

A24-A25: 'GALLERIE GRAN SASSO DETERIORATE', SDP, 'NESSUN DUBBIO STATICITA' STRUTTURE'

10 Gennaio 2020



ROMA – “Le gallerie del Gran Sasso sono state aperte al traffico nel 1983 e nel 1989, sono strutture recenti, rispetto alla media delle autostrade italiane, costruite vent’anni prima. Quindi i problemi che si sono cominciati a manifestare sulla calotta, per via dell’inquinamento e per la pressione dell’acqua, non sono tali da mettere in dubbio la staticità della struttura”.

La precisazione arriva da Strada Parchi, concessionaria di A24 e A25, a seguito del documento che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha inviato a vigili del fuoco e a tutti i provveditorati alle opere pubbliche che è stato acquisito dalla Guardia di Finanza di Genova e secondo il quale i tunnel lunghi oltre 500 metri presentano pericoli di incidenti e crolli, non sono impermeabilizzati, sono privi di sistemi di sicurezza, di corsie di emergenza e vie di fuga, luci guida in caso di evacuazione. In pratica, tutte gallerie non a norma con la direttiva europea 54 del 2004.

Sono duecento le gallerie a rischio lungo tutta la rete autostradale italiana: 105 sulla rete autostradale in concessione a Aspi e 90 a altre società.

Sotto i riflettori anche le gallerie della Autostrada A24-A25 e in particolare quella del Gran Sasso, con il documento inedito citato nell’esposto che Franco Massimo Botticchio e Augusto De Sanctis, a nome del Forum H2O, hanno presentato a 45 enti e 8 procure lo scorso 7 novembre 2019.

“I rivestimenti di queste gallerie – si legge nel documento – presentano allo stato odierno calcestruzzi deteriorati di modesta qualità superficiale a causa della lunga esposizione agli agenti atmosferici inquinati dai gas di scarico che con l’umidità si sono condensati sulle pareti come soluzioni acide ed hanno agito da disagregatori della pasta cementizia originaria”.

“A questo si è aggiunto il processo di carbonatazione che nel tempo è penetrato nella massa del calcestruzzo fino a decine di centimetri alterando le sue originarie caratteristiche di resistenza ed omogeneità”, e anche “in alcuni casi, per il momento non molto diffusi, la faccia interna del rivestimento si presenta completamente disagregata e interessata da distacchi di calcestruzzo in calotta e ai piedritti”.

Ma Sdp ricorda, “che negli ultimi dieci anni la struttura ha superato, senza problemi, tre grandi terremoti e una serie infinita di scosse di assestamento. Attualmente, sul piano della circolazione, il traforo del Gran Sasso ha indici di sicurezza tra i più alti rispetto a strutture simili, per via delle misure adottate, che prevedono la corsia per gli interventi d’emergenza, la riduzione della velocità e il distanziamento tra i veicoli. In questo senso la Concessionaria si è avvalsa del contributo degli esperti del Politecnico di Milano per verificare i possibili scenari di rischio”.

“Come Concessionari abbiamo predisposto – viene sottolineato – le progettazioni per il completo adeguamento degli impianti alle nuove norme Europee. I progetti hanno ottenuto da tempo il via libera della Commissione permanente Gallerie, con alcune osservazioni che hanno portato all’integrazione dei progetti. Abbiamo da tempo inviato al Ministro Infrastrutture e Trasporti gli elaborati per avere il via libera all’avvio dei lavori. Il Consiglio Superiore Lavori Pubblici ha indicato al Ministero la via di realizzare contestualmente sia i lavori di miglioramento della struttura sia quelli di adeguamento degli impianti. Il tutto in attesa di definire con il Commissario di Governo tutti gli interventi che si renderanno necessari per la messa in

sicurezza dai rischi di inquinamento dell'acquifero. Appena avremo il via libera procederemo", conclude la nota.

Tra le 200 gallerie figura anche la Bertè, sulla A26, dove il 30 dicembre sono crollate due tonnellate di cemento dalla volta. Per questo episodio, la procura di Genova ha aperto un fascicolo a carico di ignoti per crollo colposo. Gli investigatori stanno cercando di capire se la società fosse a conoscenza delle reali condizioni del tunnel e se avesse iniziato a mettere in pratica gli accorgimenti per la messa in sicurezza dell'infrastruttura. La Bertè era stata controllata dai tecnici di Spea, la società controllata di Atlantia che si occupava delle ispezioni e manutenzioni, e era stata classificata col 40, un voto basso che aveva innescato la procedura di programmazione di lavori rubricati però in là col tempo.

"L'adeguamento degli impianti nelle gallerie gestite da Aspi e citate dal rapporto del Consiglio dei lavori pubblici è in corso nel 90% dei casi (in alcuni già concluso), mentre per il restante 10% sono in corso le gare d'appalto per l'aggiudicazione dei lavori".

Lo precisa Aspi sottolineando che ad aprile 2019 aveva già comunicato al Mit l'elenco delle misure compensative adottate per adeguamento agli impianti delle gallerie appartenenti ai corridoi transeuropei.

Aspi afferma inoltre che gli interventi previsti dalla normativa Ue non riguardano la sicurezza strutturale della gallerie.

Lo scorso 30 aprile 2019 Autostrade per l'Italia "come richiesto dalla Commissione permanente gallerie del ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha attivato una serie di misure compensative, avvalorate da un apposito studio sulla sicurezza", per garantire "un livello di sicurezza e prevenzione - si legge nella nota - pari o maggiore rispetto a quello che si otterrà alla fine degli adeguamenti in corso".

"Tali misure consistono prevalentemente nel presidio delle gallerie per antincendio, posizionamento di vasche di riserva idrica agli imbocchi di ciascun fornice, adozione di kit assorbenti da impiegare in caso di sversamento di liquidi".

"Solo lo scorso 6 novembre 2019, la Commissione permanente gallerie del Mit ha indicato a Aspi la necessità di implementare ulteriori misure compensative, che la società si è impegnata ad attivare quanto prima", confermando tuttavia "la piena idoneità dei sistemi adottati finora. Sul tema, Aspi sta mantenendo un confronto continuo con il Mit per la gestione delle attività e delle relative misure compensative".