

Questo sito utilizza cookie, anche di terze parti, per inviarti pubblicità e servizi in linea con le tue preferenze.

Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#).

Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie.

OK

Edilizia e Territorio

Il Sole 24 ORE

Home

L'Esperto Risponde

Scadenze

Analisi

Norme

Documenti

Gestionale

Q

+

28 Nov 2018

LAVORI PUBBLICI

L'autostrada Roma-Latina va fatta, il governo trovi 1,7 miliardi per finanziarla

Nicolò Rebecchini (*)

SEGNALIBRO ☆

FACEBOOK | f

TWITTER | t

STAMPA | p

L'INTERVENTO. Il presidente dei costruttori romani propone una gara pubblica di lavori divisa in lotti a misura di Pmi. E chiede di avviare anche la manutenzione della Pontina

La Pontina non basta più ad una realtà industriale, turistica e abitativa come quella che gravita intorno all'asse Roma-Latina, considerato anche che quest'ultima rimane una delle poche province italiane a non essere raggiunta da un'autostrada. A ciò si aggiunga che l'attuale tracciato della Pontina - viste le condizioni di ammaloramento in cui versa il manto stradale, come dimostrano gli ultimi, drammatici, eventi - necessita di un'ampia operazione di messa in sicurezza.



Eppure è tutto in sospenso, soprattutto dopo lo "stop" al maxi project financing da 2,7 miliardi di euro deciso dal Consiglio di Stato, lo scorso 13 settembre, che ha censurato alcuni profili in cui si articolava l'offerta economica, secondo le previsioni della lettera di invito. A questo punto occorre un deciso "cambio di passo". Chiediamo che il Governo faccia la sua parte e, oltre alla conferma dei 460 milioni di euro stanziati dal Cipe, trovi i 1.700 milioni di euro necessari per la realizzazione dell'Autostrada. In caso contrario la "storia" della Roma Latina è destinata a non avere fine. Contestualmente, occorre mettere mano alla messa in sicurezza dell'attuale tracciato della Pontina.

L'intervento del Consiglio di Stato rappresenta l'occasione per un'approfondita riflessione sui contenuti della procedura di affidamento. Riflessione che deve necessariamente tenere conto di alcuni dati fattuali che emergono dalla storia delle concessioni autostradali in questo Paese e dalle perplessità sorte sin da subito sulla sostenibilità economico-finanziaria dell'iniziativa. Sussistono non pochi dubbi, infatti, sulla possibilità per il privato concessionario di recuperare l'enorme investimento necessario per la realizzazione della tratta autostradale. Si tratta di perplessità sorte immediatamente in merito all'effettiva consistenza dei flussi di traffico e, quindi, del conseguente ammontare dei pedaggi necessari a remunerare l'investimento iniziale. È ciò che è accaduto in presenza di molte altre concessioni autostradali ove, alla fine, l'equilibrio economico-finanziario è stato garantito dall'intervento dello Stato sotto forma di contributo straordinario ovvero di allungamento progressivo della durata della concessione. A ciò si aggiunga che, sin dall'inizio della vicenda, gli amministratori degli enti locali interessati hanno rivendicato il diritto a vedere esentate dal pagamento del

pedaggio le collettività da essi rappresentate.

L'insieme di tali perplessità, a giudizio di chi scrive, dovrebbe indurre ad una scelta diversa rispetto a quella originaria. Come prospettato da più parti ([si veda anche il Presidente della Regione Lazio](#)) la gestione dell'iniziativa dovrebbe transitare dalla società di scopo Autostrade del Lazio ad Anas Spa (già detentrica, insieme alla Regione, dell'intero capitale sociale dell'attuale concedente). L'architettura finanziaria dell'iniziativa dovrebbe, poi, mutare, richiedendo al Governo di aggiungere all'attuale stanziamento già previsto dal Cipe (pari a 460 milioni di euro) gli ulteriori 1.700 milioni di euro mancanti. Tale richiesta trova giustificazione nella necessità di dimostrare maggiore attenzione per il Centro-Sud e nella considerazione, già effettuata, per cui Latina è una delle pochissime province italiane a non essere servita da una tratta autostradale.

Anas potrebbe gestire la gara affidando la realizzazione dell'opera mediante una ordinaria procedura d'appalto che, peraltro, così come previsto dal Codice dei Contratti pubblici dovrebbe essere obbligatoriamente suddivisa in una pluralità di lotti onde consentire il maggiore coinvolgimento possibile delle Pmi. Residuerrebbe, poi, la scelta di qualificare l'opera come Autostrada non a pedaggio, ovvero prevedere, comunque, il pagamento di un pedaggio sensibilmente ridimensionato che Anas utilizzerebbe per la manutenzione dell'infrastruttura.

Nel contempo, come accennato in premessa, occorre mettere mano alla messa in sicurezza della Pontina perché eventi come quelli di questi giorni non abbiano più a ripetersi.

A tal fine occorre fare leva su stanziamenti che dovrebbero già essere disponibili (si parla di circa 200 milioni di euro per la riqualificazione della Pontina). Si tenga conto che la progettazione di tali interventi godrebbe di tempi limitati giacché Anas ha già in corso di affidamento degli appalti-quadro di progettazione esecutiva suddivisi in lotti territoriali, uno dei quali riguarda, appunto, il Lazio. Anche in tal caso, come evidenziato per la realizzazione della tratta autostradale, Anas dovrebbe dare rigorosa attuazione all'art.51 del Codice dei Contratti pubblici suddividendo l'affidamento in una pluralità di lotti onde favorire la partecipazione delle piccole e medie imprese.

(* *Presidente Ance Roma - [ACER](#)*)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

- ▶ L'autostrada Roma-Latina riparte da zero (se riparte): annullata l'aggiudicazione a Consorzio Sis
- ▶ Roma-Latina, il Tar Lazio respinge il ricorso: aggiudicazione confermata a Sis
- ▶ Autostrada Roma-Latina, l'Ance contro Zingaretti: no all'in house ma investire i fondi Cipe sulla Pontina

[Privacy policy](#) | [Informativa estesa sull'utilizzo dei cookie](#) | ISSN 2499-6076

E-FATTURA

24

Il sistema di aggiornamento continuo per professionisti e imprese. [Scopri di più!](#)

