

“La A24 è sicura, anzi no”. Stop ai fondi Le due versioni sulla Strada dei Parchi

Stessi uffici, due risposte diverse. Nel giro di tre mesi, il ministero delle Infrastrutture ha prima sostenuto che l'autostrada Roma-L'Aquila-Pescara fosse sicura, salvo poi avvisare che i viadotti hanno invece “urgente bisogno di manutenzione ordinaria e straordinaria” anche “ai fini sismici”. La circostanza emerge da un carteggio depositato martedì alla Regione Lazio, dove il presidente della Commissione Trasporti, Fabio Refrigeri, aveva convocato i concessionari per fare il punto sulla sicurezza dei tracciati.

BREVE RIASSUNTO. Il 28 agosto, 14 giorni dopo il disastro di Genova, l'ufficio territoriale di Roma della direzione che vigila sulle autostrade ha risposto ai dubbi delle associazioni abruzzesi con una lettera allarmata. Il responsabile, Placido Migliorino, spiega di non essere in grado di dire se l'autostrada sia sicura perché non ha potuto effettuare i controlli per mancanza di personale. Poi però condivide i timori “circa la necessità di interventi urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria, oltreché per la messa in sicurezza ai fini sismici delle opere”. Eppure, tre mesi prima, ad aprile, il superiore di Migliorino, Vincenzo Cinelli, che un anno fa ha preso il posto di Mauro Coletta, storico *dominus* della vigilanza, scriveva il contrario: nessuna urgenza di nuovi lavori.

La storia è sintomatica di come la burocrazia ministeriale gestisce le emergenze. Il 23 aprile Strada dei Parchi, la con-

cessionaria del gruppo Toto che gestisce la A24 e la A25 scrive al premier Paolo Gentiloni e chiede i soldi per completare “i lavori di messa in sicurezza dei viadotti esposti a rischio sismico”. Li impone una legge del 2017 a seguito del terremoto di Amatrice che ha danneggiato l'autostrada. I soldi li mette lo Stato, ma parte dei finanziamenti sono a disposizione solo dal 2022. La concessionaria chiede di anticiparli perché, se non arrivano, non può fare la manutenzione straordinaria sui viadotti e “declina sin d'ora ogni connessa assunzione di responsabilità” per “le conseguenze in termini di sicurezza”. Un mese prima, a marzo, l'ad Cesare Ramadori aveva già avvisato che senza fondi “a causa dei frequenti eventi sismici che seguivano a manifestarsi nel Centro Italia, sarebbe posta nuovamente in pericolo l'incolumità degli utenti”. Cinelli risponde il 28 aprile: “Gli interventi emergenziali - scrive - sono stati interamente definiti nel Programma cd. di ‘antiscalinamento’, 170 milioni spesi per evitare che i tratti dei viadotti si scollino tra loro.

SECONDO la società, però, nella relazione tecnica della legge 2017 il Ragioniere dello Stato impone di effettuare tutti i lavori “entro il 2018”, e chiede di anticipare i 192 milioni disponibili dal 2022. Cinelli è perentorio: non fanno parte di quelli “emergenziali” e quindi “potranno essere adeguatamente considerati solo in occasione della formalizzazione del nuovo Piano economico finanziario”, che però è scaduto nel 2013 e da 5 anni è impantanato nella trattativa col ministero. Insomma, per gli uffici dell'allora ministro Graziano Delrio, non c'è urgenza di altri lavori, se ne deduce, nessun rischio immediato. La lettera di Cinelli è stata determinante nel giugno scorso per spingere il Tar

del Lazio a respingere il ricorso di Toto che chiedeva di avere le risorse in anticipo. Eppure, due mesi dopo, dalla sua direzione arriva l'allarme sulla sicurezza dell'autostrada. È stato il crollo del ponte Morandi per far cambiare idea ai vigilanti? Dopo l'addio di Delrio, oggi il ministro Danilo Toninelli valuta di sbloccare i soldi prima e far pesare l'intervento nella trattativa per il rinnovo del Pef. Nelle intenzioni iniziali di Toto valeva 6 miliardi, eliminando i viadotti, cifra poi ridotta a 3, equivalenti ai lavori da fare. L'ultima versione concordata con Delrio prevede un prolungamento della concessione di 10 anni, al 2048, un indennizzo di subentro di 1,2 miliardi e un aumento del 3,5% annuo delle tariffe. Per il ministero è troppo generoso, e si avvia a ridiscuterlo.

ADF
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al vertice
Carlo Toto, proprietario della società che ha in concessione l'autostrada tra Lazio e Abruzzo. Ansa



Caos negli uffici
Dietrofront in tre mesi sui lavori antisismici I Trasporti pensano a come sbloccare i fondi