



A.P.I. ASSOCIAZIONE DELLE PICCOLE E MEDIE INDUSTRIE
DELLA PROVINCIA DI TERAMO ADERENTE ALLA CONFAPI

Ufficio: Presidenza
Prot.: 3/19
Teramo, 28 Dicembre 2019

Spett.le

On. Ministra
delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dott.ssa Paola De Micheli
segreteria.ministro@mit.gov.it

Prefetto di Teramo
Dr.ssa Graziella Palma Maria
prefettura.teramo@interno.it

On. Sig. Deputati
bellachioma_g@camera.it
berardini_f@camera.it
zennaro_a@camera.it
pezzopane_s@camera.it

On. Sig. Senatori
luciano.dalfonso@senato.it
alberto.bagnai@senato.it
nazario.pagano@senato.it

Presidente Regione Abruzzo
Dott. Marco Marsilio
presidenza@regione.abruzzo.it

Presidente ANCI Abruzzo
Sindaco di Teramo
Dott. Gianguido D'Alberto
g.dalberto@comune.teramo.it

Presidente Provincia di Teramo
Diego Di Bonaventura
presidente@provincia.teramo.it

Oggetto: Richiesta interventi urgenti caos Autostrada A14

Ma che paese è se non è mai esistita una mappatura delle infrastrutture a rischio, autostradali o meno; solo adesso si ricorda di passare dalla logica dell'emergenza delle infrastrutture a quello della prevenzione con l'istituzione dell'Ansfisa (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali) che avrebbe dovuto superare la vecchia e poco utilizzata Direzione generale per la vigilanza sui concessionari, ente pubblico con limitate risorse e ancor meno potere, impossibilitata com'era a operare veri e seri controlli sui oltre 7.000 ponti, viadotti e tunnel che rientrano nelle concessioni dei 19 gestori autostradali in teoria monitorati dall'Anac.

Ma che paese è se dalla istituzione dell'Ansfisa ad oggi non è ancora operativa visto che è in attesa del parere del Consiglio di Stato su un regolamento attuativo scritto solo nel luglio 2019, un anno dopo l'annuncio dell'ex ministro Toninelli. Senza dimenticare che l'istituzione di una nuova agenzia, con forse scarse competenze soprattutto in ordine di esperienza sul campo, diventa una questione di potere, di consensi e di soldi incontrando forti resistenze da parte di chi non vuole rinunciare a quelle attività.

Ma che paese è se solo oggi si ricorda che il nostro sistema di infrastrutture stradali è da sistemare, perché la maggior parte dei ponti e viadotti italiani è stato costruito tra il 1955 e il 1980. Solo oggi si ricorda che hanno superato la durata di vita per la quale sono stati progettati.

Ma che paese è se solo a seguito del crollo del Ponte sul Polcevera a Genova (Ponte Morandi), il Provveditorato per le Opere Pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un monitoraggio dello stato di conservazione e manutenzione delle opere di competenza chiedendo ai Presidenti delle Regioni, delle Province e ai sindaci una comunicazione relativa agli interventi necessari per rimuovere condizioni di rischio riscontrate nelle tratte infrastrutturali di competenza, allegando adeguate attestazioni tecniche, indicazioni di priorità e stima indicativa dei costi. La richiesta è contenuta in una lettera - del 20 agosto 2018- inviata a tutte le amministrazioni locali dal Provveditore per le opere pubbliche Vittorio Rapisarda Federico. Il tutto da fare nella massima urgenza, **10 giorni**, con enti spesso privi di risorse mezzi (vedasi le province) e con quali risultati; forse qualche foto scattata e documentazione tecnica scarna visti i tempi ristretti (**10 giorni**).

Ma che paese è se nell'emergenza assistiamo alle solite frasi fatte, accordi quadro tra istituzioni, accordi quadro con le consulte degli ingegneri, con gli ordini, con le facoltà di ingegneria per studiare sinergie e modalità operative. Per queste attività di coordinamento, analisi e monitoraggio accurato, spesso leggiamo dichiarazioni da parte di Regioni che si ergono a modelli del fare da prendere a riferimento, modelli innovativi e già consolidati ma con quali risultati? Per produrre cosa, spesso il nulla rapportato allo stato di criticità visto che poi in quelle stesse regioni si sono verificati crolli importanti di opere infrastrutturali. Il monitoraggio, le indagini, le verifiche sono una cosa seria, vanno svolte da strutture specializzate, se non esiste un modello unico di report per effettuare rilevamenti (in modo che risultino omogenei), ognuno va per la propria strada e, passata la burrasca, ne riparleremo fra qualche anno al prossimo incidente. Siamo curiosi di conoscerne i risultati e le modalità con cui sono stati prodotti detti risultati visti i tempi ristretti (**10 giorni**).

Ma che paese è se il soggetto controllato e il controllore sono la stessa persona.

Ma che paese è quando si accorge che magari chi deve controllare deve essere un soggetto terzo altamente specializzato e il tutto viene lasciato, al momento, ad un unico soggetto ingegnere (dirigente ufficio ispettivo MIT) a fronte di migliaia di opere infrastrutturali da controllare. Poi magari ci si accorge che si fa confusione tra coefficiente di sicurezza e coefficiente di vulnerabilità (vedasi verbale presso la prefettura dell'Aquila del 26 ottobre 2018).

In questo stato confusionale e di scaricabarile dove ognuno cerca di proteggersi e scansarsi dalle proprie responsabilità decisionali, si assiste alla paralisi delle infrastrutture viarie che hanno un impatto drammatico sull'economia delle nostre aziende e quindi del territorio.

E allora, accade che, lo svincolo autostradale di Roseto degli Abruzzi viene chiuso perché i new jersey installati sul ponte di prossimità allo svincolo sono dello stesso tipo sequestrati dopo l'incidente sul viadotto Acqualonga della A16 del 28 luglio 2013 vista la corrosione degli ancoraggi (i cosiddetti tirafondi), dovuta anche allo spargimento di sale antighiaccio sull'asfalto d'inverno (Anno 2013 sono passati sei anni!! per accorgersi del problema).

Ci si chiede, nel caso specifico, lo stato corrosivo tale da inficiarne la sicurezza è stato documentato oppure per analogia si chiude comunque, nell'ottica che assunzione di responsabilità da parte di soggetti preposti non conviene tanto a pagarne le conseguenze è il territorio.

Sembrirebbe che il rimpallarsi di responsabilità verta sulla certificazione CE del new jersey e sul tipo di sostituzione dei tiranti proposto dal gestore e non accettato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dimenticando che forse la certificazione CE, qualora necessaria (vista la datazione di installazione), non è sinonimo di sicurezza se non supportata da adeguati controlli a valle.

E allora accade che si inibisce il traffico pesante sul Ponte Cerrano A14 per lo stesso motivo con l'aggravante della presenza di una frana che interesserebbe le strutture fondali. Dalle dichiarazioni del dirigente ufficio ispettivo MIT (vedasi intervista televisiva TG3 Abruzzo del 12 dicembre 2019), in una confusione di cosa chiudere e come chiudere, il problema della frana diventa pregnante.

Viene da chiedersi, dall'ascolto dell'intervista, ma se il problema è la frana il fatto che passino solo autovetture in doppia corsia o mezzi pesanti e autovetture in una sola corsia quale coefficiente di sicurezza strutturale si va a modificare a fronte di una azione antropica esterna quale la frana?

Comunque, sempre in questo stato confusionale, per non saper leggere e scrivere, limitiamo il passaggio in sola corsia alle solo autovetture tanto, il conduttore e i trasportati, in caso di attivazione della frana, con ripercussioni sulle strutture e pericolo crollo, non ci interessano.

Per non parlare del ponte Giustina sempre sulla A14 in prossimità di Vasto dove vi è un rimpallo di responsabilità sulla tipologia di intervento; intervento locale sì o no (ai sensi delle NTC 2018) con lo scomodo di laute consulenze per addivenire ad un accordo. Intanto i cittadini e le imprese pagano le conseguenze.

Sono solo riflessioni fatte ad alta voce sperando che i soggetti in indirizzo sblocchino lo stato confusionale in cui ci troviamo non limitandosi alle solite dichiarazioni di facciata attraverso i media; questo paese torni ad essere un paese normale, lo Stato riassuma i ruoli che gli competono visto che le competenze professionali e imprenditoriali (quelle sane e sono tante) ci sono e sono di eccellenza mondiale.

Non demordiamo e continuiamo a credere in questo stupendo Paese; la nostra Italia.

Il Presidente dell'API Teramo
Ing. Alfonso Marcozzi