

“Centro-sud, viadotti in degrado avanzato”

■ L'85% ha problemi così come barriere e gallerie
Lo stabiliscono i 180 sopralluoghi effettuati da settembre 2018 a oggi, dall'ufficio ispettivo territoriale (Uit) sui 2mila chilometri di strade da Roma in giù

DELLA SALA A PAG. 7



Il Mit: “Viadotti al centro-sud in stato di degrado avanzato”

La ricognizione del ministero dei Trasporti: l'85% ha problemi. “Controlli poco efficaci”

AUTOSTRADE

» VIRGINIA DELLA SALA

Se sei un concessionario autostradale e fai controlli poco approfonditi puoi capitare - ma pare essere praticamente certo che ti sfuggano problemi strutturali e di sicurezza. E se poi applichi anche mitigazioni non adeguate, il risultato è una gestione inefficace: è in pratica la sintesi di quanto emerso dai 180 sopralluoghi, effettuati da settembre 2018 a oggi, dall'ufficio ispettivo territoriale (Uit) di Roma del ministero dei Trasporti sulla tratta di sua competenza, in pratica 2mila km di strade del centro-sud gestiti soprattutto da Autostrade per l'Italia e da Strada dei Parchi.

Il quadro che ne viene fuori è tetto. “Sulla stragrande maggioranza dei viadotti c'è unostato avanzato di degrado per tutte le componenti”, ha spiegato il capo dell'Uit di Roma Placido Migliorino, evidenziando che il problema di

fondo è che le visite ispettive condotte dalle concessionarie sono quasi sempre “visive”, ma spesso i vizi che mettono a rischio l'opera “sono occulti”. “È finito il modello delle concessionarie autostradali che ha portato alla tragedia del Ponte Morandi”, ha detto ieri il ministro dei trasporti Danilo Toninelli, introducendo anche le nuove linee guida per i controlli: “Prima se la cantavano e se la suonavano, ora il modello lo fissa lo Stato e i concessionari si devono adeguare”.

VIADOTTI. Su 180 viadotti, svelano le ricognizioni, circa l'85% ha problemi di ammaloramenti più o meno diffusi e, soprattutto, più gravi rispetto a quanto segnalato dalle società concessionarie. Circa il 10% è risultato a rischio crollo, il resto ha rivelato condizioni di deterioramento più avanzate rispetto al previsto, dovute all'aumento delle condizioni di carico rispetto al progetto iniziale e alla conseguente creazione di fessurazioni che possono compromettere l'opera. Tanto che nei casi a rischio crollo è stata bloccata la viabilità, come per il ponte Paolillo sulla Napoli-Canosa

(Aspi), e per due sulla tratta abruzzese della A14 in provincia di Chieti e Pescara (Aspi).

BARRIERE DI SICUREZZA. Anche le barriere non stanno molto bene, soprattutto perché risalgono a prima del 1992 quando sono stati introdotti i crash test che hanno poi stabilito i livelli minimi degli standard qualitativi. “Su tutta la rete autostradale è stata constatata la presenza di arginelli non adeguati che non consentono un comportamento adeguato del sistema di ritenuta. Diffuso in tutta la rete, specialmente in A14” si legge nella sintesi della ricognizione. I concessionari dovranno sostituirli: il programma concordato con Aspi, ad esempio, durerà 4-6 anni. Strada dei Parchi avrà tre anni di tempo, Salt due anni, Autostrade Meridionali un anno.

GALLERIE. “Sprovviste di tutte le dotazioni minime di sicurezza”: si parla così, invece, delle gallerie. Il riferimento è a quanto previsto da una legge del 2006 (discendente da una direttiva europea) che imponeva l'adeguamento al 2012. Ogni anno, però, l'adeguamento è stato prorogato. Fino al 2019, quando dalla Com-

missione Ue è arrivato lo stop. “Anche in questo caso - spiega Migliorino - l'85 per cento è risultato sprovvisto degli impianti minimi previsti dalla norma”. E nonostante la competenza delle gallerie sia in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici (a cui è stato segnalato il problema ma senza che ci fosse risposta), l'Uit di Roma ha comunque effettuato le sue verifiche. Si è ad esempio accorto che le misure compensative prese dai concessionari spesso erano inutili. Un esempio: molte gallerie non avevano gli attacchi per gli idranti. Per evitare di chiuderle, erano stati previsti serbatoi di 5mila litri all'imbocco dei tunnel. Con le verifiche, però, si sono accorti che le bocchette di attacco non erano compatibili con quelle utilizzate dai Vigili del fuoco.

SOLDI E INTERVENTI. Il solo programma di intervento per mettere a norma le barriere costerà ai concessionari 1,2 miliardi di euro mentre per i viadotti sarà Strada dei Parchi a dover investire di più. “L'A24 e l'A25 - spiega Migliorino - attraversano un cratere sismico e quindi hanno bisogno anche di adeguamenti sismici”. Solo sui viadotti, Stra-

da dei Parchi dovrà investire 2 miliardi di euro in un quinquennio. Cifre già contenute nel piano finanziario portato all'attenzione del Cipe e di cui

250 milioni di euro di fondi pubblici sono già stati inseriti nel decreto Genova per avviare la manutenzione di 13 infrastrutture più urgenti, dal via-

dotta Popoli a quello di Tornimparte. In totale, il piano finanziario sottoposto al Cipe - e inviato anche all'Ue preve-

de un contributo statale di 2 miliardi su 3,1 totali di interventi. Soldi stanziati, spiega dal ministero, per evitare il rincaro delle tariffe, ma chiedono di essere considerati aiuti di Stato.



Le repliche

Ieri Aspi ha ribadito la sicurezza sulle sue tratte: "Monitoraggi esterni lo confermano" Ansa



Le linee guida

- **INSIEME** ai dati ieri sono state emanate anche le linee guida per i controlli dei concessionari
- **PREVEDONO** il 'fattore di rischio' (vulnerabilità manutentiva), ispezioni trimestrali con verifiche di sicurezza con carichi e "soglie di allerta" nei monitoraggi



In attesa dei lavori

Traffico interrotto su circa il 10% dei ponti verificati per rischio crollo, deviato sul 75%