

Strade, ponti e cavalcavia groviglio di competenze

Non c'è una mappa e la responsabilità della rete è frammentata
 Dopo l'incidente di Lecco la paralisi dei trasportatori eccezionali

PAOLO BARONI
 ROMA

«Non esiste una mappatura dei cavalcavia», denuncia Paolo Uggè di Confindustria all'indomani del disastro della A14. E non esiste nemmeno un «Catasto nazionale delle strade», nonostante lo prevedano sia il vecchio Codice della strada del 1992 che quello nuovo del 2014. Sul sito del ministero dei Trasporti si può rintracciare una specie di motore di ricerca dedicato alla «Rete nazionale strade» che dovrebbe fornire la fotografia dell'esistente ma non funziona. Non risponde a nessun tipo di interrogazione. E pensare che doveva servire proprio a «supportare le decisioni di tecnici e politici in tema di pianificazione e programmazione di nuove infrastrutture e adeguamenti della rete

di interesse nazionale, oltre che di interventi finalizzati alla sicurezza». Bel sogno.

Ma allora in Italia quanti cavalcavia abbiamo? Quanti sono sicuri e quanti vanno rifatti? Non si può sapere. Troppo frammentata la gestione della rete, troppi i rimpalli di responsabilità tra enti e amministrazioni varie che sempre più spesso portano alla paralisi dei cantieri.

Groviglio di enti

In campo, per gestire circa 1,5 milioni di chilometri di strade, ci sono infatti lo Stato (attraverso il suo braccio operativo, l'Anas), le Regioni (che in alcuni casi gestiscono direttamente la rete ed in altri delegano alle Province), le Province stesse (che però sono alla canna del gas a causa dei tagli continui) ed i Comuni. Poi c'è l'Aiscat, che a sua volta raggruppa ben 27 differenti società concessionarie di autostrade, che gestiscono quasi 6 mila chilometri di rete dove sono presenti 686 gallerie e 1608 tra ponti e viadotti. Non pervenuto il numero dei cavalcavia, semplicemente perché «questo dato non viene raccolto». E questo nonostante le varie società numerino puntigliosamente uno ad uno tutti i sovrappassi. E infatti «Autostrade l'Italia», la più importante della associate all'Aiscat, fa sapere che sulla sua rete, che si estende per 2854, chilometri ne sono presenti 1800. Dodici era-

no quelli per cui era previsto il rifacimento lungo la A14, nell'ambito di un piano di manutenzione che in media ogni anno assorbe circa 240 milioni di euro. Quello crollato giovedì era l'undicesimo della lista.

«Il problema dell'Italia è che si è disinvestito molto nelle infrastrutture», spiega l'amministratore delegato dell'Anas Gianni Vittorio Armani, che proprio ieri ha siglato con la Regione Lombardia un accordo per cogestire 1590 km di strade regionali. «Abbiamo tagliato gli investimenti per contenere il deficit - spiega - mentre aumentava la necessità di trasporto. Ora dobbiamo trovare strumenti più intelligenti per invertire la rotta». Intanto, però, il piano Anas 2016-2020 è bloccato: l'accordo di programma non ha ancora superato il vaglio del ministero dell'Economia e questo fa sì che 6,6 miliardi di nuovi investimenti (di cui 2,5 destinati a viadotti, ponti e gallerie) restino bloccati. Come bloccati sono i lavori di

ricostruzione del cavalcavia crollato ad ottobre a Oggiono. In questo caso la colpa è del contenzioso che contrappone Provincia di Lecco e Anas. Ma quell'incidente ha avuto anche un altro riflesso: in pratica si è arrivati al blocco di buona parte dei trasporti eccezionali con gravi danni al settore del trasporto soprattutto in Lombardia ed Emilia.

Il «caso Lecco»

«Dopo Lecco il ministero si era impegnato a emanare una direttiva che però non è mai arrivata - spiega Uggè -. E così in molte amministrazioni, per autotutelarsi di fronte alla magistratura, i funzionari sono diventati molto rigidi con chi fa domanda per un trasporto eccezionale: arrivano a chiedere perizie sulla tenuta dei ponti. Siamo al ridicolo se si considera che questo semmai spetterebbe all'ente titolare dell'opera e che per ogni passaggio sui cavalcavia oggi gli autotrasportatori pagano un quid. In un caso sono arrivati a richiedere per iscritto di verificare la tenuta dei tombini. Assurdo».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

6,6

miliardi di euro

Gli investimenti bloccati perché l'accordo di programma dell'Anas non ha ancora superato il vaglio del ministero dell'Economia

2,5

miliardi di euro

La parte dei 6,6 miliardi di investimenti che sarebbe dedicata a viadotti, ponti e gallerie ma è, come il resto del piano, bloccata

1800

cavalcavia È il numero di quelli presenti sulla rete gestita da Autostrade (che fa parte di Aiscat), che si estende per 2854 chilometri

240

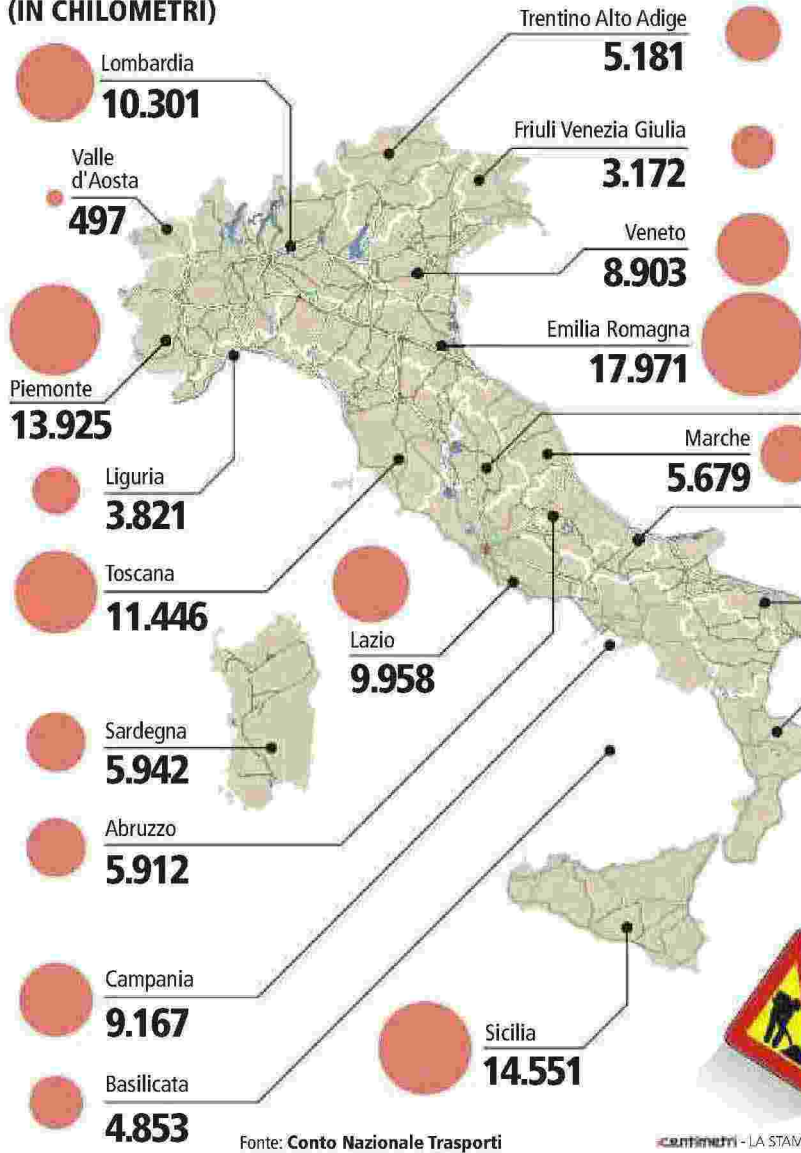
miliardi di euro

La cifra che assorbe ogni anno il piano di manutenzione di Autostrade: lungo la A14 era previsto il rifacimento di 12 cavalcavia, tra cui quello crollato

I collegamenti in Italia



STRADE PROVINCIALI E REGIONALI (IN CHILOMETRI)

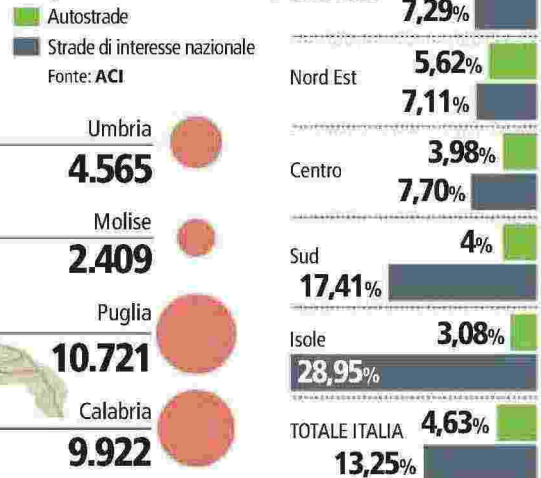


5.600 km
 27 società concessionarie



1.527 km
 di cui 218 km a pedaggio

PER AREE GEOGRAFICHE (IN PERCENTUALE)



LA RETE STRADALE NAZIONALE



centimetri - LA STAMPA

