

STRADE IN SICURE

Cavalcavia crollati, la tragedia dell'irresponsabilità

POLITICA

11_03_2017



**Stefano
Magni**



Due crolli di cavalcavia in appena quattro mesi. Dopo la tragedia di Annone, in provincia di Lecco, il 28 ottobre, che tolse la vita al professor Claudio Bertini, un altro ponte stradale crolla sull'autostrada A14, a Camerano, uccidendo sul colpo i coniugi Emidio

Diomede, 60 anni, e Antonella Viviani, 54, di Spinetoli (Ascoli Piceno). Tre operai che lavoravano al cavalcavia sono rimasti feriti.

Il collasso della struttura, avvenuto due giorni fa in provincia di Ancona, a Camerano, è avvenuto durante i lavori di ampliamento della A14. E' stato subito attribuito a "un tragico incidente non prevedibile, determinato dal cedimento di pile provvisorie su lavori di innalzamento del cavalcavia necessari per ripristinare l'altezza dell'opera rispetto al nuovo livello del piano autostradale, dopo l'allargamento dell'autostrada a tre corsie. Non si tratta dunque del cedimento strutturale", come recitava il comunicato di Autostrade. L'azienda che stava eseguendo i lavori e ne era responsabile, la Delabech, aveva già eseguito lavori analoghi su altri 19 cavalcavia della stessa tratta. Autostrade sottolinea che il ponte fosse chiuso al traffico. E però non specifica che l'autostrada che passa sotto al ponte non lo fosse. E' di questo che si lamenta Roberto Ascani, sindaco della vicina Castelfidardo: "è inconcepibile eseguire lavori di questa natura senza chiudere l'A14". La legge non prevede la chiusura di un'autostrada, in caso di lavori di questo tipo. Col senno di poi possiamo però ben dire che fosse più prudente fermare il traffico.

Tragico incidente senza colpevoli o ci sono responsabilità personali? Lo stabilirà l'inchiesta aperta dalla procura di Ancona. Il quadro è complicato dalla gran quantità di enti coinvolti. Oltre ad Autostrade e all'azienda Delabech, sono da contare anche la ditta appaltatrice Pavimental, società controllata di Autostrade e il Gruppo Nori srl di Castelnuovo di Porto (Roma). L'indagine si prospetta lunga e complicata, esattamente come quella sul recente crollo di Annone. La Provincia di Lecco è considerata responsabile assieme ad Anas. Anche in quel caso, venne segnalato da personale dell'Anas un inizio di cedimento del cavalcavia della strada provinciale 49. Con un rimpallo di competenze da manuale dell'inefficienza burocratica, per tre ore sia Lecco che l'Anas rifiutarono di chiudere il proprio tratto di strada, attendendo la prima mossa dalla controparte. Finché non avvenne la tragedia. Oltre al danno la beffa: il 22 gennaio scorso la Provincia di Lecco non ha fornito alla magistratura tutta la documentazione, perché una parte di essa sarebbe andata perduta durante il trasloco della sede. Tre sono i funzionari indagati, due ingegneri della provincia di Lecco e uno dell'Anas. Su di loro gravano le ipotesi di reato di omicidio colposo e disastro colposo.

Non si tratta di casi rari. I precedenti sono tanto numerosi e frequenti da non poterli citare tutti. Soprattutto in Sicilia: negli ultimi due anni sono crollati o sono stati chiusi perché pericolanti i viadotti di Petrulla nell'agrigentino (7 luglio 2014, 4 i feriti), Scorciavacche sull'autostrada Palermo-Agrigento (1 gennaio 2015, nessuna vittima) e il

viadotto Himera sull'autostrada Palermo-Catania (aprile 2015, nessuna vittima). In quest'ultimo caso l'Anas aveva subito parlato di incidente imprevedibile con cause naturali (una frana). Al contrario, la commissione di inchiesta istituita dal ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha concluso che: "L'Anas era in possesso degli elementi atti ad avere la consapevolezza della esistenza, entità e gravità del fenomeno di dissesto e delle criticità geologiche sin dalla definizione della scelta di progetto ed era a conoscenza dell'aggravio della situazione dal 2005". Per quanto riguarda il crollo del viadotto Scorciavacche, nel capodanno del 2015, l'inaugurazione era avvenuta appena una settimana prima, la vigilia di Natale. Per questo, pur non essendoci stata alcuna vittima, l'episodio aveva fatto molto clamore mediatico e l'allora premier Renzi aveva tuonato su Twitter: "Inaugurato il 23 dicembre, crolla in 10 giorni. Ho chiesto a Anas il nome del responsabile. Pagherà tutto. #finalafesta". Il processo è ancora in corso: ben 30 avvisi di garanzia, riguardanti i quadri siciliani di Anas e i vertici delle aziende coinvolte nella realizzazione dell'opera. Il reato contestato è: attentato alla sicurezza dei trasporti. I magistrati contestano anche il concorso in falso ad altri tre dirigenti. Lo scorso dicembre i carabinieri hanno notificato quattro nuovi avvisi di garanzia ad altrettanti dirigenti dell'Anas. Devono difendersi dall'accusa di concorso in concussione. Visto il numero di persone coinvolte, sarà una vicenda giudiziaria lunga e complessa.

Non mancano le risorse per le strade. Come documenta con dovizia di dettagli [Francesco Ramella](#), "la parte nettamente prevalente della mobilità (su gomma, ndr) non solo è in grado di reggersi senza alcun contributo pubblico ma genera un elevatissimo flusso di risorse nette". A fronte di un carico fiscale sulla motorizzazione pari a quasi 72 miliardi di euro, lo Stato spende per le strade e il trasporto su gomma circa 20 miliardi all'anno. La cattiva manutenzione delle strade, che sta diventando un pericolo mortale per ogni automobilista, è dunque solo una questione di assenza di responsabilità. Perché se la responsabilità giuridica è incerta e spalmata su una pletora di funzionari, è come se non ci fosse del tutto. E nessuno si sente motivato, in una burocrazia così spersonalizzata, a lavorare al meglio per preservare vite umane.