffario attuale, già molto elevato, sia delle istanze del territorio.

Di conseguenza, il 13 aprile 2022, il MIMS ha segnalato al commissario *ad acta* l'esigenza di pervenire alla definizione della procedura in questione in tempi celeri, previa la pronuncia del CIPESS. La formale pronuncia del CIPESS sull'ultima proposta dei PEF presentata dalla società è stata posta all'ordine del giorno della riunione che si terrà domani, 5 maggio 2022. Essa consentirà l'espletamento del mandato da parte del commissario *ad acta* e l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato in ordine al perfezionamento del procedimento.

Infine si segnala che, nell'esercizio delle funzioni di concedente e in esito alle attività di vigilanza previste dalla convenzione e intensificatesi dal 2018 anche con verifiche di natura straordinaria, il Ministero ha rilevato molteplici profili di criticità nella gestione del rapporto concessorio. Peraltro, si segnala che la condotta della società con riferimento alla manutenzione delle infrastrutture è oggetto anche di indagini giudiziarie.

Al fine di procedere a una valutazione d'insieme sull'operato del concessionario e sulla sussistenza dei presupposti di inadempimento, con decreto ministeriale n. 65 del 5 febbraio 2021, è stata istituita un'apposita commissione di verifica, successivamente aggiornata con decreto ministeriale del 10 agosto 2021, n. 321.

Con la relazione preliminare resa il 6 dicembre 2021 e la relazione definitiva del 20 gennaio 2022, la commissione di verifica ha confermato la sussistenza di profili di criticità, principalmente incentrati su ritardi nelle attività manutentive. Sulla base degli elementi informativi assunti, questo Ministero, in data 28 dicembre 2021, ha formalizzato alla società una contestazione di grave inadempimento agli obblighi concessori, assegnandole congruo termine per le controdeduzioni. Sono attualmente in corso le verifiche sulle controdeduzioni presentate.

In conclusione, in ragione di quanto fin qui ricordato e nelle more della definizione dei procedimenti avviati, il Governo ritiene opportuno operare per far sì che l'attuale blocco delle tariffe delle tratte autostradali in questione, previsto fino al 30 giugno 2022, venga prorogato al 31

dicembre 2022. Infine, per ciò che riguarda i lavori per la messa in sicurezza, si segnala che, già nel corso del 2019, nelle more della definizione del rapporto concessorio, il MIT ha pianificato delle verifiche di natura straordinaria che hanno riguardato anche lo stato di funzionalità dei viadotti. In ottemperanza alle indicazioni espresse dagli ispettori ministeriali, il concessionario, con specifiche ordinanze, ha apposto delle limitazioni volte a ripristinare gli indicatori di transitabilità contemplati dalla normativa tecnica di riferimento. Le misure di sicurezza, che variano in considerazione della specificità dei manufatti, risultano attualmente vigenti e sono attive anche in corrispondenza del traforo del Gran Sasso.

In considerazione dell'allungamento dei tempi per l'aggiornamento del piano economico finanziario, il MIT ha anche disposto l'esecuzione di programmi stralcio, finalizzati all'esecuzione di interventi non procrastinabili e, in particolare, in data 8 agosto 2017, è stato approvato, con decreto ministeriale, un piano economico finanziario di convalida (primo piano stralcio), che disciplina interventi attualmente e interamente completati per la prevenzione dello scalinamento dei viadotti, per una spesa complessiva di 162 milioni di euro.

In data 23 gennaio 2019, è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra il MIT e la società, avente ad oggetto l'esecuzione di un programma di messa in sicurezza urgente, per una spesa stimata di 192 milioni di euro (secondo piano stralcio). Tale programma risulta attualmente in corso di esecuzione ed è finanziato integralmente con fondi pubblici, previsti dalla legge n. 123 del 2017.

A decorrere dal 2019, il Ministero, attraverso atti di propria emanazione, ha dato notevole impulso all'espletamento delle attività di monitoraggio, verifica e ispezione delle infrastrutture stradali e autostradali; allo stesso tempo, sono stati fissati nuovi standard per le attività di manutenzione e la programmazione delle opere di ripristino. A tale proposito, si ricorda che i profili di sicurezza della rete autostradale sono sottoposti a verifica anche da parte dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA). Le competenze dell'Agenzia contemplano anche ispezioni *in loco* e il potere di inibizione al transito nei casi estremi.

Stante l'inammissibilità della proposta di revisione convenzionale presentata a più riprese dalla società e dalla contestuale esigenza di assicurare l'attuazione di un programma di riqualificazione dell'autostrada, il legislatore, con il decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito in legge 17 luglio 2020, n. 77, all'articolo 206, ha disposto la realizzazione degli interventi direttamente a carico dello Stato attraverso la nomina di un commissario straordinario avente funzione di stazione appaltante e poteri derogatori ai sensi del decreto-legge cosiddetto Sblocca cantieri. La stessa norma ha stabilito che il concessionario autostradale è tenuto a proseguire esclusivamente nella gestione ordinaria dell'intera infrastruttura, riscuotendo i relativi pedaggi.

Le attività assentite al commissario straordinario per la sicurezza antisismica, istituito con decreto-legge n. 34 del 19 maggio 2020, prevedono, rispettivamente, la messa in sicurezza antisismica, il ripristino della funzionalità delle autostrade e il coordinamento dei lavori per l'adeguamento alla normativa tecnica nazionale ed europea. Tale programma consiste in una riqualificazione dell'intero corridoio autostradale secondo una pianificazione di lungo termine. Le scelte del legislatore con la richiamata norma configurano un nuovo scenario per il quale tutti gli interventi di adeguamento dell'autostrada sono realizzati direttamente dallo Stato mediante ricorso a gare pubbliche, rimanendo in tal modo definitivamente superata l'ipotesi recepita nei piani economici finanziari del luglio 2019 e del maggio 2021 che configuravano l'esecuzione dei lavori in forma diretta da parte della società Strada dei Parchi, mediante la società Toto Costruzioni Generali, anch'essa facente parte del medesimo gruppo, al cui vertice si trova la Toto *holding*.

In ossequio al mandato ricevuto, il commissario straordinario ha predisposto il programma di adeguamento dell'autostrada, che prevede un impegno di spesa complessivo pari a 6,5 miliardi di euro distinto in due fasi: una prima, per una spesa pari a 5,2 miliardi, da completarsi entro il 2025, una seconda, per una spesa pari a 1,3 miliardi di euro, da realizzare dopo il 2025.

Per consentire l'attuazione del programma di lavori di riqualificazione autostradale e prevenzione del rischio sismico, con separate misure normative, sono state stanziato risorse pubbliche, attualmente quantificabili in 3,1 miliardi di euro, di cui 2,1 a valere sul Fondo infrastrutture e un miliardo sul Fondo complementare al PNRR. Ovviamente, il programma sviluppato dal commissario straordinario tiene conto dei vincoli temporali di spesa previsti con le risorse assicurate attraverso il Fondo complementare al PNRR.

In attuazione delle disposizioni contemplate dal richiamato articolo 206 del decreto-legge n. 34 del 2020, il commissario straordinario ha anticipato la possibilità di assentire al concessionario una quota parte degli interventi aventi caratteristiche residuali e indifferibili. Gli interventi affidabili al concessionario da parte del commissario straordinario sono stati individuati sulla base di una specifica metodologia, che considera un indicatore di priorità.

Le tratte considerate a maggiore criticità sono concentrate nel ramo Roma-Torano della A24, sul quale pesano il maggior traffico e il maggior grado di ammaloramento delle strutture, quasi tutte realizzate alla fine degli anni Sessanta del secolo scorso, e nel ramo Torano-Pescara della A25, dove la criticità sismica, oltre a quella geometrica del tracciato è preponderante.

La suddivisione in tratte dei rami principali dell'infrastruttura segue il criterio di funzionalità della singola tratta, per cui è possibile attivare progressivamente il loro esercizio in maniera indipendente l'una dall'altra, senza ripercussioni per il traffico. Gli interventi considerati prioritari includono anche la sostituzione e il potenziamento delle reti anti-intrusione, che si è resa necessaria in conseguenza del significativo incremento della fauna selvatica e di frequenti invasioni sulla carreggiata da parte di animali. La pianificazione dei succitati interventi speditivi è stata in parte condizionata dall'avvicendamento nella figura del commissario straordinario, infatti il commissario straordinario, ingegner Maurizio Gentile, nominato con DPCM del 24 settembre 2020, ha rassegnato le proprie dimissioni con effetto dal 31 gennaio 2021. Il nuovo commissario è stato individuato nella persona del vice avvocato generale dello Stato, Marco Corsini. La sua nomina, condivisa con il presidente della regione Abruzzo, Marco Marsilio, acquisito il concerto del Ministro dell'Economia e delle finanze, è divenuta efficace l'8 aprile 2022, con la registrazione da parte della Corte dei conti. Il Ministero, nelle scorse settimane, ha richiesto al nuovo commissario di procedere a verificare congiuntamente le lavorazioni non procrastinabili, per le quali, nell'ambito dei poteri contemplati dalla norma di riferimento, potranno essere definite modalità rapide di affidamento ed esecuzione dei lavori.