

A24-A25: CGIL, "SBLOCCARE FONDI PER COMPLETA MESSA IN SICUREZZA"

30 Agosto 2018



L'AQUILA - "E' urgente la messa in sicurezza delle infrastrutture autostradali A24 e A 25. Occorre che le Istituzioni rendano immediatamente disponibili le risorse per ultimare i lavori che riguardano ponti, viadotti, gallerie, per centinaia di chilometri compresi nei collegamenti delle due fondamentali arterie autostradali".

E' l'allarme lanciato in una nota dal sindacato Cgil Abruzzo, in particolare sulla messa in sicurezza da completare nelle due autostrade che collegano Lazio e Abruzzo, in concessione a Strada dei Parchi, la spa del gruppo dell'imprenditore abruzzese Carlo Toto, il cui livello di sicurezza è tornato di forte attualità dopo la tragedia del crollo ponte Morandi di Genova, che causato la morte di 43 persone.

Il sindacato chiede con forza lo sblocco della risorse, circa 200 milioni di euro, già stanziati dall'Unione europea per la messa in sicurezza definitiva anche dei piloni dei viadotti, che mostrano evidenti segni di usura. Questi fondi però, sostengono al ministero, saranno disponibili solo nel 2022.

A maggior ragione dopo l'allarme lanciato da fonti tecniche interne alla stessa Strada dei Parchi, relativamente alle condizioni di pericolo rappresentato da molti piloni che sostengono i viadotti delle autostrade A24 e A25 che non sarebbero sicuri, soprattutto da Pietrasecca a Roma.

Mauro Fabris, vicepresidente di Strada dei Parchi, ha però smentito rischi ed emergenze, e come ha oggi fatto la Cgil, ha chiesto con forza lo sblocco dei fondi mancanti per terminare l'intervento di messa in sicurezza urgente di "anti-scalinamento" delle campate, da 170 milioni, rimasto a metà. Per Strada dei Parchi la partita decisiva è anche rappresentata dal via libera al Piano economico finanziario, previsto nella legge di stabilità del 2012, in conseguenza del tragico terremoto dell'Aquila, ma ancora al vaglio del ministero. In esso è stabilito un miliardario progetto di definitiva messa in sicurezza: il primo di 7 miliardi di euro prevedeva eliminazioni di viadotti e altre gallerie, oltre alla riduzione del percorso, all'altezza in particolare della Valle Peligna, ma è stato bocciato tra le polemiche.

L'ultimo, di circa 3 miliardi di euro, interviene sull'attuale percorso.

Una partita complessa che coinvolge i lavoratori impiegati sui lavori di messa in sicurezza, a garanzia dei loro posti di lavoro.

"La tragedia del Ponte Morandi a Genova, ha determinato un comprensibile allarme anche in Abruzzo al punto che con cadenza ormai quotidiana si susseguono prese di posizione e denunce di amministratori, associazioni, semplici cittadini e più in generale portatori di interesse che manifestano legittime preoccupazioni sulla condizione di estrema precarietà in cui versa il sistema infrastrutturale regionale con particolare riguardo alle due Autostrade A24 e A25 ovvero le due fondamentali arterie che collegano la costa adriatica a quella tirrenica", spiegano Sandro Del Fattore della Cgil Abruzzo, Silvio Amicucci della Fillea Cgil e Franco Rolandi della Filt Cgil.

"Non hanno sicuramente stemperato inquietudini e apprensioni dei cittadini e utenti - prosegue la nota - , l'aver appreso

direttamente dal vicepresidente di Strada dei Parchi che le due autostrade A24 e A25 non sono antisismiche. Gli interventi effettuati di antiscalinamento, infatti, riguardano un primo lotto di lavori per la messa in sicurezza, a cui deve seguire peraltro un secondo lotto di lavori altrettanto urgente. Occorre pertanto rompere incertezze ed indugi, riducendo i tempi burocratici ministeriali necessari a sbloccare le risorse, previste per l'anno 2022, ma che potrebbero essere anticipate dalle Regioni Abruzzo e Lazio attraverso l'utilizzo dei fondi Masterplan, proprio per le particolari ed urgenti criticità che affliggono le due arterie autostradali. Qualora il Ministero pensa a soluzioni diverse lo chiarisca e dica con tempestività e chiarezza con quali risorse, modalità e tempi intende procedere alla messa in sicurezza delle nostre strade".

C'è poi la questione del "ciclo di vita" del cemento, che ha una durata media di 70 anni.

"Ricordiamo che le infrastrutture viarie in Italia sono state costruite essenzialmente nell'immediato dopoguerra, mentre l'A24 e l'A25 sono state iniziate nel 1960 ed aperte nel 1969 - continua la Cgil -. Con le loro 54 gallerie, 147 viadotti e 6 ponti, queste due vitali autostrade hanno posto fine all'isolamento a cui l'Abruzzo era relegato poiché l'Appennino fungeva da barriera naturale fra le due regioni Abruzzo e Lazio. Ora a distanza di cinquant'anni questi due tracciati iniziano a dover fare i conti con il tempo e con l'usura dei materiali con i quali sono stati realizzati. Si consideri che il cosiddetto 'ciclo del cemento', ha una vita media di settant'anni poiché detto materiale subisce ammaloramenti, particolarmente accentuati in presenza di sbalzi termici ed intemperie, ovvero quei fenomeni e quel clima tipico dei luoghi montani. Occorre quindi già da adesso, prevedere i lavori necessari affinché i tanti viadotti ponti e gallerie siano continuamente mantenuti e tenuti in sicurezza al fine di consentire la regolare transitabilità".

Per quanto riguarda, invece, la proporzione tra pedaggio e sicurezza, la Cgil precisa: "Rispetto al dibattito politico che si è aperto in conseguenza della tragedia di Genova, già citata in premessa, torniamo a sottolineare la necessità di una riflessione sui modelli di gestione delle reti viarie autostradali le quali ognuna ha la propria storia e peculiarità. Le due autostrade A24 e A25 sono tracciati che non presentano un'alta incidenza di traffico e di utenza, ma non per questo sono giustificabili costi dei pedaggi che sono particolarmente elevati. Quanto sopra pone la necessità di una riflessione collettiva sul modello di gestione che debba temperare l'esigenza di contenere i pedaggi, la costanza delle manutenzioni, gli ammodernamenti, la sicurezza della rete viaria, la convivenza con un territorio altamente sismico e, non da ultimo, la consapevolezza che tale infrastruttura sarà di fatto l'unico collegamento fra l'Abruzzo e la Capitale, fino a quando non verrà garantito una vera alternativa ferroviaria per quanto attiene i tempi di percorrenza". Infine la Cgil chiede il rispetto e la correttezza nelle applicazioni dei contratti di lavoro.

"La Cgil Abruzzo unitamente alle due categorie che organizzano i lavoratori delle costruzioni e dei trasporti (Fillea e Filt), ritengono che occorra stabilire una priorità rispetto al rapporto che la società Strada dei Parchi e Toto costruzioni ha con i propri lavoratori. Chiediamo che si faccia un accordo sulle tipologie dei lavori, inserendole nella perimetrazione dei contratti che sono i seguenti: autostrade e viabilità, edilizia e servizi. Chiediamo quindi - conclude la nota - una scelta politica ed etica che rispetti i diritti dei lavoratori definiti contrattualmente, si smetta di praticare metodi per ridurre il costo del lavoro, i quali sfruttano e impoveriscono i lavoratori e rendono meno sicura l'infrastruttura stessa".

A seguito della tragedia di Genova è salita sul banco degli imputati la società della famiglia Benetton che aveva in affidamento il tratto autostradale ligure dove è crollato il ponte.

Il governo ha annunciato un eventuale revoca della concessione e di "multe" da 150 milioni di euro. E' tornata in campo anche l'ipotesi nazionalizzazioni. Poi sono stati finalmente pubblicati i Piani finanziari, parte centrale della concessioni che contengono, gli investimenti, le manutenzioni e gli introiti, che hanno determinato gli aumenti tariffari. Per lungo tempo tra le polemiche secretati.

In particolare, Strada dei Parchi ipotizza un tasso di remunerazione del capitale investito del 9,71% lordo (6,25% netto), Autostrade per l'Italia (10,21% lordo e 6,85% netto). Satap Tronco A4 del Gruppo Gavio indica il 10,52% lordo (e 7,16% netto) e la Milano-Serravalle il 10,77% lordo (6,48%). Utili che il governo, in particolare i rappresentanti del Movimento 5 stelle, e buona parte dell'opinione pubblica ritiene oltremodo eccessivi, e non giustificabili.