

Melò: Strada dei Parchi strategica per l'Abruzzo. «Non è vero che siamo l'autostrada più cara Qui ci sono capacità manageriali elevate» Il dg: investiti 630 milioni, importante l'allaccio con Teramo Est.

PESCARA. Dalle infrastrutture in Abruzzo ai costi sostenuti dagli automobilisti, dagli impegni finanziari alle polemiche sul maltempo: è un'intervista a 360 gradi quella che il direttore generale di Strada dei Parchi Dario Melò ha concesso al Centro e che qui sotto vi proponiamo.

Lei è in Abruzzo da circa un anno, prima ha lavorato al Nord: qual è la principale differenza che ha rilevato nei modi e nella mentalità dei lavoratori abruzzesi?

«Nel confronto sia col Nord, sia con le realtà internazionali di cui ho avuto diretta esperienza, Cina compresa, devo dire che nel team di Strada dei Parchi ho riscontrato professionalità e passione per il proprio lavoro che non hanno molto da invidiare ad altri. Al buon management tecnico, l'azionista di controllo ha deciso di apportare un rafforzamento, introducendo figure professionali, tra cui il sottoscritto, per agevolare il processo di cambiamento ed affrontare le sfide in un contesto economico-finanziario generale non certo facile».

Dal punto di vista infrastrutturale l'Abruzzo è una regione più vicina al Sud o al Nord? Che cosa manca?

«Grazie alla loro centralità nel territorio italiano, A24 e A25 sono fondamentali per il collegamento della rete autostradale adriatica (A14) con l'autostrada Milano-Napoli (A1), facente parte della dorsale Nord-Sud dell'international E-road network, che collega Roma con Amsterdam (E35), nonché, nel prossimo futuro, del corridoio 1 dei Ten-T (Trans European Network). Personalmente ritengo che il completamento del collegamento tra Teramo Est e la A14 potrebbe costituire un rilevante valore aggiunto per il territorio abruzzese e per tutti gli operatori economici».

Come può l'Abruzzo essere una regione competitiva dal punto di vista dei trasporti e delle comunicazioni se una parte della sua economia ha una vocazione turistico-ambientale?

«L'Abruzzo è una Regione straordinaria che grazie alla conformazione e alla sua vicinanza a Roma può avere un grande potenziale sotto l'aspetto turistico, in particolare se in grado di attrarre anche solo una piccola parte degli oltre 150 milioni di turisti che si prevede arriveranno in Europa nei prossimi anni. Il Gruppo Toto ha messo a disposizione di Strada dei Parchi mezzi e risorse affinché la A24 e la A25 possano interpretare al meglio le necessità dal punto di vista dei collegamenti e del servizio ai viaggiatori. Ha investito in questi anni oltre 120 milioni di euro senza ricevere alcun dividendo in cambio, in un momento in cui francamente non ne vedo molti di imprenditori che vengono ad investire in Italia. Siamo per il momento il primo e unico project financing in Italia nel settore delle infrastrutture autostradali, potremo ammodernare le reti che ci sono state affidate in concessione, migliorare la ricettività e la qualità delle aree di servizio, fornire servizi a valore aggiunto al territorio».

Perché quella di Strada dei Parchi passa per essere una delle autostrade più care d'Italia?

«Questo non è esatto. Se confrontiamo l'evoluzione delle tariffe che sono state riconosciute ai concessionari autostradali italiani nel periodo 2006-2012, al netto del canone Anas e dell'Iva, in termini di tariffa unitaria chilometrica Strada dei Parchi è passata dalla quart'ultima alla quint'ultima posizione. Ci tengo inoltre a precisare che ci sono concessionarie autostradali italiane a cui sono state riconosciute, per certe tratte, tariffe di pianura di gran lunga superiori, anche più del 45%, rispetto a quelle nostre. Questo significa che altri concessionari, in virtù delle maggiori tariffe che gli sono state riconosciute hanno applicato agli utenti pedaggi maggiori, che hanno a loro volta subito gli effetti dei rincari dovuti all'integrazione del canone di concessione, introdotto con D.L.78/2010, e degli automatismi dell'Iva».

Quanto incidono canoni statali e Iva sui pedaggi? E quanto resta degli aumenti a Strada dei Parchi?

«Canone di concessione ed Iva sono talmente cresciuti che oramai rappresentano quasi un terzo del

pedaggio pagato dall'utenza. Strada dei Parchi non può certo fare aumenti a suo piacimento, ma sulla base di un rapporto convenzionale sottoscritto con Anas e approvato per legge, che riconosce gli aumenti tariffari in base agli investimenti effettivamente realizzati, all'inflazione programmata e all'indice di qualità. Dal 2003 al 2012 la maggiori tariffe che ci sono state autorizzate dai ministeri competenti non sono state sufficienti a coprire l'ingente mole di investimenti finora realizzati, pari a 637,4 milioni di euro, il 60% dei quali nel solo Abruzzo».

Eppure c'è chi dice che, ad esempio, il costo per la percorrenza del traforo del Gran Sasso sia molto più alto che altrove.

«Non è vero. Anche per quanto riguarda le gallerie credo sia opportuno fare un confronto: per percorrere i 12 km del traforo del Frejus o gli 11 km del traforo del Monte Bianco si pagano 39 euro, per i 5 km del traforo del San Bernardo si pagano 24 euro. Per percorrere tutti i 10 km del traforo del Gran Sasso si paga invece meno di 1 euro».

Che cosa hanno insegnato le ultime e recenti polemiche sul maltempo?

«Ci sono state delle polemiche, è vero, spesso ingenerose. Riteniamo tuttavia che anche le critiche ed i suggerimenti degli utenti che utilizzano l'A24 e l'A25 costituiscano un valore per la nostra azienda, per migliorare il servizio di viabilità e sicurezza offerto. Posso però dirle con franchezza che anche nei momenti più difficili, dal terremoto dell'Aquila alla più recente emergenza neve, la disponibilità e lo spirito di sacrificio dimostrato dal personale di Strada dei Parchi e tutto il lavoro svolto, sono stati incondizionati e oggetto di apprezzamento da parte delle autorità».

Che cosa risponde a chi dice che l'autostrada non doveva essere chiusa e che c'è stata impreparazione malgrado la nevicata fosse stata annunciata?

«Credo che le polemiche sterili e le facili demagogie non aiutino a capire quello che è avvenuto: un evento di una portata tale, da far dichiarare alla Regione Abruzzo lo stato di calamità naturale. Nel caso in questione vorrei chiarire comunque che non era Strada dei Parchi a poter decidere in piena autonomia la chiusura e la riapertura dell'autostrada. La gestione della viabilità invernale viene condivisa in base al settore di competenza, da prefetture, Protezione civile, polizia stradale, Viabilità Italia, Aiscat e concessionarie autostradali. Nessun operatore può mettersi a fare di testa sua».

Quando sarà possibile agli automobilisti abruzzesi entrare a Roma senza dover fare un'ora di fila? Quando finiranno le complanari?

«Secondo i crono programmi, il termine ultimo per il completamento dei lavori è previsto a maggio 2014. Nonostante le problematiche quotidiane, non ultima la parziale indisponibilità dei mezzi finanziari che in base agli impegni devono essere messi a nostra disposizione dalle amministrazioni, finora siamo riusciti, con molto sacrificio ed il supporto costante dell'azionista, a rispettare le tempistiche».

Qual è il futuro di A24 e A25: terza corsia, strumenti di sicurezza, tecnologia?

«La A24 e la A25 sono tra le più complesse nel panorama italiano, con 156 km di viadotti e 70 km di gallerie, che coprono quasi il 40% dell'intero tracciato percorribile, in un contesto orografico particolarmente impegnativo. Oltre al piano di investimenti, si prevedono ulteriori interventi di riqualificazione delle opere d'arte, dei viadotti e delle gallerie, sia in chiave antisismica sia per ottemperare alle più recenti normative europee. Per quanto riguarda la sicurezza, dal 2003 al 2011 sono stati realizzati investimenti per oltre 100 milioni di euro, tra barriere di sicurezza, nuove tecnologie e "Tutor", grazie ai quali è stato ridotto di molto il tasso d'incidentalità».