

A24-A25: RELAZIONE STRADA PARCHI 2016, "TUNNEL GRAN SASSO DEGRADATI"

22 Maggio 2019



L'AQUILA - "Il rivestimento di entrambi i fornici del tunnel Gran Sasso sono fortemente degradati ed i recenti episodi di incendio in galleria ne hanno evidenziato le criticità: il collasso di un solo tratto di rivestimento comporta l'isolamento reciproco fra le province di Teramo e l'Aquila oltre alla difficoltà di evacuazione del personale del Laboratorio Sotterraneo dell'Infn (centinaia di persone)".

È quanto si legge nella relazione del concessionario Strada Parchi in audizione in Commissione Ambiente al Senato nel 2016.

Il documento è riemerso scatendendo nuove polemiche e ulteriore allarme tra cittadini ed associazioni, come il Forum Acqua, ma in una nota diffusa in serata Strada Dei Parchi è intervenuta duramente: "Si fanno proclami e si lanciano allarmi, francamente esagerati nei modi, ma le autorizzazioni per poter operare non ci sono ancora. La concessionaria rigetta la lettura allarmistica ai limiti del consentito che viene fatta da alcuni organi di stampa. Prendiamo atto che senza allarmi il Forum H2o non riesce ad esistere. E che intorno a A24 A25 è in atto una vera e propria campagna diffamatoria con finalità che francamente non riusciamo a capire".

"Campagna che continua ad agitare situazioni di emergenza che non esistono. In questo senso si inserisce l'incomprensibile e orchestrato ripescaggio di parte di una memoria consegnata ben tre anni fa alla Commissione Ambiente del Senato, facente parte di un più ampia informativa resa alla stessa Commissione sullo stato di A24 e A25".

In occasione dell'audizione in Commissione ambiente l'ad Cesare Ramadori depositò una relazione sullo stato complessivo di A24/A25 e in particolare sulle gallerie nella quale si legge che "L'adeguamento impiantistico sarà possibile solo dopo un adeguato rinforzo strutturale di talune gallerie, le cui strutture in calcestruzzo presentano diffusi e importanti ammaloramenti dovuti alla mancanza, fin dalla loro costruzione, dell'impermeabilizzazione a tergo della calotta e dei piedritti. L'assenza dell'impermeabilizzazione, oltre a creare danni strutturali, genera situazioni di rischio per la circolazione stradale, dovuti alla formazione, durante il periodo invernale, di vere e proprie stalattiti di ghiaccio che devono essere rimosse prima che il loro peso le faccia collassare e cadere sul piano viario".

"Sotto il profilo strutturale - proseguiva Ramadori - tutte le gallerie presentano criticità dei rivestimenti, in particolar modo esibiscono fenomeni di ammaloramento e carbonatazione della parte esterna del rivestimento, imputabili ad infiltrazioni di acqua, tali da richiedere interventi di impermeabilizzazione e ripristino di parte del rivestimento, per uno spessore variabile fino a 50 cm".

"Negli anni la faglia attraversata a circa 1400 ml dall'imbocco lato Teramo ha dato segni di riattivazione con episodi di sollevamento progressivo dell'arco rovescio che era oggetto di monitoraggio anche prima del recente terremoto di Amatrice: il piano (di adeguamento ndr) verrà implementato per calibrare l'intervento di ricostruzione di un arco rovescio sicuramente armato (a differenza di quello attuale) con possibile blindatura del rivestimento a cavallo della faglia sui 2 fornici", si legge

ancora nel documento.

E ancora: “La scarsa qualità del calcestruzzo utilizzato per queste gallerie è confermata dallo stato di conservazione delle stesse; le gallerie dello Stonio, Roviano, Pietrasecca, Colle Mulino e Monte S. Angelo presentano infatti evidenti segni di degrado strutturale, con presenza di distacchi di calcestruzzo in calotta e ai piedritti e di lesioni longitudinali. Le analisi eseguite con georadar e le endoscopie eseguite per queste gallerie hanno evidenziato inoltre la presenza di zone vuote tra il getto di rivestimento in calcestruzzo e la roccia, oltre alla presenza di sottospessori in calotta. Sono inoltre evidenti le percolazioni di acqua dai giunti che in alcuni casi risultano aperti. Per queste gallerie si è reso necessario procedere negli anni a numerosi interventi di manutenzione straordinaria, oltre al disgaggio e contenimento puntuale delle superfici degradate effettuato ogni 6 mesi. Naturalmente questo stato di deficit strutturale vale anche per nicchie e by pass, ove esistenti”.

Non si è fatta attendere la reazione di Augusto De Sanctis, del Forum H2O: “La lettura di questo documento ci ha lasciato letteralmente senza parole, anche come cittadini che pagano fior di pedaggi per percorrere questa infrastruttura. Il D.lgs.264/2006, derivante dalla normativa comunitaria, impone stringenti requisiti di sicurezza per le gallerie oltre i 500 metri di lunghezza. Quelle non a norma avrebbero dovuto essere messe in sicurezza entro il 30 aprile 2019. In caso contrario, sulla base di un piano di sicurezza e in attesa degli interventi, sono obbligatorie misure alternative di regolazione del traffico che sono infatti scattate per l’A24 e l’A25”.

“Tra l’altro lo stesso ingegner Migliorino del Mit nella sua relazione dell’ottobre 2018 oltre ai problemi sui viadotti aveva evidenziato che anche le gallerie presentavano deficit strutturali importanti. Qui passano anni e anni, 13 anni dal decreto e quasi 3 dalle dichiarazioni del Concessionario e sul campo sostanzialmente è tutto fermo. Questo paese pensa a grandi opere miliardarie ma sembra rifiutarsi di accettare l’idea che la manutenzione dell’esistente è l’assoluta priorità”, conclude De Sanctis.

Secca la risposta di Strada dei Parchi che, nella nota inviata questo pomeriggio, parla “Un allarme infondato e grave. Le gallerie A24 e A25 non hanno problemi sulla tenuta statica. Sono solo vecchie e, come tutte le gallerie italiane, devono essere adeguate alle nuove norme europee approvate dopo la loro costruzione. Un lavoro ciclopico rispetto al quale lo stesso governo italiano si appresta a chiedere alla Commissione Europea uno spostamento del termine del 1 maggio 2019, entro il quale dovevano essere adeguate tutte le gallerie italiane alla relativa Direttiva Comunitaria”, questa è la risposta di Strada dei Parchi, concessionaria della A24/A25, in merito a quanto emerso sulla relazione che la stessa concessionaria ha depositato nel 2016 alla XIII Commissione del Senato.

“E’ dal 2013 che la concessionaria SDP ha predisposto il piano di adeguamento delle gallerie alle nuove norme. Un piano dettagliato che aveva l’obiettivo di arrivare entro aprile 2019 ad aver ammodernato dal punto di vista infrastruttura e degli impianti tutto il sistema dei tunnel di A24 e A25. Come è noto, il piano finanziario (PEF) che prevede anche questi interventi non è stato approvato dalla proprietà, il Governo. E prevede nello specifico investimenti per 440 milioni per la struttura delle gallerie e 220 milioni per gli impianti. La mancata approvazione del PEF blocca questi interventi. Nel 2016 abbiamo accettato le indicazioni del ministero per la scelta di adeguamento sismico dell’A24 e A25 sull’attuale tracciato, rinnovando la richiesta di adeguare le gallerie alle nuove norme sugli impianti. Da allora passano i governi”.

“Si fanno proclami e si lanciano allarmi, francamente esagerati nei modi, ma le autorizzazioni per poter operare non ci sono ancora. La concessionaria rigetta la lettura allarmistica ai limiti del consentito che viene fatta da alcuni organi di stampa. Prendiamo atto che senza allarmi il Forum H2O non riesce ad esistere. E che intorno a A24 A25 è in atto una vera e propria campagna diffamatoria con finalità che francamente non riusciamo a capire. Campagna che continua ad agitare situazioni di emergenza che non esistono. In questo senso si inserisce l’incomprensibile e orchestrato ripescaggio di parte di una memoria consegnata ben tre anni fa alla Commissione Ambiente del Senato, facente parte di un più ampia informativa resa alla stessa Commissione sullo stato di A24 e A25”.

Inoltre, da Sdp arriva la replica al segretario dell’Api Massimiliano Mari Fiamma che secondo la concessionaria di A24 e A25 “continua a ripetere, quale sua personale ossessione, la richiesta di revoca della concessione. Un’idea balzana ma legittima. Il problema che ricorre a motivazioni false e ingiuriose, una per tutti: ‘Il nuovo bando aperto al miglior offerente, non assegnazione privilegiata come l’attuale gestore’”.

“La gara europea indetta nel 2000 dal Governo italiano, cui parteciparono sei raggruppamenti d’impresa, tre internazionali, era appunto al miglior offerente e prevedeva una serie di regole che garantissero lo Stato anche sotto il profilo economico, dopo che per anni le perdite di esercizio di A24 e A25 erano finite sul bilancio pubblico. Ora la gara del 2000, dopo una selezione che portò a restringere a tre il gruppo dei pretendenti, venne fatta non solo alla luce del sole, ma superò persino

l'avallo della magistratura amministrativa, visto che il secondo classificato presentò un ricorso al Tar”.

“Ricorso che venne respinto. Quella di SDP risultò l'offerta più vantaggiosa, la gara prevedeva diversi punteggi e per la parte economica era al rialzo d'offerta non a ribasso, come qui si vuol far credere. Da chi rappresenta degli imprenditori è lecito aspettarsi un minimo di conoscenza dei fatti, prima di lanciarsi in gravi accuse e giungere a così roboanti richieste. Fatte peraltro in palese dispregio delle regole e norme che regolano i rapporti tra pubblico e privato. Per tali ragioni SDP ha dato mandato ai propri legali di agire in ogni sede a tutela della propria immagine e della correttezza della propria azione”, chiude Strada dei Parchi.