

INFRASTRUTTURE

Autostrade, dopo il caos del 2020 un piano decennale per i cantieri

Il Mit sta creando un pool di tecnici per rimediare ai ritardi nei controlli

Aspi studia rimborsi generalizzati per tempi di percorrenza eccessivi



Infrastrutture al collasso. Le code per lavori del 2020

Il 2021 sulle autostrade italiane non vedrà il traffico paralizzato del 2020, ma ci saranno comunque disagi. Dovremo conviverci per tutto il decennio, soprattutto in zone critiche come la Liguria. Anche se potrebbero arrivare rimborsi “automatici” del pedaggio per chi vi incappa. Sono le previsioni dopo le emergenze scatenate dalle prolungate carenze manutentive emerse su vari assi strategici soprattutto a seguito di inchieste giudiziarie partite dalle tragedie di Genova del 2018 e Avellino del 2013.

Crolli e indagini hanno colto impreparati sia i gestori sia il ministero delle Infrastrutture (Mit) e nel 2020 si è dovuto fare ispezioni di livello prima “inconsueto” per scongiurare rischi di nuovi problemi gravi. Non c'erano metodologie consolidate né, in molti casi, sufficiente conoscenza delle reali condizioni di viadotti e gallerie. Così, il Mit ha adottato criteri prudenziali, che hanno portato a chiusure non programmate. Di qui i tanti casi di paralisi anche improvvisa in primavera-estate in Liguria e sui 150 chilometri centrali dell'A14, tra Marche e Abruzzo (gestione Autostrade per l'Italia, Aspi).

Nel frattempo, Mit e Consiglio superiore dei Lavori pubblici hanno varato le linee guida su ponti e viadotti. In arrivo anche quelle sulla sicurezza strutturale delle gallerie, che aiuterà anche l'adeguamento alle norme europee antincendio del 2004 finora disattese. Parallelamente, Aspi è partita con Argo, sistema digitale messo a punto con Ibm e Fincantieri che entrerà progressivamente a regime nel 2021 e consentirà di fare un assessment: non solo ispezioni documentate con immagini e dati riversati nell'Ainop (la superbanca dati Mit di tutte le opere non solo stradali, istituita d'urgenza dopo il crollo del Ponte Morandi e in fase di avvio faticoso), ma una valutazione complessiva anche

per scegliere se fare un'onerosa manutenzione di strutture che hanno in media 60 anni o ricostruirle del tutto. Argo ha la "benedizione" del Mit, perché si basa anche sugli esiti delle ispezioni ministeriali in Liguria e sulla rete del Centro-Sud nell'emergenza 2020.

Teoricamente, ciò potrebbe celare altre emergenze altrove: il Mit ha messo in campo solo un controllore (Placido Migliorino, dirigente dell'ufficio ispettivo territoriale di Roma, competente solo sul Centro-Sud), con pochissimi collaboratori, e non anche gli altri tre uffici omologhi. Nel 2021, in attesa che la superagenzia Ansisa (anch'essa creata d'urgenza dopo il crollo del Morandi) funzioni (si è avviata solo il 1° dicembre e ha solo una sessantina di addetti contro i 500 necessari), Migliorino dovrebbe essere a capo di una squadra che controlli pure il resto d'Italia. Un segno di presenza dello Stato finora mancato.

La mappa dei lavori

Aspi fa sapere che non ha emergenze nascoste: hanno spontaneamente applicato ovunque i parametri Mit. E si percepisce attenzione anche in particolari fondamentali come le barriere di sicurezza, anch'esse in fase di revisione e sostituzione dopo che sono emerse in varie indagini le carenze della riqualificazione che i precedenti vertici avevano l'obbligo di eseguire: ora si lavora curando che siano idonei i cordoli su cui le barriere sono ancorate, ricostruendoli se necessario. Le spese di manutenzione previste per il 2021 (640 milioni) si terranno sul livello 2020, mentre fino al 2018 non avevano mai superato i 300 milioni.

Anche il secondo gestore del Paese, il gruppo Astm (famiglia Gavio) appare sicuro di sapere come adeguarsi ai nuovi parametri: al Mit ha dichiarato che le sue autostrade liguri hanno un fabbisogno di 1,2 miliardi su gallerie, viadotti, barriere e altri adeguamenti. Ha investito un miliardo nel biennio da metà 2018 e nel 2020 ha accelerato (344 milioni, +30% sul 2019). Ma non sono disponibili preventivi per il 2021.

Se tutto ciò sarà confermato dalle ispezioni 2021, non ci sarà caos: i lavori si potranno programmare per giorni e orari di minor traffico (grazie anche alle limitazioni per pandemia). Ma i cantieri saranno ancora tanti. Soprattutto in Liguria, Marche, Abruzzo e sull'A16 (dove però c'è poco traffico). Si aggiunge la Bologna-Firenze: il vecchio tracciato è sotto manutenzioni rinviate e ora possibili perché c'è la Variante di valico, che consente cantieri "intensivi" per recuperare. Anche perché il traffico locale che usa la vecchia autostrada raggiunge facilmente la nuova a Badia, poco distante da Pian Del Voglio.

Nessun disagio particolare per la sostituzione delle barriere di sicurezza fonoassorbenti Integautos, al centro dell'ultima inchiesta dei pm di Genova. Aspi le sostituirà a sue spese (170 milioni) da aprile, dopo che i vertici precedenti avevano cercato di scaricare sui pedaggi gli errori progettuali e di montaggio.

Sulla rete Astm, i lavori più impattanti sono previsti sulle tangenziali di Torino, in A5 sul nodo idraulico di Ivrea, sul tratto appenninico A15 e in Liguria su A6 e A10, con sospensioni negli esodi estivi ove possibile. Meno impattanti i lavori in A21 per asfalto e barriere.