

“La Roma-L’Aquila è insicura, ma per i controlli zero soldi”

■ A due settimane dal crollo del ponte di Genova, drammatica ammissione delle Infrastrutture: “Si condivide la necessità di interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria”, ma “si potrà valutare lo stato di degrado quando ci saranno risorse di personale”

DI FOGGIA E RIDOLFI A PAG. 3



IN ABRUZZO Viadotti sulla Strada dei Parchi

La A25 è a rischio La resa del ministero: “Controlli mai fatti”

*La risposta agli allarmi di una onlus: “Mancano le risorse
Serve una manutenzione urgente”. Il gestore: “È sicura”*

» CARLO DI FOGGIA
E FRANCESCO RIDOLFI

La lettera è di martedì scorso e svela un quadro desolante sulla resa della burocrazia ministeriale e sui rapporti opachi tra governo e concessionarie autostradali già visto nel disastro di Genova: nel 2018 il ministero delle Infrastrutture non è in grado di dire se un'autostrada sia sicura, anche se dubita che lo sia, visto che non

ha effettuato i controlli per mancanza di personale. La questione riguarda l'autostrada Roma-Pescara-L'Aquila, ma forse è lo spaccato di un fenomeno più grande.

IL 28 AGOSTO Placido Migliorino, dirigente della Direzione che vigila sulle concessionarie autostradali e responsabile dell'ufficio ispettivo di Roma prende carta e penna e risponde dall'associazione abruzzese Nuovo Senso Civico Onlus:

“La drastica riduzione di personale di quest'ufficio – spiega – non ha consentito negli ultimi anni di effettuare visite ispettive adeguate per verificare lo stato di degrado delle infrastrutture assentite in concessione”. Cinque giorni prima l'associazione aveva inviato alla sua direzione – da un anno guidata da Vincenzo Cinelli – un esposto, notificato a nove procure, in cui chiedeva una cosabanale: lo stato di sicurezza della Strada dei Parchi (la

A24 e la A25) del gruppo Toto, 281 chilometri, 197 viadotti che collegano il Lazio con l'Abruzzo. Da foto e articoli di giornale, allegati all'esposto, emerge che “molte delle opere risulterebbero contraddistinte da disfacimento del copriferro, da grave ossidazione dei ferri nonché da distacco di calccestruzzo”. La risposta di Migliorino, 14 giorni dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, è un monumento all'autotutela burocratica. Spiega che

“Le uniche attività che quest’ufficio ha potuto espletare con le residue risorse rese disponibili sono state limitate all’effettuazione delle visite Pam (ordinaria manutenzione, ndr) e alle verifiche dei lavori dell’antiscalinamento. Conseguentemente – prosegue – non è possibile, allo stato attuale, dare un riscontro sui contenuti tecnici citati nella missiva”, ma nello stesso tempo “si condivide la manifestata preoccupazione resa dal Nuovo Senso Civico Onlus, sulla base delle poche visite eseguite da quest’Ufficio negli anni passati, circa la necessità di interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltreché per la messa in sicurezza ai fini sismici delle opere”. La lettera si chiude con un resa totale: “L’Ufficio potrà eseguire visite di dettaglio per valutare l’effettivo avanzamento dello stato di degrado delle opere non appena saranno rese disponibili adeguate risorse di personale”. Mancano infatti gli uomini, visto che

costituiscono la dispezzazione a carico dei concessionari. Proprio martedì, in audizione al Parlamento, il ministro Danilo Toninelli ha dipinto un quadro desolante: in 10 anni il personale che deve vigilare è passato da 250 a 110 persone (non tutte qualificate), il budget per pagarli si è dimezzato (da 16,7 a 7 milioni) e i controlli calati dal 2011. “Ho l’impressione – ha spiegato – che il sistema dei controlli sia stato indebolito per favorire i concessionari”.

In questo scenario, il ministero fornisce due versioni diverse. La manutenzione ordinaria spetta al concessionario ed è regolata dalla concessione del 2009 (25,8 milioni l’anno fino al 2030). Secondo la relazione ispettiva del ministero, del 2016, è sempre stata effettuata. La lettera di Migliorino parla invece dell’urgenza di “una manutenzione ordinaria e straordinaria” e sembra confermare i dubbi dell’associazione che chiede al ministero “se l’eventuale difetto di manutenzione ordinaria abbia in

qualche modo generato un ammaloramento tale da rendere necessari lavori di tipo straordinario”. Anche perché nel 2013 non ci sono stati controlli; solo 5 nel 2014, 33 nel 2015 e 34 nel 2016, anno in cui si segnalano 48 “non conformità non sanate” su 338 gregiate. “Se Migliorino aveva dubbi, perché non ha avviato la messa in mora per la revoca della concessione?”, spiegano da Strada dei Parchi, che in una nota rassicura sulla sicurezza del tracciato e definisce “grave” la lettera visto che “finora per la manutenzione ordinaria sono stati spesi 700 milioni”, mentre quella straordinaria, come l’antiscalinamento per evitare che i tratti dei viadotti si scollino, è stata fatta “su nostra richiesta”.

QUI SI APRE un altro capitolo. L’autostrada risale al 1969 e non è a norma antisismica. Dal 2013 i lavori sono rimasti fermi per lo stallo sul nuovo Piano economico finanziario della concessione, che nelle proposte iniziali di Toto valeva 6 mi-

liardi (cifra oggi dimezzata). Nel 2017 con una legge il ministero ha impresso un’accelerazione dopo il sisma di Amatrice (l’autostrada è rimasta danneggiata). L’antiscalinamento è la parte conclusa dei lavori straordinari. Ne mancano altri e li deve pagare lo Stato, ma i soldi non arrivano. La società ha chiesto un anticipo di 192 milioni sui fondi già stanziati ma per il 2022, mettendo le mani avanti. “Ove non avvenisse – ha scritto al Mit – saremmo costretti a rinviare l’apertura dei cantieri, con ovvie conseguenze per la sicurezza, declinando sin d’ora ogni responsabilità”. Mancano gli interventi più urgenti come “le sistemazioni delle pile dei viadotti più deteriorate”. Finora il ministero ha risposto che l’urgenza riguardava solo l’antiscalinamento, ora un suo dirigente dice che è urgente fare tutto. Lo stesso giorno al ministero gli uomini di Toto incontravano quelli di Toninelli per lo sblocco dei fondi. Ora chi percorre l’autostrada dovrà scegliere di chi fidarsi.



Sulla A25 I piloni del ponte a Pratola Peligna (L'Aquila)