

In Italia 30 mila ponti a rischio

Costruiti negli anni 60 quando i trasporti da 100 tonnellate non esistevano, le Province aspettano i fondi per la manutenzione

di **Milena Gabanelli**
e **Rita Quéré**

Cosa c'entra un cavalcavia che crolla con l'aumento del prezzo del gasolio, la legge europea che obbliga i camionisti a non superare le nove ore di guida in una giornata e la concorrenza polacca? C'entra.

Partiamo dai cavalcavia: ci siamo accorti che sono diventati fragili quando c'è scappato il morto. Fra ponti, viadotti e gallerie, le Province ne gestiscono oltre 30.000, Anas ne ha in carico 14.800, poi ci sono quelli delle concessionarie autostradali. Oggi a preoccupare di più sono proprio i cavalcavia delle Province, che dal 2014 non hanno più nemmeno i fondi disponibili per manutenzione e investimenti. La storia però viene da lontano.

Come leggi e mercato si scaricano sui viadotti
La maggior parte dei viadotti sono stati costruiti alla fine degli anni 50 e inizio anni 60, quando i trasporti da 100 tonnellate erano rarissimi. Da allora è cambiato il mondo: è cresciuto il trasporto su gomma e pian piano anche i cari-

chi eccezionali. Ed è proprio il «peso», che, anno dopo anno, ha stressato i ponti. A influire il prezzo del gasolio: 1 euro e 44 al litro, meno dei 2 euro raggiunti tra 2008 e 2013, ma il doppio rispetto ai 70-80 centesimi al litro dei primi anni 2000.

Nel 2006 sono arrivate le regole europee, che impongono ai camionisti di non guidare per più di 4 ore e mezza consecutive (9 nella giornata), con il tachigrafo digitale che impedisce di sgarrare. Poi ci si è messa la concorrenza straniera, che negli ultimi dieci anni ha fatto fuori 34.000 aziende di trasporto italiane. Per dare un'idea: il costo orario lordo di un conducente italiano è pari a 28,14 euro, contro i 10 euro di un polacco. Così la nostra quota di mercato ha perso il 21%, mentre quella delle imprese dei Paesi dell'Est Europa è passata dal 15 al 55%. Morale: da anni si carica di più per fare meno viaggi e tagliare sui costi. I viadotti però sono sempre quelli degli anni 60, ma nessuno ha provveduto a rinforzarli, perché non esiste un monitoraggio sulle ricadute delle leggi e dei fenomeni di mercato.

Oggi, per capire se questi cavalcavia sono ancora sicuri, bisognerebbe sapere quanti trasporti eccezionali li mettono alla prova ogni mese, in modo da programmare la manutenzione. Non dovrebbe essere complicato, visto che devono essere autorizzati da Anas, concessionari, Regioni,

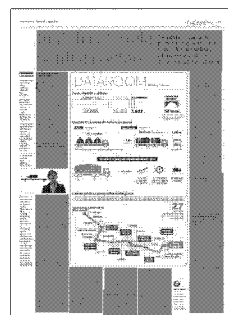
Province, e tutti i Comuni coinvolti dal passaggio dei camion. Per fare un esempio: un'azienda che deve effettuare un trasporto da Legnano a Marghera superiore alle 44 tonnellate, ha bisogno di 27. nulla osta; ma alcuni enti locali applicano la regola del silenzio assenso. E così, di fatto, nessuno sa esattamente quanti siano questi trasporti. L'Anas spiega che quelli regolari l'anno scorso sono cresciuti del 10%. Ma anche quelli irregolari lievitano. Nel 2017, la polizia stradale ha controllato 1.913 veicoli. Bene: le infrazioni sono state 2.388, comprese quelle per trasporto non autorizzato.

Le Province senza soldi chiudono le strade

Il responsabile delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali di una Provincia del Nordovest dice che, da quando la legge di Stabilità del 2014 ha tolto le risorse, programmare la manutenzione è diventato impossibile e quindi controllano i loro cavalcavia «a vista». Quella legge ha imposto alle Province tagli di quasi un miliardo l'anno per tre anni, e le ha private della gran parte dei 3,7 miliardi che le amministrazioni ricevevano grazie a entrate proprie, perché le Province dovevano essere abolite. Però con la vittoria

del «no» al referendum costituzionale, l'abolizione delle Province è saltata. La conseguenza è che, a fine 2017, risultavano chiusi per frane, crolli, smottamenti o manto stradale inagibile, circa 5.000 chilometri di strade provinciali; inoltre, su almeno il 52% della rete, è stato inserito un limite di velocità tra i 30 e i 50 chilometri orari, perché le strade non sono sicure. I tecnici delle Province riferiscono di non poter chiudere altri tratti pericolosi e nemmeno ridurre la velocità di percorrenza, perché l'amministrazione non è in grado di sostenere i costi della segnaletica.

Confindustria Lombardia spiega che, per avere l'autorizzazione a passare con un trasporto eccezionale, ormai occorrono fino a 60 giorni, e segnala che i costi a carico delle aziende, per avere i via libera, sono aumentati in media di 5.000 euro. Una circolare del ministero dei Trasporti, del luglio scorso, rinnova l'obbligo per le Regioni di creare un catasto strade e di definire una rete dove i trasporti eccezionali sono automaticamente ammessi (le Regioni che più hanno lavorato su questo sono Emilia Romagna e Veneto). Ma la novità della direttiva è soprattutto un'altra: sono accettate le verifiche sull'ade-



I carichi dall'Est

Le imprese dell'Est caricano i camion al massimo per ridurre i viaggi e tagliare i costi

guatezza dei percorsi fatte dalle stesse aziende che devono portare a destinazione i trasporti eccezionali, facendosi carico dei costi, che poi scaricano sui clienti.

Investire sulla sicurezza Il sistema dei sensori

Di buono c'è che la legge di Stabilità del 2017 ha stanziato 1,6 miliardi in sei anni per la manutenzione delle strade provinciali. Per mettere in moto la macchina degli appalti però ci vorrà tempo. L'importante sarebbe investire bene questi soldi, utilizzando da subito i microchip che permettono di monitorare le oscillazioni di ponti e cavalcavia. Secondo Maurizio Crispino, ordinario di Costruzione di strade, ferrovie e aeroporti al Politecnico di Milano, la tecnologia, disponibile già da tempo, permette di inserire sensori su ponti e cavalcavia per rilevarne le deformazioni; in questo modo, i tecnici responsabili delle infrastrutture potrebbero registrare le oscillazioni, dovute a degrado della struttura o a passaggi con carichi pesanti anomali, in remoto dal proprio ufficio. Per intenderci, se nel 2016 ci fosse stato quel benedetto sensore, il ponte di Annone Brianza non sarebbe crollato. Indietro non si torna, ma sarebbe da irresponsabili non evitare tragedie future. Una partita nella quale non sono coinvolte solo le Province, ma anche Anas e le concessionarie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'uso della tecnologia

Con dei microchip si potrebbero monitorare lo stato e le oscillazioni dei cavalcavia
