

Anas, crolla un viadotto recente. Giunti che cedono e poca manutenzione Delrio: «È colpa del federalismo stradale»

TORINO Un miracolo. Prima - per fortuna - si è sentito uno scricchiolio, poi il cemento si è spaccato ed è piombato giù come un gigantesco maglio. Un cavalcavia della tangenziale di Fossano, in provincia di Cuneo, è crollato come un castello di carte. Sotto è rimasta schiacciata un'auto dei carabinieri per fortuna con nessuno a bordo. L'incidente risale al primo pomeriggio di ieri.

I militari si sono salvati per un puro caso. «Eravamo scesi dall'auto da mezz'ora hanno raccontato - e stavamo controllando i documenti di un uomo, quando abbiamo sentito un rumore e poi il cavalcavia si è abbattuto su di noi. Siamo dei miracolati». Vincenzo Matera, 25 anni, e il maresciallo aiutante Giuseppe Marcigliano, di 55 anni, prestano entrambi servizio alla stazione di Fossano. Loro sono illesi, la macchina invece è rimasta schiacciata sotto da la montagna di cemento. Sotto choc, i due militari sono stati soccorsi dai medici del 118.

I PROVVEDIMENTI Le cause del crollo sono tutte da stabilire anche se le polemiche sono subito esplose per via dei numerosi precedenti: appena lo scorso marzo, il crollo di un ponte sull'A14, tra Ancona Sud e Loreto, aveva provato due morti. Ieri al ministero delle Infrastrutture, a Roma, l'irritazione era palpabile e il ministro Delrio dopo un vertice con il presidente dell'Anas Vittorio Armani, ha definito l'episodio come «gravissimo e inaccettabile».

Il cavalcavia che è venuto giù è in realtà una rampa di collegamento alla tangenziale di Fossano. Per precauzione, l'Anas ha deciso di chiudere tutta la tangenziale, da San Sebastiano a Boschetti. Armani ha istituito una commissione d'inchiesta interna presieduta dall'ex generale dei Carabinieri Roberto Massi che ieri sera era già sul posto. In serata l'Azienda delle Strade ha fatto sapere che dai primi accertamenti non emergono segni evidenti di cedimenti da ispezioni recentissime e dunque appare probabile un vizio costruttivo.

Il procuratore della Repubblica di Cuneo, Francesca Nanni, ha sottolineato d'aver subito aperto un'indagine: «Il reato che ipotizziamo è crollo colposo di costruzione».

La tangenziale di Fossano avrebbe dovuto essere completata nel 1992. Per la sua costruzione furono stanziati quaranta miliardi di lire. Il primo lotto, quello dove è avvenuto il crollo di ieri, è stato costruito tra la fine degli Anni Ottanta e l'inizio dei Novanta. Dopo una serie di interruzioni dei lavori, l'opera, con il secondo lotto verso Cuneo, è stata completata dal gruppo Itinera a metà anni Novanta. Dunque il cavalcavia è giovane avendo un'anzianità di circa 20 anni. «E' un episodio incredibile sottolinea il sindaco di Fossano, Davide Sordella -. Solo un miracolo ha evitato una tragedia».

Non si tratta del primo crollo di una strada che avviene nel Cuneese. Il 15 dicembre 2008 a causa di una nevicata abbondante venne giù una pensilina del casello autostradale della Cuneo-Asti. Era l'alba e la tragedia fu evitata solo perché in quel momento non passavano automobilisti.

Il dramma del crollo dei ponti non affligge comunque solo l'Italia. Ci furono 65 morti nel 2007 in Guinea quando un ponte crollò al passaggio di un camion, travolgendo tutte le macchine in transito. Più recentemente ponti sono caduti in Danimarca, Russia e Norvegia. Nel novembre del 2016 in Baviera la rottura di un cavalcavia in costruzione ha causato tre morti e una decina di feriti.

Giunti che cedono e poca manutenzione Delrio: «È colpa del federalismo stradale»

ROMA «Qui c'è un ritardo di almeno 20 anni e abbiamo ereditato una logica sbagliata, quella delle Grandi Opere. Invece bisogna cambiare prospettiva e conservare bene quello che già abbiamo. Per questo abbiamo stanziato risorse pluriennali: non ci possono essere scuse». Al ministero delle Infrastrutture sono consapevoli che l'Italia è un Paese nel quale ponti, stradi e cavalcavia invecchiano e devono essere messi al riparo dall'usura del tempo.

Ed è per questa ragione che, rompendo gli schemi del recente passato, da un bel pezzo al dicastero di Porta Pia hanno messo la manutenzione al centro della strategia. Il problema, per dirla con le parole di chi lavora accanto al ministro Graziano Delrio, «è che adesso da Anas ci aspettiamo un cambio di passo dal punto di vista dell'efficienza e della produttività».

LA DISPONIBILITÀI soldi non mancano. Nel contratto di programma 2015-19, che prevede 20,2 miliardi di investimenti, 8,2 sono destinati proprio alla manutenzione straordinaria. Dunque una quota vicina al 50%, mentre fino al 2014 solo il 5% dei fondi veniva riversato su questo delicato capitolo. Così, nel 2015, Anas ha stanziato 1,1 miliardi per la messa in sicurezza di 222 opere su 254 individuate come prioritarie dal punto di vista della ristrutturazione. Nel 2016, poi, l'Anas ha stanziato altri 1,6 miliardi attivando bandi per interventi su gallerie, ponti, viadotti, pavimentazione e impiantistica.

MACCHINA DA RIORGANIZZAREE' una corsa contro il tempo, come raccontano le ripetute cronache dei crolli nel Paese. Poco più di un mese fa, il 9 marzo 2017 è caduto un cavalcavia sulla A 14 che ha provocato due morti. Il probabile motivo è stato il cedimento delle pile provvisorie o giunti che collegano il ponte vero e proprio ai pilastri. Sulla Milano-Lecco, il 28 ottobre 2016, cadde un cavalcavia al passaggio di un camion (un morto) dopo che per tutta la giornata Anas e provincia di Lecco si erano rimpallate la responsabilità dell'intervento di fronte alla comparsa di alcune crepe evidenti.

Ancora. In Sicilia, non più di due anni fa crollo un raccordo in località Scorciavecchia che era stato appena inaugurato e solo per pura coincidenza non ci furono conseguenze per gli automobilisti.

Ma al di là della infinita casistica è che sulla manutenzione delle strade in Italia c'è un problema più profondo e strutturale di riorganizzazione della macchina. Esigenza che il ministro Delrio ha ribadito in maniera decisa ai vertici Anas in un vertice serale. «Ho chiesto al presidente Armani ha detto il numero uno del Mit (Ministero infrastrutture e trasporti) di riferirmi sul caso piemontese. E' gravissimo e inaccettabile che un ponte di recente costruzione avesse tali problemi di staticità da collassare in questo modo. Ritengo ha ammonito Delrio che vadano accertate con estrema urgenza le responsabilità nella realizzazione dell'opera e nell'esecuzione dei lavori. La sicurezza dei cittadini viene prima di tutto».

All'Anas, tuttavia, sono convinti che il federalismo stradale e la frammentazione delle competenze abbia contribuito ad intralciare il proprio lavoro e che occorra concentrare tutte le competenze in direzione della sede di Via Mozambano. Prima del decentramento amministrativo spiegano fonti aziendali Anas gestiva oltre 45mila km di rete e più della metà è stata suddivisa tra regioni e province con tutte le inefficienze in termini economici e gestionali che ne sono derivate.

Il federalismo stradale ha determinato la frammentazione delle competenze nella gestione dei trasporti e si è rivelata in effetti sotto molti aspetti fallimentare dimostrando scarsa efficienza sia in termini gestionali sia in termini di ottimizzazione della spesa.

In termini di gestione, la segmentazione della rete ha moltiplicato il numero di interlocutori generando confusione e dilatando i tempi di risposta: l'utenza si è trovata a dover fronteggiare interlocutori differenti ognuno con un ventaglio di procedure diverse. «Ci sono strade sintetizzano gli uomini del presidente dell'Anas, Armani, che a seconda del percorso cadono sotto la responsabilità nostra, del comune o della provincia e il risultato è che non è chiaro chi debba intervenire». Insomma l'accentramento delle competenze nelle mani di un unico gestore, che ha solo un core business, viene considerata una garanzia che gli investimenti giungano a destinazione e che le competenze tecniche e ingegneristiche vengano mantenute e sviluppate.

LA FUSIONE E' l'Anas, domani più che mai, si presta ad essere il gestore nazionale: grazie al suo ingresso

nel gruppo Ferrovie dello Stato Italiane avrà, infatti, un accesso facilitato al mercato dei capitali con evidenti vantaggi per gli investimenti. «Avere un capitale e flussi di cassa certi spiegava Armani nel novembre 2016 - ci consentirebbe di fare una pianificazione degli investimenti di medio e lungo termine permettendoci di programmare gli interventi sulla rete e di far fronte, eventualmente, anche alle emergenze. Inoltre, recuperare km di rete su tutto il territorio nazionale si tradurrebbe in un miglioramento della gestione dell'intera rete: gli interventi e la manutenzione sarebbero più omogenei in tutto il Paese». Intanto il capogruppo Pd in Commissione Ambiente Enrico Borghi ha chiesto al presidente della commissione Ermete Realacci di convocare i vertici dell'Anas per un'audizione «da svolgersi il prima possibile».

