

LA SICUREZZA E LE CONDIZIONI PER OTTENERE E MANTENERE LE INFRASTRUTTURE CRITICHE DEI TRASPORTI

A partire da questo fascicolo, "Strade & Autostrade" tratterà con continuità il tema delle infrastrutture critiche in tutti i loro aspetti che fanno parte di un argomento costante di approfondimenti tecnici che dedicheremo a tali tematiche, ma che sarà anche un osservatorio specializzato per monitorare le varie attività sulle infrastrutture della rete viaria.

La sicurezza delle infrastrutture è necessaria per garantire ai cittadini il livello dei servizi e la salvaguardia da terremoti, frane, alluvioni, erosione dei versanti e delle coste, ecc., così come per la sicurezza infrastrutturale delle opere d'arte e la protezione deve necessariamente essere correlata ai rischi e riguardare la loro integrità strutturale, sia come opera ma anche rispetto agli eventi naturali che la potrebbero alterare.

I problemi che rendono difficile la protezione delle infrastrutture critiche sono legati alla loro complessità intrinseca e alla loro interdipendenza funzionale fornendo reciprocamente servizi, quindi il danneggiamento e la conseguente perdita di un solo servizio erogato si ripercuote inevitabilmente sugli altri.

Nelle infrastrutture di trasporto, capita spesso che il problema di un ponte stradale coinvolga la funzionalità intermodale di altre opere connesse come quelle ferroviarie, creando per esempio, l'isolamento e criticità di collegamenti in ampie zone del nostro Paese; e con tutte le gravi ripercussioni che ne derivano.

Il Protocollo di Intesa recentemente siglato tra MIMS (ora di nuovo MIT), ENEA e INV è il primo passo di una strategia nazionale tesa a programmare interventi per il mantenimento di efficienza delle infrastrutture per i trasporti, strategia voluta anche dalla UE mediante la recente Direttiva CER.

La stessa prevede anche l'implementazione di un nuovo strumento, il primo a livello europeo, per gestire il monitoraggio del rischio delle infrastrutture critiche stradali e ferroviarie.

Importante è programmare gli interventi per la messa in sicurezza delle infrastrutture che, attualmente, non sembra proprio che possa offrire le necessarie garanzie.

Com'è consuetudine, il primo fascicolo dell'anno di "Strade & Autostrade" presenta il focus sulle gallerie e sulle opere in sotterraneo, ma... tutte le gallerie italiane rispettano i requisiti minimi di garanzia per la sicurezza delle infrastrutture?

Si conoscono le ispezioni effettuate da ANSFISA, ma il quadro generale aggiornato non è stato ancora pubblicato.

Nel Dicembre 2020, la Commissione Europea ha inviato la comunicazione agli Stati che non hanno rispettato tutti gli obblighi e le Norme per non aver rispettato la totalità delle prescrizioni previste dalla Direttiva 2004/54/CE, che stabilisce requisiti minimi di sicurezza relativi all'infrastruttura e all'esercizio delle gallerie stradali della rete transeuropea più lunghe di 500 m (recepita in Italia con il D.L.gs. 264/06). Immediatamente il CSLLPP ha comunicato agli Enti interessati che 105 gallerie autostradali non rispettavano le Norme europee sulle misure antincendio.

Le gallerie non sono di competenza solo di ANAS e Concessionarie. Una rete stradale altrettanto importante e molto più estesa è a capo di Comuni e Province e presenta una esposizione al rischio ben più significativa; un tema che rimane perciò ancora da affrontare.

Ne consegue una grande preoccupazione: e, ancora una volta, si dilazionano i tempi di intervento per le opere in sotterraneo. Perciò l'argomento verrà trattato in un momento successivo. Ma solo e soltanto nell'ambito di una visione generale che anticipi i presupposti necessari ad organizzare l'operatività di Comuni e Province.

Nella Pubblica Amministrazione si rende necessario adeguare gli organici assumendo personale specializzato in grado di firmare gli interventi, eliminando le resistenze di coloro che, nonostante il titolo, non firmano i progetti. Inoltre troppe figure professionali sono sedute in ruoli che non sono in grado e non possono sostenere.

Per Comuni e Province il livello di aggiornamento da parte dell'AINOP è ancora molto e troppo arretrato: che fare? Se manca questo, la programmazione e il controllo degli interventi rimangono fermi.

Spesso gli Enti Locali, anche quando ricevono risorse, le utilizzano per attività che nulla hanno a che fare con la sicurezza delle infrastrutture, privilegiando ambiti che consentono un maggior ritorno. Non è forse il momento di vincolare questi capitoli di bilancio?

Colgo l'occasione per augurare a tutti i lettori un sereno 2023.

EDITORIALE



Claudio Capocelli