

A24 e A25 a rischio. Ecco le immagini choc dei viadotti abruzzesi. Tra giunti spaccati e cemento lesionato. E Strada dei Parchi porta il Mit in tribunale. Ricorso al Tar contro il ministero: «Interventi urgenti per la sicurezza delle due arterie abruzzesi»

PESCARA Il rischio si nasconde tra i pilastri, i giunti e le campate di cemento armato. Le scosse del 2016 hanno spaccato gli appoggi d'acciaio come se questi fossero grissini. E staccato di netto le speciali strutture antisismiche come una scure fa su un ramoscello d'ulivo. Le fotografie che pubblichiamo sono la prova dell'emergenza che incombe sulle autostrade d'Abruzzo. E della vulnerabilità dell'A24 e dell'A25

Dopo il terremoto. Le immagini sono state scattate pochi giorni dopo il terremoto del 26 agosto e del 30 ottobre del 2016. E ritraggono ciò che un automobilista non può vedere e non sa. L'appoggio longitudinale rotto del viadotto Popoli, sull'A25 è una delle foto più eloquenti delle criticità delle due principali arterie autostradali abruzzesi. La Roma-L'Aquila-Teramo (A24) e la Roma-Pescara (A25). delle quali dovrà occuparsi, ancora una volta, il Tar del Lazio. In forza di un ricorso presentato dalla concessionaria Strada dei Parchi in relazione ad una serie di interventi antiscalinamento definiti urgenti e improcrastinabili dalla stessa società. Il nodo da sciogliere è semplice: il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti blocca i finanziamenti a Strada dei Parchi. Che non aspetta altro per cominciare i lavori. Il ricorso. La società, che fa capo all'industriale abruzzese Carlo Toto, si è rivolta al Tribunale amministrativo (vedi il ricorso nell'articolo in basso) per sbloccare la situazione ad altissimo rischio. Situazione che le foto illustrano chiaramente. I punti a rischio. Insicuri, troppo insicuri i supporti di cemento e d'acciaio che sostengono la strada. Il loro stato appare disastroso. Sui viadotti Campane, Temperino e Fornaca dell'A24, i "ritegni trasversali", si chiamano tecnicamente così, sono spostati. Ed i "paraghiaia" del viadotto Fosso Di Lama sono franati. Gli appoggi mobili del viadotto Popoli, sull'A25, sono rotti e scarrellati. Ma l'elenco è lungo e non occorre essere dei tecnici per comprendere che una scossa sismica, anche di modeste entità, potrebbe determinare un disastro. Il manto stradale, come mostra una delle foto che pubblichiamo, crea uno scalino. Il cosiddetto scalinamento che può provocare tragici incidenti. Fare subito. L'esigenza di intervenire subito è stata già da mesi evidenziata dalla società autostradale e dagli uffici regionali del Genio civile. Qual è il problema? E' difficile spiegare all'uomo della strada perché non si interviene, ma la burocrazia non risponde alla logica dell'emergenza. La mancata approvazione del Piano economico finanziario (Pef) impedisce al concessionario, la società Strada dei Parchi, di farsi finanziare dalle banche. Ma nelle banche risultano depositati circa duecento milioni che il concessionario ha versato a titolo di canone. Neppure questi soldi però possono essere utilizzati in quanto non si sa se spettano al ministero delle Infrastrutture (che oggi vigila sulle concessioni autostradali) o all'Anas (che vigilava all'epoca del rilascio della concessione). Lo scalinamento. I ritardi per l'avvio della messa in sicurezza della infrastruttura sono stati quindi causati dalla mancata approvazione del Piano economico finanziario. Gli interventi sono finalizzati a impedire il fenomeno dello scalino, il dislivello fra un tratto e l'altro di un viadotto all'altezza dei giunti. La spesa. La società concessionaria aveva quantificato il costo dell'intervento in 194,5 milioni di euro. Un importo da tenere distinto da quello, molto maggiore, che sarà necessario per la definitiva messa in sicurezza dei viadotti dell'intera infrastruttura che avverrà in sede di formalizzazione del Pef. La società Strada dei Parchi ha però proposto al ministero di utilizzare le somme vincolate in banca a titolo di canone. Senza escludere altre forme di finanziamento come un aumento tariffario ad hoc aggiuntivo. I lavori. In questo contesto, di ritardi e rimpalli, la concessionaria ha ritenuto comunque di dover avviare tutte le attività per l'affidamento di lavori e la consegna del cantiere. E il 19 aprile scorso, anche il presidente della Regione, Luciano D'Alfonso, ha segnalato al ministero, al capo della Protezione civile e ai prefetti delle quattro province abruzzesi, la «non ulteriore procrastinabilità degli interventi». Ma con una nota del 5

maggio 2017 l'Ufficio ispettivo del Mit scrive a Strada dei Parchi: «Non è ricompreso alcun riferimento alla copertura finanziaria dell'intervento». E' l'ennesima doccia fredda sulla vulnerabilità delle autostrade abruzzesi.

E Strada dei Parchi porta il Mit in tribunale. Ricorso al Tar contro il ministero: «Interventi urgenti per la sicurezza delle due arterie abruzzesi»

ROMA Un provvedimento contestato e da «annullare». Perché da una parte «ammette che l'approvazione del progetto è immediatamente esecutiva». Ma, dall'altra, risulta «priva di copertura finanziaria». Una premessa che, secondo il ricorso al Tribunale amministrativo (Tar) del Lazio presentato contro il ministero delle Infrastrutture e trasporti (Mit) da Strada dei Parchi, la società concessionaria delle autostrade abruzzesi A24 e A25, basta da sola ad evidenziare «la macroscopica illegittimità dell'atto» impugnato. Scalini pericolosi. Il provvedimento in questione (protocollo 6767) è quello adottato dal Mit il 14 aprile scorso. E si inserisce nel lungo braccio di ferro sui lavori di consolidamento e adeguamento sismico delle principali arterie autostradali abruzzesi. Riguarda in particolare, sottolinea Strada dei Parchi, «l'assoluta improcrastinabile esigenza di adottare taluni interventi finalizzati ad impedire il fenomeno del cosiddetto scalinamento degli impalcati». Interventi per evitare, ad esempio, che scosse sismiche, anche di modesta intensità, possano determinare discontinuità nell'asfalto. Formando, appunto, dei gradini sul manto stradale che potrebbero causare tragici incidenti stradali. Senza contare, si legge nel ricorso al Tar del Lazio, che la legge di stabilità del 2012 ha stabilito, «in considerazione della classificazione delle autostrade A24 e A25 quali opere strategiche per le finalità di protezione civile», di procedere «per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti» oltre che «degli impianti di sicurezza in galleria» e «per i lavori di manutenzione straordinaria». Il tutto ponendo in capo al governo l'onere di rinegoziare con la società concessionaria «le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza» nel caso in cui tali interventi non consentano di mantenere o di raggiungere le «condizioni di equilibrio del Piano economico finanziario (Pef, ndr) di concessione». Ritardi e contenziosi. Ciononostante, rileva la società concessionaria nel ricorso, pur essendo l'ultimo periodo regolatorio della concessione scaduto a fine 2013, malgrado «i ripetuti solleciti», Strada dei Parchi «non ha ancora ottenuto l'approvazione del nuovo Pef». Non solo: a partire dal 2015, il Mit «non ha neppure autorizzato gli incrementi tariffari». Una situazione che ha dato vita a «tre distinti e collegati contenziosi». Fermo restando che solo «con l'approvazione del Pef» si potrà «mettere in sicurezza l'intera infrastruttura», come previsto dalla legge di stabilità 2012, il 7 aprile scorso la società concessionaria ha chiesto «l'autorizzazione a procedere agli interventi» urgenti antiscalinamento «previa indicazione dei mezzi finanziari di copertura». Interventi già quantificati dalla stessa società in 194,5 milioni di euro. Spesa per far fronte alla quale Strada dei Parchi «ha proposto, previa autorizzazione ministeriale, di utilizzare le somme della stessa concessionaria già vincolate in banca a titolo di canone». Botta e risposta. Ma, con il provvedimento impugnato, prosegue il ricorso, il Mit ha autorizzato gli interventi sollecitati quantificandone, però, il valore in 169,4 milioni di euro, circa 25 milioni in meno rispetto a quello indicato da Strada dei Parchi. «E nulla ha disposto in ordine al finanziamento degli interventi progettati», obietta la concessionaria. In ogni caso, il 21 aprile scorso, Strada dei Parchi informava la Direzione generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Mit, che «allo scopo di garantire la sicurezza dell'utenza adotteremo dei provvedimenti di limitazione del traffico veicolare» sulle tratte autostradali ove sono presenti «i viadotti maggiormente a rischio». Per tutta risposta, prosegue il ricorso, il 3 maggio, l'Ufficio ispettivo della Direzione generale, sollecitava la società concessionaria «per un immediato avvio delle procedure necessarie all'affidamento dei lavori e relative cantierizzazioni». Sollecitazione alla quale Strada dei Parchi ha replicato comunicando di aver provveduto «all'affidamento dei lavori» e l'imminente

cantierizzazione. Pur contestando «la legittimità del provvedimento del 14 aprile 2017» nella parte in cui «modifica alcuni prezzi e non prevede la relativa copertura finanziaria». Circostanza sulla quale, il 5 maggio scorso, l'Ufficio ispettivo del Mit è intervenuto con un'ulteriore nota. «Dando esplicitamente atto», è la tesi di Strada dei Parchi nel ricorso, che nel provvedimento impugnato (il 6767 del 14 aprile 2017, ndr), «non è ricompreso alcun riferimento alla copertura finanziaria dell'intervento».Danni e risarcimenti. Insomma, da una parte, con la nota del 3 maggio, l'Ufficio ispettivo «ammette espressamente che l'approvazione del progetto è immediatamente esecutiva», al punto da sollecitare «l'affidamento e l'esecuzione dei lavori». Ma «allo stesso tempo priva di copertura finanziaria», rinviando la successiva nota del 5 maggio «ad altra non meglio specificata struttura» della Direzione generale «per tale essenziale ed ineludibile adempimento». Di qui la richiesta di annullamento - e relativo risarcimento del danno - del provvedimento del Mit avanzata al Tar da parte di Strada dei Parchi.

