

DATAROOM

Quei 1.425 ponti senza gestore

di **Milena Gabanelli**
e **Andrea Pasqualetto**

Il 19 dicembre sul tavolo del ministro dei Trasporti arriva una lettera allarmata: «1.425 cavalcavia non hanno una proprietà». Mittente: l'amministratore delegato di Anas. L'informazione resta riservata. È troppo calda la tragedia del Ponte Morandi con le sue 43 vittime, mentre dall'inchiesta di Genova saltano fuori altri 6 viadotti dove i controlli di legge venivano «truccati». Gli effetti del tempo, del traffico pesante e dell'incuria dei concessionari sta presentando il conto: il 28 ottobre del 2016 il cavalcavia di Annone sulla Statale 36 Milano-Lecco collassava sotto il peso di un tir finendo su due auto in transito; il 9 marzo del 2017, cedeva il ponte autostradale di Osimo, dalle parti di Ancona; il 18 aprile 2018 era la volta di quello di Fossano (Cuneo) che si schiantò su un'auto dei carabinieri. Qualche settimana fa il sequestro da parte della Procura di Arezzo del viadotto Puleto sull'E45 «perché a rischio». Il motivo è sempre lo stesso: chi gestisce le infrastrutture non fa la manutenzione.

I viadotti senza gestori identificati

La storia in casa Anas comincia proprio con quel ponte di Annone: da anni nessuno ci metteva mano perché Anas pensava fosse in carico alla Provincia e viceversa, mentre il passaggio di carichi eccezionali aumentava, fino a quando è venuto giù. L'amministratore delegato Gianni Armani, fresco di nomina, si era posto il problema che i suoi predecessori avevano ignorato: «Non è che sulle nostre statali ci sono altri casi in cui non è chiaro chi deve intervenire in caso di salute precaria?». A inizio 2017 avviava così un censimento dei ponti che incrociano la rete gestita dall'azienda pubblica: oltre 27 mila chilometri di asfalto, fra Statali, autostrade, raccordi stradali e complanari. Ne hanno contati 2.994, di cui non era chiara la proprietà. Dopo un anno di indagine Anas scopriva che 983 sono i suoi, 586 sono di un altro gestore, ma ben 1.425 viadotti sono risultati senza un proprietario e gestore identificato.

La lettera allarmata al Mit

La situazione è stata portata alla luce con preoccupazione da Armani in una comunicazione (finora inedita) al ministero del 19 dicembre: «Per 1.425 ponti e cavalcavia non è stato possibile reperire documentazione negli archivi, atta a dimostrare la proprietà e la relativa competenza... Si sono richieste informazioni relative alle autorizzazioni concesse per trasporti eccezionali e stato di conservazione e manutenzione delle opere. Considerato che ad oggi per larga parte di queste non si è ancora ricevuta risposta, si chiede al ministero di fornire precisi indirizzi relativamente alle azioni da intraprendere». Pochi giorni prima di lasciare l'incarico, in questa sorta di testamento della viabilità italiana, Armani chiede lumi anche «circa le modalità amministrative e finanziarie con cui Anas possa intervenire a tutela della sicurezza su opere in condizioni di pericolosità». In altre parole: se Anas se ne deve occupare servono i fondi.

Il 25% dei ponti ha più di 50 anni

Secondo Anas, oltre il 50 per cento delle strutture ha compiuto i 40 anni di età e quasi una su quattro ha superato i 50. Non è possibile risalire con certezza al gestore di un ponte perché nella maggior parte dei casi ha registrato passaggi di proprietà o di gestione. Se i titolari sono privati, come nel caso di Consorzi o singole società, possono subentrare contenziosi, fallimenti, decessi. Cambiano gli uomini, i riferimenti, e tutto si confonde. Nel caso di enti pubblici, le responsabilità si rimpallano davanti al Tar, e in assenza di interventi tutti confidano nella buona sorte.

Il record della Campania

Il record regionale delle opere «da identificare» si trova in Campania: 307, praticamente tutte. Spicca il caso della Statale 7 bis che



Peso:93%

attraversa le province di Caserta e Napoli. Un'arteria di grande percorrenza, realizzata nel post terremoto del 1980 dalla Cassa del Mezzogiorno. Nel tratto che tocca i comuni di Orta, Gricignano e Succivo, per 13 cavalca-
via «risulta un lungo rimpallo delle competenze manutentive», scrive l'Anas. Il sindaco di Orta di Atella, Andrea Villano, professione ingegnere, ne ha chiusi tre, «ma il problema è che possono cadere calcinacci da un momento all'altro sul traffico che scorre sotto». Villano ha chiesto all'Anas un intervento d'urgenza, ma Anas ha impugnato tutto davanti al Tar della Campania: «se ne deve occupare il Comune». Che però è in dissesto finanziario. Quindi, tutto fermo. Tranne le auto e i camion, che continuano a sfrecciare, ignari, sulla Statale.

In Lombardia le strutture «anonime» sono 121, e in Veneto 112. Due casi riguardano la Statale 629 del lago di Monate, nata nel 1963 come Provinciale. «Ora però non so con certezza di chi sia la proprietà anche se ho sempre dato per scontato che fosse di Anas — precisa il sindaco di Malgesso, Giuseppe Iocca, anche lui ingegnere —. Mi è difficilissimo documentare la cosa, il nostro tecnico se n'è andato in un altro comune».

Stessa situazione a Bussolengo, in Veneto, sulla vecchia Statale 12 dell'Abetone e del Brennero che collega Pisa al confine austriaco, (anno di nascita 1928) e sulla Transpolesana che va da Verona a Rovigo, realizzata negli anni Ottanta. Strutture su cui Anas è comunque intervenuta, idem sul ponte che scavalca l'asse attrezzato Chieti — Pescara,

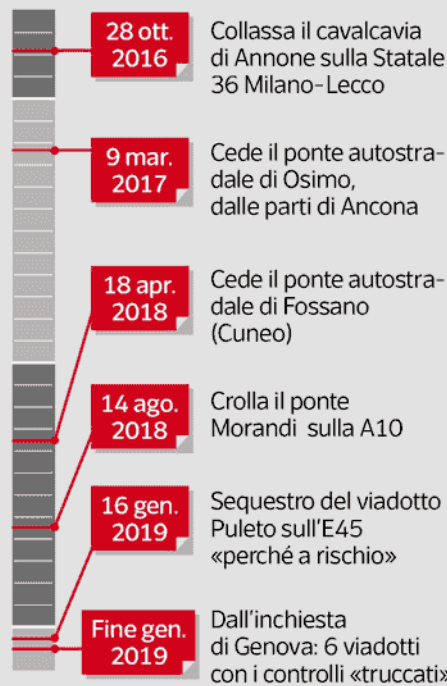
dove passano 40 mila veicoli al giorno, ma dopo la caduta di calcestruzzo. Il Consorzio che l'aveva costruita nel 1975, è fallito da tempo. Anas però non intende più prendersene cura, e per due ragioni: 1) servono tanti soldi per sistemare i ponti italiani; 2) non ha titolo per intervenire su infrastrutture altrui.

Il bubbone sul tavolo del ministero

L'8 gennaio il ministero ha risposto ad Anas: «Si proceda intanto con la sorveglianza delle opere da identificare — scrive il direttore generale Antonio Parente — tuttavia la gravità della situazione emersa sottende possibili profili di irregolarità». In sostanza dice che Anas è venuta meno ai suoi obblighi nel lasciare che nel tempo tutto questo accadesse, e che convocherà a breve un tavolo tecnico. Il ministero va dunque allo scontro con Anas? La situazione è grave, ma dopo un mese, il «tavolo» non ha ancora una data. Armani è stato mandato a casa, e dal 21 dicembre al timone c'è l'ingegner Massimo Simonini. «Nasce la nuova Anas, basta sprechi e poltronifici», aveva dichiarato il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Simonini, in Anas da 20 anni, e che ha fatto tre balzi in un colpo solo, era proprio il dirigente responsabile di ponti, viadotti e gallerie. Conosce perfettamente la lista degli «anonimi» poiché coinvolto nel censimento. A questo punto tutti sanno. Occupatevi, magari prima del prossimo crollo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Cos'è successo negli ultimi due anni e mezzo



Infografica di Cristina Pirola

Corriere della Sera



Peso:93%

Il presente documento e' ad uso esclusivo del committente.



C Su Corriere.it
Guarda il video nella sezione Dataroom con gli approfondimenti di data journalism sui ponti senza gestori identificati in Italia

**IL RECORD DELLA CAMPANIA CON 307 STRUTTURE «ANONIME»
ALTRE 121 SONO LOCALIZZATE IN LOMBARDIA E 112 NEL VENETO
SECONDO ANAS OLTRE IL 50% DEI CAVALCAVIA HA PIÙ DI 40 ANNI**



Regione	es identificati	Totale
Abruzzo	110	110
Basilicata	0	117
Calabria	0	190
Calabria	150	150
Campania	307	307
Emilia Romagna	85	162
Friuli Venezia Giulia	1	35
Lazio	45	139
Liguria	1	17
Lombardia	121	157
Marche	0	114
Molise	0	64
Piemonte	57	110
Puglia	0	262
Sardegna	24	112
Sardegna	19	87
Sicilia	84	98
Sicilia	109	187
Sicilia	73	158
Toscana	127	182
Umbria	0	104
Valle d'Aosta	0	13
Veneto	112	119
Totale	1425	2994

Rete stradale Anas

27.000 km (nel 2017. Oggi sono 30.000)

20.000 km Strade statali
1.300 km Autostrade
5.700 km Svincoli, complanari e strade da classificare



La lettera mostra il censimento dei ponti per regione e evidenzia quelli di proprietà non identificata



L'età dei ponti
(Anno di costruzione)

prima del 1961	dal 1961 al 1980	dal 1981 al 2000	dopo il 2000
24% Più di 58 anni	28% tra 58 e 39 anni	33% tra 38 e 19 anni	15% meno di 19

52% Più di 40 anni



Peso:93%