

A24-A25: "PAESE SENZA PIU' CULTURA DELLA MANUTENZIONE, E OPERE VECCHIE DI DECENNI"

22 Agosto 2018



L'AQUILA - "La verità è che l'Abruzzo e il Paese in generale, si sono lasciati per strada la cultura delle infrastrutture, il cuore del boom economico. Per troppo tempo non si è fatta nemmeno la manutenzione ordinaria, precipitando così nell'emergenza, come ha ricordato a tutti la tragedia di Genova".

Giudizio netto quello dell'ingegnere Elio Masciovecchio, ex presidente dell'Ordine degli ingegneri aquilani, fino al febbraio 2018, e da oltre un anno membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, espresso ad una settimana dal crollo del ponte Morandi di Genova e a sei giorni dalla scossa di terremoto di magnitudo 5.1 che ha colpito il Molise, avvertita distintamente anche in Abruzzo. In giorni in cui cresce l'allarme sulla tenuta in particolare dei viadotti delle autostrade A24 e A25.

Masciovecchio, nell'intervista ad *AbruzzoWeb*, non vuole entrare nel merito delle cause del crollo di Genova - "avendo vissuto la tragedia del terremoto del 6 aprile 2009 nella mia città - spiega - ora voglio pensare solo alle povere vittime di Genova, ci sarà tempo e modo per fare chiarezza sull'accaduto e le eventuali responsabilità", si limita ad affermare -, ma non risparmia però critiche sull'operato, o meglio sul "non operato" della politica e delle classi dirigenti italiane di questi ultimi decenni, di ogni ordine grado e colore, esprimendo un giudizio fortemente critico anche sulle privatizzazioni, come quelle delle autostrade, che hanno portato benefici quasi esclusivamente alla parte privata.

"Anche in Abruzzo - esordisce Masciovecchio - ci si accorge solo ora, come d'incanto, che ci sono tanti ponti, viadotti, e altre infrastrutture che hanno bisogno di urgente manutenzione. Il che sarebbe un'ovvietà: parliamo di opere realizzate in buona parte nel secondo dopoguerra, vecchie di decenni. Ed ogni materiale utilizzato, non solo il cemento armato, della cui osolescenza tanto si parla in questi giorni, ma anche l'acciaio, per non dire del legno, hanno bisogno di costante manutenzione nel ciclo vitale dell'opera, per non arrivare all'emergenza. E non si può solo e sempre fare un ragionamento sui costi non certo modesti di questa grande opera di messa in sicurezza, al netto del debito pubblico italiano. La costante e accorta manutenzione, ordinaria e straordinaria, rappresenta, costi quel che costi, un investimento, un risparmio nel lungo periodo, perché se non si interviene subito, i costi per la collettività per riparare i danni saranno di gran lunga superiori".

Molti i segni di questa smarrimento della cultura delle manutenzioni, oltre a quella più evidente, ovvero la mancanza di adeguati investimenti da parte dello Stato, e delle casse vuote negli enti locali.

"Ve li ricordate i cantonieri? Erano addetti dell'Anas che si prendevano quotidianamente cura della manutenzione del tratto di strada a loro assegnato, ed erano le sentinelle che avvisavano di anomalie e disfunzionalità. Ebbene, i cantonieri non esistono più. Come del resto, non ci sono risorse adeguate per intervenire, non c'è una diagnostica aggiornata sullo stato di salute delle infrastrutture, a cominciare da ponti e viadotti, senza la quale è impossibile stilare un crono-programma degli interventi, che devono ovviamente partire dalle situazioni più a rischio. E ancora, negli enti pubblici, compresa la Regione Abruzzo, non ci sono in un numero minimamente sufficiente ingegneri assunti, determinanti per accelerare gli iter sui lavori pubblici. Penso poi ai nostri tanti giovani e preparatissimi ingegneri, che sono costretti ad andare a lavorare all'estero".

Masciovecchio poi invita a non esagerare con l'allarmismo che impazza in questi giorni, sulla condizione dei ponti e viadotti abruzzesi.

“I cittadini fanno benissimo a segnalare i segni di usura, i ferri arrugginiti e a vista, nei piloni dei ponti e viadotti. Non siamo però ancora alla fase di acuta emergenza, dai dati che ho potuto verificare. I nostri viadotti per fortuna non hanno campate lunghe 100 metri, ma molto più brevi. Evitiamo le psicosi. Ma questo non toglie che a maggior ragione bisogna procedere con le manutenzioni ordinarie, come sarebbe normale, per non ritrovarci a breve nella piena emergenza, e in una situazione di effettivo pericolo”.

Infine Masciovecchio spezza una lancia a favore della gestione pubblica delle autostrade, e non solo.

“La scelta di privatizzare le nostre autostrade fu fatta in un'epoca in cui era maggioritaria la convinzione che il privato facesse funzionare le cose meglio del pubblico. Oggi ci accorgiamo – ragiona Masciovecchio – che spesso non è vero. Ricordo che la Sip, la società pubblica che gestiva la rete telefonica, allacciava le utenze anche su un cocuzzolo di una montagna, perché giustamente avere un collegamento telefonico era un diritto ed un'esigenza di tutti i cittadini. Oggi i privati che gestiscono la rete ragionano in modo diametralmente opposto, e un simile collegamento semmai viene caricato tutto su chi ne fa richiesta. Voglio dire, con questo esempio, che per quel che riguarda i servizi essenziali, non può prevalere solo la logica del profitto, ma quello che deve essere tutelato è l'interesse pubblico, il profitto sociale. Un tema che ci riguarda da vicino: è anche il dio mercato a favorire la desertificazione delle nostre aree interne, dove c'è poco profitto economico da spremere, e che dunque vengono abbandonate a se stesse”, conclude Masciovecchio.