

# Aspi: i lavori non erano urgenti Il progetto avallato dal ministero

**Crollate le pile sulle quali erano previsti interventi di rinforzo, ma solo nel 2019**

**Laura Serafini**

Per Autostrade per l'Italia (Aspi), che gestisce la tratta della A10 dove è avvenuto il crollo, quanto accaduto al ponte Morandi di Genova è «inspiegabile». Eppure ieri è venuto giù proprio un pezzo importante della struttura principale del ponte, le cosiddette pile, che erano oggetto del bando di gara avviato nei mesi scorsi per rinforzarle con la disposizione di nuovi cavi esterni. L'esigenza di consolidare quella parte del ponte era presente, ma non si riteneva che vi fosse un'emergenza, tanto che l'inizio dei lavori non era previsto prima del 2019. In quanto soggetto concessionario Aspi è responsabile e garante della qualità dei lavori di manutenzione, ma la legge prevede che sia sottoposto al controllo di un concedente, oggi la

direzione per la vigilanza sulle concessioni del ministero dei Trasporti, che si occupa anche di avallare gli aumenti tariffari annuali che vanno a remunerare gli investimenti, inclusa la manutenzione. La proprietà della rete è rimasta invece dell'Anas.

Il progetto di manutenzione delle pile del ponte Morandi era stato approvato dal ministero, evidentemente nelle tempistiche proposte dal concessionario. Autostrade è da sempre consapevole della complessità del ponte e per questo il viadotto veniva sottoposto a verifiche trimestrali prescritte dalla legge e anche a prove riflettometriche, eseguite ogni due anni, per verificare la tenuta dei componenti annegati nel calcestruzzo: l'ultima verifica, eseguita a febbraio 2017, non aveva rilevato nulla. E in effetti non sembra questa l'origine del crollo; piuttosto, riferiscono i tecnici, qualcosa di implosivo che ha investito la struttura del ponte. L'effettiva causa della catastrofe dovrà essere accertata nelle prossime ore. Resta però l'interrogativo di fondo sulla tenuta di opere realizzate

ormai 60 anni fa e sulla efficacia dei normali interventi di manutenzione.

Il bilancio 2017 di Aspi evidenzia che il flusso di traffico su quel tratto autostradale è tutto sommato limitato rispetto alla media delle altre tratte: 870 milioni di chilometri percorsi l'anno, contro i 2.120 milioni della Genova-Voltri fino ai 18 mila milioni della Milano-Napoli. Eppure l'esigenza di una variante era chiara da tempo: da 10 anni si discute del passante esterno della Gronda che solo nel 2018 ha visto l'approvazione del progetto definitivo: costo dell'opera 4,3 miliardi, tempi di realizzazione 10 anni. Certo non si poteva paralizzare quel tratto della viabilità genovese chiudendo il ponte Morandi per aspettare un paio di lustri. Sempre il bilancio del gruppo autostradale mostra come gli investimenti siano scesi da 718 milioni nel 2016 a 556 milioni, di questi 400 milioni per manutenzione. I pedaggi, però, continuano a salire: quelli di Aspi lo scorso anno hanno avuto un aumento dello 0,64%.

Su  
isole24ore  
.com

**IN TEMPO  
REALE**

Tutti gli  
aggiornamenti  
sulla tragedia  
di Genova