

CGIL: «E' urgente la messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25»

La tragedia del Ponte Morandi a Genova ha determinato un comprensibile allarme anche in Abruzzo, al punto che con cadenza ormai quotidiana si susseguono prese di posizione e denunce di amministratori, associazioni, semplici cittadini e, più in generale, portatori di interesse che manifestano legittime preoccupazioni sulla condizione di estrema precarietà in cui versa il sistema infrastrutturale regionale con particolare riguardo alle due Autostrade A24 e A25 ovvero le due fondamentali arterie che collegano la costa adriatica a quella tirrenica.

I viadotti non sono antisismici E non hanno sicuramente stemperato inquietudini e apprensioni dei cittadini e utenti, l'aver appreso direttamente dal vicepresidente di Strada dei Parchi che le due autostrade A24 e A25 non sono antisismiche. "Gli interventi effettuati di antiscalinamento - spiegano Sandro Del Fattore (CGIL Regionale), Silvio Amicucci (Fillea CGIL) e Franco Rolandi (Filt CGIL) - riguardano un primo lotto di lavori per la messa in sicurezza, a cui deve seguire peraltro un secondo lotto di lavori altrettanto urgente. Occorre pertanto rompere incertezze ed indugi, riducendo i tempi burocratici ministeriali necessari a sbloccare le risorse, previste per l'anno 2022, ma che potrebbero essere anticipate dalle Regioni Abruzzo e Lazio attraverso l'utilizzo dei fondi Masterplan, proprio per le particolari ed urgenti criticità che affliggono le due arterie autostradali. Qualora il Ministero pensa a soluzioni diverse lo chiarisca e dica con tempestività e chiarezza con quali risorse, modalità e tempi intende procedere alla messa in sicurezza delle nostre strade".

Correttezza nelle relazioni sindacali, applicazione del contratto di lavoro e rispetto dei diritti dei lavoratori da Strada dei Parchi e Toto Costruzioni La Cgil Abruzzo unitamente alle due categorie che organizzano i lavoratori delle costruzioni e dei trasporti (Fillea e Filt), ritengono che occorra stabilire una priorità rispetto al rapporto che la società Strada dei Parchi e Toto costruzioni ha con i propri lavoratori.

"Chiediamo che si faccia un accordo sulle tipologie dei lavori, inserendole nella perimetrazione dei contratti che sono i seguenti:

- autostrade e viabilità;
- edilizia;
- servizi.

Chiediamo quindi una scelta politica ed etica che rispetti i diritti dei lavoratori definiti contrattualmente, si smetta di praticare metodi per ridurre il costo del lavoro, i quali sfruttano e impoveriscono i lavoratori e rendono meno sicura l'infrastruttura stessa".

Il ciclo del cemento ha una vita media di 70 anni Le infrastrutture viarie in Italia sono state costruite essenzialmente nell'immediato dopoguerra, mentre l'A24 e l'A25 " (attualmente "Strada dei Parchi") sono state iniziate nel 1960 ed aperte nel 1969. "Con le loro 54 gallerie, 147 viadotti e 6 ponti, queste due vitali autostrade hanno posto fine all'isolamento a cui l'Abruzzo era relegato poiché l'Appennino fungeva da barriera naturale fra le due regioni Abruzzo e Lazio. Ora a distanza di cinquant'anni questi due tracciati iniziano a dover fare i conti con il tempo e con l'usura dei materiali con i quali sono stati realizzati", sottolinea la CGIL. Che aggiunge: "Si consideri che il cosiddetto 'ciclo del cemento', ha una vita media di settant'anni poiché detto materiale subisce ammaloramenti, particolarmente accentuati in presenza di sbalzi

termici ed intemperie, ovvero quei fenomeni e quel clima tipico dei luoghi montani. Occorre quindi già da adesso, prevedere i lavori necessari affinché i tanti viadotti ponti e gallerie siano continuamente manutentati e tenuti in sicurezza al fine di consentire la regolare transitabilità".

Pedaggi, manutenzione, sicurezza e la mancanza di una vera alternativa Rispetto al dibattito politico che si è aperto in conseguenza della tragedia di Genova, "torniamo a sottolineare la necessità di una riflessione sui modelli di gestione delle reti viarie autostradali, ognuna con la propria storia e peculiarità. Le due autostrade A24 e A25 sono tracciati che non presentano un'alta incidenza di traffico e di utenza, ma non per questo sono giustificabili costi dei pedaggi che sono particolarmente elevati. Quanto sopra pone la necessità di una riflessione collettiva sul modello di gestione che debba contemperare l'esigenza di contenere i pedaggi, la costanza delle manutenzioni, gli ammodernamenti, la sicurezza della rete viaria, la convivenza con un territorio altamente sismico e, non da ultimo, la consapevolezza che tale infrastruttura sarà di fatto l'unico collegamento fra l'Abruzzo e la Capitale, fino a quando non verrà garantito una vera alternativa ferroviaria per quanto attiene i tempi di percorrenza".

