

Infrastrutture autostradali e sicurezza - Viaggio (incredibile) sotto i piloni degradati delle Autostrade A24 e A25: la Procura indaga sui vertici di Strade dei Parchi. Scheletri di ferro, ruggine e pezzi di cemento. Da mesi va avanti il botta e risposta tra il Ministero di Toninelli e la società concessionaria. Indagano tre Procure. I fondi sono stati stanziati ma è difficile spenderli (Guarda il servizio di Milena Gabanelli)

Scheletri di ferro che sporgono dai pilastri. Ruggine ovunque e pezzi di cemento che si sgretola. Anche il ferro è talmente usurato che si spezza. Si presentano così molti piloni di una serie di viadotti presenti sulle Autostrade A24 e A25 (Strada dei Parchi). Alcuni sono altissimi, raggiungono anche 40 metri. Da mesi si discute del loro degrado tra un botta e risposta dei dirigenti del Ministero dei trasporti e quelli della società concessionaria che a vicenda scaricano le varie responsabilità. Sono stati stanziati quasi duecento milioni con il «decreto Genova» che però secondo uno dei vertici del Ministero sarà difficile spenderli e cominciare i lavori. Intanto ci sono tre procure che indagano sullo stato, sulla gestione e sulla manutenzione di queste strutture: le procure di Teramo, L'Aquila e Pescara.

Le indagini sono affidate alla Guardia di Finanza e ai Forestali dei Carabinieri. Alcuni esposti sono stati presentati dalle associazioni Nuovo Senso Civico e Stazione Ornitologica. «Abbiamo fatto diversi sopralluoghi – dice Augusto De Sanctis, ambientalista della stazione ornitologica abruzzese – Siamo sotto un viadotto da cui è caduto un masso che ha sfiorato alcuni agenti della polizia municipale e come si può vedere, a terra ci sono tanti altri pezzi di cemento e ferro. Purtroppo è facile toccare con mano il degrado strutturale delle pile: perdita diffusa di copriferro; ossidazione pervasiva dei ferri; perdita di porzioni del calcestruzzo; discendenti pluviali danneggiati o mancanti e così via».

Alcuni mesi fa il ministro delle infrastrutture, Danilo Toninelli e Placido Migliorino, direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali del Ministero dei trasporti, si sono recati sul posto. Ne è seguita una relazione e la disposizione di alcune prescrizioni per il concessionario la «Autostrade dei Parchi spa» della holding Toto.

«Non me la sono sentita prima e non me la sento oggi di dire che le infrastrutture sono sicure sulla base delle verifiche fatte dalla società concessionaria. Complessivamente abbiamo fatto 110 visite riscontrando 2180 violazioni da parte della società concessionaria. Di tutte le prescrizioni che ho dato per ora è stata ottemperata solo quella che riguarda i limiti di velocità». Nella relazione vengono indicati gli esiti dei sopralluoghi eseguiti su 87 e viadotti sui 339 presenti sulle autostrade A24 e A25 e in via generale viene evidenziato uno stato di degrado e di decadimento manutentivo. «Siccome si è messa in dubbio la sicurezza dell'autostrada, - spiega Mauro Fabris, vicepresidente di Strade dei Parchi spa - chi sostiene questa tesi ha il dovere il diritto, esercitando una funzione pubblica, di intervenire. Loro hanno tutti gli strumenti per chiudere l'autostrada o per provvedere diversamente. Non lo hanno fatto perché evidentemente sanno che il pericolo non c'è».

Il dirigente della società concessionaria non ci sta ad addossarsi tutte le colpe di un mancato intervento e racconta, mostrando anche un carteggio con il Ministero, che loro avevano fatto richiesta di cominciare i lavori, peraltro già previsti per rendere le infrastrutture antisismiche, oltre un anno fa. «Fin dal novembre 2017 - dice Fabris - abbiamo cominciato a dire al ministero dei Trasporti che, siccome il consiglio superiore dei Lavori Pubblici aveva indicato dei lavori antisismici da fare, sarebbe stato opportuno già cominciarli. In quel tipo di lavori sarebbero rientrati anche i famosi 13 viadotti su cui Toninelli e suoi il suo dirigente hanno sollevato il dubbio. Alla nostra proposta però il funzionario rispose che fatto

l'antiscalinamento, non c'erano altri lavori urgenti da fare. Questa cosa l'hanno affermata a giugno del 2018. Invece oggi cambia tutto. Noi troviamo tutta questa polemica allucinante perché loro a giugno rispondono che non c'era necessità di altri lavori ma poi succede il crollo del ponte a Genova ad agosto e a fine agosto cambia lo scenario tanto che addirittura scrivono che siccome non sono state fatti alcuni lavori questa cosa mette a rischio l'intera autostrada. Allora noi ci chiediamo cosa sia successo nel frattempo e cioè da giugno a settembre. La risposta è facile: è successa la tragedia di Genova e la conseguente rincorsa in autotutela a chiamarsi fuori da eventuali ulteriori future responsabilità visto che sulla vicenda del ponte Morandi alcuni dirigenti sono stati indagati».

Il direttore Migliorino però rincarare la dose e spiega che le manutenzioni previste non sono state eseguite, cosa rilevata anche dalle associazioni che avevano presentato le denunce all'autorità giudiziaria. «Le verifiche che avevo fatto sia sull'autostrada che sotto l'autostrada, (ne ho potute fare poche perché purtroppo mi hanno tolto quasi tutto il personale per destinarlo alla motorizzazione civile) avevano dimostrato un grave stato di decadimento delle opere d'arte. Ho quindi respinto i piani della concessionaria perché volevo capire con quale criterio avessero speso i soldi destinati alla manutenzione. Ma su questo c'è la procura di Teramo che sta indagando».

In effetti per la manutenzione ordinaria per i viadotti tra il 2013 e il 2016 anziché 36 milioni di euro ne sono stati spesi 13,5; mentre per la manutenzione straordinaria, nel periodo tra il 2009 e il 2016, bisognava spendere 108 milioni di euro ma ne sono stati spesi invece 64. «Le manutenzioni ordinarie – spiega Fabris - sono composte da svariate voci che vanno dal tema della neve al tema del verde, alla manutenzione di asfalti gallerie, pile, viadotti e così via... Alla voce viadotti era prevista una cifra ma si tratta solo di una previsione di spesa perché quello che conta per il contratto è il valore complessivo della manutenzione e noi le opere di manutenzione le abbiamo fatte tutte. Lei dirà: perché avete speso di più sulla neve e meno su viadotti ad esempio? Semplicemente perché qualche anno nevicava di più». Anche sul verde è stato speso molto. «Questo accade perché sul verde sono cambiati i criteri e sono cambiate le spese. - risponde il dirigente della società Strade dei Parchi - Ad ogni modo noi non riteniamo che le autostrade siano insicure anche se le immagini delle pile sono impressionanti».

Grazie al decreto Genova sono stati messi a disposizione 192 milioni di euro per interventi urgenti sull'autostrada a 24 e a 25 Strada dei Parchi ma secondo il funzionario del Ministero sarà difficile spendere questi fondi. Inoltre le associazioni ambientaliste che monitorano la situazione, lamentano una eccessiva difficoltà di accesso agli atti e mancanza di trasparenza. «A fronte di questi 192 milioni di euro che coprono 13 progetti – conclude Migliorino - la società concessionaria ha presentato solo due progetti esecutivi quindi, anche volendo, i soldi non si possono spendere perché non ci sono i progetti e per questo tipo di procedure ci vuole molto tempo».

Per finire, è di giovedì mattina la notizia che i vertici della società strade dei parchi sono stati indagati dalla procura di Pescara nell'ambito dell'inchiesta condotta dal sostituto Luca Sciarretta, sulle condizioni di sicurezza dei viadotti, lungo l'autostrada A25, nel territorio di competenza della Procura di Pescara. Nei giorni scorsi sono stati compiuti dei sopralluoghi nei pressi dei viadotti ed è stato conferito ad un perito, il professor Bernardino Chiaia, l'incarico di stendere una relazione, all'esito della quale sarà possibile definire meglio le attuali condizioni di sicurezza e staticità dei viadotti, e ipotizzare eventuali responsabilità. Sulla stessa vicenda, per i viadotti riguardanti le rispettive aree di competenza, sono stati aperti dei fascicoli anche dalle procure di L'Aquila e Teramo.