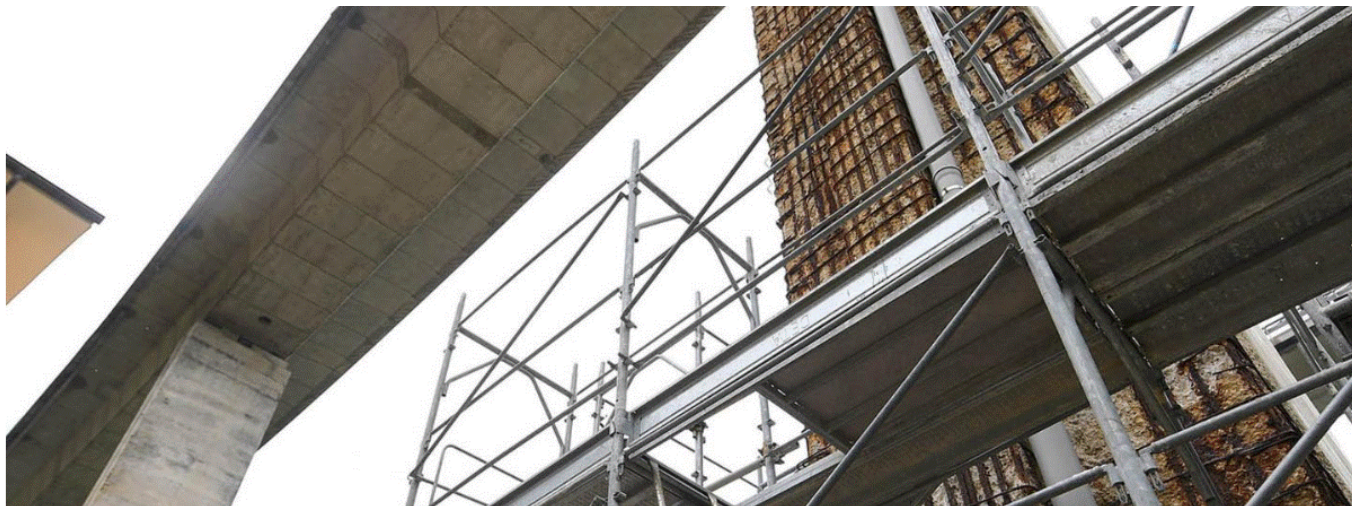


A24-A25: PROCESSO SULMONA, "VIADOTTI SICURI", PERIZIA CHIAIA SCAGIONA STRADA DEI PARCHI

10 Marzo 2023



SULMONA – Dopo l'assoluzione al Tribunale dell'Aquila dei vertici di Strada dei Parchi nel processo sull'ammaloramento e presunta mancata manutenzione dei viadotti nel territorio aquilano, l'ex concessionaria dell'autostrada A24-A25 conta ora di incassare un esito simile e favorevole anche il processo gemello al Tribunale di Sulmona, che ha come oggetto lo stato di ammaloramento dei viadotti del tratto peligno.

Tra gli elementi favorevoli a Sdp che ha portato alla prima assoluzione, c'è infatti la perizia ordinata dalla Procura al professor Bernardino Chiaia, che ha sancito il fatto che la sicurezza dei viadotti non è stata mai in discussione. E lo stesso Chiaia ha portato a termine a maggio del 2022, nelle more del processo di Sulmona, una analoga perizia sui viadotti Palazzo di Bugnara e Acquaviva di Pratola Peligna, che hanno anche in questo caso confermato la loro sicurezza escludendo anche il minimo rischio statico, "assicurando pienamente sulla capacità portante delle opere". Altri processi sono in corso Pescara e Teramo.

Si è chiuso, almeno nel suo primo grado il processo L'Aquila, dove il giudice per le udienze preliminari Guendalina Buccella, ha assolto con formula piena, "perché il fatto non sussiste", il patron dell'omonimo gruppo industriale, Carlo Toto, l'allora amministratore delegato Cesare Ramadori, il direttore generale di esercizio, Iginio Lai, e Gianfranco Rapposelli, ad di Infraengineering Spa, società partecipata di Sdp, specializzata nella progettazione. Il pm Fabio Picuti aveva chiesto per tutti la condanna a due anni di reclusione dai capi di imputazione di inadempimento e frode di pubblica fornitura e l'associazione per attentato alla sicurezza dei trasporti.

Ramadori, Rapposelli e Lai sono indagati anche nel processo del Tribunale di Sulmona.

Strada dei Parchi, va ricordato, ha gestito le due arterie di montagna dal 2000 allo scorso 30 luglio quando per effetto di un decreto della presidenza del Consiglio dei ministri guidato da Mario Draghi, del 7 luglio scorso poi convertito in legge, è stata revocata per inadempienza la concessione. Dopo due ricorsi al Tar, che avevano rimesso in pista Sdp, rigettati dal Consiglio di Stato, nei mesi scorsi il Tar del Lazio, entrando nel merito, ha rinviato alla Corte costituzionale la legittimità della decisione del governo Draghi. Secondo i vertici del Gruppo questo pronunciamento cancella molte motivazioni alla base della revoca in danno della concessione.

Nel processo del tribunale Peligno passaggio decisivo potrebbe essere anche in questo caso la perizia, effettuata il 26 e 27 maggio scorsi e affidata al consulente tecnico Bernardino Chiaia, docente di ingegneria strutturale al politecnico di Torino nell'ambito dell'incidente probatorio disposto dal gup Marta Sarnelli, nella prima udienza del 25 marzo 2022 per valutare la reale situazione in cui versavano i viadotti della A25 ricadenti nel territorio della giurisdizione di Sulmona.

Perizia che ha confermato che “tutte le prove effettuate hanno dato esito positivo, assicurando sulla capacità portante delle opere indagate; le deformate registrate in tempo reale sono state in linea (o leggermente inferiori) con quelle teoriche stimate e, in seguito allo scarico, si è potuto riscontrare il ritorno elastico della struttura, con deformate residue trascurabili e comunque entro i limiti indicati delle norme vigenti”.

L'esito della perizia è stato così inviato da Sdp al Ministero delle infrastrutture, all'attenzione dell'ingegnere Felice Morisco, direttore della Vigilanza sulle autostrade, e per conoscenza, tra gli altri, a Marco Corsini, commissario straordinario per il ripristino, la messa in sicurezza e l'ammodernamento delle tratte dell'A24 e A25.

“Nell'occasione evidenziamo – si legge nella missiva –, che le prove di carico nell'ambito delle due diverse procedure (quelle del tribunale dell'Aquila e del tribunale di Sulmona, ndr), hanno del tutto escluso il minimo rischio statico dei viadotti delle autostrade A24 ed A25, rischio cui la Commissione ministeriale per la verifica tecnico-giuridica sulla concessione autostradale di Strada dei Parchi S.p.A. aveva dato ampio risalto nella sua relazione, recependo acriticamente le valutazioni delle Procure presso i Tribunali di Sulmona e L'Aquila”.

Sdp aveva ricordato poi in merito alle inchieste delle procure di Pescara e Teramo, che ad essere contestato è “il reato di attentato alla sicurezza dei trasporti, e non hanno ipotizzato alcun rischio statico dei viadotti, ma più semplicemente hanno contestato che la ns. Società ha adottato provvedimenti di regolamentazione del traffico pesante sull'intera rete autostradale (nel mese di ottobre 2018 secondo la Procura di Pescara ed in quello di gennaio 2019 secondo la Procura di Teramo), e che quindi fino a tali date avrebbe consentito il libero traffico autostradale pur in presenza delle condizioni di insicurezza a base di tali provvedimenti. Non si può che ricordare, a tal proposito, che le citate misure di regolamentazione del traffico furono imposte (con nota prot. 0023086 del 18 ottobre 2018) dalla DGVCA del Ministero recependo le valutazioni in tal senso di UIT-RM. Pur avendole contestate con dovizia di argomenti perché inutili, fummo costretti ad adottarle per non essere dichiarati inadempienti. E, appunto, le risultanze dei richiamati incidenti probatori ne dimostrano indubitabilmente l'inutilità”.

Venendo dunque più nel dettaglio all'incidente probatorio del 26 e 27 maggio 2022, assieme a Bernardino Chiaia, c'erano gli ingegneri Emanuele Abbasciano, consulente di parte del Ministero, gli ingegneri di parte di Sdp Stefano Calamani, Marco Menegotto e Mario Petrangeli. Presente anche, in prima persona Cesare Ramadori, oltre ai tecnici del Laboratorio Labor Test di Pescara, incaricati delle misurazioni delle prove e della elaborazione dei dati delle prove di carico sulle campate dei viadotti.

Assente il docente aquilano e ingegnere Antonello Salvatori, consulente della Procura di Sulmona, che “ha avvisato lo scrivente della circostanza ed è stato informato in corso d'opera dallo scrivente sull'andamento delle prove”.

Le prove di carico sono state effettuate nello specifico sulle campate 14 e 16 del viadotto Acquaviva, e sulle campate 9 e 10 del viadotto Palazzo, ovvero per ciascun viadotto su una campata interessata da ammaloramenti assenti o lievi, e sulla campata potenzialmente interessata da maggiori ammaloramenti.

Tutte le prove sono state eseguite mediante sei step di carico, con sei autocarri da 40 tonnellate, arrivando “alla configurazione di carico massimo cui compete la massima deformazione in mezzera della campata”.

Ebbene si legge nella relazione finale: “tutte le prove effettuate hanno dato esito positivo, assicurando sulla capacità portante delle opere indagate; le deformate registrate in tempo reale sono state in linea (o leggermente inferiori) con quelle teoriche stimate e, in seguito allo scarico, si è potuto riscontrare il ritorno elastico della struttura, con deformate residue trascurabili e comunque entro i limiti indicati delle norme vigenti”.

Il giorno seguente, il 27 maggio, sono state svolte anche prove di tipo dinamico, sulla base di un protocollo di test predisposto dall'Università La Sapienza di Roma e verificato dal Ministero, che ha lo scopo, si legge nella relazione, “di aumentare il livello di conoscenza delle opere d'arte, anche al fine di migliorare il fattore di confidenza per l'effettuazione delle verifiche di sicurezza”.

Anche in questo caso “le prove effettuate hanno dato esito positivo, assicurando pienamente sulla capacità portante delle opere; le deformate registrate in tempo reale sono state in linea con quelle teoriche stimate”.