

Allarme sicurezza

L'Anas: 11 miliardi per strade e ponti

ROMA

CINQUE crolli di ponti o viadotti in meno di due anni, l'ultimo due settimane fa, nel Cuneese, con un cavalcavia che schiaccia un'auto dei carabinieri, fortunatamente illesi. Abbastanza per far scattare nuovamente l'allarme sullo stato delle strade italiane, che scontano un deficit di manutenzione, al di là delle diverse cause dei singoli crolli.

«Negli ultimi 10 anni ci siamo dedicati alla realizzazione di nuove infrastrutture, non preoccupandoci del patrimonio da difendere e curare – osserva Ugo Dibennardo, direttore Operazioni e coordinamento territoriale di Anas -. Dal 2015 abbiamo iniziato una campagna di verifica e di manutenzione straordinaria e programmata». Quasi 11 miliardi, tra 2016 e 2020, cioè il 46% di tutti gli investimenti del periodo, verranno puntati da Anas sulla messa in sicurezza e sulla manutenzione dei 26mila chilometri di rete stradale di competenza della società.

SOLO per lavori straordinari, l'anno scorso sono stati spesi 500 milioni, quest'anno ne sono previsti 700 e, dal prossimo, si passerà a un miliardo l'anno. Basterà? In Italia ci sono 11mila ponti e viadotti, in territorio collinare e montagnoso. Un quadro di non facile gestione, ma molti, in questi giorni, si chiedono perché alcune infrastrutture della Roma antica siano ancora in piedi e quelle moderne invece vedano cedimenti così distruttivi. «Ogni crollo purtroppo ha una natura diversa: un trasporto eccezionale che vi passa sopra, uno smottamento dovuto alla morfologia del territorio, un vizio occulto nella realizzazione», spiega Dibennardo. Lo schianto del viadotto in Piemonte sembra appartenere a quest'ultima categoria. I tecnici di Anas, infatti, avrebbero ravvisato un proble-

ma costruttivo, «ma è intollerabile che accada un evento del genere su un'infrastruttura che aveva solo 25 anni». Nel pieno della vita, visto che, per le opere in calcestruzzo e acciaio – la maggior parte realizzate tra gli anni '70 e '80 – la durata è di almeno 50 anni, e solo dopo 100 vanno rifatte completamente.

L'OBIETTIVO di Anas è estendere il piano di monitoraggio anche alle 'nuove' infrastrutture, con l'uso di tecnologie avanzate. In questa direzione va l'installazione di micro-sensori sulla rete stradale che trasmettono e processano dati dal satellite per individuare le deformazioni del territorio e delle opere sui lunghi periodi. Un primo passo verso le cosiddette *smart road*, ovvero strade in grado di 'dialogare', tramite sensori e App su auto e telefonini, con gli utenti in tempo reale. «Segneremo in tempo reale eventuali incidenti, chiusure di tratti, condizioni atmosferiche avverse e anche gli eventuali abbassamenti del manto stradale – elenca Dibennardo –, quella sarà la vera rivoluzione. Tra qualche anno le vetture che tutti guidano saranno omologate con chip in grado di ricevere questi dati».

SI PARTIRÀ dalle principali direttrici, le stesse al centro dei maggiori investimenti, come l'A2-Autostrada del Mediterraneo (complessivamente 1 miliardo di spesa), l'E45-E55 Orte-Mestre (1,6 miliardi) e l'A27 Venezia-Belluno. Infine, sempre sul fronte della sicurezza, Anas promette un completo rifacimento del manto stradale che si lasci dietro le spalle la logica del rappizzo (900 milioni investiti) e barriere 'salvamotociclisti' che, entro la fine dell'anno, saranno installate sui primi 200 chilometri della rete e poi, via via, sulle strade più battute dai centauri su due ruote.

Andrea Bonzi