



## **COMUNE DI L'AQUILA**

# **VERBALE DI CONSIGLIO COMUNALE**

## **RESOCONTO STENOTIPICO INTEGRALE**

**SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 2018**

**STRAORDINARIO**

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Consiglieri, prego, prendere posto. Un attimo di silenzio. Buongiorno a tutti. Apriamo la seduta straordinaria del consiglio comunale di L’Aquila dedicata alla discussione sulle criticità strutturali dei viadotti delle autostrade A24 e A25. Prima dell’appello nominale, ringrazio, in qualità di presidente del consiglio comunale dell’Aquila, gli illustri ospiti che ci hanno onorato e che hanno accettato il nostro invito, l’ingegner Placido Migliorino, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali, il dottor Mauro Fabris, vice presidente della società Strade dei Parchi, presente insieme al suo esecutivo nelle persone del direttore di esercizio Igino Lai, e il direttore tecnico ingegner Nati, e il direttore operativo ingegner Marco Rocchi. Siamo qui, ricordo a tutti, siamo qui per ascoltare il vostro parere informato e consapevole alla luce delle dichiarazioni del Ministero delle Infrastrutture Dottor Danilo Toninelli e alla risposta del gestore Strade dei Parchi, sulla corretta e sicura fruibilità delle autostrade A24 e A25. Ricordo a me stesso soprattutto, ma è bene ricordarlo a tutti, che questa non è un’aula di giustizia dove si va alla ricerca dei colpevoli, dei responsabili, ma questa aula di consiglio comunale è la sede di scelte consapevoli e responsabili attraverso il confronto aperto a tutti per giungere alla migliore soluzione possibile nell’interesse dei cittadini che, come noi, hanno il diritto di essere informati correttamente, con esattezza e con la dovuta chiarezza e trasparenza, non solo sulla portata dei problemi, ma sulle scelte consapevoli adottate dai propri rappresentanti per la soluzione dei problemi. Per questo, questo consiglio comunale chiede di conoscere ai cortesi ospiti intervenuti, che ringrazio ancora una volta, se le autostrade A24 e A25 sono sicure, quali sono i problemi, se ce ne sono, strutturali, che ne riducono o, addirittura, impediscono la serena e corretta fruibilità, e in ultimo, ma non per questo meno importante, quali sono le misure di prevenzione o di protezione che si intendono adottare, e quelle già eventualmente adottate sia dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che dalla società concessionaria Strada dei Parchi perché siano garantite agli utenti la sicurezza e la corretta fruibilità di una infrastruttura vitale, strategica ed indispensabile di collegamento della nostra regione. Il Ministro Toninelli, come ha rappresentato a questa presidenza, è disponibile a ricevere proposte e ad interloquire con gli enti locali nella prospettiva di una leale collaborazione ma, a causa di impegni istituzionali, non può prendere parte alla seduta odierna. Questo è il comunicato che ci è arrivato dal Ministero Toninelli. Quindi ringrazio tutti, tutti i presenti, ringrazio anche il presidente dell’ordine degli ingegneri dell’Aquila, ingegner Pierluigi De Amicis, senatore Marco Marsilio, l’onorevole Stefania Pezzopane, e per il comune di Teramo ringrazio l’assessore area governo avvocato Stefania Di Padova, funzionario, ingegnere Pierluigi Manetta e il consigliere regionale avvocato Pierpaolo Pietrucci. Grazie a tutti e passiamo all’appello nominale, prego”.

**SI PROCEDE ALL’APPELLO****ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Con ventisette presenti, la seduta è valida. Giustifico i Consiglieri Santangelo e Ferella che, per motivi di lavoro, sono assenti. Quindi passo subito la parola al consigliere richiedente questo consiglio comunale dottor De Matteis, prego.”

**GIORGIO DE MATTEIS CONSIGLIERE COMUNALE**



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

“Grazie Presidente, grazie agli ospiti presenti in questa giornata importante per la nostra città e importante per tutto il territorio interessato dal problema. Ringrazio il ministero presente oggi attraverso la persona del dottor Migliorino, ringrazio Autostrada dei Parchi con la delegazione che è qui presente, la Regione Abruzzo presente con il consigliere Pietrucci e i parlamentari Stefania Pezzopane e l’Onorevole Marsilio dei Fratelli d’Italia che si è sempre occupato negli ultimi tempi di questo problema. Grazie ai consiglieri presenti oggi, grazie sindaco, e assessori. Bene. Questa occasione giunge, ahimè, purtroppo, in relazione a quello che è accaduto nel mese di agosto ultimo scorso e che ha interessato la città di Genova con la tragedia del ponte Morandi. Ora, da allora ad oggi abbiamo assistito a un rincorrersi di situazioni che hanno evidenziato delle difficoltà, non soltanto di questo territorio, ma su tutto il territorio nazionale e, in particolare, anche della nostra regione, relativamente ai tratti autostradali che sono interessati, A24 e A25. Non credo sia necessario ripercorrere dal punto di vista della cronaca quello che si è verificato nelle ultime settimane e negli ultimi mesi, ma credo sia importante che venga sottolineato un aspetto, lo dico per tutti i colleghi e per tutti coloro che sono interessati da questo problema che vorrei sottolineare al Ministero e Autostrada dei Parchi, è particolarmente sentito dalle popolazioni di questo territorio, per evidenti motivi e perché anche quest’area è stata interessata, come tutti sanno, dalla tragedia del terremoto nel 2009. Quindi, il problema, in realtà, per noi non nasce nel momento in cui si è verificata la situazione tragica di Genova, ma nasce già dal 2009 e per una serie di circostanze si è perpetuato nel tempo. Ora, l’occasione che ci viene offerta, ecco perché un ringraziamento sentito penso di poterlo trasmettere da parte dell’intera comunità cittadina, un ringraziamento sentito alla presenza del Ministero, di Autostrada dei Parchi, e, oltre ai parlamentari come ho già detto, e alla Regione, alla presenza anche, non di poco conto, della presidenza dell’ordine degli ingegneri nella persona dell’ingegner Pierluigi De Amicis che ha avuto modo di sottolineare negli ultimi tempi alcuni degli aspetti critici che si sono verificati su questo tema. Dicevo il ringraziamento è particolarmente sentito perché, al di là di quelle che sono state poi le manifestazioni pubbliche, mi riferisco alle dichiarazioni, alle diverse dichiarazioni pubbliche sui giornali, sui telegiornali, manifestazioni, diciamo così, di interesse sull’argomento che ci sono state da parte delle diverse istituzioni, questa occasione giunge forse anche, come dire, in un momento più freddo rispetto alla emotività degli ultimi tempi in modo tale che si possa avere una idea chiara e semplice e soprattutto finalizzata al prossimo futuro, a medio e a lungo termine, perché nessuno sa perfettamente, tutti sappiamo perfettamente che il problema non può risolversi nell’arco di qualche settimana, ma sappiamo perfettamente tutti che questo problema deve essere risolto, e su questo credo che non ci siano assolutamente dubbi da parte di alcuni. Ora, come dicevo, l’opportunità che ci viene data è particolarmente importante, conoscere e avere anche l’opportunità, come dicevo prima, di avere qui la rappresentanza ufficiale delle istituzioni interessate per conoscere nel dettaglio tempi, modi e soluzioni, soprattutto, relativamente a quanto è possibile prevedere. Sappiamo tutti che c’è una necessità, quella di rendere con chiarezza ai cittadini, a coloro che utilizzano questa infrastruttura, ma l’intero Paese, perché credo sia importante che l’intero Paese sappia con chiarezza come si intendono affrontare questi temi. Noi siamo sotto diversi punti di vista, ahimè, forse un esperimento su questo tema, perché chiaramente da noi probabilmente inizierà un percorso, poi, che si estenderà su tutto il territorio nazionale come, d’altra parte, mi pare di aver capito nelle diverse esposizioni mediatiche da parte del Ministro Toninelli che si è esposto nel dire che da qui poi sostanzialmente parte un discorso di più ampio respiro. Abbiamo avuto modo di ascoltare le parole, le dichiarazioni di Autostrada dei Parchi, dei sindaci interessati, delle istituzioni tecnicamente interessate della Regione, e del Parlamento attraverso i suoi esponenti. Ora, in questa circostanza credo che sia importante che vengano di fatto chiariti alcuni degli aspetti più significativi, e cioè tempi, modalità e risorse finanziarie. La metto, così, semplicemente, perché è inutile girarci attorno, le cose importanti, in questo momento, sono avere, è avere conoscenza di alcuni aspetti, direi, ineludibili, sui tempi, sui modi, sulle risorse finanziarie, non è un’aula, come diceva prima il Presidente Tinari, di giustizia, ma è un’aula dove si vuol conoscere, l’aula dove viene rappresentata la comunità cittadina e, per



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

essa, l'intera comunità interessata da questo sistema infrastrutturale che riguarda l'Abruzzo, ma che riguarda l'intero Paese. Riguarda l'Abruzzo e non soltanto perché è un'autostrada importante, ma, guarda caso, è anche un sistema di collegamento infrastrutturale, tra i pochi esistenti, che taglia in maniera trasversale il Paese, come ne esistono altri, un sistema, quello delle autostrade, importante e fondamentale, e che naturalmente oggi spero possa essere collegato, ma questo è un discorso di più ampio respiro e futuribile ad un sistema infrastrutturale ferroviario che sia compatibile e che sia complementare a questo sistema. Ora, credo, Presidente, è chiaro che dipende da lei, ma credo sia importante che, al di là di questa breve esposizione, che serve a dare un'idea del perché in quest'aula, per conoscenza dell'intera comunità, abbiamo avuto idea tutti, al di là di chi lo ha presentato, ma tutto il consiglio comunale in rappresentanza della città e del territorio ha voluto che si tenesse questo consiglio, credo sia importante ascoltare adesso le parole di chi, in questo momento, è attore principale, e mi riferisco al Ministero e Autostrada dei Parchi. Quindi chiudo questa breve esposizione in attesa ovviamente che lei dia la parola al Ministero e a Autostrada dei Parchi, dando l'opportunità a loro e, di conseguenza noi, di conoscere quali saranno gli interventi futuri, come verranno organizzati, attraverso quali risorse e, soprattutto, i tempi perché vedete, quando si legge, che si riduce il transito e si riduce con le modalità che ben conoscete, beh, insomma, resta sempre il dubbio del che cosa fare poi successivamente, ripeto, e chiudo, noi siamo qui ad aspettare di avere soluzioni dal 2009, da quando abbiamo avuto il terremoto, chi lo ha vissuto ricorda anche immagini particolari dei piloni autostradali in quella notte quando sembrava che un'onda li attraversasse, era un'immagine terrificante, solo chi l'ha vissuta magari può averne la consapevolezza, ma noi ricordiamo tutti quando osservavamo anche i piloni delle autostrade dei viadotti, osservare come questo serpente che aveva scosso l'intero territorio dava questa sensazione terrificante. Quindi, anche da questo punto di vista, oltre alle rassicurazioni su tempi, modi e risorse finanziarie, vogliamo delle rassicurazioni definitive e certe anche sulla sicurezza e credo che gli attori qui presenti oggi abbiano tutto il titolo di poterlo fare. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Rassicurazioni definitive. Grazie dottor De Matteis. Io darei la parola al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ingegner Placido Migliorino”

INGEGNER PLACIDO MIGLIORINO

Buongiorno a tutti, ho accettato questo invito da parte del consiglio comunale principalmente, se non esclusivamente, perché mi è stata prospettata una necessità della popolazione di avere le idee abbastanza chiare su quello che è lo stato delle infrastrutture attualmente presenti nel territorio. Chiaramente parlo di A24 e A25, anche se è di vostro interesse solo la parte della A24 che ricade nel territorio aquilano. Per fare questo ritenevo che la mia relazione del 12 ottobre fosse già abbastanza chiara, abbastanza esaustiva su quello che è lo stato dell'infrastruttura, non solo lo stato dell'infrastruttura, ma anche su quelli che sono gli interventi di mitigazione che è necessario adottare. E' una relazione che è stata discussa ampiamente il 26 ottobre davanti al prefetto dell'Aquila e a tutti i prefetti interessati dall'autostrada A24 e A25, è una relazione che confermo integralmente in tutte le parti, è una relazione che prende spunto originariamente da quello che è un incarico dato dal Ministro, dal signor Ministro a settembre, proprio a valle dei fatti di Genova, per effettuare una verifica straordinaria. I fatti di Genova hanno dimostrato, senza volere entrare nel merito di indagini che chiaramente sono in corso da parte della magistratura, ma hanno dimostrato sicuramente una cosa che è oggettiva. Che le infrastrutture, mi riferisco in particolare alle infrastrutture in cemento armato e in cemento armato precompresso, cominciano ad avere



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

ormai un'età abbastanza avanzata e lo stesso progettista del ponte Morandi, l'ingegner Morandi, negli anni novanta disse "guardate, io non so come il materiale sta reagendo, come il materiale, specialmente i cavi di precompressione possono continuare a svolgere la propria azione nelle condizioni originarie", proprio perché è un materiale complesso, è un materiale fatto da due materiali base, che sono acciaio e calcestruzzo che devono collaborare tra di loro e, nel caso del precompresso, addirittura da tre materiali perché ci sono i cavi di precompressione che devono ulteriormente rendere, diciamo, la sezione reagente idonea a sopportare carichi esterni. Ovviamente in questo scenario di una complessità insita nelle strutture, così come sono i viadotti dell'autostrada A24 e A25, il fattore principale per poter, prima di fare tutte le verifiche e poi sono state richieste ed effettuate dalla società concessionaria, fattore principale è conoscere i materiali, conoscere il progetto, conoscere le sezioni. Non si può partire facendo verifiche con un grado di approssimazione abbastanza, diciamo, limitato, ecco, tant'è che già le norme ne tengono in considerazione il fattore di confidenza, il livello di conoscenza insite proprio a quello che è l'assetto normativo, sono dei fattori che sono stati posti dal legislatore per sollecitare il progettista o il verificatore di dire "guarda che tu prima di approcciare una qualsiasi tipo di verifica, devi conoscere bene quali sono le tue strutture". I viadotti di cui stiamo discutendo sono stati costruiti da ANAS, sono stati costruiti e poi mantenuti nel tempo da ANAS, si dispongono di progetti, di sezioni, un po' di... tutto quello che è l'incartamento che ci fa capire come originariamente erano queste costruzioni. Nel corso della mia verifica chiaramente io ho preso atto che la società concessionaria avesse utilizzato ovviamente i dati che venivano fuori dagli elaborati progettuali dell'epoca integrandolo con quelli che poi, come necessario, con quelli che sono le prove dei materiali, e qui c'è il problema della contrapposizione mia, e quindi del Ministero delle Infrastrutture, con la società Strada dei Parchi. In ragione di quelle che sono state le verifiche che ripetutamente sono state fatte da Strada dei Parchi e da me sollecitate per essere rielaborate per ben tre volte, siamo arrivati, finalmente, a quella che è la versione finale delle verifiche dove io sono sempre stato molto perplesso su quello che era il principio fondamentale, cioè conoscere bene i materiali. Bene, questo fattore di conoscenza, in realtà, Strada dei Parchi non è che non ce l'avesse, ce l'aveva, e ce l'ha, tant'è che l'ultima corrispondenza continua a ribadire quello che è questo principio, però basato su quelle che sono prove eseguite parecchi anni fa. E in una condizione in cui lo stato dell'infrastruttura, così come mi è stato rappresentato, aveva dei coefficienti di sicurezza molto prossimi all'unità, ovviamente questa conoscenza dello stato dei materiali, risalente almeno a cinque, sei anni fa, con uno stato di degrado che va ad essere comunque ad avanzare per effetto degli agenti atmosferici, non ci scordiamo che questa infrastruttura è un'autostrada di montagna che per le condizioni climatiche ha necessità frequente di poter essere soggetta ad azione di prevenzione nei... quindi salatura, nei confronti delle possibili nevicate. E tale circostanza determina un ulteriore, anno per anno, ammaloramento, avanzamento di quelle che sono le condizioni al punto che, in relazione a quelli che erano dei fattori di sicurezza molto, molto... uno zero uno rispetto a uno è un fattore di sicurezza che, formalmente è un... rispetta quelli che sono i criteri normativi, ma che se si porta dietro questa incertezza a livello dei materiali ho ritenuto che non potesse, in maniera adeguata, essere accettata per rispettare la condizione fondamentale. La condizione fondamentale è garantire la sicurezza e l'incolumità di chi ci passa sopra. E per garantire la sicurezza e l'incolumità di chi ci passa sopra ho ritenuto di volermi prendere un ulteriore fattore di cautela, diciamolo così, ritenendo che, appunto, quelle verifiche fatte dalla società concessionaria non fossero, non potessero essere integralmente condivise, per questo difetto originario, cioè di non aver... di aver utilizzato semplicemente quelle che erano le indagini abbastanza datate, cinque anni, sei anni, in queste strutture sono sicuramente un tempo molto importante, ma non solo, erano indagini esclusivamente fatte con carote prelevate, non c'erano e non ci sono indagini sulle parti non ispezionate, e quindi conseguentemente ho ritenuto che, per garantire ulteriormente l'incolumità e la sicurezza del transito che fosse necessario individuare quelli che erano delle azioni di mitigazione che, così come ho avuto modo di ulteriormente ribadire nel corso della



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

corrispondenza che è seguita sia alla mia relazione del 12 ottobre, sia all'incontro in prefettura del 26 ottobre, queste azioni di mitigazione non si intendono e non possono essere intese sostitutive di quello che è l'intervento di ripristino definitivo dei viadotti i cui progetti e le cui valutazioni sono inserite nel nuovo piano finanziario attualmente in discussione da parte degli organi competenti ministeriali, ma fossero semplicemente delle azioni di mitigazione che consentissero di arrivare a quella data, cioè all'intervento di ripristino, in maniera sicura, in maniera agevole. Gli interventi di mitigazione non è solo la regolamentazione del traffico, successivamente all'incontro in prefettura del 26 ottobre c'è stata una diffusione di notizie dove è stato limitato presa della mia relazione solo il primo degli interventi di mitigazione, cioè, si limita e si regola il traffico. No. Questo è il primo degli interventi, e contestualmente, non serve a niente questo intervento, se contestualmente non si va a fare quello che io chiamo un'azione di monitoraggio e di definizione di soglia di allerta e gestione del piano di emergenze perché io devo monitorare le strutture, devo definire una soglia di allerta, proprio per la garanzia e la tutela di chi ci passa sopra, poi saranno dieci volte più sicure, che ben venga, ma sicuramente male non fa una struttura quella di monitorare le deformazioni definendo una soglia di allerta in modo tale che se quei limiti dovessero, per un qualche motivo, per incertezza sui materiali, per un carico eccezionale, per l'utente che non rispetta le ordinanze che sono state poste, per un qualche motivo ci fossero delle sollecitazioni diverse da quelle che poi hanno portato alla regolamentazione del traffico, scatta una soglia, e si interviene limitando, se non addirittura bloccando la circolazione, fin tanto che quel valore rientra nella normalità. Solo così possiamo dire, e questo è quello che io ho chiesto congiuntamente e assieme a quelle che sono le altre condizioni, alla società concessionaria. Recentemente, la settimana scorsa, oltre questa, è arrivata una proposta di eseguire una prova di carico, perché un'altra delle condizioni che ho posto è quella di provare su scala reale queste strutture. Dicevo prima, Genova ci ha insegnato una cosa, che le strutture sono complesse, lo sapevamo già ma ce l'ha ulteriormente ribadito, che le strutture sono complesse, non è facile stare a prevedere come rispondono dopo sessant'anni dalla messa in esercizio perché il cemento armato è tutto sommato materiale giovane, la muratura è stata utilizzata dai tempi dei romani, si sa tutto sulla muratura, il cemento armato, si sa, quello che si può sapere di tutto e di più per quanto riguarda il cemento armato nuovo, vergine, originale, appena posto in opera, ma come l'invecchiamento si articola in una struttura complessa che ci ha tre materiali, lo stiamo scoprendo oggi, lo stiamo scoprendo oggi, diciamo, nell'attualità, cioè dopo sessant'anni che le strutture stanno in essere. E quindi le altre condizioni che ho poste erano proprio a tutela di quelle che è il nostro fattore intrinseco di mancanza di conoscenza di materiali. Recentemente, dicevo, la società concessionaria ha sottoposto all'esame del concedente di eseguire una prova di carico proprio per testare i viadotti nelle condizioni reali. Stiamo valutando la proposta per capire se il viadotto A piuttosto che il viadotto B, o comunque le condizioni di carico previste possono essere effettivamente esaustivo di quelle che sono... e rappresentative principalmente di quelle che sono poi le condizioni di esercizio, a breve scioglieremo questa riserva e quindi eseguiremo anche le prove di carico. purtroppo non posso relazionarvi su quelle che sono le azioni e le attività di monitoraggio e definizione e gestione del piano di emergenze perché ancora non ho ricevuto alcuna proposta, anche se l'amministratore delegato di Strada dei Parchi, nel corso della riunione del 26 ottobre, aveva prospettato, e sicuramente lo stanno facendo, di avere interpellato addirittura una società mi sembra giapponese, o qualcosa del genere, che già aveva attuato un piano del genere nel loro territorio, e quindi che ben venga qualsiasi proposta a livello anche internazionale, ma questa del monitoraggio è sicuramente una delle azioni fondamentali sulle infrastrutture. Per quanto riguarda gli aspetti sismici a cui citava prima il consigliere De Matteis, certamente queste infrastrutture sono in un territorio molto sensibile alle azioni sismiche, il decreto della protezione civile del 2003 imponeva di valutare la vulnerabilità sismica, cosa che è stata fatta, è inutile nascondersi che tutti i viadotti della rete autostradale A24 e A25 hanno dei problemi a livello di vulnerabilità sismica non perché Strada dei Parchi... non c'entra niente in questo caso la manutenzione, nascono queste strutture con criteri antisismici che,



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

in questo caso, è di sessant'anni fa, di settant'anni fa, dove le azioni venivano schematizzate in altro modo e quindi si portano dietro, assieme a quelli che sono gli appoggi e tutti i componenti utilizzati all'epoca dei problemi di risposta sismica che, inevitabilmente, denunciano una vulnerabilità sismica elevata. La proposta della società concessionaria di attuare l'adeguamento sismico praticamente a tappeto su tutti i viadotti, alcuni dei quali che hanno avuto degli interventi che recentemente si sono conclusi, mi riferisco all'antiscalinamento, è una proposta che il Ministero ha condiviso perché è un dato oggettivo che vanno sistemati tutti i viadotti a livello antisismico, e questo si potrà fare sicuramente nel momento in cui ci saranno le risorse finanziarie del nuovo piano economico finanziario che la società concessionaria sta, ha proposto ai ministeri, tra strutture e MEF, oltre che a tutti gli organi competenti interni al ministero delle infrastrutture, e che chiaramente quando verrà approvato saranno immediatamente disponibili. Ma anche qui, anche in questo caso, i tempi purtroppo, è dal 2013 che si parla di questo piano finanziario, come ho avuto diverse volte di dire, dal 2013, che sono state proposte al ministero delle ipotesi respinte, poi riviste, poi rimodificate, è ovvio che un piano finanziario che ci ha tre miliardi di euro di investimenti da fare, di cui principalmente di questi tre miliardi di euro, per evitare l'incremento delle tariffe, di pedaggio ovviamente, buona parte devono essere con contributi pubblici, si sta cercando, ma credo che si è ormai in dirittura d'arrivo di trovare una copertura finanziaria maggioritaria di questi contributi pubblici, proprio per mettere in sicurezza questi viadotti dal punto di vista sismico senza gravare sul pedaggio. Intanto però, come dicevo, sono stati individuati tutta una serie di viadotti e di opere che sono prioritarie rispetto agli altri, e sono stati inseriti, sono stati individuati dalla società concessionaria, sono stati inseriti in quello che viene chiamato un programma di messa in sicurezza urgente, questo programma di messa in sicurezza urgente di tredici opere si aggiunge a quello che è stato gli interventi di antiscalinamento, anche questi fatti con anticipi di somme da parte della finanza pubblica su quelli che sono certi canoni, comunque un rapporto convenzionale che la società concessionaria ha nei confronti di ANAS. Mi riferisco, quindi, agli interventi già eseguiti, che sono gli interventi di antiscalinamento che eliminano uno dei problemi più delicati dell'infrastruttura, cioè gli apparecchi d'appoggio. Ad aprile del 2009, quando c'è stato il sisma, gli apparecchi d'appoggio di questi viadotti praticamente la società concessionaria e noi del Ministero li abbiamo raccolti un po' sparsi per le campagne, perché sono concetti, sono dei rulli che basta che c'è una vibrazione, un movimento, escono dalla propria sede, o i pendoli escono dalla propria sede e, inevitabilmente, l'impalcato poi si poggia sui pulvini eliminando quello che è l'appoggio stesso. Questo è stato il problema più delicato che noi abbiamo potuto riscontrare nel terremoto del 2009 a cui abbiamo messo subito un, diciamo un intervento di mitigazione costituita da queste opere di antiscalinamento che sono già state completate, che quanto meno, nel caso in cui ci fosse un sisma, consentono agli impalcati di adagiarsi su queste strutture alternative e quindi non di creare un dente nel piano viario che poi pericoloso per la circolazione. Diciamo che questo sinteticamente è lo stato dell'arte, io vorrei evitare, e non risponderò a ulteriori affermazioni da parte di Strada dei Parchi, per quanto riguarda eventuali ulteriori approfondimenti se non quello che risolve l'unico problema grosso che c'è, lo stato di conoscenza dei materiali. Allora, nel momento in cui la società concessionaria volesse ulteriormente approfondire questo discorso noi siamo aperti a redigere congiuntamente un piano di conoscenza, di indagine o quant'altro attuale, e sulla base di quello andare anche ad effettuare le, a riverificare le opere, ma intanto, intanto, in questa situazione devono essere attuate tutti gli interventi di mitigazione che il ministero ha indicato, diciamo così, ha indicato per poter ritenere l'infrastruttura adeguatamente sicura nei confronti, appunto, della sicurezza della circolazione. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie ingegnere, è stato chiarissimo. Lo stato di conoscenza dei materiali è il punto



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

fondamentale e mettere a punto e a sistema tutti gli interventi di mitigazione del rischio. Adesso passo la parola al responsabile della Strada dei Parchi. Prego.”

## MAURO FABRIS VICE PRESIDENTE DI STRADA DEI PARCHI

“Grazie Presidente, grazie anche per l’invito, e un saluto al Sindaco, Assessore, Onorevole Pezzopane, Senatore Marsilio, Consiglieri Regionali presenti e tutto il Consiglio. Sì, sono Mauro Fabris, sono vice presidente di Strada dei Parchi, e con me qui oggi sono venuti l’ingegnere Nati, che è il direttore tecnico, l’ingegner Rocchi, che è il direttore operativo, e il geometra che è il direttore di esercizio. Abbiamo necessità di dividere il nostro intervento in due parti, quindi io farò una rapida e sintetica illustrazione di quelle che sono le nostre responsabilità di quello che abbiamo fatto e poi, appunto, l’ingegner Nati, in particolare, sugli aspetti tecnici toccati dall’intervento dell’ingegner Migliorino, dirà la nostra posizione. Innanzitutto il mio grazie anche al Consigliere De Matteis per l’occasione, non è formale, noi abbiamo partecipato a tutta una serie di incontri dopo Genova, ma anche prima devo dire, in particolare il 12 settembre proprio qui a L’Aquila avevamo invitato tutti i sindaci appunto per dire quale era lo stato della situazione sulla nostra autostrada, abbiamo avuto incontri in Regione Lazio a fine di agosto, poi due volte, ringrazio il Presidente, in Regione Abruzzo, abbiamo fatto non uno, ma due vertici con tutti i prefetti dell’Abruzzo e i prefetti interessati, appunto, del Lazio, presente la protezione civile, vigili del fuoco, naturalmente Viabilità Italia, le Regioni, l’ANAS e quant’altro, due vertici in cui, voglio dirlo subito, nessuno ha mai pronunciato la parola le autostrade ormai sono chiuse, anzi, devo dire che la cosa è andata in maniera totalmente diversa, come è emerso, anche al fine appunto di quei vertici. Abbiamo risposto puntualmente alle lettere dei sindaci, il Signor Sindaco dell’Aquila, pure, quando i sindaci hanno chiesto appunto il dettaglio sulle condizioni dei viadotti nei comuni di loro interesse, abbiamo sempre dato risposte sui media locali, ma soprattutto attraverso il sito di Strada dei Parchi, alle questioni che venivano giustamente poste da un’utenza preoccupata delle notizie che sono state fatte girare. Verifiche e analisi sullo stato delle opere d’arte e dei materiali che sono, appunto, sempre state fatte e sono state sempre illustrate al MIT, e queste ci consentono di poter dire che per noi, noi le responsabilità ce le assumiamo, perché noi le responsabilità ce le assumiamo, e noi ribadiamo subito, anche in questa sede, che le autostrade A24 e A25 sono sicure. Per quanto riguarda Strada dei Parchi, sinteticamente, vorrei dire alcune cose che mi sono accorto in alcuni degli incontri citati sfuggono, e principalmente questa, come sapete le due autostrade sono state costruite alla fine degli anni settanta, non sono concessioni concesse come dice il professor Cassese, nel senso che un pezzo alla volta, magari qualche privato se le è comprate rilevando le quote degli enti locali. Le concessioni A24 e A25 sono concessioni vinte in gara. Noi siamo state le prime concessioni, appunto, poste a gara dal governo quando è iniziato il periodo cosiddetto delle privatizzazioni, attraverso un bando di gara europea. In Italia, voglio dire, su ventisette concessionarie, siamo in quattro che hanno le concessioni ottenute attraverso la gara. Una procedura che nel nostro caso è stata avviata nel 2001 e il passaggio è stato fatto nel 2002, noi siamo entrati nella gestione di autostrade a partire dal 2003, quella gara Strada dei Parchi ha partecipato offrendo su una base d’asta di vecchi mille miliardi di lire mille e quattrocento miliardi, in quella base e in quella gara era anche previsto altro tema che a volte ha sollecitato polemica, era anche previsto l’obbligo per il vincitore, la capacità, meglio dire, per il vincitore di poter fare i lavori successivi necessari alla gestione e manutenzione di autostrada in house, come si dice, cioè attraverso proprie aziende capaci di farlo. Nel 2003 inizia, dunque, la nostra convenzione che è stata rinegoziata nel 2009, noi scadiamo nel 2030, il concedente di prima era l’ANAS, segnalo anche qui che con l’ANAS noi abbiamo un contenzioso aperto, pensiamo di arrivare a conclusione a breve proprio, sullo stato in cui ci è stata consegnata l’autostrada, molto diversa da quello che era scritto nel bando di gara, e per diversi, intendo dire nel senso peggiorativo, non certamente migliorativo, perché lo Stato ha ceduto questo autostrade? Lo Stato



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

ha ceduto queste autostrade perché SARA, che era la società appunto che la gestiva prima, era andata in dissesto per due volte in bilanci in rosso, ripianati a pie' di lista dal ministero, cioè ricadevano allora sulla fiscalità cosiddetta generale, poi ci sono stati due interventi dell'Unione Europea, che ha sanzionato l'Italia, in base alle norme della concorrenza, e questo portò il governo dell'epoca a privatizzare, appunto, la gestione. Con la gestione di A24 e di A25 si dimentica spesso di dire che, appunto, queste due autostrade smettono di essere un problema per i conti dello Stato, anzi, diventano una risorsa, un dato che sfugge, ogni anno lo Stato incassa, vuoto per pieno, quindi non spendendo una lira, anzi un euro in questo caso, e lo Stato, vuoto per pieno, incassa cinquantasei milioni solo dal canone ANAS, appunto, che noi paghiamo all'ANAS come canone di concessione. Sono soldi, lo dico in questa sede in modo particolare, come l'ho detto anche negli incontri con i parlamentari, lo abbiamo detto ogni volta che incontriamo gli amministratori locali, questi soldi, finendo nel calderone ANAS, ovviamente non vengono reinvestiti sul territorio, ma vanno in generale sulla viabilità nazionale, cosa che non capita per altre concessionarie dove le risorse ottenute dal pedaggiamento dei territori attraversati finiscono, appunto, per essere reinvestiti sul territorio. Noi siamo l'unica concessionaria, quindi, che paga un prezzo pari a settecentoquarantotto milioni di euro, più il sei per cento di interessi, sottolineo, il sei per cento di interessi annui, appunto, allo Stato, ad oggi all'ANAS noi abbiamo versato ottocento e trentotto milioni di euro, tra rimborso capitale ed interessi, tutti soldi, ripeto, che vanno fuori dal Lazio e dall'Abruzzo, nel 2017, abbiamo anche una slide se la possiamo mandare, solo nel 2017 abbiamo versato allo Stato ottanta milioni, come Strada dei Parchi, dal 2003 al 2017 abbiamo versato nelle casse dello Stato un miliardo e cento milioni, grosso modo, compresa la rata ANAS. Ultimo dato. Noi siamo tra i pochi concessionari italiani ad aver rispettato gli impegni previsti dal nostro PEF, impegni vigilati, appunto, dal Ministero, cioè noi abbiamo rispettato gli investimenti e abbiamo rispettato il tema degli investimenti ordinari intesi come manutenzione ordinaria e degli investimenti quelli straordinari. Nel periodo 2009 / 2016 abbiamo speso seicento e trenta milioni, di cui quattrocento e ventuno milioni, appunto, per investimenti e duecento e nove milioni per manutenzione ordinaria nonostante Strada dei Parchi abbia a disposizione, chiedo se è possibile mandare la seconda slide, solo il quarantatré per cento dei pedaggi incassati, mentre il cinquantasette va allo Stato. E anche questa è un'anomalia, se mi permettete, perché noi non siamo una di quelle autostrade che incassano più di un milione al giorno, come capita in alcune autostrade, appunto, italiane, noi incassiamo circa trecentosessanta e centottanta milioni di euro, appunto, a seconda delle annualità, abbiamo quattrocento, anzi, più dipendenti ereditati dalle gestioni pubbliche precedenti, di queste risorse cinquantasei milioni, come dicevo prima, vuoto per pieno, vanno ogni anno allo Stato. Tornando al tema di oggi, la questione della sicurezza. Vedete, per noi c'è qualcosa di incomprensibile in quanto è successo negli ultimi mesi. Perché bisogna dire negli ultimi mesi attorno al tema di A24 e di A25. Basterà ricordare che il tema della sicurezza di A24 e di A25, io mi sono tirato fuori alcune copertine, insomma, no, prime pagine dei giornali locali, questo tema viene sollevato già più di due anni fa e poi un anno fa, allora il centro era diretto da quello che oggi è il senatore Primo Di Nicola, e quella campagna di fotografie sullo stato dei viadotti provocò in qualcuno anche la reazione del tipo "ah, qua c'è allarmismo, Strada dei Parchi cerca di ottenere risorse per appunto fare lavori", ma è stato solo grazie a quella campagna di stampa se noi siamo riusciti a ottenere, e firmò proprio l'ingegner Migliorino quell'atto, le risorse necessarie o, meglio, riuscì ad ottenere il riconoscimento della necessità nel giugno del 2017 di fare i cosiddetti interventi antiscalinamento, quindi il tema della sicurezza dello stato dei viadotti della A24 e della A245 nasce prima di Genova, e solo grazie ad una campagna di stampa sostenuta, devo ricordare il lavoro della senatrice Pezzopane, degli altri parlamentari allora nel parlamento, appunto, nazionale, che, grazie a questo tipo di denuncia partì, portata avanti dalla società e portata avanti dai parlamentari abruzzesi e dalla Regione, appunto, il tema della messa in sicurezza più urgente visto che il PEF tardava a venire, e qui partì appunto il tema dell'antiscalinamento. Ma, vedete, non bastò avere il decreto, il provvedimento firmato dall'ingegner Migliorino per poter avere le risorse, perché quelle risorse non erano previste nel



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

PEF in vigore, quelle risorse dovevano essere reperite fuori, noi andammo, dunque, ben tre volte al TAR e poi al Consiglio di Stato per ottenere i finanziamenti necessari perché l'ingegner Migliorino ci scrisse allora, "questi sono i lavori da fare", alla nostra domanda "scusate, chi paga?", l'ingegner Migliorino, giustamente, perché non era sua competenza, rispose "non è compito nostro, c'è altra direzione che ci legge in copia", la direzione per la vigilanza sulle concessioni autostradali e il ministero comunque che deve provvedere. Il ministero non provvedeva, quindi noi dovemmo andare dal Giudice, il Giudice stabilì tre volte, ripeto, due sentenze del TAR e una del Consiglio di Stato, nel 2017 che quei soldi dovevano essere dati, perché non si poteva obbligare, nel nostro caso, un concessionario a fare i lavori senza mettere a disposizione, appunto, le risorse necessarie. Grazie all'impegno di un po' tutti i parlamentari abruzzesi, devo dire, come ben ricordo, appunto, la Senatrice Pezzopane, ci furono ben tre interventi di legge nel 2017, la legge 96, la 123 e la 205, che consentirono, appunto, di anticipare le risorse per l'urgente messa in sicurezza di A24 e di A25 esattamente nell'approvazione delle more del nuovo PEF che è previsto dal 2012, con la legge 28, qui solo una precisazione, non sono tutti soldi anticipati dallo Stato, ingegner Migliorino, perché dei centosettantadue milioni messi a disposizione, appunto, per l'antiscalinamento ben cento e venti sono stati anticipati dalla concessionaria e non c'è ancora una norma che stabilisca che quei soldi saranno restituiti, lo vedremo se sarà previsto il nuovo PEF. Quindi centosettantadue milioni, cinquantotto messi dallo Stato, gli altri messi dal concessionario, nel senso che sono le rate accantonate da pagare all'ANAS, che non ci sono state scontate, per capire le difficoltà che abbiamo affrontato, il giorno che il parlamento doveva convertire la norma che consentiva l'utilizzo delle rate ANAS accantonate per poter avviare, appunto, i lavori dell'antiscalinamento, sul Corriere della Sera un signore che si chiama Rizzo se ne uscì in prima pagina scrivendo "lo Stato regala centoventi milioni a Toto", ovviamente quello era una cosa di ANAS che, come dire, era preoccupata di perdere una rata così importante per i loro bilanci, ma in verità non si regalava nulla a Toto perché la norma, c'è qua, se qualcuno la vuole la consegno al Presidente per la copia, quella norma prevedeva semplicemente che ci fosse la possibilità di utilizzare quelle rate con l'impegno a restituirle a più interessi alla fine della concessione appunto nel 2030, quindi nessun regalo, ad oggi quelle rate devono essere, ovviamente, pagate a fine corsa. E' solo per farvi capire la difficoltà di lavorare rispetto a quello che si dice e rispetto a quello che effettivamente poi il concessionario può fare. E' giusto dire che dal punto di vista della messa in sicurezza antisismica per quel primo intervento, per le ragioni che ha detto Migliorino, l'ingegner Migliorino, certamente oggi rendono le autostrade da quel punto di vista più sicure di come erano due anni fa. I lavori sono stati fatti tra giugno del 17 e, appunto, il giugno di quest'anno, sono quei famosi cantieri che avete visto appunto in quel periodo interessare le nostre autostrade. Le stesse difficoltà, perché anche qui è interessante, mi permetto Presidente e Sindaco e Consiglieri, di dirlo proprio in questa sede perché qui, meglio di altri posti, ci si può spiegare, le stesse difficoltà ad avere le risorse necessarie le abbiamo avute, e le stiamo avendo, per realizzare appunto con interventi più urgenti che anticipano interventi previsti dal nuovo PEF, e così anche interventi di cui parlava appunto l'ingegner Migliorino prima. Nella legge 123 del 2017, fine anno scorso, quello che ha ripartito i cosiddetti fondi sviluppo e coesione, per Strada dei Parchi furono stanziati duecentocinquanta milioni, per interventi urgenti, era scritto nella relazione tecnica che accompagnava la legge, per interventi urgenti da realizzarsi entro il 2018. Però la stessa legge stabiliva che quei soldi sarebbero stati resi disponibili solo a partire dal 2021. Perché sottolineo questi dati? Perché voglio che fosse chiaro a tutti, perché adesso tutti sono bravi a fare denunce e a lanciare allarmi, vorrei che fosse chiaro a tutti quale era al tempo, sto parlando, appunto, dell'ottobre dello scorso anno, quale era al tempo la percezione che a livello di ministero, di governo, di parlamento, la percezione sullo stato delle nostre autostrade. Cioè, si diceva "sì, dovete intervenire, ma i soldi ve li daremo a partire dal 2021", di quei duecentocinquanta milioni di euro siamo riusciti, grazie a quello che io chiamo il giudice di sostegno, nel senso gli interventi, appunto, del TAR e del Consiglio di Stato, siamo riusciti a farci dare, con la legge di stabilità del



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

2017, per completare l'antiscalinamento, appunto cinquantotto milioni. Dunque ne rimanevano da attualizzare cento e novantotto. Dal dicembre dello scorso anno noi ci siamo battuti in tutte le sedi, dal MIT al MEF, alla cassa depositi e prestiti, alla Regione Lazio e Abruzzo, alle banche, noi per spiegare l'urgenza e la necessità di avere a disposizione quelle risorse e poter così avviare proprio, guardate un po', a partire da quei tredici viadotti, che oggi sono arrivati agli onori delle cronache, i lavori cosiddetti MISU. Siamo andati anche al TAR del Lazio di nuovo a giugno di quest'anno, e sottolineando, appunto, l'urgenza di avviare i lavori richiesti, e nel frattempo, peraltro, anche qua, singolare, già approvati in sede tecnica dal provveditorato alle opere pubbliche del Lazio. Il provveditorato alle opere pubbliche aveva approvato, ha approvato i progetti prima dell'estate dello scorso anno, ma il ministero non emetteva i relativi decreti perché non aveva, diceva, le coperture finanziarie, quindi andiamo al TAR del Lazio per dire "guardate che ci hanno detto, anche del provveditorato, che quei lavori sono urgenti, servono, dovete farli, andiamo al TAR del Lazio e perdiamo la causa. Sto parlando di giugno 2018, sapete perché perdiamo a giugno 2018? Perché l'avvocatura del Lazio ha esibito una lettera a firma dell'ingegnere, appunto, Cinelli, che è il capo della direzione a cui fa riferimento anche l'ingegner Migliorino, in cui in quella lettera, che è qui e che poi lascerò al Presidente, in cui si sosteneva che gli interventi emergenziali sono stati interamente definiti nel programma cosiddetto antiscalinamento, gli ulteriori interventi potranno quindi essere considerati in occasione dell'aggiornamento revisione del nuovo PEF, cioè quando verrà il nuovo piano economico finanziario. Anche in questo caso a nulla sono serviti gli interventi della stessa Regione Lazio e Abruzzo, che nel frattempo erano intervenute per sbloccare la situazione. Quindi per il MIT, deve essere chiaro, che fino a giugno di quest'anno non c'erano interventi urgenti da fare per la messa in sicurezza delle autostrade e non c'erano evidentemente nemmeno dubbi sulle verifiche sempre fatte in passato sui materiali. Dopo il 14 agosto, ovviamente cambia tutto, e quindi dopo il 14 agosto, con il crollo del Ponte Morandi a Genova anche la direzione per la vigilanza sulle concessioni autostradali e il MIT hanno cominciato a cambiare opinione, e così finalmente col decreto Genova, convertito la settimana scorsa al Senato, da ultimo al Senato, sono stati finalmente liberati quei centonovantadue milioni e il direttore Cinelli ha cominciato finalmente a firmare i necessari decreti che ci consentono di avviare i lavori su alcuni dei viadotti oggetto degli ultimi allarmismi. Per quanto abbiamo fatto in questi anni, proprio per superare le difficoltà che per quanto mi riguarda vi ho descritto come società noi accettiamo dunque accuse su sottovalutazioni dello Stato delle autostrade da parte, appunto, della società, noi abbiamo rispettato gli impegni convenzionali, e, soprattutto, e lo ripeto, ci assumiamo, e ci siamo assunti le responsabilità come prevede il codice della strada, di dichiarare in condizioni di esercizio normale le autostrade sicure. Quando qualcuno dice c'è deresponsabilizzazione e rimpallo di responsabilità. No, nel nostro caso non c'è rimpallo di responsabilità. Noi le responsabilità ce le siamo assunte, abbiamo dichiarato e dichiariamo in questa sede, appunto, che, per quanto ci riguarda, in condizioni normali le autostrade sono sicure. L'allarmismo fine a se stesso, dunque, non risolve i problemi, anzi, ne crea di nuovi, come hanno denunciato i responsabili dei trasporti e del settore turismo di questa regione preoccupati, appunto, di come questi allarmi possano influire sul traffico del turismo, appunto, ed economici che interessano la Regione. Tanto per capirci, dopo i responsabili, non so come altro definirli, servizi fatti dalle Iene in TV vi è stata una perdita secca del sette per cento del traffico sulle nostre autostrade, ed è un calo che continua nonostante dal primo di ottobre, come sapete, solo per nostra iniziativa e disponibilità, le tariffe sono state riportate ai livelli del 2017. Quindi primo ottobre calano le tariffe, qualche giorno dopo le Iene fanno i loro interventi nel modo che avete visto e, a quel punto, il traffico addirittura cala nonostante la riduzione appunto delle tariffe. Noi diciamo che, appunto, c'è questa sicurezza ma che ovviamente deve essere applicata la legge del 2012. Diversamente le nostre autostrade, in caso di eventi sismici importanti, non possiamo considerarle sicure. Su questo è il punto, è l'unico chiaro su cui siamo d'accordo in questo momento con il ministero, anche se va ricordato, appunto, che le due autostrade hanno superato i terremoti del 2009, del 2016, e del 2017, una serie, diciamo



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

così, di crash test che nessun'altra autostrada italiana ha effettuato. Il PEF tarda a venire, anche su questo due parole e ho finito. Noi abbiamo avuto venerdì scorso l'ultimo incontro, però anche questo incontro non è stato risolutivo, anzi, personalmente ritengo che la situazione si sia di nuovo resa molto incerta e complicata. Perché non abbiamo, dopo dieci anni dal terremoto e otto anni dalla legge, il nuovo PEF? Questa è una questione che, appunto, immagino vi interessi. Io vorrei sgombrare il tavolo anche qua da un falso problema che ha animato il dibattito in questa regione nel tempo passato, e cioè che i ritardi siano dovuti al fatto che il concessionario voleva realizzare delle nuove gallerie, cioè fare delle varianti al tracciato. Allora, su questo, con tanta chiarezza, vi ripeto che, per quanto ci riguarda, noi siamo convinti che quella sarebbe stata la soluzione migliore. Perché? Perché certamente le gallerie sono più sicure dei viadotti, il terremoto lo ha dimostrato, perché avremmo accorciato le distanze, appunto, tra il Tirreno e l'Adriatico come diceva prima il consigliere, unica infrastruttura che, appunto, congiunge le due coste nel centro Italia, avremmo restituito al territorio tutte le aree e i paesaggi oggi occupati dai viadotti che sarebbero stati abbattuti, avremmo gestito meglio con maggiore sicurezza e meno disagio per gli utenti, ma anche per i lavoratori i lavori che dovevamo fare, che dovremmo fare, lo Stato avrebbe speso meno, lo Stato avrebbe soprattutto investito meglio in un'opera che, se rifatta, ha una vita che è la metà di un'opera nuova, come gli ingegneri qua presenti potrebbero raccontarci. Però il tema delle varianti noi lo abbiamo accantonato, a partire dal novembre del 2016, quindi più di due anni fa. L'abbiamo abbandonato quando, con una lettera che inviammo all'allora Ministro Del Rio, dicemmo che accettavamo la sua proposta, cosiddetta minimalista perché il ministro sosteneva la necessità di mettere a posto appunto l'attuale tracciato in sede. Da allora si sono persi due anni per decidere, perché si sono persi due anni? Perché la prima ipotesi avanzata dal ministero e dal ministro, io c'ero a quell'incontro in particolare, era che gli interventi necessari dovessero assommare alla somma di circa, appunto, settecento milioni di euro. Dopo però diversi passaggi, anche alla commissione europea, nonché passaggi interni al ministero, prima il ministero ha proposto un miliardo e quattro, e stiamo parlando del dicembre, appunto, del 2016 alla commissione europea, poi ha proposto altre cifre finché siamo arrivati a un tracciato che, per essere messo in sicurezza, nel suo vecchio sedime, ha bisogno di un investimento pari a tre virgola due miliardi come ricordava l'ingegner Migliorino. Anche qui, chi ha deciso le opere da fare? Non le ha decise il concessionario. Le opere che devono essere fatte le ha decise il consiglio superiore dei lavori pubblici che, nel settembre 2017, su richiesta, appunto, della commissione europea, che chiedeva un soggetto terzo in grado di individuare le opere che effettivamente fossero utili per la messa in sicurezza antisismica, il consiglio superiore dei lavori pubblici, 2017, a settembre, definisce l'importo in tre miliardi e due. Passa un altro anno, perché appunto il ministero, e il MEF in particolare, hanno dovuto individuare le risorse utili ad evitare che un importo così rilevante di investimento non ricadesse, non possa ricadere in futuro sulle tariffe. Quindi siamo arrivati, appunto, al cambio del governo ed è ovvio, perché era naturale che giustamente il governo nuovo a gennaio, a, scusate, a giugno, volesse valutare appunto la situazione, l'incontro della scorsa settimana ci mette però in una situazione in cui sinceramente non posso fare previsioni, la qual cosa sulla data di produzione del PEF, e sarà solo attraverso il PEF che potremo fare interventi definitivi, appunto, per la messa in sicurezza antisismica. Io speravo che questo PEF, e ho finito, venisse concluso, appunto, quest'anno, entro dicembre di quest'anno, anche perché lo dico a questo consiglio e a questa amministrazione che si è battuta sul tema delle tariffe, sarà solo attraverso il tema del PEF, del nuovo PEF, che noi potremmo ridiscutere le tariffe, l'applicazione delle tariffe in futuro. Noi abbiamo fatto questo gesto di buona volontà a ottobre di applicare, appunto, le tariffe previste nel 2017 proprio perché anche al ministero si era stata fatta intravedere la possibilità di chiudere il nuovo piano ed evitare dunque che a fine anno, perché a fine anno, deve essere chiaro, si riproporrà il tema dell'aumento delle tariffe, per noi come per tutti gli altri concessionari che sono governati da concessioni, cioè da contratti fatti in un certo modo. Quindi siccome a dicembre il ministro dovrà dire cosa fa sulla nostra, come sulle altre concessioni, fermo restando che, ovviamente, se non ci sono interventi le



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

tariffe ritorneranno ad essere quelle applicate nei primi dieci mesi del 2018, ecco, noi speravamo che almeno questo fatto spingesse il ministero a chiudere, appunto, la questione entro la fine di quest'anno. Temo che così non sia e quindi temo che dovremo tornare a parlare di questa vicenda del tema delle tariffe, cioè, magari già in questa seduta o anche in altre occasioni. Io avrei finito la parte che mi riguarda, lascerei la parola all'ingegner Migliorino per gli aspetti, scusa, Migliorino ha già parlato, all'ingegner Nati, un lavoro ancora per noi Migliorino, quindi come si era capito, e quindi lascerei la parola appunto all'ingegner Nati.”

## ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Dottor Fabris, io le vorrei fare una domanda. Allora, l'autostrada adesso, perché passa un anno, passano due anni, passa il tempo e praticamente qua il problema è sempre lo stesso. L'autostrada A24 e A25 attualmente sono sicure o non sono sicure? Orbene, sono sopra la soglia del rischio o non sono sopra la soglia del rischio? E gli interventi di mitigazione che sono stati suggeriti o imposti dal ministero sono stati richiesti perché siano ancora più sicure o perché non erano sicure e sono stati fatti per metterle in sicurezza? Cioè, queste sono le domande, secondo me, fondamentali cui oggi bisogna dare, diciamo tra virgolette, una risposta, la migliore risposta insomma. Quindi se lei ci può... sono sicure queste autostrade o no? prego.”

## INGEGNER GABRIELE NATI

“Noi avevamo preparato della slide per scorrere anche quello che era il percorso dell'autostrada all'interno del territorio comunale e percorriamo velocemente queste slide che così almeno... e poi arriviamo alla risposta alle sue domande. Allora, il percorso dell'autostrada A24 e A25 è lungo duecentottanta chilometri, caratterizzate dalla presenza di centosettantacinque viadotti per una lunghezza di circa sessanta chilometri, e la presenza di ventotto gallerie a doppio fornice per la lunghezza complessiva, appunto, di una trentina di chilometri. Dobbiamo immaginare quindi che un terzo del nostro percorso è caratterizzato dalla presenza di opere d'arte. Questa autostrada è un'autostrada dichiarata strategica ai fini di protezione civile. Se andiamo alla diapositiva successiva questo è il tratto di trenta chilometri ricompresi nel territorio comunale, che è caratterizzato dalla presenza di tredici viadotti e due gallerie, la successiva, qui sono elencati appunto i tredici viadotti, in particolare i primi tre sono caratterizzati da impalcati a travi, impalcati semplicemente poggiati a travi, il resto sono o solettoni alleggeriti o viceversa cassoni sempre semplicemente appoggiati. Vedete nella seconda colonna sono presenti le lunghezze di ciascun viadotto e il San Sisto caratterizza di più la lunghezza di queste opere perché è quello lungo un chilometro e sette. La seconda colonna, invece, individua quello che è il tempo di intervento. Quando nel 2013 abbiamo presentato la vulnerabilità sismica di questi viadotti è uscito un tempo di intervento, evidentemente redatto sulla base dell'allora vigente normativa tecnica delle costruzioni del 2008, si è arrivati a dei valori dei tempi di intervento molto contenuti. Tecnicamente il tempo di intervento è il tempo entro il quale bisognerebbe cominciare i lavori di adeguamento delle opere. E' chiaro che oggi questo tempo di intervento ha più una valenza di indicatore di criticità del... o comunque di gerarchia degli interventi perché, non potendo ancora intervenire, vista la situazione diciamo approvati del PEF possiamo soltanto immaginare che, appunto, ci dia l'indicazione di quali debbono essere le gerarchie su cui intervenire. Vi faccio notare che tre viadotti, in particolare il San Sisto, le Campane e il Palude, non hanno più segnato il tempo di intervento perché questi tre viadotti, siamo già intervenuti qualche anno fa, sulle sotto strutture, adeguandole già sismicamente. Quindi le pile di questi viadotti hanno già subito interventi di rinforzo di prima fase per arrivare all'adeguamento complessivo dei viadotti. La successiva mostra invece il viadotto linea base, proprio quell'effetto dell'antiscalinamento a cui



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

faceva riferimento prima l'ingegnere Migliorino, dove vedete l'espulsione sostanzialmente del rullo che, appunto, a cui accennava l'ingegnere Migliorino. L'effetto finale di questa espulsione, nella diapositiva successiva, si vede immediatamente, sul piano viabile, in corrispondenza dei giunti i due impalcati formano questo scalino pericolosissimo evidentemente per l'esercizio dell'autostrada, ma per fortuna questo è avvenuto di notte, e addirittura in alcuni casi, ben superiori di quella dimensione perché siamo arrivati quasi a venticinque centimetri. Per diminuire il rischio di questo effetto si è immaginato un intervento specifico creando sostanzialmente, se andiamo sulla pagina successiva, creando... questa è la situazione del raio, ante intervento antiscalinamento, creando delle culle che nell'eventualità ci possa essere questa espulsione di questi rulli o appoggi a pendolo, la trave, l'impalcato trova degli appoggi provvisori su cui evidentemente far gravare i propri pesi, e quindi eliminare non creare l'effetto scalino tra i due impalcati adiacenti. Forse non si vedono benissimo, ma si vedono i dettagli di quegli elementi in acciaio che circondano, il pulvino, che circondano sostanzialmente... girano all'interno della trave e si vede anche l'appoggio aggiuntivo sul quale l'impalcato si andrà a poggiare nell'eventualità ci sia questo fenomeno. Bene. Se andiamo ancora alla successiva vediamo... questa è una fotografia del viadotto le Campane e Palude, sono praticamente similari, prima dell'intervento di adeguamento che abbiamo eseguito, notate comunque le facce corte, lo stato di ammaloramento delle facce corte di questi viadotti, che è un po' quello che si è riscontrato in tutti gli altri viadotti, anche andate sulle fotografie di stampa, sui giornali in questi giorni, e quello che è interessante che vi vogliamo mettere in evidenza è che questa è metà della sezione alla base di una delle pile. si amo in presenza di quattrocentoventidue ferri del ventisei, che corrono all'interno di queste masse di calcestruzzo e quando noi vediamo ammalorato vediamo soltanto una minima parte di queste armature, appunto, ammalorate. È evidente che avere una conoscenza più di dettaglio di questo stato, di queste caratteristiche, di questa rigidità, di questa sezione, forse ci tranquillizzerebbe un po' di più rispetto a vedere una visione di venti, trenta armature così ammalorate. Bene. Fatto... come siamo intervenuti su questi viadotti, abbiamo scarificato intorno tutta la sezione, abbiamo messo a nudo le armature e fatto in modo che tornassero a quello che si dice ferro lucido, cioè una pulizia totale delle armature presenti nell'attuale pila, abbiamo rinforzato, e qui vedete in queste foto, le armature aggiuntive e, soprattutto, i dettagli... abbiamo ripristinato, o meglio, abbiamo creato dei dettagli costruttivi, perché tecnologicamente allora non c'erano queste culture di duttilità delle strutture, ai fini appunto di ottenere delle sezioni duttili, e abbiamo ripristinato poi la geometria finale della pila, attraverso un bedoncino neoplastico fibro rinforzato come vedete, diciamo, nella parte bassa della foto di destra. E questo è il risultato finale che abbiamo ottenuto appunto su questi viadotti. Quest'ultima slide è un sunto sostanzialmente delle prescrizioni che abbiamo avuto appunto dall'ufficio ispettivo territoriale di Roma, per esempio l'ingegner Migliorino. Bene. Allora, approfitto di questo sunto che è, evidentemente, come avete sentito prima, ha generato le conclusioni sostanzialmente di queste verifiche ispettive sviluppate dalla fine di settembre ai primi di ottobre e per le quali evidentemente noi non ci siamo trovati assolutamente d'accordo nella posizione del ministero. Intanto mi preme, se possiamo ritornare all'elencazione dei viadotti, mi preme sottolinearvi che tra il viadotto Genzano e fino allo svincolo, quindi al fosso Vetoio, nel momento in cui avremmo la disponibilità dei centonovantadue milioni, questi saranno i primi lavori di adeguamento sismico complessivo delle opere. Per cui ci troveremo proprio nella tratta del comune dell'Aquila praticamente con quasi tutti i ponti adeguati sismicamente. Ora, dicevo questo perché, per essere pronti a dare il via ai lavori nel più breve tempo possibile, di questi progetti, pur non avendo ancora i decreti neanche sui progetti definitivi, ma avendo soltanto la disponibilità dei pareri positivi da parte del provveditorato, ci siamo preoccupati di, non solo redigere il progetto esecutivo, ma anche chiedere l'autorizzazione sismica, tal che ne abbiamo ottenuto l'autorizzazione sismica, tal che vi sottolineo semplicemente questo, perché se il genio civile, il genio civile dell'Aquila ci ha dato l'autorizzazione sismica per questi lavori è lì proprio anche in discussione il livello di conoscenza che uno deve avere delle opere, per questo diciamo che noi ci sentiamo tranquilli di aver fatto il



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

nostro dovere secondi che cadi evidentemente nella norma, ai fini del livello di conoscenza corretto su queste opere. Però non di meno, e le verifiche che abbiamo presentato sono verifiche firmate dai nostri tecnici e quindi che ne hanno assunto personalmente la responsabilità di affermare che quelle opere, per l'esercizio, sono sicure. Però non di meno, dicevo, abbiamo esteso ad ottantuno di queste opere, dico a ulteriori ottantuno perché nel 2017, quando abbiamo ravvisato uno stato di ammaloramento per alcuni impalcati, il direttore di esercizio aveva già emesso delle ordinanze di limitazione del traffico. Quindi non abbiamo fatto altro che... per proprio rispetto istituzionale, estendere queste ordinanze agli altri ottantuno viadotti. Poi ha già ricordato l'ingegnere Migliorino tutte quelle che sono le attività che abbiamo, per le quali stiamo operando o preparando dei progetti da sottoporre alla loro approvazione, e quindi direi che non debbo aggiungere nient'altro. Mi sembra di aver risposto anche alla sua domanda, Presidente, ma mi dica se vuole che aggiunga qualcos'altro".

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Sì, no, questa per mia conoscenza personale, non è che voglio fare l'avvocato della situazione. cioè, queste... allora, qua siamo tutti d'accordo che i lavori bisogna farli, sono necessari e ci sono, da quello che ho capito, delle lungaggini burocratiche, perché voi dite noi siamo pronti, ci manca questo, ci manca quell'altro, i lavori bisogna farli, quindi siamo tutti d'accordo che i lavori bisogna farli e bisogna farli anche subito. E da un'altra parte ci sarebbe qualcuno che praticamente, qualcuno, oppure ci sono delle lungaggini burocratiche, dei tempi da rispettare perché ciò si verifichi. L'uomo di strada pensa, considerato che i lavori bisogna farli, e sono utili e necessari, quindi, praticamente l'autostrada non è in sicurezza, perché? Perché se ci sono dei lavori che tutti dicono bisogna farli c'è qualche problema, ci sarà qualche problema, perché tutti dicono che bisogna farli. La domanda mia allora è questa. Queste autostrade sono sicure o non sono sicure? Ci posso passare tranquillamente o mi devo preoccupare quando ci passo? Cioè, questa è la domanda che mi pongo io e che si pone anche l'uomo della strada. Quindi la domanda mia a lei è questa. Sono sicure o non sono sicure? E un'altra cosa. Scusi, se approfitto, allora, l'ingegner Migliorino giustamente ha detto “secondo me, siccome ci sono delle preoccupazioni, soprattutto riguardo la mancanza di conoscenza dei materiali perché non sappiamo come reagiscono, sappiamo come ha reagito il vecchio modo di costruire, però questo modo di costruire oggi non lo sappiamo, quindi io ho fatto delle prescrizioni per rendere sicure queste autostrade, e ho fatto una serie di prescrizioni”, allora io volevo sapere, se il ministero ha fatto delle prescrizioni, le ha fatte per mantenere la strada ancora più sicura oppure perché c'erano dei problemi di rischio di valutazione che non è stato valutato e quindi attraverso questa mitigazione del rischio si è raggiunta la piena prova che le strade aquilane sono sicure? Cioè, questo è il problema. Sono sicure o non sono sicure?”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Allora, le autostrade sono assolutamente sicure per quanto attiene l'esercizio, i carichi di esercizio, effettivamente riconosciamo delle condizioni di rischio per quanto attiene il sisma, per quanto attiene i carichi sismici, allora, è necessario intervenire su queste opere per adeguarle a quelli che sono i nuovi criteri sostanzialmente di difesa sismica e, soprattutto, a quelli che sono i nuovi carichi sismici che la norma oggi riconosce. Carichi sismici intesi proprio di accelerazioni attese nei luoghi in cui queste opere sono collocate, e sono evidentemente molto diverse da quelle che originariamente, negli anni sessanta, le forze con cui si progettava negli anni sessanta. Quindi in termini concreti, ai fini dell'esercizio le autostrade sono sicure, non lo sono ai fini di un rischio sismico. Questo è il concetto di base. E' certo che le prescrizioni che il ministero ci ha inoltrato



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

sono prescrizioni che rendono in una qualche forma l'autostrada ancora più sicura, ma la sicurezza che avevamo dimostrato, che abbiamo dimostrato è la sicurezza che oggi richiede la norma, il livello della sicurezza per l'esercizio che richiede la norma. Questo è quello che abbiamo, non solo dichiarato, ma, come dicevo prima, sottoscritto.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Quindi lei parla di sicurezza e di esercizio di questa cosa qua.”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Certo, dei carichi di esercizio, per quelli che sono i carichi di esercizio.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Per renderla proprio sicura anche da un punto di vista sismico”.

INGEGNER GABRIELE NATI

“Per renderla sicura da un punto di vista sismico secondo i carichi...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Che cosa bisogna fare?”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Bisogna intervenire, adeguare sismicamente, quello che abbiamo cominciato a fare...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Sì, ma come norma, come procedura, che cosa bisogna fare? Cioè, io, noi...”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Bisogna fare degli interventi straordinari che rinforzino, che adeguino gli elementi di queste opere d'arte, perché soprattutto il problema è nelle sotto strutture fermo restando che gli impalcati superiori vanno in una qualche forma legati, create delle catene cinematiche...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

“Io ho capito da un punto di vista tecnico, ma da un punto di vista pratico, per ottenere praticamente...”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Bisogna avere i soldi, bisogna avere il PEF approvato”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“I soldi, parliamo i soldi, qual è il blocco?”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Specificatamente per il territorio dell'Aquila, il primo tratto, che poi noi interverremo dallo svincolo di Tornimparte fino a L'Aquila Ovest, con la disponibilità di queste risorse, centonovantdue milioni, siamo in grado di partire il giorno dopo”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Va bene, questo riguarda il piano MISU che è la messa in sicurezza urgente”

INGEGNER GABRIELE NATI

“Esatto, esatto.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Va bene, abbiamo capito, però per tutta l'altra arteria, cioè, io vorrei snellire le pratiche, fare in modo che il comune dell'Aquila, insieme a tutti i parlamentari, insieme all'ingegner Migliorino, insieme alla Strada dei Parchi, esca da qui, con una proposta per... siccome il ministro si è reso disponibile a ricevere proposte e ad interloquire con gli enti locali, uscire con una proposta per cercare di accelerare, considerato che L'Aquila non si può più permettere, diciamo, scivoloni in materia di sicurezza, sia per quello che è accaduto, e sia per quello che potrebbe anche accadere in considerazione del fatto delle preoccupazioni che la gente vive giornalmente. Quindi, che cosa bisogna fare, che cosa può fare questo comune per snellire le pratiche e... cioè, domani mattina io vado al Ministero Toninelli “vogliamo che queste pratiche, praticamente, vengano snellite nel più breve tempo possibile”, che cosa bisogna fare secondo lei, prego.”

MAURO FABRIS VICE PRESIDENTE DI STRADA DEI PARCHI

“Visto che seguo da vicino questa vicenda, appunto, del PEF. Allora, qui non c'è più discussione su cosa dobbiamo fare, nel senso che gli interventi li ha indicati, insisto, il consiglio superiore dei lavori pubblici, quindi non c'è discussione. No, non c'è discussione, il consiglio superiore ha detto che cosa si deve fare. Ora il tema è la copertura finanziaria. La copertura finanziaria proposta del



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

tavolo tecnico istituito dal Ministro Del Rio, appunto, che ha lavorato da gennaio a giugno 2018, la conclusione del tavolo tecnico sono state che lo Stato dovrebbe mettere due miliardi di contributo a fondo perduto, quindi non si andrebbe a ricadere sulle tariffe, l'altro miliardo e due, miliardo e cento dovrebbe essere messo dal concessionario, che poi si rivarrebbe ovviamente sulla tariffa, quindi questo andrebbe a ricadere sulle tariffe. Dove sono i punti di disaccordo in questa fase qua, l'unico punto di disaccordo è sulla remunerazione del capitale investito, ma lì la discussione dura poco nel senso che il decreto Genova, approvato appunto giovedì al Senato, prevede quali siano i criteri nuovi di remunerazione, appunto, degli investimenti come quelli nelle infrastrutture autostradali. Quindi, Presidente, quello che si può fare è semplicemente, io credo invitare i ministeri competenti a chiudere, perché da parte nostra non c'è alcuna resistenza di alcun tipo, a parte che non le potremmo fare, voglio dire, ma il governo deve chiudere l'istruttoria da portare al CIPE e il CIPE deve approvare il nuovo piano economico finanziario. Nel decreto Genova sono contenute alcune prerogative che riguardano anche la definizione del UACC, che sarebbe appunto la remunerazione del capitale investito, che tranquillamente può essere determinata da autorità, appunto, dalle autorità di regolazione dei trasporti. E' una delle novità che ha inserito il ministero Toninelli per quanto riguarda la gestione del rapporto. Segnalo, Presidente, visto che mi ha dato la parola, che sarebbe ancor più importante perché, lo ripeto se fosse sfuggito prima, che (incomprensibile) delle tariffe, che se non c'è il nuovo PEF a fine anno avremo il problema di nuovo."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

"Pongo l'ultima domanda, poi mi taccio, vi giuro che mi taccio. All'ingegner Placido Migliorino. Abbiamo sentito quanto detto dall'ingegner Mauro Fabris, dottore, mi scusi, da parte del ministero il problema può essere superato e può essere, diciamo, la procedura snellita e quali sono i tempi eventualmente per ottenere quanto più sicura l'autostrada A24 e A25?"

INGEGNER PLACIDO MIGLIORINO

"La procedura è stata determinata, come ricordava il dottor Fabris, dalla legge, quindi la legge c'è, la copertura finanziaria, a questo punto, pure perché due miliardi li mette lo Stato, un miliardo e due lo mette la società concessionaria, sono procedure di calendarizzazione di un programma, approvazione e sottoposto all'esame del CIPE che, sinceramente, credo che si possa solo che avviare e poi ci sono i tempi tecnici per portarlo a compimento. La cosa importante era la condivisione di quello che era il piano. Giustamente il consiglio superiore dei lavori pubblici ha individuato, a seguito di quelle che sono le istruttorie anche fatte dal ministero su proposta della società concessionaria, ha individuato le opere, e quello è già un grosso elemento positivo. Dopo le opere andavano quantificate, si doveva vedere quanto costava mettere... quali risorse economiche erano sufficienti, erano necessarie, e anche quello è stato fatto, adesso è arrivato anche il criterio della remunerazione del capitale investito, che si può essere d'accordo o non si può essere d'accordo, ma comunque la settimana scorsa è stato, in qualche modo, sancito, quindi sono stati fatti diversi passi avanti, tutti finalizzati a raggiungere l'obiettivo prima possibile, e io non credo che ci sarà un'inerzia da parte di qualche ufficio che metterà questa procedura, chissà per quale strano motivo, a tacere. D'altronde la sensibilità un po' dell'esecutivo, dei prefetti, un po' di tutti, dell'opinione pubblica, che ormai tutti conoscono qual è il problema, sinceramente non credo che ci possano essere dei motivi per lasciar passare, in maniera infruttuosa, il tempo".

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE



“Grazie Ingegnere, grazie veramente. Allora, proseguiamo il consiglio comunale, quindi abbiamo sentito il ministero delle infrastrutture e trasporti e abbiamo sentito praticamente l’autostrada dei parchi. Adesso apro il consiglio comunale e gli interventi dei consiglieri comunali e degli ospiti. Si era prenotata prima la Senatrice Stefania Pezzopane per un brevissimo intervento. Prego”.

#### STEFANIA PEZZOPANE SENATRICE

“Grazie Presidente. Ho accolto con interesse l’invito che ci è stato fatto a tutti i parlamentari della Regione Abruzzo perché il tema proposto è un tema che interessa l’opinione pubblica, i cittadini, e su cui ho molto lavorato. E ringrazio il Presidente del consiglio comunale, tutti i Consiglieri, la giunta, perché è stata un’occasione utile per chiarire o, almeno, per ascoltare i chiarimenti sia di Strada dei Parchi e sia dell’Ingegnere Migliorino. Voglio però esprimere la mia, come dire, il mio dissenso, ecco, per usare la parola giusta, rispetto ai comportamenti che ci sono stati in queste settimane, in questi mesi, in relazione ad una partita delicata, quindi ringrazio doppiamente il consiglio comunale perché ci permette, in qualche modo, di chiarire. Lo dica sia ai rappresentanti di Strada dei Parchi, che all’Ingegnere Migliorino, la nostra è una terra che ha subito un terremoto nel 2009 e un altro terremoto nel 2016 e nel 2017, lo sanno tutti, però noi lo sappiamo un po’ di più, e quello che sappiamo un po’ di più è che non ci piacciono i falsi allarmi, ovvero chi specula e gioca sull’allarmismo per... non so quali interessi, ma non ci piacciono nemmeno i assicuratori, perché noi di assicurazioni ne abbiamo avute a suo tempo e abbiamo pagato un prezzo molto molto salato. Quindi vorremmo una oggettività di approccio, e non ci piace, non mi piace, ecco, parlo per me, un ministro che va sotto ai viadotti e dice “con i miei occhi ho visto”, perché un ministro, nessuno di noi è tenuto ad andare in un posto e a dare un giudizio perché ha visto qualcosa. E non mi piace che siamo stati un po’ utilizzati in qualche modo. Quindi, la questione della sicurezza delle autostrade è una questione che ci siamo posti all’indomani del terremoto del 2016/2017, all’indomani della tragedia di Rigopiano, perché quella giornata fu emblematica di quello che poteva accadere, tant’è che nel decreto mezzogiorno, come ricordava prima Fabris, noi avevamo già fatto una norma e avevamo messo degli stanziamenti che però, proprio perché non veniva giudicata una situazione di allarme imminente, le somme furono messe, diciamo, in spesa dal 2021. E’ proprio a seguito della vicenda di Genova che si crea un’ulteriore necessità di anticipare e di intervento, ma, in realtà, una prima anticipazione l’avevamo già fatta con la legge di stabilità dove, appunto, avevamo già anticipato cinquantasei milioni dei duecentocinquanta. Questo per far capire che qui non è che... la situazione era già all’attenzione e quindi tutto questo clamore così televisivo, per cui le Iene che scoprono i documenti, è stata una cosa per noi devastante, perché l’abbiamo pagata, sono diminuiti i carichi di traffico sull’autostrada, sono state annullate le prenotazioni. Ma come si fa a sopportare una cosa di questo genere se viene dagli uffici del ministero, dal ministro, ma non è accettabile. Io credo, Presidente, che il consiglio comunale debba dire chiaramente, o almeno lo dico io in questa sede, che noi non lo sopportiamo più questo atteggiamento nei confronti del nostro territorio. Allora, quello che si deve fare era mettere a disposizione e continuare l’anticipazione. E il decreto Genova lo fa, ma siccome ha sbagliato il capitolo dove prendere le somme restanti, e le ha messe a carico del master plan ci ha fatto perdere altri due mesi, perché questa è la verità, perché poi abbiamo dovuto fare gli emendamenti, si è dovuta cambiare la norma, e solo con l’approvazione definitiva, e quindi con l’approvazione dell’emendamento, si è potuto finalmente mettere la disponibilità delle risorse in anticipazione, non a carico del master plan, ma a carico del fondo ministeriale che è bello ricco, è bello consistente, e non è stato impegnato nell’anno che abbiamo alle spalle. Quindi, quando giustamente il presidente dice che cosa dobbiamo fare, noi dobbiamo fare due cose a mio giudizio, la prima è rendere subito spendibili quei soldi e far fare subito quelle opere, perché sono opere necessarie a superare quelle prescrizioni che gli uffici del ministero hanno dato. La seconda cosa è approvare il



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

PEF. Perché se non si approva il PEF o si prende ancora, diciamo, alla lontana il tema, noi avremo, tra l'altro, il primo gennaio la riproposizione degli aumenti delle tariffe perché dobbiamo ricordarci che c'è stata una sospensione momentanea, per scelta di Strada dei Parchi, del, diciamo, del carico in aumento e che il 31 di dicembre questa sospensione finisce e si tornerà alle vecchie previsioni, quindi con l'onere aggiuntivo, per cui io veramente ringrazio il consiglio comunale, avete fatto una mossa giusta, opportuna, ringrazio, insomma, tutti quelli che ci hanno messo testa e cuore. Ora però credo che il compito della politica di questo territorio, e non parlo solo dell'Aquila, parlo dell'Abruzzo, sicuramente L'Aquila, Teramo e le città che sono interessate da questa particolare area sismica che è quello di seguire, vigilare, non so, si potrebbe costituire una commissione di monitoraggio che permanentemente segue, si potrebbe andare dal Ministro Toninelli per capire quali sono le intenzioni sul PEF,. Però, intanto, già questa seduta di oggi, mette in qualche modo in condizioni tutti noi, intanto di lavorare collettivamente su un problema che non ha colori politici, ma che ha un interesse generale e soprattutto di far capire che noi non ne possiamo più, non giocate sulla nostra pelle perché quando ci hanno giocato, e molti ci hanno rimesso le penne. Quindi non giocate più sulla nostra pelle. La sicurezza è un tema importante, decisivo, adesso abbiamo raggiunto un punto di equilibrio questa mattina, andiamo avanti come i treni affinché quel punto di equilibrio sia effettivamente reso operativo e non ci siano più né passi indietro, né tentennamenti, né interviste, né altre cose, Iene e contro Iene, perché noi non ne possiamo più di apprendere in queste forme, che magari le nostre autostrade non sono sicure. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Senatrice Pezzopane. Do la parola al Consigliere Masciocco”

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente. Saluto gli ospiti. E risulta evidente questa mattina una contrapposizione tra il concessionario e i tecnici del ministero. E' evidente perché l'ingegnere ci ha spiegato, secondo lui, quali dovrebbero essere i percorsi da poter intraprendere per non mettere in sicurezza l'autostrada, ma per sapere fino a che punto è sicura e quali interventi bisognerebbe fare per metterla in sicurezza, mentre l'autostrada dei parchi ci ha parlato della parte economica. Perché come tutti i concessionari e nel nostro Paese, non solo hanno risposto al bando e hanno preso il... poi hanno costruito società che gestiscono la manutenzione, che gestiscono anche le operazioni all'interno delle varie autostrade, e quindi di fatto guarda l'aspetto economico. Ora l'anticipazione che viene chiesta al concessionario per poter intervenire o meno sono dettagli, perché poi la remunerazione del capitale, come ci ha spiegato per bene, ci sarà sempre, il problema è uno scontro sempre continuo. Allora, voglio partire dai dati, se l'ingegnere del ministero, l'ingegner Migliorino ci dice che lui vorrebbe arrivare, mi scusi ingegnere, se ho capito bene, lui vorrebbe arrivare a dare un numero indicativo di sicurezza e vedere poi le varie infrastrutture a che punto si trovano rispetto, diciamo, al numero uno, noi abbiamo l'esperienza come ricostruzione per quanto riguarda l'adeguamento sismico, la legge dello Stato dice che i nostri fabbricati devono essere ricostruiti con almeno il sessanta per cento di vulnerabilità sismica, esatto? Eh, Palu'? okay. Quindi ci indicano una soglia dove ci dicono che quella soglia, sopra, diciamo, non è che si sta sicuri, però si potrebbe stare sicuri, i danni sono di meno, sotto soglia siamo a rischio. Ora, l'autostrada si trova sopra o sotto una soglia del sessanta per cento? Perché una legge dello Stato ultima individua nella ricostruzione degli edifici. Perché se io sto dentro un edificio ci ho dei rischi, e quindi so a che rischio corro, se sto sopra a un viadotto dovrei sapere su che rischi sto correndo se sto sul viadotto, perché tale e quale è, vita umana è quella che sta dentro la macchina e vita umana è quella che sta dentro gli appartamenti. Se mi si parla di prove di carico, se mi si parla di verifica dei materiali,



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

vuol dire che le affermazioni che noi stiamo facendo, secondo un tecnico, un ingegnere del ministero dei trasporti, non sono sufficienti a stabilire la pericolosità dei ponti. Quindi che l'ingegnere di Strada dei Parchi mi dice oggi, come concessionaria, stiamo a posto, cioè, nel senso che i carichi attuali sono sopportabili dalle strutture, l'ingegner Migliorino dice... ma lasciamo stare se prima non lo diceva del 14 agosto e dopo il 14 agosto lo dice, ma io prendo per buono quello che dico, cioè, è un funzionario dello Stato, cioè non è legato a... e dice "guardate che dobbiamo fare ulteriori approfondimenti secondo me", ingegnere, è così? No, no, dicevo, perché se no, era per capire se... era se avevo capito, non perché voglio interpretare il suo pensiero e se ho capito, se l'ingegnere mi dice io per poter verificare... poi lasciamo stare i soldi, i due miliardi che eventualmente ci deve mettere lo Stato, il miliardo che ci metterà il concessionario e poi si rivarrà sulle tariffe, eccetera, lasciamo stare i finanziamenti, ma intanto oggi... quelli arriveranno, oggi dobbiamo sapere di che cosa stiamo parlando. L'antiscalinamento, per esempio, è stato fatto, ottimo, cioè, nel senso il lavoro è stato fatto, è finito, quindi sappiamo che, nel caso dovesse risuccedere, cioè, non ci saranno avvallamenti sui ponti. Ora,... allora, io capisco che i concessionari in Italia, cioè, voglio dire, c'è quella grossa discussione se riportare le autostrade sotto il controllo pubblico o meno, perché lì si parla sempre poi di investimenti, no, cioè, quello di scaricare sui cittadini... allora è più facile non aumentare le tasse per trovare i finanziamenti per sistemare le strade, ma scaricarle sui pedaggi. Cioè, che io aumento un pedaggio del dieci per cento invece che aumentare l'IMU del dieci per cento, di fatto scarico lo stesso sul cittadino il costo dell'opera, però a quel punto lo fa il concessionario, beh, dicevo, se io devo trovare un miliardo di euro o lo trovo aumentando l'IMU, oppure dico al concessionario, sai che è, aumenta del dieci per cento la tariffa, vedrai che con la remunerazione in dieci anni, in quindici anni rientra della somma che poi investirà sull'autostrada, quindi, di fatto, sempre sul cittadino scarichi, ma con la differenza che, di fatto, i concessionari sono diventati dei monopoli rispetto alle tratte che loro trovano, nei confronti dello Stato parlo io, cioè ci hanno una forza contrattuale oggi, che hanno preso, molto forte, perché? Perché il problema vero è questo, cioè che i concessionari attuali hanno dalla A alla Z (si interrompe la registrazione che riprende successivamente) quindi di fatto l'utile che un concessionario tira fuori non è solo dalla tariffa, ma è anche dai lavori che svolge con imprese che fanno parte del gruppo, perché poi, essendo loro concessionari e prendendo i soldi dallo Stato, non è che devono fare le gare, cioè, hanno direttamente la possibilità di poter intervenire perché hanno il know how, hanno la conoscenza, hanno fatto gli investimenti, eccetera eccetera, quindi il discorso è questo, cioè la preoccupazione, lo diceva il Presidente, e poi concludo, lo diceva il Presidente, cioè, il problema che oggi la variante che si doveva fare, e che non si è fatta più nel 2016, comportava comunque una spesa notevole, è vero con l'eliminazione dei viadotti, quindi, poi ci si è scontrati contro i territori che non l'avevano accettato, ma l'avreste fatta voi comunque, cioè nel senso che non è che l'avrebbe fatta qualcun altro, quindi dicevo, il discorso è oggi, lasciando... poi nessuno può eventualmente decidere oppure prevedere quello che succederà eccetera, i carichi, le prove di carico, lo chiedo, Presidente, al vice presidente del... al dottor Fabris, le prove di carico le farete? Domanda. Le verifiche successive dei materiali, che sono delle prove che noi abbiamo visto che si fanno in tutte le case, adesso noi a L'Aquila siamo diventati degli esperti, cioè, voglio dire, nel senso sappiamo quando si fanno i carotaggi, sappiamo quando si fanno le relazioni, eccetera, quindi queste cose che si possono fare solamente con la disponibilità, perché vedo... finisco veramente Presidente, vedo che altre autostrade hanno ristretto la percorrenza sui ponti, cioè, quindi, di fatto questo serve per poter incidere di meno dello (incomprensibile) perché quello si diceva che poi uno si informa, quindi la mia domanda è le richieste, le prove di carico e le verifiche dei materiali, che sono due, anche perché potrebbe essere che da questo dovremmo chiedere non più i due miliardi e il miliardo a carico della concessionaria, ma dovremmo chiedere tre miliardi allo Stato e due miliardi alla concessionaria, cioè andare a poter operare direttamente senza avere aggiornato, con le prove di carico e con la verifica dei materiali, mi sembra la spesa minima, la disponibilità magari c'è e in quel caso poi vedremo come poter spingere affinché i finanziamenti arrivino. Grazie Presidente."

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Grazie a lei, mi chiede di intervenire il presidente dell'ordine degli ingegnere dell'Aquila, il Dottore De Amicis.”

**DOTTOR DE AMICIS PRESIDENTE ORDINE INGEGNERI DELL'AQUILA**

“Grazie Presidente, grazie e grazie dell'invito che ho accettato veramente con piacere. Grazie a tutta l'amministrazione comunale e a tutti quanti i partecipanti. Un breve intervento perché credo che quello di cui stiamo parlando oggi sia qualcosa che interessi un po' di più il tratto semplicemente compreso nel territorio comunale, ingegner Migliorino, perché lei all'inizio aveva fatto questa piccola distinzione, su quello mi posso trovare d'accordo, perché non posso pensare di attraversare un tratto di autostrada sicura e fare un salto nel buio uscendo dal territorio comunale aquilano, questo no. non posso accettarlo anche perché un'autostrada di questo tipo non implica solo la sicurezza, per quanto fondamentale di tutti quanti coloro che la attraversano, ma è fondamentale per qualsiasi sviluppo all'interno della nostra regione. Noi partiamo da una situazione regione bella, dei parchi, territorio montano, lo conosciamo tutti quanti, però siamo forse una delle poche popolazioni che dalla bellezza del territorio che ci circonda abbiamo solo penalità, vi sono altre popolazioni, questo non mi sto riferendo sicuramente a lei, per carità, vi sono altre popolazioni che hanno delle difficoltà oggettive nel raggiungere il continente, come piace loro dire, e questo hanno delle agevolazioni sui pedaggi. Noi invece abbiamo che l'autostrada di montagna costa un po' di più, costa il trenta per cento di più dell'autostrada costiera, così la stessa penalizzazione l'abbiamo per il gas, per l'uso del gas, noi paghiamo un po' di più quello che ci serve normalmente per riscaldarci l'inverno, siamo penalizzati perché abitiamo in questo territorio stupendo. Non vorrei adesso che questi interventi, Consigliere Masciocco, possano continuare a ricadere sul pedaggio a carico del povero cittadino che, a volte per piacere, a volte per necessità, deve attraversare l'autostrada. Quello che ho sentito oggi, e che ho sentito e visto anche in precedenti occasioni, abbiamo due posizioni, conosco e non conosco il materiale, quanto dura il cemento armato. Il cemento armato non lo sappiamo quanto dura. Posso dire che può durare, forse, cento anni, centoventi se ben mantenuto. Perché una data di questo tipo, perché è l'inizio e l'utilizzo del cemento armato. Posso trovare strutture stupende che è solo cemento e poco armato. Ho trovato nel corso della mia esperienza lavorativa nel novantadue dei capannoni a (incomprensibile) dove il cemento armato non c'era nulla, neanche un grammo di armatura. E c'era la targhetta, perché erano stati realizzati nel quarantatré, epoca di... dove tutto l'acciaio andava a finire per scopi bellici, questi capannoni fanno bella mostra di sé, e c'è la targhetta, realizzati in assenza di acciaio perché era utilizzato per scopi bellici. Certo, erano stati realizzati come archi a tre cerniere, va beh, non entriamo nel dettaglio. Ben mantenuti, sono in perfetta forma. Dobbiamo pensare che qualsiasi opera dobbiamo mantenere, dobbiamo fare una programmazione, una pianificazione, dobbiamo capire quando e come intervenire sulle nostre opere, non solo i viadotti, l'intero patrimonio nazionale, dobbiamo pensare che cosa si deve fare, non possiamo arrivare a un certo punto e ci accorgiamo che qualcosa non funziona. Questo è quello che lascia un po' perplessi. Noi, il nostro percorso, il piano di manutenzione dobbiamo programmarcelo, ce lo dobbiamo pianificare, dobbiamo capire, anno per anno, ma in via preventiva, quanti soldi servono e dove li dobbiamo attingere. E' un percorso forse ha avuto purtroppo un'accelerazione, purtroppo all'evento nefasto, a seguito del ponte di Genova, che ha causato un po' di allarmismi in tutta Italia. Noi non vogliamo né allarmismi e né essere rassicurati, sono pienamente d'accordo con la senatrice, non ci serve questo. A noi quello che ci serve... ho senti oggi, ci sono due posizioni diverse. Abbiamo tutti quanti i dati sui materiali, non abbiamo i



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

dati sui materiali. Avere tutti i dati, aver fatto il necessario di accertamenti non è una cosa soggettiva, ma è una cosa oggettiva. Basta far riferimento alle norme del caso, no? lo sappiamo benissimo da aquilani che cosa significhi, lo facciamo tutti quanti i giorni, ricostruire al cento per cento, consigliare, quello è l'intervento sull'esistente, mi perdoni. La stessa cosa potremo pensare di fare andandole a leggere queste norme e vedere quali sono le prove e le indagini che sono state fatte per la messa in sicurezza di queste opere? Per conoscere lo stato dell'arte, dei materiali, sono stati fatti tutti quelli che servivano? Questo non è così complicato presumo, basta guardare la norma, vedere quello che è stato fatto, credo che si possa dirimere facilmente, non è così complicato. Ritengo che gli interventi comunque debbano essere messi in atto perché noi ci troviamo di fronte alla necessità di un adeguamento dell'autostrada, adeguamento sismico, perché ritrovarci un'altra volta, che è successo il 6 aprile del 2009, nel momento in cui avevamo estremo bisogno di soccorso, i soccorsi non potevano arrivare perché avevamo le autostrade chiuse. Questa è stata una cosa negletta, impossibile, ancora oggi fa male. E' stata chiusa l'autostrada, il pomeriggio, la A24 direzione L'Aquila Roma era chiusa, lei fa di no, ma io mi ricordo perfettamente, la Salaria fu lunga. Ritornare a quelle condizioni possiamo dire... l'antiscalinamento è stato fatto, è stato fatto tutto quanto, però oggi non abbiamo ancora la certezza che... anzi, la certezza ce l'abbiamo che non c'è l'adeguamento sismico dei nostri viadotti, quindi se non c'è l'adeguamento sismico, le conclusioni le lascio trarre a voi, iniziamo a programmare, invece, dei tipi di interventi dove la manutenzione che si deve fare comunque, ordinaria e straordinaria, sui nostri immobili possa essere un'anticipazione, fatta un'anticipazione sui lavori di adeguamento sismico, non vediamo le due cose scollegate tra di loro. Cerchiamo di collegarle, di iniziare a fare delle opere, degli interventi che possano realmente e concretamente mettere in sicurezza, aumentare la sicurezza, perché il rischio rimane sempre, non possiamo dire che sono sicure, diventeranno più sicure. Però iniziamo a lavorare in tal senso, credo che sia arrivato il momento oggi di confrontarsi serenamente, e serenamente, su quali sono i dati che sono stati appurati, vedere lo stato dell'arte della progettazione, perché se è vero come è vero che anche il consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il proprio parere positivo su questi interventi, cerchiamo di calibrare, vediamo quale può essere anche lo scenario, da dove si parte a dove si arriva per mettere in sicurezza tutta questa nostra autostrada che, ripeto, è funzionale per lo sviluppo anche socio economico della nostra regione. Grazie”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie a lei, Consigliere De Matteis, prego.”

GIORGIO DE MATTEIS CONSIGLIERE COMUNALE

“Credo che dalle parole ascoltate alcuni aspetti emergano in maniera evidente, forte. Guardi, questa riunione di oggi, come direbbe qualcuno, cala al fagiolo, perché stiamo assistendo ad un dibattito estremamente interessante. Ora, perdoneranno le istituzioni presenti, mi riferisco al ministero e autostrada dei parchi, se diventeremo un chiodo fisso nel vostro cervello. Guardate che qui sulla pelle della gente non si scherza. Ora, nel momento in cui l'ingegner Nardi, giusto? Ci ha dato dei numeri estremamente interessanti, duecento... oltre duecentosettanta viadotti... viadotti... centosettantacinque viadotti per sessanta chilometri. Uno dice, bene. Bene non molto, perché gli interventi di mitigazione del rischio, parliamo di protezione civile, e chi ne parla ha una certa esperienza nel settore, non c'è nessuna mitigazione del rischio perché nel momento in cui acquisiamo il fatto che terremoto può determinare un livello di sicurezza basso, uso un eufemismo, non c'è nessuna mitigazione del rischio. Quindi non scherziamo. E per questo motivo dico, visto che il problema non è tecnico, nel senso che non entro nel merito degli aspetti tecnici



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

che sono stati già trattati e dei quali certamente non ho competenza a poter parlare, ma ciò che è stato detto dal ministero e da autostrada dei parchi, nelle persone dell'ingegner Migliorino e dell'onorevole Fabris, diventa fondamentale. E cioè, abbiamo due livelli di discussione. Una emergenza e una urgenza. Il PEF, cioè i soldi, per essere gravi, magari, diventano fondamentali per mettere in chiaro e in esecuzione quelli che sono i progetti che sono stati individuati, e i lavori individuati, al consiglio superiore dei lavori pubblici. Ora, noi vogliamo delle risposte, come sono state date a Genova, e cioè risorse finanziarie, tempi e modalità. Ora, su centosettantacinque viadotti, lì dove viene acquisito, ancora una volta in maniera definitiva e chiara, che il livello di sicurezza, in caso di terremoto, è basso, qui non si può più scherzare. E siccome noi ci siamo già passati e, non a caso, ho citato nell'intervento di prima quella sensazione estremamente sgradevole, uso un eufemismo, la notte del terremoto quando i viadotti oscillavano, oscillavano, li abbiamo visti oscillare, non li abbiamo visti fermi, oscillare, quindi certo che è che non siamo qui ad aspettare che accada di nuovo, ma sicuramente, visto che siamo in una delle regioni a più alto rischio, e una delle aree sicuramente al massimo del livello di rischio, sto parlando di quest'area in particolare, qui vogliamo delle risposte. Ora, ingegner Migliorino, è chiaro che non possiamo pretendere da lei che vengano date risposte esaustive su alcuni degli argomenti che stiamo citando. Ma certo è che il ministro, così come è stato solerte e capace nell'andare a verificare con il caschetto lo stato dell'arte sotto i viadotti, lo sia anche nel chiudere la partita delle risorse finanziarie che diventano necessarie, così come autostrada dei parchi deve chiudere rapidamente questo discorso perché certo non è la manutenzione ordinaria che in questa che è un'autostrada di montagna, quasi quotidiana, chi la utilizza come noi, quotidianamente, trova i blocchi, i rallentamenti, è una quotidianità. Sì, però adesso basta. Visto che ciò che è accaduto a Genova ha reso evidente che il re è nudo, e non mi riferisco solo all'Abruzzo, mi riferisco alla Calabria, mi riferisco alla Sicilia, ma noi abbiamo questa, come dire, questa caratteristica, ahimè, di una terra sottoposta a violenza del terremoto con una certa frequenza. E quindi non possiamo continuare ad aspettare. Abbiamo voluto questo consiglio comunale anche e soprattutto perché così come ci è stato anticipato dall'onorevole Fabris, nel caso non si chiuda la partita del PEF, entro la fine di quest'anno dovremmo essere ancora una volta sottoposti all'aumento delle, o meglio, a tornare all'aumento delle tariffe che era stato già deciso prima. Ora, io non vado lì a sindacare su quelli che sono i costi in altri tratti autostradali, però, Santo Dio, noi abbiamo... e si aggiunge anche un ulteriore problema, noi abbiamo non so quanti pendolari, migliaia di pendolari che quotidianamente viaggiano verso Roma e tornano da Roma, se noi dobbiamo, ancora una volta, stare dietro... e, guardate, lo stiamo dicendo questo in un consesso che è quello che deve occuparsi delle esigenze dei cittadini, e non possiamo certo intervenire sui problemi dei rapporti a livello nazionale tra ministero e concessionarie autostradali, ma non è possibile certamente che si torni ad avere tariffe per cui le migliaia di pendolari che già il comune di Roma sta pensando bene ulteriormente di vessare, dovranno tornare a pagare cifre che, in questo momento, diventano francamente molto fastidiose da sopportare. Quindi sappiamo perfettamente che né l'una né l'altra parte oggi possono chiudere una partita in questo consesso, però l'abbiamo aperta questa partita qui, vedete, noi, tra un mese, cioè entro la fine di dicembre, cioè quando si vanno a discutere la ... (si interrompe la registrazione che riprende successivamente) i provvedimenti finanziari nazionali vogliamo che anche questo discorso venga chiuso. Quindi vorremmo che venisse preso un impegno, ingegner Migliorino, da trasmettere al ministro Toninelli, di essere così solerte, magari non aspettare tre mesi, noi abbiamo aspettato una settimana per i decreti relativi al terremoto del 2009, una settimana, perché noi abbiamo dovuto evacuare sessantamila persone, con tutto il rispetto di quello che è accaduto a Genova, sessantamila persone abbiamo dovuto evacuare con provvedimenti che si sono chiusi in una settimana. Lo dica a Toninelli che magari, non dico in una settimana, ma nell'arco delle prossime settimane a chiusura di questo anno solare, deve arrivare con una soluzione del problema. Ripeto. Oggi, oggi, e non siamo nelle prefetture, non siamo nei rapporti a due, oggi, in questo consesso pubblico, che tiene all'interesse dei cittadini, acquisiamo che se c'è un terremoto la sicurezza dei viadotti è bassa, uso un eufemismo,



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

è bassa, ogni altro commento adesso comincia a pesare su questo ministero. Visto che ha sollevato il problema comincia a porsi realmente la necessità al problema. Naturalmente sappiamo bene che certi lavori, in un periodo come questo, che si avvicina all'inverno e in questa regione, in questi luoghi, diventano difficili. Ma oggi e in questa fine anno possiamo certamente chiudere la partita dell'aspetto finanziario che, come abbiamo capito, diventa fondamentale. Come sempre, nei lavori pubblici, ci sono due cose fondamentali. I progetti e i soldi. Se i progetti ci sono e i soldi non ci sono, il resto è filosofia.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere, mi chiedeva la parola il Consigliere De Santis, prego”.

LELIO DE SANTIS CONSIGLIERE COMUNALE

“Buongiorno, saluto pure io tutti i presenti, gli ospiti soprattutto del ministero, l'ingegnere e la società che è venuta con una presenza significativa e qualificata, e molte delle cose, debbo dire onestamente, che intendevo dire le hanno già anticipate il Consigliere De Matteis e il collega Giustino Masciocco. Qui oggi credo, Presidente, hai fatto bene a convocare questo consiglio, stiamo celebrando un consiglio che io ritengo estremamente importante, affronta un tema decisivo, non solo per noi L'Aquila, ma per l'intero Abruzzo, perché questa è una vicenda che non può essere confinata dentro le mura cittadine, veniva ricordato dall'ingegnere De Amicis, quando affrontiamo il tema della A24 e della A25, dobbiamo parlare di una infrastruttura che serve, che collega la capitale con l'Abruzzo, tutto l'Abruzzo, quindi questa visione dobbiamo tenere, e quindi la sicurezza deve riguardare tutte e due queste autostrade. E' chiaro che qui noi abbiamo evidenziato sul piano tecnico, ma la vicenda, secondo me, in questa sede la dobbiamo sviscerare soprattutto sul piano politico, sul piano tecnico è stato evidentissimo il contrasto fra le due posizioni, quella rappresentata dall'ingegner Migliorino e quella rappresentata da Fabris, ora noi non possiamo assistere a questa contrapposizione, che invece di dare, alla fine di questa riunione, qualche elemento di maggiore chiarezza ,ci fa uscire con più incertezza .questo è il dato. Allora importantissimo il consiglio, mi auguro, caro Presidente, che si possa chiudere con un ordine del giorno che impegni il ministero o il ministro a fare quello che serve, in tempi rapidi, non le sceneggiate, questo è un argomento che non può essere oggetto di strumentalizzazione politica, chiunque la faccia, chiunque la faccia, perché ci va di mezzo un territorio, una regione, gli utenti che vogliono camminare su un'autostrada, che poi è l'unica infrastruttura, noi dall'Aquila non possiamo andare mica a Roma col treno, è l'autostrada che è essenziale. Quindi non possiamo giocare, non possiamo perdere altro tempo, né fare sceneggiate di questo tipo. E' chiaro che questa contrapposizione non è piacevole, non aiuta. Se le perplessità del ministero, rappresentate dall'ingegner Migliorino, sono fondate, se quelle verifiche fatte attengono, come ha sostenuto, a dati, a criteri di cinque, sei anni fa, allora il ministero faccia qualche azione concreta. Anche la chiusura dell'autostrada. Se effettivamente c'è una perplessità, una preoccupazione. Diversamente finiamola con l'allarmismo. I dati portati qui da autostrada mi sembrano chiari. A meno che non vengano contestati e io direi, a questo punto, teniamo conto di quello che ha detto l'ingegner De Amicis, ci sono norme, io non sono un tecnico, non mi voglio sostituire ai tecnici, norme, riferimenti a cui il ministero e lei stesso può fare riferimento, non è che qui ci possiamo raccontare due versioni e il problema rimane lì. Il Consigliere De Matteis chiedeva giustamente alla fine tempi, modi e risorse finanziarie. Sulle risorse finanziarie mi pare che, tutto sommato, ci stiamo, però bisogna vedere chi fa cose e quando si fa, tempi e modi io non li vedo, allora noi penso che facciamo una cosa utile se incalziamo con un documento il ministro. E vengo all'aspetto politico. E' chiaro che noi possiamo disquisire all'infinito, ma la politica, questo governo, questo



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

ministro che cosa intende fare? Perché poi le soluzioni tecniche vengono di conseguenza, e si impone al gestore di fare quello che serve, quello che è utile, dicendo con chiarezza che cosa debbono fare o che cosa non hanno fatto fino adesso. Se così non è, non siamo in grado, allora evitiamo l'allarmismo, allora evitiamo l'allarmismo. Io poi, concludendo perché so che devo stringere, voglio andare contro corrente rispetto al progetto delle varianti di cui si è parlato. Allora, i viadotti sono esposti oggettivamente alla precarietà, all'erosione, al danneggiamento. Una idea progettuale che prevedeva l'alternativa, cioè l'utilizzo della galleria, con una riduzione, mi ricordo quel progetto, perché l'ho letto sulla stampa, non perché ne abbia avuto cognizione, che prevedeva la riduzione del tracciato, no Roma L'Aquila, noi parliamo di Abruzzo, perché siamo la città capoluogo di Regione. Ci dobbiamo far carico dei problemi di uno sviluppo complessivo, riduceva di trenta chilometri, metteva, eliminava tanti viadotti, e metteva in galleria buona parte del tracciato. Si è detto a priori (si interrompe la registrazione che riprende successivamente) c'è forse una parte di ambientalismo esagerato o una parte di territorio di questa regione che non ha una visione complessiva. Quel progetto, secondo me, accantonato va ripreso se crediamo veramente a una prospettiva di questo... seria e a una sicurezza definitiva per queste autostrade. Grazie”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere. La parola al Consigliere Regionale Pierpaolo Pietrucci, prego”

PIERPAOLO PIETRUCCI CONSIGLIERE REGIONALE

“Buongiorno a tutti, grazie Presidente Tinari di avermi invitato a questo incontro che io ritengo, a questa seduta del consiglio comunale che ritengo importantissima, non solo per l'Abruzzo, ma, in realtà, per il sistema Paese, sullo stato delle autostrade della regione Abruzzo ma che, in realtà, stiamo parlando di autostrade, soprattutto la A24 e la A25, che hanno, non solo una valenza sociale, ma anche una valenza internazionale, essendo state inserite nelle reti TNT dalla regione Abruzzo e dall'Europa, cioè questa è una strada di collegamento, in realtà, dei flussi, no, come sapete i flussi comunitari, cioè il collegamento tra Barcellona e Ploce, cioè tra la Catalogna e la Croazia, passa inevitabilmente per la nostra autostrada dei parchi, l'autostrada A24 e A25, che ci vede in condizioni vantaggiose rispetto ad altri flussi trasversali che riguardano il Paese, quindi stiamo parlando di un'autostrada che ha una rilevanza internazionale e cerchiamo di non limitarla, un'autostrada che prendiamo chiaramente, come noi sappiamo, che ci consente di avere il collegamento tra la capitale e il capoluogo di regione e anche la costa. Beh, devo dire che intanto faccio un plauso a chi ha dato impulso alla convocazione di questo consiglio comunale perché pone all'agenda, all'ordine del giorno, un tema, come dicevamo, centrale e segue una serie di riunioni che, anche io, subito dopo la tragedia chiaramente del Morandi, mi sono sentito in dovere di convocare la mia commissione competente in relazione a materia, chiaramente la commissione dei lavori pubblici e delle infrastrutture su questo tema. E ogni volta che esco da queste commissioni dove hanno partecipato tutte le parti, addirittura nella mia commissione ho convocato e fatto partecipare anche i comitati, continua a uscire davvero perplesso perché intanto ci sono i due temi centrali che riguardano, in primis, la sicurezza antisismica e in secundis la sicurezza dovuta allo stato, alla manutenzione del cemento armato che pone una serie di altri problemi perché questo è il crocevia del Paese, perché qua si continua a costruire, a andare avanti con il laterizio, invece andrebbe aperto un tema reale su perché altri Paesi, che sono sottoposti agli stessi rischi di obsolescenza o rischi sismici come il nostro, usano invece altre tecnologie, usano il ferro, usano il legno, usano tutta una serie di altre tecnologie. Ma poi c'è il rischio sismico, ed emerge in realtà, da tutti questi confronti che ci sono stati, qui sembra davvero che c'è un'opinione pubblica che



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

continua a ritenere che il privato è cattivo e, diciamo, il pubblico dovrebbe essere quello buono. Ma io mi sto rendendo sempre più conto che c'è un ministero, un ministero che è in contraddizione su tutte le cose e, soprattutto, davvero la mano destra non sa quello che fa la sinistra, cioè, qui c'è un ministro che ha generato all'allarmismo a seguito del filmato che c'è stato delle Iene, no, quando il ministro si è recato sotto il ponte, sotto il pilastro autostradale e ha detto "questa strada non mi fa dormire la notte". E invece c'è un ministero dei dirigenti e dei direttori che non riescono a reagire ai controlli che poi sono demandati al concessionario. E anche questa è una condizione un po' kafkiana insomma, perché figuriamoci come ci va a dormire la notte a noi chiedere all'oste com'è il vino, cioè chiedere al concessionario di produrre una serie di controlli, e la sollecitazione che proveniva, in realtà, da comitati rappresentativi un po' dell'emotività che si è generata dopo la tragedia del Morandi, è stata quella di far fare i controlli da un organo terzo. In realtà, di tutte queste sollecitazioni, perché il governo non mi sembra che abbia i presupposti, anche dalle dichiarazioni che sono emerse oggi, cioè, c'è una contraddizione su tutte le risposte dubbiose che vengono date, sì, è sicuro, no, non è sicuro, forse è meglio chiudere una corsia, meglio lasciarne aperte due, però vediamo come possiamo controbattere i controlli che fa il gestore e c'è la vicenda dei finanziamenti, c'è la vicenda dei soldi, quindi c'è davvero una contraddizione su tutte le linee prese e manifestate oggi. Quindi, delle due, l'una, o il governo ritiene che la strada non sia sicura, e quindi se ne assume la responsabilità perché qui abbiamo tutti una responsabilità morale, prima di tutto, e quindi chiude l'autostrada con tutte le conseguenze politiche ed economiche che derivano da questa scelta, oppure interviene con i finanziamenti in termini ristrettissimi. E dopodiché, da questa vicenda, una volta chiarito il tema, chiaramente, della sicurezza, va aperto un altro ragionamento, che io spero e mi auguro per questo plaudo all'iniziativa del consiglio comunale che sarà supportata anche da iniziative analoghe in regione, dovremmo affrontare il tema del PEF, un tema che ci dovrà vedere protagonisti, soprattutto sulla conoscibilità degli atti amministrativi che ancora, purtroppo, non vengono prodotti tutti, sia dal ministero e sia dal concessionario, e chiaramente sulla vicenda del PEF, poi andrebbe aperto, che ancora non c'è nell'agenda politica del capoluogo di regione, il tema centrale, del ferro, del collegamento ferroviario con Roma che alcuni esponenti di questo consiglio comunale so che hanno aperto in passato, sapendo che la conoscibilità è il presupposto di ogni scelta libera, grazie."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

"Grazie, prego, prego, prego Ingegnere."

INTERVENTO

"Scusate, io credo che mi riferisco, parto dall'ultimo, forse non sono stato... qua non c'è nessuna incertezza, il ministero ha fatto le sue verifiche, per quanto attiene il ministero, le autostrade non sono sicure, le autostrade non sono sicure, per quanto attiene il ministero. Io l'ho messo per riscritto, io l'ho messo... (voci fuori microfono) no, io l'ho messo per iscritto in data 12 ottobre 2018, ho mandato le istruttorie, ho mandato le relazioni ai prefetti che hanno fatto la relazione, e a valle di quella riunione, proprio perché c'erano queste mie denunce, quindi non c'è nessun tipo di incertezza da parte del... o di ambiguità, proprio perché ci sono state queste denunce, la società concessionaria, devo dire con molto senso di responsabilità, per evitare qualsiasi... visto che stiamo parlando di sicurezza, la società concessionaria ha detto "io, società concessionaria, per me sono sicure, però tu mi stai indicando che ci sono delle azioni, attuo quelle iniziative, attuo quelle azioni", quindi non c'è nessuna incertezza, non c'è nessun tipo di indeterminazione, e gli atti lo dimostrano, numero uno. Andando poi indietro qualche altro intervento, il presidente dell'ordine degli ingegneri dell'Aquila ha citato che le verifiche sono state fatte solo nel territorio



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

aquilano, ma non è vero, evidentemente non avete avuto modo di approfondire, io oggi ho parlato dei viadotti dell'aquilano, perché mi trovo davanti a un consiglio comunale della città dell'Aquila, i viadotti sono stati ispezionati da Roma fino a Teramo e da Roma fino a Pescara, chiaramente con un campione significativo di quelli che sono i centosettantacinque per due viadotti che... di cui è composta l'infrastruttura. Chiaramente sono andato a vedere tutti quelli che sono i viadotti e le opere che erano più sensibili, cioè quelli che stavano in un degrado più avanzato, anche queste condivise nelle ispezioni con la società concessionaria. Quindi non è che uno esce dal territorio dell'Aquila, poi va nel territorio di Teramo, va nel territorio romano, e c'è un salto nel buio, assolutamente non è così, perché tutti i viadotti significativamente sono stati ispezionati. Per quanto riguarda il consigliere Masciocco che giustamente evidenziava quello che poi è il contributo pubblico, cioè, alla fine è chiaro che l'infrastruttura la paga sempre la finanza pubblica, che poi sia attraverso una forma di pedaggio o poi sia attraverso una forma di contributo pubblico, i soldi da qualche parte devono uscire, se ci sono interventi, è ovvio che devono uscire da lì. Per quanto riguarda, si è definito, non mi ricordo il nome del consigliere, in particolare il discorso della percentuale che garantisce, a livello sismico, una certa tranquillità. Purtroppo devo dire che qua c'è un vuoto normativo, nel senso che il decreto della protezione civile del 2003, che istituiva l'obbligo di valutare la vulnerabilità sismica degli interventi, da un lato ha detto agli enti proprietari, a tutte le società concessionarie, valuta entro il 31 dicembre 2012 la vulnerabilità sismica, dall'altro lato non ha imposto il da farsi nel caso in cui ci fosse una vulnerabilità sismica ovviamente molto accentuata. Ma semplicemente ha demandato a quella che è la programmazione per intervenire, che è quello che poi ha fatto la società concessionaria Strada dei Parchi, cioè a valle di quello che è una vulnerabilità sismica constatata nei viadotti della A24 e della A25, io redigo dei progetti e li inserisco nel nuovo piano finanziario. Questo è l'assetto normativo attuale e, rispetto a questo assetto normativo, sono stato il primo io a dire, assieme alla società concessionaria, guardate che dal punto di vista sismico, qualsiasi cosa noi oggi di cui stiamo discutendo in quest'aula, per quanto riguarda la presunta contrapposizione ministero società concessionaria, non riguarda l'aspetto sismico, ma solo ed esclusivamente i carichi di esercizio, cioè i carichi, quelli che la norma dice i carichi controllati dall'uomo. Dal punto di vista sismico potremmo essere, tra virgolette, più tranquilli quando ovviamente tutti i viadotti e tutta l'autostrada sarà messa in sicurezza."

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Grazie, per una brevissima replica il dottor Fabris, prego”.

**MAURO FABRIS VICE PRESIDENTE DI STRADA DEI PARCHI**

“Io devo dire che sono veramente, come dire, rimango basito, per usare un eufemismo insomma, cioè, qui, allora, o è o non è, giustamente chiede il consiglio comunale. Allora, per noi è, e noi ci assumiamo la responsabilità, lo ripeto, di assumere appunto questa decisione. Mi sono portato il codice della strada, sennò non ci capiamo. Allora, il codice della strada dà appunto questa possibilità, questo potere al gestore, che subentra in questa responsabilità anche, appunto, all'ente proprietario, in questo caso il ministero. Ma lo stesso codice della strada, all'articolo, appunto 6 del decreto legislativo 30 aprile 1992 numero 85, regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati, dice “il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerente alla sicurezza della circolazione di tutela e salute e di altro, può conformemente alle direttive del ministro dei lavori pubblici, allora si chiamava così, oggi dei trasporti, sospende temporaneamente la circolazione di tutto o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse”. Allora, cioè, ingegner Migliorino, qua ci dobbiamo mettere d'accordo davanti a un consiglio comunale una volta per



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

tutte, insomma. O quello che si dice ha un senso, allora se lei rappresenta il ministero dell'infrastruttura e dice che l'autostrada non è sicura, lei qui deve assumersi la responsabilità di dire che torna a Roma e fa chiudere l'autostrada. Se lei non ha questa responsabilità nelle parole che usa, deve evitare di continuare a generare allarmismo perché non c'è solo un tema di perdita dell'utenza, che ho già segnalato prima, siamo oltre al sette per cento, che poi peraltro si ritorcerà sempre sugli utenti, perché in calo di traffico a fine anno si ridiscutono le tariffe e le mancate entrate vanno a ricadere, appunto, sulle tariffe future. Qui c'è veramente, qualcuno ha chiamato moralità, qualcuno, cioè, voglio dire, bisogna essere seri. Allora, nell'incontro fatto in prefettura lei ha testualmente dichiarato che dopo che l'autostrada avrà assunto i provvedimenti sollecitati dal ministero, e cioè segnale, qua ci sono ingegneri e ognuno comunque con il buonsenso ci arriva, su ottantasette viadotti rispetto a tutti quelli che abbiamo, no, ma solo per la fermata dei tir, appunto, sulla corsia di emergenza e solo se tengono i cinquanta metri di distanza, e solo se evitano, appunto, i sorpassi sopra gli stessi viadotti, fatto questo, fatto le prove di carico, fatto tutto quello che ha detto lei, lei ha dichiarato testualmente davanti a sei prefetti, protezione civile, regioni, province, vigili del fuoco, viabilità Italia, e quant'altro, che le autostrade, una volta fatto quei provvedimenti, mi permetta, mi permetta, voglio dire, fra poco nevicata, allora, se il tema è non far fermare un tir sopra a un viadotto, vediamo cosa succede quando nevicata sopra a quel viadotto, voglio dire, no, per dirne una, tre metri di neve siamo arrivati negli anni precedenti su alcuni viadotti. Allora, mi permetta, lei ha detto in quella sede, dopo questi provvedimenti le autostrade saranno più sicure di quello che sono attualmente, più sicure, in quella sede, il prefetto dell'Aquila le ha detto, anche in maniera piuttosto vibrata, "ingegnere, non giochiamo al cerino", lei ha detto "io ho gestito l'allarme, anzi, il problema della Costa Concordia, so cos'è un'emergenza nazionale, so quali sono le competenze del ministero degli interni e quelle del ministero delle infrastrutture, l'organo tecnico siete voi, ditemi cosa dobbiamo fare", punto, allora, ripeto, ingegnere, ma se lei ha le sue convinzioni, ovviamente sono da rispettare, ma sia conseguente, e la finiamo con questo giochetto. Lei è di fronte a un consiglio comunale, abbiamo la stampa, domani il titolo sarà "il MIT dichiara che le autostrade non sono sicure", allora, voglio dire, questo è il tema, allora lei le chiuda se non sono sicure..."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

"Non sono sicure, però ha detto anche l'ingegnere che adotta delle misure cautelari."

MAURO FABRIS VICE PRESIDENTE DI STRADA DEI PARCHI

"No Presidente, ci sono due distinzioni nette da fare, una riguarda la gestione dell'ordinario e una riguarda l'antisismica, sull'antisismica, l'ha detto anche l'ingegner Migliorino, siamo d'accordo, scusate, cioè, che bisogna mettere in sicurezza antisismica, ma segnalo anche qui Presidente, scusate, perché anche qua, abbiate pazienza, noi non siamo l'unica autostrada che interessa questa regione, okay? E siamo però quelli che... le Iene hanno fatto più servizi su di noi che rispetto a Genova, dell'A14 non parla nessuno, dello stato dei viadotti gestiti da ANAS non parla nessuno, il responsabile ANAS, perché lo sappiate, in sede di incontro con i prefetti, ha dichiarato qui a L'Aquila "non buttateci fuori il traffico dell'autostrada perché i nostri ponti certamente non sono a norma e non sono in ordine", quindi cerchiamo di capirci, a noi sta bene l'accadimento terapeutico, poi c'è il pazzo che ci manda anche le pallottole e ci minaccia di morte, però è stucchevole che rimaniamo qui tra l'incudine e il martello di un'opinione pubblica che giustamente chiede garanzie e un ministero delle infrastrutture che continua a dire alcune cose. Ripeto, avete il potere, esercitelo, oppure, per carità di patria, non aggiungo altro, evitate di generare quello che io chiamo allarmismo."



ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Tengo a precisare che, da quello che si è capito, il ministero delle infrastrutture e trasporti ha detto chiaramente non sono sicure, però io le rendo sicure facendo delle misure cautelative, di monitoraggio delle strade e di definire la soglia di allerta. Prego, due minuti”.

INGEGNERE PLACIDO MIGLIORINO

“Allora, cioè, qua o l'italiano lo sappiamo leggere, io ci ho una relazione del 12 ottobre confermata in tutte le sedi, in cui dico le infrastrutture autostradali sono sicure solo se vengono attuate tutte quelle condizioni, tutte. Ancora non sono attuate tutte quelle condizioni.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“E' stato chiaro sin dall'inizio, non è che ci sono delle...”

INGEGNERE PLACIDO MIGLIORINO

“Allora, ai sensi dell'articolo 6 richiamato, i prefetti ci hanno... perché io ci ho... il dottor Fabris dovrebbe sapere, dovrebbe conoscere il codice della strada, il ministero e gli organi tecnici ci hanno il potere di revocare, cosa che io ho fatto con l'ordinanza 51, hanno il potere di revocare le ordinanze, non di emettere le ordinanze, le ordinanze le emette il prefetto, i prefetti sono stati avvertiti su indicazione del ministero perché ai prefetti è stata mandata la relazione, quindi ribadisco, e non c'è nessuna incertezza e nessuna indeterminazione, ed è chiara la posizione del ministero, solo chi non la vuol leggere non la legge, il ministero sostiene che solo se verranno attuate tutte le condizioni trascritte e imposte nel documento di valutazione rischi e della sicurezza del 12 ottobre, l'autostrada potrà considerarsi sicura, se invece uno non li fa, ovviamente, come non era sicura prima non è sicura nemmeno adesso. Mi sembra che sia lineare questa posizione, poi, mi potete mettere in bocca cosa che non ho detto, però gli atti depositati questo dicono e questo io oggi confermo (voci fuori microfono)”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“La parola al Consigliere Di Benedetto, prego.”

AMERICO DI BENEDETTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“L'intervento finale lo facciamo fare al Consigliere Silveri, prego”.



## AMERICO DI BENEDETTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie allo stimolo suscitato dalla mozione, dall'intervento voluto dal consigliere De Matteis, grazie agli intervenuti. Io non parlo del discorso della criticità delle autostrade in funzione degli eventi sismici, perché necessariamente si aprirebbe un fronte che riguarda, per esempio, anche le scritture scolastiche dopo il sisma in città e quindi per forza di cose si dovrebbe guardare come si sta guardando a una riprogrammazione, a una strutturazione finanziaria per interventi molto corposi. Se potessi sintetizzare con poche parole la conclusione degli interventi e le relazioni che ho sentito, direi che mutuando una terminologia comunitaria, il ministero sarebbe l'infrazione, siccome non ha nessun organo sovraordinato, nella gestione ordinaria, soprattutto se fatta attraverso un atto di concessione, il compito precipuo, che poi salvaguarda anche l'esigenza di questa sorta di privatizzazione e di esternalizzazione che riguardava la razionalizzazione della spesa in capo ai cittadini perché l'efficienza del privato insieme al pubblico doveva calmierare i costi, ed oggi che si pensa di ritornare al pubblico, se il pubblico non è in grado di controllare quando mai sarà in grado di gestire. E quindi il fatto che si dica che non sono oggi, o quanto meno, che c'è la necessità di fare degli aggiustamenti affinché le autostrade possano essere fruibili è la negazione dell'esercizio e il controllo, perché noi non parliamo di un discorso straordinario, noi parliamo di una gestione ordinaria delle autostrade, e quindi se in occasione di video che tutti hanno tranne il senso di responsabilità nei confronti del Paese e la dignità istituzionale che un organo superiore dello Stato deve necessariamente avere, si va incontro ad una situazione surreale, che nella gestione ordinaria noi diciamo che si tratta di fare degli aggiustamenti solo dopo che qualcuno ce li ha segnalati, qualcosa di stridente c'è soprattutto per l'utenza. Apprezzo il vice presidente, ho apprezzato il vice presidente di Strada dei Parchi che, nel suo intervento, ha detto una cosa importante, proprio per il senso della dignità e del garbo istituzionale. Noi ci assumiamo la responsabilità di dire che le autostrade che noi gestiamo sono sicure. Fra dire “le autostrade sono sicure” e “ci assumiamo la responsabilità di dire che le autostrade sono sicure” c'è la differenza fra il senso della precarietà che la politica sta offrendo in questi giorni e il senso della responsabilità istituzionale che dovrebbe appartenere un po' a tutti, perché il senso della responsabilità istituzionale significa, per l'appunto, assumersi la responsabilità che ognuno di noi è chiamato ad assumersi, per cosa, per il bene del Paese, per l'esigenza che i cittadini hanno di beneficiare dei servizi pubblici che il nostro Paese offre loro, e offre loro, guardate il caso, anche a pagamento. Ed allora oggi, al di là del ragionamento legato a quello che accadrà in caso di sisma, al di là degli interventi fatti esiste una regola sola, che ognuno si assumi la responsabilità del fatto, di ciò che si sta facendo, ma anche di ciò che non si è fatto, perché, guardate, è vero che noi abbiamo una struttura di infrastrutture ormai ferma a un passato tecnologico, ma è altrettanto vero che viviamo in un Paese che non vuole guardare al futuro, perché se parliamo, per esempio, dei cavalcavia che stanno nella nostra realtà, alcuni interventi che prima non si facevano perché non c'erano i mezzi per farli, i cavalcavia venivano fatti perché non si potevano fare, non c'erano i tempi tecnici per fare i trafori. Oggi c'è tutto un mondo differente e il Paese deve scegliere su che tipo di investimento puntare e assumersene la responsabilità. E nella nostra regione, nelle nostre aste autostradali, evidentemente un cambiamento di rotta potrebbe anche cambiare il futuro della nostra realtà., quindi chiudo dicendo che noi usciamo da questo confronto accresciuti, accresciuti di una difficoltà però, che alla fine la sopportazione dei problemi e delle criticità e delle perplessità appartiene solo ed esclusivamente ad alcuni elementi di questo Paese, che sono i cittadini. Ecco, io mi augurerei che ognuno di voi, tornando nelle sedi opportune, possa fare una riflessione e possa dare a questo consiglio comunale, a questa assise, l'occasione di sentirsi gratificata attraverso un'azione nella celerità, nel reperimento dei fondi, e nell'utilizzo degli stessi per fare un piano per stati di avanzamento che possa ridare una sorta di tranquillità ai cittadini e all'utenza di questa regione. Grazie”.

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Grazie, Consigliere Silveri”

**ROBERTO JUNIOR SILVERI CONSIGLIERE COMUNALE**

“Un buongiorno a tutti, sarò veramente rapidissimo. Mi unisco ai ringraziamenti dei miei, chiaramente, predecessori e ringrazio ancora una volta il Presidente per aver organizzato questa bellissima giornata. Non mi voglio appunto andare a ripetere quanto detto, però un piccolo focus. Oggi, chiaramente noi, diciamo che aspettavamo un po' tutti una sentenza unica ed ufficiale. Che purtroppo ahinoi non c'è, perché da un lato ancora una volta abbiamo una parte che è il gestore, che dice che va tutto bene e che diciamo è tutto quanto sicuro, un'altra, che è il ministero, appunto, lo Stato, che ci dice “guardate che la cosa non è così”. Oggi abbiamo chiaramente tutti quanti... allora, moltissimi elementi per una riflessione, però un verdetto non riusciamo comunque a fornirlo. Io però non posso che apprezzare... allora magari per qualcuno è un allarmismo, e per me invece forse è un atto di coraggio e un atto di amor di patria quello dell'ingegner Migliorino, perché... allora, comunque lui oggi, diciamo che ha fatto una denuncia importante e cioè, convengo che non sia così tanto infondata, cioè conoscere uno stato dei materiali aggiornato al 2018 e non a sei anni fa. Il ponte di Morandi, sei anni fa, era vivo e vegeto, oggi non ci sta più. Quindi questi sei anni, forse, sono veramente influenti, quindi non prendiamo per pazzo l'ingegner Migliorino o per un allarmismo, forse vuole denunciare un qualcosa che il suo ministero non riesce a fare, perché chiaramente sappiamo tutti le doti governative di questo governo e di quel ministero, a via di tweet, foto e astag, però, ripeto, il contenuto, il succo del, appunto, ingegner Migliorino non può che essere apprezzato ed accolto. Per questo chiedo al vice presidente, al dottor De Fabris, se è possibile attuare uno stato di conoscenza dei materiali, ossia, non lo so, i carotaggi, uno studio, un qualcosa che ci dice ad oggi, al 2018, il cemento e chiaramente il calcestruzzo armato ha queste caratteristiche, è degradato fino a queste percentuali, però, chiaramente, questa cosa va fatta. Grazie”.

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Grazie, allora, non ho altri interventi. Io chiederei di chiudere questo consiglio comunale con un ordine del giorno che è stato firmato da parte di tutti e volevo concludere anche questo consiglio comunale perché io credo che le posizioni siano chiare e ben definite e, come detto in precedenza, non siamo in un'aula di giustizia, non dobbiamo stabilire chi ha torto e chi ha ragione, ma abbiamo il sacrosanto dovere di evitare le rassicurazioni, che tanto male ci hanno fatto in tempi passati, soprattutto alla nostra gente. E ricordo a tutti che si è responsabili non solo per ciò che si fa, ma anche per ciò che non si fa. Quindi io leggo a tutti l'ordine del giorno, ringraziando tutti i presenti e tutti coloro che sono intervenuti, ringrazio anche la Dottoressa Di Padova Stefania del comune di Teramo, qui presente, io la ringrazio per la sua presenza... prego”.

**DOTTORESSA STEFANIA DI PADOVA**

“Buongiorno a tutti, a nome del comune di Teramo, ringrazio il Sindaco, la Giunta e i Consiglieri per averci dato questa opportunità di partecipare a questo consiglio straordinario. Anche il comune di Teramo ha le sue perplessità, anche noi dobbiamo dare risposte ai nostri cittadini, ma, soprattutto, ai nostri utenti della A24 e della A25. Ho sentito tanti bei discorsi, delle rassicurazioni,



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

e delle aspettative future. Quello che il comune di Teramo chiede adesso che questi discorsi si concretizzino in fatti, noi dobbiamo rendere le nostre strade sicure per i nostri cittadini e per il nostro Abruzzo. Teramo a fianco dell'Aquila, lo è stato, e lo sarà sempre per ogni iniziativa futura che questo comune vorrà portare avanti dinanzi al ministero delle infrastrutture. Un grazie per averci partecipato e, ripeto, concretezza, vogliamo che quello che è stato detto oggi si concretizzi in maniera puntuale e precisa per tutti gli utenti della strada e per tutti i cittadini abruzzesi. Grazie e buona giornata”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Dottoressa Di Padova, ricordo che la dottoressa è intervenuta per il comune di Teramo e la ringraziamo, grazie veramente”. Non posso non dare la parola all’Onorevole Luigi D’Eramo, prego Onorevole”.

LUIGI D’ERAMO ASSESSORE COMUNALE

“Grazie Signor Presidente, chiedo scusa per il leggero ritardo di questa mattina ma ero impegnato ad un sopralluogo ad Arischia con una serie di cittadini che mi hanno trattenuto e quindi ho evidentemente... sono stato costretto a ritardare la mia presenza ai lavori del consiglio comunale, apprezzo l’iniziativa che è stata promossa dai colleghi del consiglio comunale dell’Aquila perché questo è un tema che in città, ma anche nei passati consigli comunali, è stato affrontato, in maniera anche dura in un confronto politico post terremoto. Oggi la questione del ponte Morandi ha riportato al centro dell’attenzione il discorso, il ragionamento sulla sicurezza, non solo rispetto alla vetustità delle strutture, ma anche per quanto riguarda più specificatamente la questione della sicurezza sismica all’attenzione dell’opinione pubblica. Io faccio una prima sottolineatura, che è tutta di natura politica, non posso fare sottolineature di natura tecnica perché non essendo un tecnico, ma visto che si faceva l’appello alla responsabilità, io credo che sia giusto individuare innanzitutto la responsabilità di coloro i quali non sono intervenuti in questi ultimi sette anni, perché per oltre sette anni, in maniera consecutiva, dall’allora opposizione nella quale anche io ero componente chiedemmo in più di una circostanza ai diversi ministri dei trasporti che si sono succeduti nei governi del centro sinistra di portare avanti con attenzione uno studio per quanto riguarda la questione della sicurezza dell’autostrada che, in particolar modo, collega L’Aquila a Roma. E non fummo ascoltati, non fu presa in considerazione questo tipo di richiesta, eppure in una condizione straordinaria in termini politici, quasi irripetibile, e cioè di una filiera politica perfetta tra comune, provincia, regione e governo, la capacità di dialogare tra sindaci, presidenti di regione, presidenti di provincia e ministri dello stesso partito o, quanto meno, della stessa coalizione doveva e sarebbe dovuta essere maggiore di quella che addirittura paradossalmente ci potrebbe essere oggi. E allora il primo ragionamento sulla responsabilità anche perché tutti gli aquilani sono a conoscenza della condizione, quanto meno estetica, di alcuni importanti pilastri che sorreggono altrettanto importanti tratti autostradali, che passano e tagliano, in un certo senso, anche la città. Chi non è andato a mangiare le maltagliate in quel ristorante che sta proprio sotto l’autostrada, chi non si è mai accorto di pezzi di intonaco che sono caduti nel corso degli ultimi dieci anni da quei pilastri, chi non ha visto con i propri occhi che su alcuni pilastri è particolarmente evidente che, insomma, il ferro è totalmente scoperto. Allora oggi non si può chiedere la soluzione immediata. Oggi si può e si deve chiedere che si buttino definitivamente le basi per un ragionamento e una progettazione complessiva rispetto al problema dell’autostrada Roma L’Aquila, nel caso specifico. Oggi si può chiedere di aprire un confronto importante per uno studio di reperimento fondi e per realizzare definitivamente un’opera alternativa alle condizioni che oggi siamo costretti ad assistere. Però una cosa vi chiedo, e lo chiedo sia alla



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

società che gestisce l'autostrada e sia ai dirigenti del ministero. Noi, è la prima volta che ci incontriamo oggi e ragioniamo insieme a voi di questo problema. Immagino che nelle settimane, nei mesi scorsi, i vostri incontri siano stati quanto meno maggiori di quelli che abbiamo fatto noi anche in questa giornata. E vi chiedo cortesemente, non solo per il rispetto istituzionale a cui faceva riferimento prima il Consigliere Di Benedetto, ma anche per un ragionamento, un discorso di correttezza rispetto all'opinione pubblica, di non arrivare con posizioni clamorosamente contrapposte rispetto ad un problema. Perché ritengo che sia impossibile che dopo due, tre mesi di confronti, di riunioni, con i prefetti, con i tecnici, avendo voi anche la possibilità di godere delle migliori menti tecniche, sia da un punto di vista della gestione del privato, che del ministero, arrivare con posizioni che contribuiscono non a chiarire quelli che sono i dubbi, le perplessità, le paure, le ansie di un'intera città e di un intero comprensorio, ma addirittura contribuiscono alla confusione totale generale. Allora, se c'è un problema di sicurezza in una condizione normale, come ricordava il direttore del ministero, e cioè che per renderle definitivamente sicure ci sarebbe un elenco di interventi da effettuare sui tratti stradali, come ricordava il Consigliere De Santis, ad oggi che cosa dovremmo fare, ad esempio ad oggi dovremmo chiedere, rispetto a quell'elenco, quanti di quegli interventi sono stati realizzati, cioè se un venti per cento, se un cinquanta per cento, se è un ottanta per cento, e rispetto a quelli che sono stati realizzati se è stato seguito un discorso di, ad esempio, ma potrei dire anche una sciocchezza perché io non sono un tecnico, un discorso di priorità di interventi per eliminare eventualmente le pericolosità maggiori o quelle più preoccupanti. Noi su questo oggi forse avremmo voluto qualche delucidazione in più. Quanto tempo è necessario per arrivare ad una condizione di sicurezza totale rispetto agli interventi che il ministero ha evidentemente sottolineato e richiesto alla società che gestisce le autostrade. In quanto tempo è necessario, o sarebbe necessario intervenire, cioè, quanti anni, mesi, settimane, sono necessarie per concludere questa fase di ristrutturazione o di miglioramento o di ulteriore messa in sicurezza. E poi la grande questione sul problema della sicurezza sismica. E' di tutta evidenza che quest'autostrada, quando è stata concepita, realizzata, costruita, probabilmente non si avevano allora le capacità o, quanto meno, le tecnologie che esistono oggi per rendere sicura al cento per cento un asse stradale così importante. E quindi bisognerebbe comprendere anche, da un punto di vista tecnico, cosa andrebbe fatto, cioè se è un progetto alternativo per realizzare un nuovo sistema di viabilità o se è possibile intervenire in maniera importante su quella esistente. Ci sarebbe anche da aprire, e lo ritengo intelligente, al di là se è politicamente e personalmente lo si possa condividere, la proposta di progettazione che la società autostrade ha da tempo realizzato e che ho avuto anche l'onore di vedere personalmente attraverso un interessantissimo studio tradotto in un filmato in uno dei primi incontri che facemmo dopo le elezioni del 4 marzo, e quindi politicamente comprendere se il governo, la maggioranza, ha intenzione di sposare quel tipo di proposta e renderla fattuale o dare la possibilità al privato stesso di realizzarla. Ecco, forse noi, in questo senso, avremmo dovuto aprire un ragionamento più importante e più profondo, ma sono convinto che attraverso anche le commissioni di questo consiglio comunale un ragionamento più approfondito si possa fare (si interrompe la registrazione che riprende successivamente) cogliere l'occasione già da venerdì prossimo di rendere inizialmente partecipe la rappresentanza dell'ottava commissione parlamentare della camera che sarà presente in città per un sopralluogo per comprendere qual è lo stato dell'arte della ricostruzione, potrebbe essere sin da subito investita di questo problema. Lo potremmo fare anche attraverso un'azione parlamentare nella totalità delle rappresentanze elette di questa regione, però credo che, al di là degli interessi di parte, che siano di natura politica o tecnica o istituzionale, diciamo così, di difesa del lavoro delle istituzioni dello Stato, credo che sia necessario veramente aprire un confronto permanente tra tutte le parti interessate, tra gli attori e tra le istituzioni, per cercare di giungere alla redazione di una proposta complessiva e definitiva, perché senno rischiamo che questo consiglio comunale, convocato ad hoc per la trattazione di un argomento così importante, sia semplicemente un bagliore rispetto ad una confusione generale che rischia poi di non portare a nessun tipo di risultato, quindi da parte mia, ma chiaramente da parte anche del gruppo parlamentare che in questa sede rappresento, c'è



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

la totale disponibilità per aprire un dialogo fattivo e concreto con la società autostrade, un rapporto diretto con il ministero, anche attraverso le nostre espressioni, ovvero i nostri sotto segretari, il vice ministro, quindi affrontare con determinazione e chiarezza un problema stabilendo un percorso, un cammino fatto a tappe ma che nell'arco di pochi mesi possa portare, in maniera conclusiva e definitiva, quanto meno, alla individuazione della scelta della strada da percorrere, perché se non rischiamo di parlare di tutto sempre e comunque e poi non cogliere nessun tipo di risultato. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Adesso posso... (voci fuori microfono) ultimo intervento, due minuti, prego.”

INTERVENTO

“Grazie Presidente, io voglio ringraziare anche il Consigliere De Matteis e coloro che hanno sostenuto insomma la proposta di fare questo consiglio comunale, io ruberò solo due minuti, insomma, non mi interessa di mettere in campo le polemiche sulle responsabilità che poneva in essere l'onorevole D'Eramo, mi interessa il risultato, e cioè se queste autostrade sono sicure o no anche perché io non sono un tecnico, ma sono un rappresentante dei cittadini e, in quanto tale, io devo prendere atto che oggi noi assistiamo a due posizioni diametralmente opposte fra i dirigenti del ministero e strada dei parchi rispetto al fatto se siano queste sicure o no. certo, c'è un po' di preoccupazione rispetto ad un approccio che il ministero ha messo in campo rispetto a questa vicenda, anche rispetto al ministro che ha trovato il tempo per venire qui insomma a farsi un selfie, un video davanti ai pilastri, ma non ha trovato magari il tempo per essere qui presente oggi, la preoccupazione è soprattutto rispetto al fatto se questa vicenda viene effettivamente vissuta come una priorità e se ha rango nazionale, o soltanto se è una questione che interessa all'Abruzzo o a una pezzetto di Abruzzo, perché già nell'individuazione delle risorse, di quei duecento milioni di cui si faceva prima riferimento, inizialmente erano state individuate dai fondi del master plan Abruzzo, quindi togliendo risorse diciamo già presenti sul territorio, poi, per fortuna, grazie alla battaglia che si è fatta, invece, si è riconosciuto il rango nazionale di questa vicenda e si è andato a attingere le risorse dal fondo ministeriale. Però io voglio fare una domanda all'ingegner Migliorino in questo senso, se il ministero ritiene che queste autostrade effettivamente non sono sicure, cosa si intende fare in, diciamo, nell'immediato? Allora, rispetto alla possibilità di chiuderle, se non sono sicure, mi pare di capire che lei, in uno dei passaggi che faceva nelle risposte, accennava al fatto che i prefetti potrebbero disporre, allora chiedo, il ministero, in attesa di poter vedere realizzarsi quelle condizioni che renderebbero, parole sue, le autostrade più sicure, ritiene che ci sia necessità di doverle chiudere nel frattempo e quindi di, come dire, chiedere ai prefetti di agire in tal senso? Altrimenti, qualora non si volesse agire in questo senso, poiché noi di fatto stiamo tutti chiedendo tempi certi e risorse certe, si può prendere un impegno affinché si definisca entro l'anno il PEF, anche perché in questo senso io, come dire, mi associo a quanto diceva prima il Consigliere De Matteis, penso che questa assise civica abbia l'interesse a tenere alta, per motivi di trasparenza, l'attenzione su questa vicenda anche, penso, rispetto alla questione della eventuale ridiscussione delle tariffe di cui si necessita il PEF però per avviare questa discussione, siamo in grado di prendere questo impegno? Possiamo almeno uscire con un impegno concreto? Lo dico perché i giornali domani, nella migliore delle ipotesi, titoleranno “scontro fra Strada dei Parchi e Ministero”, altrimenti la notizia sarà “le autostrade non sono sicure”, generando quello che già insomma è stato ampiamente detto. Riusciamo a uscire da oggi qui almeno con un impegno di questo genere?”

**INGEGNER PLACIDO MIGLIORINO**

“Mi sembra che siano due, sostanzialmente, le argomentazioni, una nelle more che cosa bisogna fare. Gli interventi da fare li ho già detti, gli interventi da fare non è che ci hanno bisogno chissà di quanto, gli interventi da fare ci hanno solo bisogno di mettere... di una proposta da parte della società concessionaria che, come dicevo in apertura stamattina, mi risulta che ci sta lavorando, perché sta tarando quali sono le proposte per quanto riguarda i monitoraggi e le soglie di allerta, nel momento in cui condividiamo quello, si tratta di mettere i sensori, quindi non è che stiamo parlando di mesi o di anni, verosimilmente stiamo parlando di un mese, due mesi, cioè dal momento in cui la società concessionaria mi formula la proposta di piano di monitoraggio ci mettiamo a tavolino, nel giro di una settimana, dieci giorni, definiamo il programma. Quindi questo dovrebbe aver risposto alla prima domanda, cioè, qua non si è mai parlato di chiudere l'autostrada nel momento in cui non fosse superata la soglia di allerta. Cioè, il piano di monitoraggio che noi abbiamo indicato è un piano proprio per scongiurare un'eventuale Genova, non so se mi spiego, perché se nel momento in cui uno definisce delle soglie di allerta, superate le soglie di allerta a quel punto, sì, chiudo per evitare il danno, ma è solo a livello di precauzione proprio per evitare che (voci fuori microfono) no, ancora le dobbiamo definire, dobbiamo definire le soglie, per questo dico saranno sicure le autostrade quando saranno attuate tutte le prescrizioni. Per quanto riguarda l'inciso su quello che è stato fatto e che viene fatto anche sulle altre autostrade, io già ho avuto modo di dire, per quanto riguarda Teramo, abbiamo fatto sopralluoghi in tutti i viadotti che riguardano la provincia di Teramo, li abbiamo fatti anche a Pescara, li abbiamo fatti anche a Chieti. La settimana scorsa Chieti, io ho chiuso un tratto autostradale, l'ho chiuso proprio, cioè, ho disposto la chiusura della carreggiata nord, in particolare nel viadotto Ilde, perché c'erano delle condizioni ancora peggiori di questo. Quindi non è un'azione confinata, è un'azione che investe tutto il territorio nazionale. Io mercoledì sarò sul viadotto Sarno in Campania, giovedì sarò vicino Foggia, all'interconnessione A14 A16, quindi è un'azione che stiamo facendo, chiaramente, a tappeto per quanto le risorse ci consentano, ma che non è limitata solo al discorso di A24 e A25. Per quanto riguarda gli impegni per il piano finanziario, ripeto quello che dicevo prima, oltre che è un discorso che sicuramente va affrontato in un altro tavolo, e questo ovviamente è più un aspetto più politico che tecnico, io parlo di aspetti tecnici, però analizzando anche l'iter e le procedure che ad oggi sono state risolte, come dicevo prima, gli interventi sono stati definiti, le risorse sono state individuate, la proposta di piano finanziario fatta, riformulata dalla società concessionaria è stata discussa più volte, anche quello che era l'aspetto più ostico, che poi è la remunerazione del capitale investito, trova una soluzione, giusta o sbagliata che sia, in un decreto legislativo, quindi, diciamo che formalmente tutti i problemi dovrebbero essere risolti. Adesso si tratta di concretizzare tutto questo, però se mi chiedete una data non riesco a rispondere una data, se sarà entro fine anno, se sarà a gennaio del 2019, perché sarebbe il caso che a questo intervengano direttamente gli organi del Ministero delle Finanze, quindi del MEF, del Ministero delle Infrastrutture che stanno ragionando e stanno vagliando quelle che sono le posizioni principalmente economiche che c'è dietro al piano finanziario della concessionaria.”

**ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

“Grazie Ingegnere, Dottor Fabris solo per...”

**MAURO FABRIS VICE PRESIDENTE DI STRADA DEI PARCHI**



“Solo per le domande fatte dai consiglieri. Certo, la società ha già dimostrato di dare seguito alle richieste del Ministero, abbiamo fatto esattamente l'estensione ai divieti per quanto riguarda i tir oltre ai viadotti su cui avevamo già posto noi quei divieti anche sugli altri, non c'era nessun obbligo di farlo e lo abbiamo fatto, abbiamo avviato, appunto, la definizione della programmazione delle prove per quanto riguarda il carico, anzi, i carichi, anzi, per quanto riguarda questo, se ci date il via, abbiamo già trasmesso al Ministero quello che è il nostro programma per fare queste prove di carico, se i criteri utilizzati, che noi abbiamo appunto già trasmesso al MIT sono condivise le possiamo fare in tempi rapidissimi. Quindi, da questo punto di vista, non c'è nessuna, come dire, renitenza o difficoltà da parte... ma lo facciamo proprio per rispetto istituzionale. Quindi quando lei dice l'amor di patria di Migliorino, le assicuro che anche noi siamo patrioti da questo punto di vista qua, lo eravamo anche prima. E da questo punto di vista qua, voglio dire, stiamo applicando anche cose che non saremmo obbligati a fare, quello che continuiamo a ripetere è che se c'è una responsabilità da assumere, noi l'abbiamo assunta, la assumesse anche il Ministero, è stato spiegato davanti ai prefetti, per esempio, che il tema delle soglie... un'altra domanda che è stata fatta è quella, appunto, sui criteri utilizzati, sugli indicatori, abbiamo spiegato, adesso io non sono tecnico, non c'è il tempo, ma se il Presidente lo vuole, appunto, c'è qual l'ingegnere che può spiegarlo tranquillamente, quell'indicatore non è un indicatore di rischio, è un altro tipo di indicatore, lo abbiamo spiegato, l'ha spiegato il professor Pietrangeli benissimo davanti, appunto, a sei prefetti, ha spiegato che non è il tema dello zero uno, perché, per come è composto quell'indicatore, siamo ben oltre lo zero uno che qui viene appalesato come limite esiguo rispetto, appunto, al tema della sicurezza. Cioè, io direi di non giocare sulle parole insomma, perché poi le conseguenze sono devastanti. Guardate, un ultimo dato a Genova si sta facendo l'accusa, diciamo così, ad Autostrade per l'Italia perché non avrebbe investito in manutenzione, e si è spiegato che non aveva interesse Autostrade per l'Italia ad investire in manutenzioni, perché comunque quelle manutenzioni non sarebbero state rimborsate, diciamo così, dallo Stato. Nel nostro caso è totalmente il contrario. Cioè, da noi, il fatto di non fare manutenzione non ci porta alcun vantaggio perché quelle stesse manutenzioni noi potremmo trasferirle a tariffa, quindi non c'è nessun calcolo a, come dire, a diminuire gli investimenti necessari, le spese necessarie appunto per la manutenzione, e i dati dicono, del Ministero, relazione resa al Parlamento, Onorevole D'Eramo, vada a vedere l'ultima relazione consegnata, dice che rispetto agli investimenti previsti, noi abbiamo fatto il cento e quattro per cento di quanto previsto, quindi siamo il quattro per cento oltre le manutenzioni. Quindi la distinzione su questo tema qua, insomma, secondo me dovrebbe essere ricondotta, appunto, a criteri oggettivi, come è stato detto e su questo noi siamo tranquilli perché i tecnici interni ed esterni dicono quello che noi vi abbiamo riferito. Ribadisco, se l'ingegner Migliorino ritiene che non siano sicuri deve prendere, appunto, delle determinazioni e lo può fare perché i prefetti, è certo che agiscono loro, ma su indicazione del ministro competente. Tutto qua. Quindi a me dispiace che appaia come una contrappo'... cioè, ripeto, io sono membro del CDA, è ovvio che se capita qualcosa la prima responsabilità è la nostra, al di là che c'è transito regolarmente, quindi vuol dire... insomma, non è che mando gli altri a sfidare i viadotti, ci vado, abbiamo una responsabilità soggettiva, ma abbiamo anche una responsabilità che nasce dalla consapevolezza di quello che i nostri tecnici dicono, tutto qua insomma. Ora, l'Ingegnere Migliorino prima ha ammesso “io non ho le risorse per...”, bene, noi abbiamo anche le risorse per... come ha detto l'Onorevole D'Eramo, rispetto alle risorse che abbiamo le verifiche, le richieste, anche le prove sui materiali, migliaia e migliaia, no altro che non sono state fatte insomma, quindi, anche su questo avrà le risposte appunto che attende l'Ingegnere Migliorino, noi le spese le abbiamo fatte in questo senso e quindi siamo qua a dire quello che vi ho riferito insomma. Per il resto noi siamo pronti, Onorevole D'Eramo, al confronto, perché, ribadisco, lei prima non era arrivato quando ho fatto il mio primo intervento, i tempi sono strettissimi, se non arriviamo con il PEF entro fine anno veramente c'è il tema delle tariffe e, rispetto a quello, noi non è che possiamo rinunciare ancora a quanto prevede il contratto,



Atti consiliari

Comune dell'Aquila

ma lo dico per un motivo molto semplice, la nostra società è stata sempre in rosso, tranne l'anno scorso che ha fatto due milioni di utili, abbiamo un tema di sostenibilità bancaria del debito, se vengono modificate le condizioni del piano economico finanziario è ovvio che non abbiamo la sostenibilità bancaria del debito. Tutto questo si basa sulle tariffe, se il contratto deve essere modificato noi siamo disponibili, lo abbiamo dichiarato, però ci vuole la volontà che francamente devo dire, anche nell'ultimo incontro la settimana scorsa al ministero, noi non abbiamo intravisto perché si fanno girare anche altri tipi di situazioni chiaramente, si confondono concessionari e concessionari, insomma. Noi non siamo Autostrade per l'Italia, noi a fine corsa non guadagneremo quattordici miliardi, come prevede la concessione di Autostrade per l'Italia e, rispetto agli interventi, ripeto, quello che dovevamo fare l'abbiamo fatto. Quindi la disponibilità è totale in questo senso per aprire un confronto immediato e anche continuo con il governo e con il parlamento sulla questione. Grazie.”

#### ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Dottor Fabris. Allora chiudiamo questo consiglio comunale. E, come ripeto, non siamo in un'aula di giustizia, quindi non ci sono né vincitori e né vinti, né responsabili e non responsabili. Noi abbiamo come consiglio comunale il dovere di evitare le assicurazioni, le assicurazioni alla nostra gente, ho detto prima che si è responsabili per quello che si fa ma soprattutto anche per quello che non si fa. Abbiamo capito da questo consiglio comunale che c'è un problema. Il problema è quello della sicurezza e soprattutto che c'è una confusione tra la nostra gente. L'unica cosa certa e chiara, che, a giudizio del MIT, attualmente le nostre autostrade non sono sicure se non attraverso delle misure di mitigazione del rischio che sono state richieste e sono state in parte o in tutto adottate. Per questo, il consiglio comunale dell'Aquila, a firma di tutti i Consiglieri Comunali, io ringrazio tutti i presenti per questo incontro, ringrazio soprattutto l'Ingegnere Placido Migliorino, il Dottor Fabris e tutti coloro che sono intervenuti che hanno contribuito a far sì che questo consiglio comunale ha fatto chiarezza su quello che è la sicurezza sulle nostre autostrade e il consiglio comunale, alla fine di questo dibattito, si è determinato con questo ordine del giorno, “preso atto della seduta odierna finalizzata all'analisi e discussione sui livelli di sicurezza ed utilizzazione delle tratte autostradali abruzzesi A24 e A25, considerate di fondamentale importanza gli interventi dei rappresentanti del MIT, Ingegnere Migliorino, e di Autostrade dei Parchi, Dottor Fabris, valutata di notevole interesse la disponibilità manifestata dal Ministro Toninelli a ricevere proposte e ad una sostanziale interlocuzione con gli enti locali interessati al problema delle autostrade, acquisita la notizia certa che il consiglio superiore dei lavori pubblici ha individuato interventi necessari sulle tratte autostradali interessate, invita il Ministero a definire entro le prossime settimane il quadro definitivo del PEF necessario per permettere l'esecuzione e la realizzazione degli interventi previsti”. Questo è l'ordine del giorno firmato da tutti i Consiglieri Comunali che pongo all'ordine del giorno per alzata di mano. Chi è favorevole. Chi è contrario. Chi si astiene. All'unanimità il Consiglio Comunale approva questo ordine del giorno. Grazie a tutti e buona giornata.”