

MIRACOLO IN AUTOSTRADA**UN UOMO SOLO CONTROLLA
1.700 PONTI E GALLERIE**di **Maurizio Caprino**

Un uomo solo sul ponte. Non quello di comando di una nave, ma uno qualsiasi dei 1.200 tra ponti e viadotti delle autostrade a pagamento italiane. Dopo la tragedia del Ponte Morandi lo Stato ha promesso solennemente di controllarli, aggiungendoci le oltre 500 gallerie della rete. Ma ci ha messo solo un uomo. Non la superagenzia creata in quel momento, con l'impervio nome di «Ansfisa» (agenzia nazionale per la sicurezza di ferrovie e infrastrutture stradali e autostradali) e un organico teorico di circa 500 tecnici.

— Continua a pagina 7

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, siepi non potate e altre inadempienze non gravi quanto lasciare le strutture senza manutenzione.

Intendiamo noi: 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 crolli o mancati 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 Ansfisa (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** occorre 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 manutenzioni, recependo più di un rilievo di Migliorino e allestendo un modello all'avanguardia, apprezzato dagli addetti ai lavori. Ma gli altri gestori?

Se lo 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, contri-

buendo 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'Ansfisa: 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