

È allarme per 2mila viadotti stradali Servono 3 miliardi per la sicurezza

INFRASTRUTTURE

È caos per la circolazione in Liguria: Aspi chiude due cavalcavia sull'A26

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera nel 2019 sono stati impegnati 1,9 miliardi di euro. Ma solo quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono già tutti appaltati. Altri 700 milioni per le misure di prevenzione sono stati ripartiti

tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggi», la Corte dei Conti ha individuato il principale «baco» del sistema. Intanto, è partito lo scarico di responsabilità sul crollo del viadotto della Torino-Savona travolto da una frana l'altro ieri e sulle opere di consolidamento che erano state effettuate.

Caprino, Perrone e Santilli

— a pag. 4-5

Lavori urgenti per 2mila cavalcavia

I fondi. Le infrastrutture più trascurate in termini di risorse sono quelle provinciali: servono 3 miliardi per la manutenzione

Burocrazia. Solo la Protezione civile riesce a spendere, sui lavori di prevenzione mancano dati. Anas: 1,3 miliardi di gare fatte

**Manuela Perrone
Giorgio Santilli**

Del piano anti-dissesto idrogeologico da 10,8 miliardi nel triennio lanciato dal Governo Conte I la scorsa primavera sono stati impegnati nel 2019 1,9 miliardi di euro. Ma soltanto quelli gestiti dalla Protezione civile (1,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono totalmente appaltati. Altri 700 milioni destinati alle misure di prevenzione sono stati ripartiti tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformarsi in cantieri. E proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezza delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenza di controlli e monitoraggi», la Corte dei Conti ha ravvisato il principale «baco» del sistema, nel rapporto sul Fondo progettazione contro il dissesto 2016-2018 sfornato a fine ottobre.

Gli appalti della Protezione civile

La strategia imboccata dai gialloverdi dopo il crollo del Ponte Morandi era stata quella di archiviare l'esperienza di Italia Sicura e di di-

segnare un piano «Proteggi Italia» contro il dissesto articolato in due filoni: la gestione dell'emergenza, affidata alla Protezione civile, e la manutenzione del territorio, posta in capo al ministero dell'Ambiente con i presidenti delle Regioni trasformati in commissari straordinari. Dei 10,8 miliardi di euro previsti nel triennio 2019-2021, quest'anno sono stati finora erogati 1,9 miliardi, di cui 1,24 già appaltati dalla Protezione civile (il 97% del totale): 461 milioni sono destinati alle somme urgenze, soprattutto in Veneto, nella provincia di Trento e in Friuli Venezia Giulia, le aree più colpite dal maltempo nel 2018. Altri 780 milioni sono quelli per gli interventi di riduzione del rischio, allocati per la maggior parte in Veneto, Liguria, Friuli e Abruzzo. Entro due settimane nascerà un portale dedicato al Pin, Piano investimenti nazionale, su cui sarà possibile seguire lo stato di avanzamento dei lavori.

I fondi dell'Ambiente

Dall'estate a oggi, il ministero guidato da Sergio Costa ha sbloccato 700 milioni complessivi: 315 per 263 ope-

re urgenti e indifferibili, altri 361 derivanti dal Fondo sviluppo e coesione per 236 interventi e 25 milioni destinati alle cinque Autorità di bacino contro il dissesto dei corsi idrici, a partire dal Tagliamento e dal Sarno. «Ora aprire i cantieri», è il monito del ministro Costa, che fa eco all'esortazione del premier Giuseppe Conte: «I soldi ci sono, adesso bisogna spenderli e accelerare».

La cabina di regia e il Ddl

Proprio per monitorare e velocizzare il presidente del Consiglio ha voluto istituire la cabina di regia «Strategia Italia», che dovrebbe tornare a riunirsi entro dicembre. E va nella stessa direzione il disegno di legge «Cantiere Ambiente», fermo però in commissione al Senato, che prevede la nascita di una task force di esperti a supporto dei governatori-commissari. Obiettivo: affiancare i Comuni nella fase esecutiva per combattere la piaga della «non spesa». Ec'è voluto il crollo del viadotto sulla A6 Torino-Savona, come se non fosse bastata la tragedia del Morandi, perché fosse indicato ieri il nuovo presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale e ferroviaria (Ansfisa): si tratta dell'ingegnere Fabio

Crocchio, dirigente del Mit, che succede ad Alfredo Principio Mortellaro. Era stato quest'ultimo, lo scorso luglio, a denunciare le «tante resistenze» che impedivano all'Agenzia di decollare. Adesso la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, promette di aumentare il personale dell'ente fino a 100-150 persone (attualmente sono 61) nelle prossime settimane. Ma resta l'impressione che si continui a procedere sempre sull'onda delle emergenze e a colpi di gestioni commissariali, come ha rilevato la Corte dei conti.

Dall'Anas bandi per 1,3 miliardi

Per l'Anas l'approvazione del Cipe ha potenziato il contratto di programma: 15,9 miliardi, pari al 53% del totale, andranno alla manutenzione programmata, adeguamento e messa in sicurezza. È una crescita del 44% rispetto al precedente. Nel 2019 Anas ha bandito gare per la manutenzione di ponti e viadotti, per oltre 1,3 miliardi di euro. Proprio pochi giorni fa è partita l'ultima tranche di 76 bandi di gara per lavori di risanamento delle opere d'arte per un valore di 380 milioni di euro. Nel corso del 2019 la Società ha pubblicato complessivamente su tutto il territorio nazionale 80 bandi di gara, di cui 4 per 968,6 milioni, per interventi mirati alla conservazione, al consolidamento statico e alla protezione sismica degli oltre 14.600 ponti e viadotti presenti sulla propria rete stradale e autostradale.

Le strade provinciali

Lo scorso agosto le Province hanno svolto e consegnato il monitoraggio di una prima tranche di 30 mila ponti, viadotti e gallerie che insistono sui 100 mila chilometri di rete stradale loro assegnata. La fotografia che ne viene fuori è molto critica. I primi semimila oggetti monitorati hanno svelato che per quasi un terzo, 1.918, si registra la necessità di un lavoro urgente o perché c'è una concreta situazione di rischio o perché la circolazione è bloccata in seguito al manifestarsi di situazione di danno grave o rischio. I lavori da realizzare per mettere in sicurezza il totale delle semimila strutture costano 2,45 miliardi mentre altri 566 milioni servono per ulteriori lavori di monitoraggio su 14.089 infrastrutture. «In tutto servono tre miliardi», sintetizza l'Unione province italiane. Sulle strade provinciali la circolazione di automezzi pesanti è del 10% e da questo dato parte l'allarme dell'Upi: «Senza una manutenzione periodica annuale l'intera funzionalità della rete viaria viene compromessa». Nel 2009 le province – prima della legge Delrio – avevano a disposizione per investimenti 1 miliardo e 947 milioni (erano comprese anche le scuole). Nel 2018 questa cifra ammonta a 712 milioni, con un taglio del 51%.

La posizione dei costruttori

Molto dura la posizione dell'Ance che chiede un'accelerazione del piano antidissesto da anni. «Un Paese in co-

dice rosso» – dice l'associazione dei costruttori – confermata dal fatto che 345 delle 749 opere (pari al 46%) segnalate sul sito www.sbloccacantieri.it dalle associazioni territoriali riguardano interventi di contenimento del dissesto idrogeologico, messa in sicurezza di strade e ponti e opere idrauliche. Un ritardo che riguarda tutti i governi. Del piano stralcio per le aree metropolitane avviato nel 2015 resta da cantierare ancora il 59% degli interventi. L'Ance ricorda quanto contenuto nella relazione al Ddl cantiere **Ambiente** (S.1422) presentato dal governo Conte 1 al Senato il 19 luglio 2019: «Sebbene si trattasse di progetti definitivi ed esecutivi, non è stato possibile rispettare i cronogrammi anche a causa dei lunghi tempi di conclusione della conferenza dei servizi e dell'acquisizione dei pareri di Via e Vas, trattandosi di grandi progetti».

La proposta Cgil

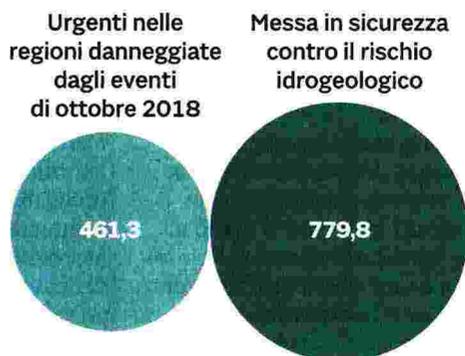
Una proposta arriva da Alessandro Genovesi, segretario generale della Fillea Cgil. «Siamo stanchi – dice – di ripetere sempre le stesse cose. A questo punto si abbia il coraggio di fare quello serve, occorre una scossa, subito: accelerare i contratti di servizio Anas e Rfi e modificare le norme quadro sulle concessionarie autostradali, vincolando tutti i soggetti, pubblici o in concessione, per i prossimi 10 anni a destinare il 99% dei profitti a piani straordinari di manutenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La dote antidissesto

IL PIANO INVESTIMENTI DELLA PROTEZIONE CIVILE

Somme impiegate per interventi già appaltati. Proiezione al 31 /12/ 2019 in milioni di euro

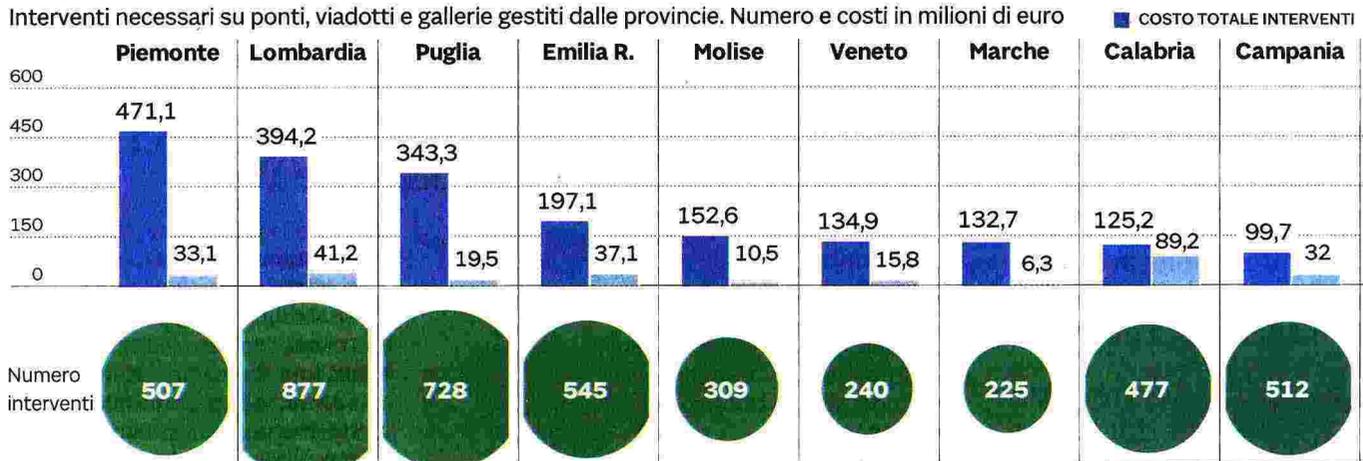


Emergenza continua.
L'esondazione del Ticino a Pavia



Gli interventi e le risorse

Interventi necessari su ponti, viadotti e gallerie gestiti dalle provincie. Numero e costi in milioni di euro



Fonte: Upi

