

**Infrastrutture
e sicurezza**

Le verifiche strutturali straordinarie sono state appena estese a tutta Italia ed emergono carenze di manutenzione come quelle che hanno mandato in tilt Nord Ovest e Adriatico

Il caos **autostrade** allarga il fronte: dopo la Liguria lavori a Est e in Sicilia

**Meno code.**

Il proliferare di restrizioni al traffico causerà disagi ma non paralisi prolungate: con le linee guida sui controlli, ora in molti casi è possibile evitare la chiusura di intere carreggiate

Maurizio Caprino

Sale l'allarme sullo stato di manutenzione delle **autostrade** italiane e si amplia il conseguente caos dovuto ai controlli: se da un anno e mezzo siamo abituati a lunghe code per restrizioni di transito concentrate soprattutto in Liguria e nella parte centrale dell'A14, ora il fronte si amplia al resto del Nord. Mentre aumentano i divieti su A24 e A25 che collegano Roma a Teramo e Pescara. Da oggi, poi, potrebbero esserci nuove limitazioni in Sicilia.

Effetti collaterali di un'azione doverosa e meritoria: l'estensione a tutte le tratte a pedaggio delle verifiche straordinarie sulla "tenuta" di ponti, viadotti e gallerie iniziate dal ministero delle Infrastrutture (Mims) nell'autunno 2019 in Liguria, Marche e Abruzzo, dopo le preoccupanti indagini delle Procure di Genova e Avellino. Come anticipato dal Sole 24 Ore il 13 gennaio, nelle ultime settimane l'incarico di "controllore" dell'ispettore ministeriale Placido Migliorino è stato ampliato a tutta Italia, anche se il tecnico resta di fatto l'unico in campo (si veda l'articolo sotto). E già dalle prime operazioni a campione emergono criticità. Alcune sorprendenti.

In montagna ma non solo

Se è prevedibile trovare problemi su **autostrade** di montagna molto vecchie, come già visto l'anno scorso, lo è meno su tratte di pianura vecchie sì, ma ampliate o ammodernate negli ultimi 30-40 anni. Invece anche qui pesano anni di mancate manutenzioni. Per esempio, sull'A1 tra Milano e Bologna (gestita da Aspi, **Autostrade** per l'Italia), un ponte resta percorribile solo a condizione che si controlli a campione il peso dei tir. E sul vecchio tratto veneziano dell'A4 - stando alle ispezioni del gestore Cav (controllato da Anas e Regione) col

nuovo metodo - alcuni ponti sarebbero già dovuti crollare: l'impressione è che il metodo non sia stato ancora "digerito" da chi è sul campo. Proseguendo verso Trieste, Autovie Venete (Regione Friuli-Venezia Giulia) non ha dimostrato di aver eseguito compiutamente le ispezioni trimestrali obbligatorie.

Oggi iniziano i controlli Mims in Sicilia, a Messina: qui ci sono i viadotti più vecchi e a rischio delle rete a pedaggio dell'Isola. Il 5 marzo in zona sono già stati sequestrati 22 cavalcavia; è l'ultima tegola giudiziaria sul gestore Cas (Regione) che anche ora, dopo alcuni correttivi, fatica a uscire da decenni di incuria.

In Abruzzo, intanto, Migliorino ha limitato il transito su alcuni viadotti di A24 e A25: sono nelle stesse condizioni di due-tre anni fa, quando aveva prescritto interventi. È la puntata più recente del contenzioso tra lo Stato e il gestore Sdp (Strada dei Parchi, gruppo Toto), con diversi risvolti penali. Non si vede via di uscita: non c'è abbastanza traffico per finanziare i costosi lavori necessari su tutto il tracciato che è di montagna e messo a dura prova dai terremoti. Salvo rincarare i pedaggi - ma a livelli da ridurre ulteriormente i transiti - in una zona non certo ad alto reddito. Qui mostra limiti il modello dell'autorità di regolazione Art che ritiene ottimali concessioni spezzettate in tratte di poche centinaia di chilometri, impedendo così di compensare le perdite in zone povere con i profitti garantiti da aree ricche.

Impatto attutito

Unica buona notizia, in questo scenario, è che rispetto al 2020 i disagi sono minori. Non solo per la pandemia che riduce il traffico, ma anche perché con le nuove linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici sui ponti si possono evitare chiusure e limitarsi a restrizioni anche blande se si programma un intervento risolutivo da finire entro cinque anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I principali disagi

Restringimenti di carreggiata e limitazioni di traffico dovuti a cantieri o a misure di riduzione del rischio sulle **autostrade** italiane a pedaggio più importanti



UN UOMO SOLO PER LE AUTOSTRADE

IL «GIAPPONESE» CHE CONTROLLA 1.700 PONTI E GALLERIE IN TUTTA ITALIA

di **Maurizio Caprino**

—Continua da pagina 1

Uomo è Placido Migliorino, ingegnere della vigilanza autostradale del ministero delle Infrastrutture (il Mit, ora ribattezzato Mims, omaggio del governo Draghi alla mobilità sostenibile) che da anni ha un peso sempre più insostenibile: dirigere l'Uit, ufficio ispettivo territoriale di Roma, competente sui circa 2.000 chilometri del Centro-Sud, cercando di capire se ponti, gallerie e barriere stanno in piedi. Dunque, non limitandosi a ciò che la vigilanza ministeriale ha fatto per anni, anche in base a norme opache: vedere se ci sono buchi nelle reti di recinzione, stiepi non potate e altre inadempienze non gravi quanto lasciare le strutture senza manutenzione.

Intendiamo: al Mit c'era anche qualcun altro che si poneva il problema, ma sono eccezioni. Non a caso, tra i soprannomi affibbiati a Migliorino da top manager e tecnici delle concessionarie autostradali intercettati da varie Procure dopo crollo mancato crolli, c'è anche quello di «giapponese». Come il soldato rimasto pronto

a proseguire la Seconda guerra mondiale su un'isoletta del Pacifico senza sapere che in patria si erano già arresi da tempo.

Al Mit la guerra l'hanno iniziata solo dopo che la «pace» aveva già mietuto un centinaio di vittime in cinque anni, solo tra le stragi dimenticate di Avellino e Verona e quella del Ponte Morandi. E si sono arresi in un annetto: il tempo di trasformare la neonata Ansfsa (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali) in un soggetto che promuova la sicurezza delle strutture anziché prendersi la responsabilità di garantirla.

Senonché subito dopo, fra crolli e indagini, è emerso che perlomeno in Liguria e Abruzzo occorreva un intervento tecnico pubblico. Unica soluzione pronta: dare a Migliorino la vigilanza strutturale anche sul territorio dell'Uit di Genova (Liguria e Piemonte). Quindi controlli quotidiani sul campo, con risultati preoccupanti che portavano quasi sempre a chiusure e limitazioni e al caos ligure del 2020 che durerà ancora anni.

C'è di buono che tutto questo ha convinto Autostrade per l'Italia (Aspi) a rivoluzionare ispezioni e manuten-

zioni, recependo più di un rilievo di Migliorino e allestendo un modello all'avanguardia, apprezzato dagli addetti ai lavori. Ma gli altri gestori?

Selo sono chiesti pure al Mit. E anche stavolta la risposta è stata Migliorino. Così nelle ultime settimane l'incarico gli è stato esteso ai restanti due Uit: Bologna (Lombardia, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e Toscana) e Catania (Sicilia). Il personale locale prosegue nella sua attività consueta, contribuendo ai controlli strutturali solo con mansioni ausiliarie (come scattare foto). Solo l'Uit di Roma ha tecnici più formati, ma si contano sulle dita di una mano.

E dire che da qualche mese è iniziato l'esodo di tecnici dal Mit verso l'Ansfsa: ritardato quando l'agenzia aveva un ruolo di responsabilità, avviene solo ora che serve meno.

Dunque, Migliorino è praticamente solo su quasi 900 chilometri di gallerie (senza contare quelle lunghe meno di 500 metri) e poco più di 1.000 chilometri tra ponti e viadotti (il conto esclude quelli lunghi meno di 100 metri). Continuando al ritmo forsennato che tiene dal 2019, si stima che finirà tra una decina d'anni. Quando dovrebbe essere

già in pensione da un bel po'.

Più realisticamente, la speranza è che i suoi controlli a campione siano di aiuto e sprone per tutti i gestori a definire e applicare sistemi di monitoraggio adeguati. Evitando situazioni come quelle che hanno riempito mesi di cronache da Liguria e Abruzzo e ora sono state scoperte in Veneto (si veda l'articolo sopra).

Un'ulteriore speranza si è accesa il 6 marzo, con la pubblicazione dell'ultimo riordino del ministero (Dpcm 190/2020), che accorpa strade e **autostrade** sotto un'unica direzione generale: potrebbero liberarsi risorse umane per controllare le arterie a pedaggio. Ma con il rischio di lasciare ancor più sguarnite quelle non a pagamento. E sulle strade statali, provinciali e comunali va peggio che in autostrada. Ma questa è un'altra storia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche se lavorasse senza sosta finirebbe in 10 anni ma prima arriverà in età da pensione

Limitazioni/1

Quando il traffico soffre (poco)

• Invece di chiudere tutta la carreggiata, se c'è un piano che elimini i problemi entro 5 anni, si possono fare test meno duri e arrivare a chiudere solo una o più corsie, vietare il transito ai mezzi pesanti o imporre una distanza tra di essi, in modo da ridurre i carichi totali che gravano sulle strutture.

Limitazioni/2

Quando basta controllare il peso dei tir

• A volte tutta la carreggiata resta aperta, prevedendo solo controlli sul peso dei tir. Oggi sono pochi: i mezzi vanno fermati e portati a una pesa pubblica. Ma Aspi sta installando nuovi ed evoluti sensori di rilevazione in movimento. E sta riparando quelli della generazione precedente, guasti da anni.