

# Roma- L' Aquila, l' altro fronte " Se la terra trema rischiamo"

MATTEO PUCCIARELLI

La Strada dei parchi Il gestore: servono interventi straordinari ma lo Stato non sblocca i fondi Caduto Ponte Morandi, la domanda è stata: e gli altri viadotti di tutta Italia in che condizioni sono? Così adesso per il ministero delle Infrastrutture si apre un altro fronte, con l' unica differenza che in questo caso la tragedia non c' è ancora stata: la Strada dei parchi, 550 chilometri in tutto da Roma a Pescara e L' Aquila, 118 chilometri di ponti e viadotti, che sono 153, 54mila scosse negli ultimi nove anni. Non è un segreto: l' autostrada, costruita nel 1969, non è a norma contro i rischi sismici. I comitati di cittadini del territorio si sono presentati con esposti in nove procure, il Mit ammette che non ci sono abbastanza fondi per fare i controlli, la concessionaria - Strada dei parchi spa, gruppo Toto - mette nero su bianco che in caso di terremoto nessuno può garantire sulla sicurezza dell' infrastruttura: « Occorre far presto, il rischio sismico incombe sull' intero tracciato ». Ma bisogna andare con ordine, perché la vicenda già adesso sembra l' esempio perfetto del tipico psicodramma (postumo) all' italiana. Nel settembre del 2017 il Consiglio superiore dei Lavori pubblici mette nero su bianco che ci vorrebbero 3,1 miliardi di euro per mettere in piena sicurezza la A24 e A25. Mentre una relazione tecnica del fondo di Coesione e sviluppo specifica che i lavori, almeno per le « misure urgenti », sono da farsi « entro il 2018 ». Solo che i soldi necessari e stanziati cinque anni fa - 192 milioni di euro - non sono mai arrivati a destinazione. Tradotto: un automobilista deve augurarsi che, percorrendo l' autostrada, non arrivi un terremoto; peraltro in una zona ad altissimo rischio. Dove ad esempio il sisma dell' Aquila ha provocato fino a 30- 40 centimetri di dislivello sui viadotti. La direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie autostradali del Mit nei giorni scorsi ha inviato una lettera a delle associazioni del territorio preoccupate dopo il disastro di Genova e che da tempo denunciano la evidente mancanza di manutenzione: « La drastica riduzione di personale di quest' ufficio non ha consentito negli ultimi anni di effettuare visite ispettive adeguate per verificare lo



« Occorre far presto, il rischio sismico incombe sull' intero tracciato ». Ma bisogna andare con ordine, perché la vicenda già adesso sembra l' esempio perfetto del tipico psicodramma (postumo) all' italiana. Nel settembre del 2017 il Consiglio superiore dei Lavori pubblici mette nero su bianco che ci vorrebbero 3,1 miliardi di euro per mettere in piena sicurezza la A24 e A25. Mentre una relazione tecnica del fondo di Coesione e sviluppo specifica che i lavori, almeno per le « misure urgenti », sono da farsi « entro il 2018 ». Solo che i soldi necessari e stanziati cinque anni fa - 192 milioni di euro - non sono mai arrivati a destinazione. Tradotto: un automobilista deve augurarsi che, percorrendo l' autostrada, non arrivi un terremoto; peraltro in una zona ad altissimo rischio. Dove ad esempio il sisma dell' Aquila ha provocato fino a 30- 40 centimetri di dislivello sui viadotti. La direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie autostradali del Mit nei giorni scorsi ha inviato una lettera a delle associazioni del territorio preoccupate dopo il disastro di Genova e che da tempo denunciano la evidente mancanza di manutenzione: « La drastica riduzione di personale di quest' ufficio non ha consentito negli ultimi anni di effettuare visite ispettive adeguate per verificare lo

stato di degrado delle infrastrutture assentite in concessione » . Non esattamente un modo per tranquillizzare gli animi. Uno scaricabile, una specie di lettera di autotutela in caso di guaio, secondo i maligni. E la società? « L' autostrada A24 e A25 è in sicurezza per quanto riguarda il presente, ma siamo preoccupati per il futuro » , ripete da giorni il vicepresidente di Strada dei parchi Mauro Fabris. «Per la manutenzione ordinaria dell' autostrada - ricordano dalla concessionaria - abbiamo investito più di 700 milioni, interventi autorizzati e verificati nel tempo dagli uffici del ministero. Ma è la manutenzione straordinaria, imposta dal rischio sismico, che è stata dimenticata dal governo. Ancora oggi siamo in attesa dei finanziamenti necessari per completare la messa in sicurezza del tracciato. Finanziamenti previsti dalla legge». Sulla faccenda il ministro Danilo Toninelli al Gr della Rai ha promesso che «faremo un lavoro che non è mai stato fatto con una precisa mappatura sullo stato dell' arte ». Ma intanto quei 192 milioni rimangono incagliati al Mit. Di sfondo c' è tutto il " pacchetto concessioni" che specialmente il M5S vuole rivedere: fin quando non verrà presa una decisione definitiva su nazionalizzazione o nuove concessioni, i viadotti della Strada dei parchi restano a rischio. E se nei prossimi giorni non ci sarà uno sblocco, circola l' ipotesi che la Strada dei parchi spa decida di chiudere al traffico dei tir alcune tratte. © RIPRODUZIONE RISERVATA Oltre cento chilometri di viadotti costruiti senza criteri anti sismici Il ministero: "Niente soldi neanche per i controlli" Un viadotto sulla Roma-L' Aquila.