

Salvaguardia dei livelli occupazionali, obbligo per i nuovi affidatari di mantenere gli attuali Gestori formalmente previsto già nei bandi di gara, risarcimento dei danni patiti dai Gestori in conseguenza delle opere di ristrutturazione e sulla base delle perdite dei volumi di vendita.

Sono questi gli elementi essenziali dell' **Accordo siglato il 17 settembre** scorso, di cui é "parte integrante" il
Verbale dell'incontro tenuto il 5 settembre presso la Prefettura di Potenza
, al termine di una lunga e complessa fase negoziale.

Pur avendo ad oggetto, nello specifico, le realtà delle uniche due aree di servizio della Salerno-Reggio Calabria -Galdo est ed ovest- posizionate sul territorio della Regione Basilicata, si tratta con ogni evidenza di un Accordo enormemente significativo e destinato ad avere grandi riflessi anche sul resto della rete autostradale, sia per i suoi contenuti, sia per l'autorevolezza ed il ruolo che ricopre ciascuno dei soggetti che impegna e che hanno, a diverso titolo, concorso a determinarne la sua sottoscrizione.

Il Prefetto di Potenza -sempre presente ad ogni fase del negoziato, fino alla sua positiva conclusione- è diretta emanazione del Governo centrale sul territorio, tanto da "spiegare" persino sulla carta intestata che si tratta dell'"Ufficio territoriale del Governo".

Mentre l'azione costante esercitata dall'Assessore regionale e dal Sindaco di Lauria da l'esatta dimensione di quale sia l'interesse prevalente che, nel pieno rispetto di quello collettivo, le Amministrazioni locali hanno il dovere istituzionale di rappresentare e tutelare.

Il fatto poi che l'Accordo sia stato costruito con il ruolo determinante e l'assunzione diretta di responsabilità di Anas -società consessionaria del caso della Salerno-Reggio Calabria, ma ente

concedente per conto dello Stato su tutto il resto della viabilità autostradale- sta a dimostrare, oltre la legittimità, anche la fattibilità tecnica di quanto é stato condiviso.

In estrema sintesi, la "salvaguardia dei livelli occupazionali" non é concetto che può essere semplicemente liquidato ed espunto, neanche in tempi di "sonno della ragione".

Ed é chiaro che il medesimo concetto, nel nostro settore, non può che passare attraverso quella "continuità gestionale" che Anas si é impegnata ad inserire direttamente nei bandi di gara per il rinnovo degli affidamenti e che era già oggetto di Accordi sottoscritti in sede istituzionale nel 2002, sempre applicati fino ad oggi e che ora, invece, concessionari autostradali (ASPI ed AISCAT in testa) e compagnie petrolifere -con la complicità non pubblica, ma nemmeno troppo dissimulata, di qualcuno al Ministero dello sviluppo economico- pretendono di non rispettare più.

D'altra parte, il fatto di avere convenuto sul principio secondo il quale il danno subito dal Gestore -ovviamente se c'é- coincide con la perdita dei suoi volumi di vendita e che il relativo rimborso (nel caso specifico a carico di Anas, tenuto conto dei lavori di ristrutturazione alla base delle perdite) deve essere calcolato proprio in funzione di ciò, segna un'altra pietra miliare, tanto ragionevole quanto sempre più spesso violentemente misconosciuta.

Stride -per non dire altro- in questo contesto, la pervicace inerzia del Ministero, prima surrogato dalla Commissione di garanzia sullo sciopero, ora scavalcato dal Prefetto di Potenza, sulla "vertenza autostrade" che, sebbene su scala nazionale, nella sua essenza ricalca esattamente temi e questioni risolti con l'Accordo sulle due Galdo.

E questa è un'altra dote -forse persino la più importante- che l'intesa di Potenza porta con sé: quella di far definitivamente cadere anche l'alibi sull'impossibilità "tecnica" di rispondere alle richieste dei Gestori (per qualcuno irragionevoli ed esagerate) o sulla pretesa indisponibilità pregiudiziale del Sindacato "a firmare".

L'Accordo é scritto. Ora serve volontà e responsabilità politica.

Prefettura di Potenza - Verbale riunione del 5.9.13 su AdS A3.pdf

Accordo del 17.9.13 - ANAS, Esso, oo.ss. - salvaguardia livelli occupazionali Galdo est e ovest.pdf