

A24-A25: ANCHE L'ABRUZZO NELLA MAPPA PONTI A RISCHIO, IL CNR, "SERVE PIANO MARSHALL"

17 Agosto 2018



L'AQUILA - Ci sono anche due viadotti abruzzesi nella mappa dei ponti a rischio, quello dello svincolo di Tornimparte (L'Aquila) e quello di Bussi (Pescara), entrambi "osservati speciali" in questi giorni di preoccupazione per lo stato delle Infrastrutture.

L'unica soluzione per l'Istituto di Tecnologia delle Costruzioni (Itc) del Consiglio Nazionale delle Ricerche (Cnr) risiederebbe in "una sorta di 'piano Marshall', basato su una sostituzione di gran parte dei ponti con nuove opere caratterizzate da una vita utile di 100 anni".

L'allarme, lanciato anche dal Codacons ieri, confermerebbe dunque quanto riferito ad *AbruzzoWeb* da fonti interne a Strada dei Parchi, società privata del gruppo industriale dell'abruzzese Carlo Toto, che gestisce le autostrade A24 e A25 e smentirebbe di fatto le rassicurazioni di Mauro Fabris, vice presidente di Sdp che ieri ha tranquillizzato i cittadini assicurando che "le autostrade sono sicure".

Proprio i viadotti in questione sono stati al centro del viaggio di *AbruzzoWeb* tra le strutture più a rischio della regione. Dalla fotogallery si nota come i piloni dei viadotti siano visibilmente erosi dal tempo e dalle infiltrazioni di acqua.

Intanto, a tre giorni dalla tragedia di Genova e a meno di 24 ore dalla scossa di terremoto di magnitudo 5.1 che ha colpito il Molise, avvertita distintamente anche in Abruzzo, che ha gettato nel panico la popolazione, amministrazioni comunali, Province, tecnici e ingegneri sono a lavoro per verificare la stabilità e lo stato dei principali ponti regionali. Il disastro a Genova ha riacceso, dunque, i riflettori sulle infrastrutture italiane, "vecchie, scarsamente curate e poco moderne".

Intanto il sottosegretario del M5s, Gianluca Vacca, in una nota assicura che "sicurezza e trasparenza nella gestione delle infrastrutture sono una priorità per questo Governo" e che "il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha formalmente avviato con la massima urgenza un'azione di monitoraggio sullo stato di conservazione e manutenzione delle opere".

Il consigliere regionale pentastellato Sara Marcozzi, nella stessa nota, spiega che: "Il prossimo Governo regionale dovrà agire di concerto con il Governo iniziando a fare scelte che tutelino i cittadini che usano l'autostrada e non solo chi la gestisce. Quando questa regione sarà governata dal M5s ci sarà un asse diretto governo-regione che punterà proprio a questo: sicurezza per i cittadini e trasparenza nella gestione per contenere i costi".

"Il Ministero, inoltre, invierà una task force composta da dirigenti del Mit e da esperti indipendenti, che agirà sotto il coordinamento della struttura tecnica di missione, ed avrà il compito di vigilare sullo stato di salute delle nostre infrastrutture per prevenire qualsiasi situazione di pericolo - aggiunge - Nello specifico, per le autostrade A24 e A25 il Governo ha già predisposto gli atti per mettere in campo le risorse necessarie volte a lavori di urgenza e per contenere le tariffe", conclude Vacca.

"Considerando i soli ponti in calcestruzzo armato con più di 50 anni di vita ci sono almeno 10 mila ponti teoricamente 'a fine vita' dei quali sarebbe essenziale fare un controllo approfondito, valutarne lo stato, per poi decidere se procedere a manutenzione straordinaria o a demolizione e ricostruzione", si legge in una nota di Antonio Occhiuzzi, direttore dell'Istituto

di Tecnologia delle Costruzioni del Cnr.

“La sequenza di crolli di infrastrutture stradali italiane sta assumendo, da alcuni anni, un carattere di preoccupante regolarità – spiegano dall’Itc del Cnr – L’elemento in comune è l’età delle opere: gran parte delle infrastrutture viarie italiane ha superato i 50 anni di età, che corrispondono alla vita utile associabile alle opere in calcestruzzo armato realizzate con le tecnologie disponibili nel secondo dopoguerra. Decine di migliaia di ponti in Italia hanno superato, oggi, la durata di vita per la quale sono stati progettati e costruiti”.

L’autostrada A24, la cui costruzione risale agli anni Sessanta-Settanta, inizia dalla Tangenziale Est di Roma, all’altezza della stazione Tiburtina, attraversa il quadrante nordest della Capitale, fino all’intersezione con il Grande Raccordo Anulare e si estende per 281,5 chilometri verso Teramo e Pescara. In corrispondenza dello svincolo di Torano, poi, la rete si biforca in due rami: uno prosegue verso L’Aquila-Teramo (A24) e l’altro verso Chieti-Pescara (A25).

Il percorso, come si legge sul sito di Sdp, è caratterizzato da 153 ponti e viadotti per uno sviluppo complessivo di circa 118,8 chilometri, 54 gallerie per circa 70,8 chilometri e rappresentano il 12,6 per cento del percorso autostradale.

Proprio per l’elevato numero di piloni e ponti, moltissimi abruzzesi hanno richiesto una maggiore manutenzione nel tempo e verifiche di staticità nell’immediato.

“In moltissimi casi – osserva ancora l’Istituto – i costi prevedibili per la manutenzione straordinaria che sarebbe necessaria a questi ponti superano quelli associabili alla demolizione e ricostruzione: le cifre necessarie per l’ammodernamento dei ponti stradali in Italia sarebbero espresse in decine di miliardi di euro”.

Da questo nasce la necessità di “un ‘piano Marshall’ per le infrastrutture stradali italiane, basato su una sostituzione di gran parte dei ponti italiani con nuove opere caratterizzate da una vita utile di 100 anni”, concludono dall’Itc.