

Pescina, 7 novembre 2019

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

Ministro dell'Ambiente

Ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca  
scientifica

Ministro dell'Interno

Senato della Repubblica - Commissione 8<sup>a</sup> (Lavori  
pubblici, comunicazioni) / *Presidente*

Senato della Repubblica - Commissione 13<sup>a</sup> (Territorio,  
ambiente, beni ambientali) / *Presidente*

Camera dei Deputati - Commissione VIII (Ambiente,  
territorio e lavori pubblici) / *Presidente*

Camera dei Deputati - Commissione IX (Trasporti, poste  
e telecomunicazioni) / *Presidente*

Consiglio superiore dei Lavori Pubblici - *Presidente*

C.S.LL.PP. - *Commissione Gallerie*

MIT - *Direzione Generale per la Vigilanza sulle  
Concessionarie Autostradali*

Ministero dell'Ambiente - *Direzione salvaguardia  
territorio e acque*

Ministero dell'Ambiente - *Direzione generale per la  
protezione della natura e del mare*

MIUR - *Dipartimento per la formazione superiore e per  
la ricerca*

Istituto Superiore di Sanità

ISPRA

Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale

Regione Lazio - *Presidente*

Regione Abruzzo - *Presidente*

Regione Abruzzo - *Dipartimento Sanità*

Regione Abruzzo - *Dipartimento Territorio e Ambiente*

Provincia di L'Aquila

Provincia di Teramo

ASL 4 Teramo  
ASL 1 Avezzano, Sulmona, L'Aquila  
Gran Sasso Acqua S.p.A  
Ruzzo Reti S.p.A.  
Prefettura di L'Aquila  
Prefettura di Teramo  
Prefettura di Pescara  
Vigili del Fuoco – *Capo del Corpo nazionale*  
Vigili del Fuoco - *Direzione regionale Abruzzo*  
Vigili del Fuoco - *Direzione regionale Lazio*  
Vigili del Fuoco - *Comando provinciale di Teramo*  
Vigili del Fuoco - *Comando provinciale di L'Aquila*  
Vigili del Fuoco - *Comando provinciale di Pescara*  
ARTA Abruzzo  
ARTA Teramo  
ARTA L'Aquila  
ARTA Pescara  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di  
Teramo  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di  
L'Aquila  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di  
Sulmona  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di Avezzano  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di  
Pescara  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di Rieti  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di Tivoli  
Procuratore capo della Procura della Repubblica di Roma  
Procura Generale Corte dei Conti - Roma  
Procura regionale Corte dei Conti - Abruzzo  
Guardia di Finanza - *Comando regionale Abruzzo*  
NOE – Abruzzo

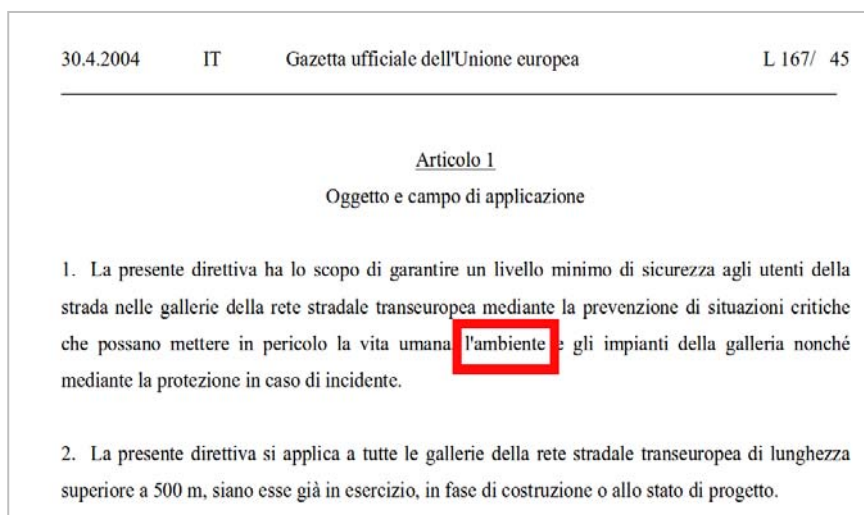
*Loro Sedi*

**OGGETTO: D.Lgs. 264/2006 - sicurezza gallerie autostradali - gallerie autostrade A24 e A25 (compreso il tunnel del Gran Sasso d'Italia) - mancato adeguamento agli standard comunitari / Comunicazioni**

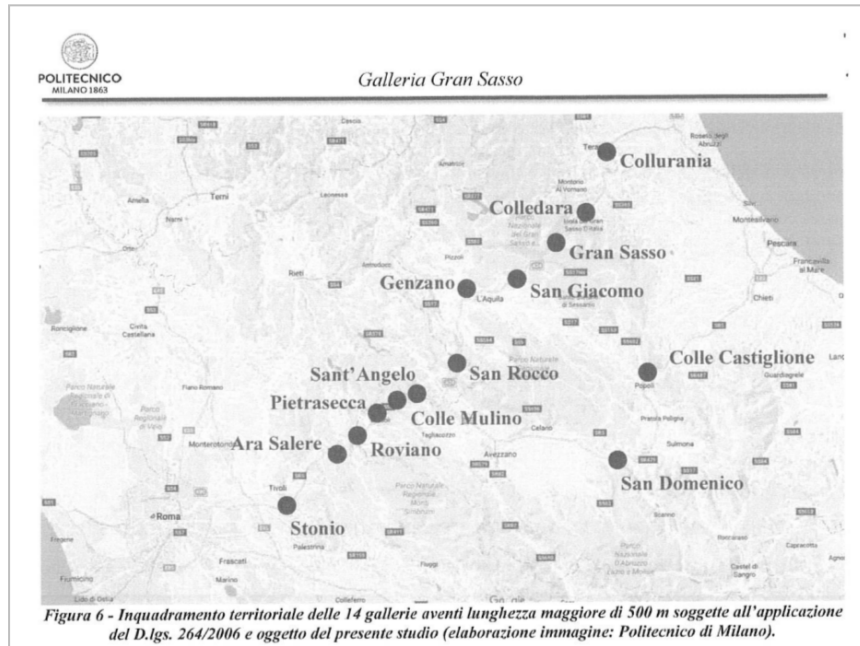
## Premessa

In relazione all'applicazione del D.Lgs. 264/2006, di recepimento della direttiva comunitaria 2004/54/CE, vogliamo ricordare brevemente alcuni aspetti salienti della vicenda:

- 1) la direttiva e il decreto prevedevano l'adeguamento agli *standard* comunitari di tutte le gallerie stradali oltre i 500 metri di lunghezza entro la scadenza del 30 aprile 2019;
- 2) tale direttiva è stata varata a seguito della tragedia avvenuta proprio in Italia, al Monte Bianco, il 24 marzo 1999, con trentanove morti;
- 3) l'obiettivo del D.Lgs. 264/2006 è imporre misure «*atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, **l'ambiente** e gli impianti della galleria, nonché mediante misure di protezione in caso di incidente*»;
- 4) che la salvaguardia ambientale sia uno degli obiettivi principali del provvedimento è palese anche leggendo il testo originale della Direttiva 2004/54/CE:




- 5) il D.Lgs. 264/2006 assegna la responsabilità di tale adeguamento ai gestori (in questo caso, il concessionario - art. 3, co. 1); ai soggetti pubblici il controllo e la validazione dei progetti di adeguamento (affidati alla *Commissione Gallerie* presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) e le ispezioni, che devono essere svolte almeno ogni 6 (sei) anni per ciascuna galleria e a cui la Direttiva 2004/54/CE riserva particolare importanza. Secondo il D.Lgs. 264/2006, queste dovrebbero essere svolte dalla Commissione suindicata avvalendosi dei Vigili del Fuoco (art. 11, commi 1-2);
- 6) l'adeguamento, secondo i dettami del decreto, deve avvenire senza alcun onere ulteriore per lo Stato italiano: «*Agli oneri derivanti dall'attuazione delle misure previste dal presente articolo i gestori provvedono senza nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica*» (art. 10, co. 8); e ancora: «*Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica*» (art.17, co. 2);
- 7) da un accesso agli atti di cui si dirà diffusamente più oltre, è emerso che lungo le autostrade A24 e A25, ad una prima ricognizione, 14 gallerie (ognuna con due fornici) sono sottoposte agli obblighi di cui al D.Lgs. 264/2006. Qui sotto la mappa tratta da un documento oggetto dell'accesso agli atti (*Analisi di Rischio*, di 'Strada dei Parchi



- 8) il tunnel del Gran Sasso d'Italia è ulteriormente classificato, sulla base dei criteri comunitari, quale "galleria speciale" necessitando quindi di misure e precauzioni ancora più stringenti. Ciò a causa dell'interazione con i Laboratori di Fisica Nucleare dell'INFN. Questi ultimi stoccano irregolarmente (in violazione dell'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 sulle distanze degli stoccaggi di sostanze pericolose dai punti di approvvigionamento idropotabile) da diversi anni grandi quantità di sostanze pericolose negli esperimenti LVD (1.000 tonnellate di acqua ragia) e Borexino (1.292 tonnellate di 1,2,4 trimetilbenzene). Per la presenza di queste sostanze sono sottoposti alla cd. *Direttiva Seveso* (D.Lgs. 105/2015). Tra l'altro dal 2006 al 2019 sono rimasti privi di Piano di Emergenza Esterno, redatto ed approvato dalle Prefetture di Teramo e L'Aquila secondo i termini di legge (dal 2008 al 2011 è rimasto in vigore un *Piano* qualificato come 'provvisorio') nonché dal 2006 al 2018 del *Rapporto di Sicurezza* validato dalla *Commissione tecnica regionale*; entrambi i documenti sono stati varati solo dopo plurimi esposti dei cittadini;
- 9) l'infrastruttura di cui al precedente punto è al centro negli ultimi tre anni, grazie alle sollecitazioni provenienti da cittadini, di una spasmodica, seppur poco concludente, azione degli enti circa i pesanti rischi per l'acquifero determinati dalla presenza dei Laboratori INFN e delle gallerie autostradali, in quest'ultimo caso per gli impatti sia del traffico ordinario sia delle attività manutentive sia per gli impatti di eventuali incidenti, come dimostrato dalle analisi delle acque potabili a seguito dell'esercitazione 'Gran Sasso 2008'. A tal proposito, come è noto, è in corso un procedimento penale contro i vertici, attuali o passati, dell'INFN, della Ruzzo Reti Spa e della società concessionaria delle autostrade A24-A25, 'Strada dei Parchi S.p.A.' intentato dalla Procura della Repubblica di Teramo proprio per la presenza di sostanze indesiderabili nelle acque (per 'Strada dei Parchi S.p.A.' a seguito di un intervento di verniciatura);
- 10) recentemente le problematiche connesse allo stato delle gallerie del Gran Sasso d'Italia, determinavano la richiesta da parte dello stesso Gestore 'Strada dei Parchi S.p.A.' della nomina di un *Commissario straordinario* per la realizzazione dei lavori di messa in sicurezza. Contestualmente la stessa società concessionaria minacciava la chiusura dei due tunnel proprio ad aprile 2019, periodo curiosamente coincidente con la scadenza per

l'adeguamento di cui alla Direttiva 54/2004/CE. A sentire le doglianze del Gestore, tali richieste e decisioni erano connesse al rischio di reiterazione del reato, tesi peraltro fortemente contestata in quanto ritenuta infondata da altri soggetti che sono intervenuti nel dibattito in quei giorni (perché altrimenti le stesse infrastrutture avrebbero dovuto essere oggetto di sequestro preventivo da parte della magistratura);

Tutto ciò destava un grande allarme nella popolazione che si sarebbe vista chiudere dal Gestore un asse viario fondamentale per il diritto alla mobilità. Seguiva una frenetica attività da parte degli enti pubblici, tra cui, per rilevanza dei fatti e dei soggetti coinvolti, spiccano un incontro, decisamente irrituale, tra il Presidente della Regione Abruzzo, dott. Marco Marsilio, e il Procuratore Capo della Procura della Repubblica di Teramo, dottor Antonio Guerriero, e una riunione plenaria presso la sede del MIT, il cui verbale non risulta essere stato redatto. Qui sotto la risposta all'accesso agli atti, davvero singolare e spiazzante, considerando la rilevanza dell'argomento per la sicurezza dei trasporti, per l'approvvigionamento idropotabile di 700.000 cittadini abruzzesi e per la previsione di spesa di centinaia di milioni connessa alla messa in sicurezza. **Il consesso è stato di fatto lasciato senza traccia.**

  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI  
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

DGVCA/DIV 7

Alla c.a. Sig. Franco Massimo Botticchio  
Proprietario del Foglio  
IL MARTELLLO DEL FUCINO  
Via Dante, 3 Compagnia Romana  
67057 Pescina (AQ)  
[ilmartellodelfucino@pec.it](mailto:ilmartellodelfucino@pec.it)

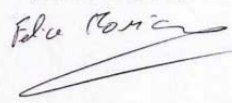
e, p. c. All'Ufficio di Gabinetto  
SEDE

Trasmessa via PEC

Rif.: Vostra nota del 15.05.2019

Oggetto: *Richiesta di accesso civico 'generalizzato' / Verbale del tavolo di lavoro tenutosi in data 14 maggio 2019 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione alle criticità dell'acquifero del Gran Sasso, il traforo autostradale che lo attraversa, i laboratori INFN ospitati*

All'esito della riunione di coordinamento tenutasi presso questo Ministero in data 14 maggio u.s. di cui all'oggetto, si fa presente che non è stata predisposto formale verbale.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Felice Morisco)  


11) il Parlamento italiano recepiva tale richiesta del concessionario e di varie Autorità locali, prevedendo il commissariamento per la messa in sicurezza del tunnel del Gran Sasso con

la Legge 14 giugno 2019, n. 55, con la quale sono stati assegnati 124,5 (*centoventiquattro e mezzo*) milioni di euro pubblici per i lavori;

- 12) ricordiamo, altresì, i plurimi incidenti, tra cui quello che comportò la perdita dai Laboratori di fisica di decine di litri di 1,2,4 trimetilbenzene con conseguente sequestro nel 2003 della Sala C dei Laboratori stessi, senza dilungarci sulle vicende del precedente periodo di commissariamento che ne scaturì tra gli anni 2004-2008 con la spesa di oltre 80 (*ottanta*) milioni di euro, per le quali rimandiamo alle risultanze della perizia della Procura di Teramo (che è stata mandata a plurimi soggetti e che comunque qui per opportunità rialleghiamo), evidenziando che dal 2011 è attivo un tavolo tecnico istituito dalla Regione Abruzzo i cui lavori hanno portato alla delibera di Giunta Regionale n. 33/2019, che stila l'elenco delle attività e dei lavori da svolgere per risolvere i problemi di sicurezza, di cui si parlerà diffusamente più oltre;
- 13) le vicende sopra richiamate dal punto 9) al punto 12) sono state connotate dall'assoluta mancanza di riferimenti agli obblighi di cui al D.Lgs. 264/2006, nonostante, come detto, sia chiaro ed evidente dalla lettura del già richiamato art. 1, co. 1, che la sicurezza ambientale sia pienamente inserita tra gli obiettivi perseguiti dal provvedimento legislativo. La stessa discussione pubblica relativa alla minaccia di chiusura dei tunnel ad opera del concessionario 'Strada dei Parchi S.p.A.', completamente assorbita dalle questioni legate al procedimento penale concernente altra legislazione, hanno poi visto in concreto l'adozione di misure di regolazione del traffico rispondenti e conseguenti in realtà all'esclusiva applicazione di quanto previsto dal D.Lgs. 264/2006 in caso di mancato adeguamento entro il termine stabilito da questo decreto del 30 aprile 2019;
- 14) nel mese di maggio 2019 su quasi tutte le gallerie di cui al punto 7) sono scattate le misure alternative di regolazione e limitazione del traffico (a parità di pedaggio; ed invero non molto rispettate dai fruitori di quelle arterie) previste dal D.Lgs. 264/2006 in caso di mancato adeguamento allo *standard* comunitario. Pertanto si è reso evidente il mancato rispetto al termine fissato dalla legge per l'adeguamento di tali gallerie;
- 15) in questi ultimi mesi il MIT e il concessionario, senza alcuna discussione pubblica, hanno concordato una proposta di Piano Economico Finanziario (PEF) che, nonostante le varie criticità sopra richiamate, prevedono, secondo quanto riportato dalla stampa: **a)** la proroga della gestione al concessionario senza gara fino al 2040 (dal 2030 scadenza naturale); **b)** l'investimento di fondi pubblici per circa 2 (*due*) miliardi di euro per i lavori infrastrutturali (non è specificatamente riportato chi gestirà questi fondi ma, riteniamo che, sulla base della normativa italiana, in larga parte potrebbero essere gestiti direttamente dal privato concessionario); **c)** il contributo del privato per un miliardo di euro attraverso denaro attinto dalla tariffa applicata all'utenza;
- 16) attualmente la proposta è al vaglio della Commissione Europea per la valutazione della coerenza con le norme relative ad aiuti di Stato e concorrenza. La scrivente testata ha inviato a tal proposito una nota a detta Commissione, rappresentando di ritenere sorprendenti le previsioni di tale proposta rispetto a quanto rilevato, anche per quanto attiene i lavori di manutenzione ordinaria delle infrastrutture *de qua*. Infatti, a nostro avviso, non può non risaltare il fatto che 2/3 degli interventi (per 2 miliardi di euro) sarebbero **a carico diretto dello Stato italiano** e che una buona parte del restante miliardo messo dal privato sarebbe comunque caricato sulle tariffe del periodo di estensione-proroga della concessione senza gara (2030-2040). In realtà gli stessi obiettivi alla base del PEF (adeguamento infrastrutturale sismico e altro) a nostro avviso potrebbero essere tranquillamente raggiunti ponendo a gara sia l'intero importo

dell'intervento pubblico per lavori infrastrutturali (che non erano certo ricompresi nella gara svolta nel 1999-2000 per l'affidamento di A24-A25) sia gli eventuali introiti sulla tariffazione 2030-2040 il cui destino è tuttora nella piena disponibilità dello Stato italiano non essendo sottoposti ad alcuna forma di concessione. A mero titolo di esempio, con una gestione diretta delle autostrade da parte dello Stato e/o con bandi di gara internazionali per l'affidamento dei lavori e/o delle stesse concessioni autostradali per il periodo post-2030, è del tutto evidente che, anche grazie ai ribassi d'asta e/o alle offerte migliorative dovuti proprio alla concorrenza, si potrebbero raggiungere gli obiettivi alla base degli interventi infrastrutturali necessari salvaguardando i principi del diritto comunitario in materia senza dover ricorrere a deroghe a favore di un determinato privato;

17) è notizia di questi giorni che la *Commissione Europea* ha inviato una lettera di messa in mora all'Italia per il mancato rispetto del termine del 30 aprile 2019 per l'adeguamento delle gallerie agli *standard* dettati dalla Direttiva 2004/54/CE.

Ovviamente i punti qui sopra contengono, volendo essere estremamente sintetici, le informazioni salienti rispetto ad un'enorme mole di documentazione in nostro possesso. Nel caso siamo a disposizione per approfondire singoli aspetti.

\*\*\*

### **L'ACCESSO AGLI ATTI PRESSO LA COMMISSIONE GALLERIE IN RIFERIMENTO AI DOCUMENTI GIÀ – DA CHI SCRIVE – NOTI**

Quanto sopra premesso, di seguito sviluppiamo le vicende relative alla documentazione acquisita con un laborioso accesso agli atti che abbiamo svolto recentemente presso la *Commissione Gallerie* del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, relativo ai soli fornicci del tunnel del Gran Sasso.

In ogni caso, essendo parte di questa documentazione riferibile anche alle altre gallerie della A24 e A25, abbiamo ritenuto utile mettere a conoscenza della documentazione tutti gli enti a vario titolo coinvolti nei territori dove si situano tali gallerie.

#### **La mancanza dei rapporti di ispezione**

In primo luogo emerge la gravissima mancanza di qualsivoglia rapporto ispettivo tra gli atti depositati presso la *Commissione*.

Tenuto conto che tra il varo del D.Lgs. 264/2006 e accesso agli atti sono trascorsi 13 (*tredici*) anni, dovevano essere consultabili i rapporti/relazioni di almeno 2 ispezioni.

Sul punto non solo mancano i rapporti ma anche la corrispondenza intercorsa tra i vari soggetti non fa mai riferimento a questa attività fondamentale.

#### **La programmazione degli interventi poi non realizzati da parte di ‘Strada dei Parchi S.p.A.’**

In base agli atti depositati si evince che:

- 1) il Gestore provvedeva ad inviare un primo piano di adeguamento in data 30 gennaio 2007. Poi, il 2 gennaio 2012, e dopo un sollecito da parte della Commissione (del 25 ottobre 2011), trasmetteva un aggiornamento delle schede di sicurezza allegando un cronoprogramma degli interventi per conseguire l'adeguamento entro il 30 aprile 2019 delle gallerie delle autostrade A24-A25 agli *standard* comunitari. Successivamente, il 9 maggio 2014, inviava un ulteriore piano di adeguamento, aggiornato anche successivamente. In generale in questa documentazione il Gestore affermava che alcuni interventi erano rientrati nel piano finanziario vigente e che altri sarebbero entrati nel nuovo PEF, con una prima fase di interventi da realizzarsi entro il 30 aprile 2019 e una seconda fase da attuare, in accordo con il MIT, dopo tale data;
- 2) il Gestore, almeno stando agli atti consegnati dalla Commissione Gallerie, solo il 27 marzo 2018, a soli un anno e un mese dalla scadenza del 30 aprile 2019 (un progetto preliminare era stato trasmesso il 19 aprile 2016 ricevendo dalla *Commissione Gallerie*, il 23 giugno 2016 un lungo elenco di prescrizioni e raccomandazioni), provvedeva a trasmettere il progetto esecutivo per l'adeguamento delle gallerie del Gran Sasso d'Italia, il principale tunnel delle due tratte autostradali in questione e tra i più lunghi trafori in Europa (in realtà le gallerie che soggiacciono agli obblighi di cui alla Direttiva 54/2004/CE nell'A24 e A25 sono, come detto, diverse), classificato quale **galleria speciale** sulla base dell'Allegato I - punto 1.1.3 della Direttiva 54/2004/CE;
- 3) la *Commissione Gallerie* emetteva il 14 settembre 2018 un parere fortemente critico sul progetto depositato, data la parzialità della documentazione presentata, ponendo numerose prescrizioni ed evidenziando che si sarebbe riservata la possibilità di rivalutare la pratica sulla base di tale nuova documentazione, in particolare quella attestante le motivazioni che giustificassero il rinvio di alcuni interventi (e, dunque, il mancato adeguamento su alcuni parametri di sicurezza imposti dalla Direttiva entro il 30/04/2019). Il 15 ottobre 2018 'Strada dei Parchi S.p.A.' rispondeva integrando la documentazione, ritenendo anche di poterla inviare per l'approvazione alla Direzione competente del MIT.

Il 12 novembre 2018 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici comunicava di non potersi esprimere sulla progettazione in assenza di un parere definitivo della *Commissione Gallerie*.

Invero vi è da rilevare come ad avviso di chi scrive il parere della Commissione del 14 settembre 2018 non sembrava ostativo, almeno stante il tenore di alcune delle frasi, oltre a quella successivamente interpretata dal MIT e dallo stesso Consiglio Superiore come indicatore della volontà di tenere aperto il procedimento di valutazione. Qui sotto l'estratto del passaggio con evidenziata la frase poi utilizzata da MIT e Consiglio Superiore per ritenere non chiuso il procedimento di valutazione da parte della *Commissione Gallerie*.

La presente Delibera riguarda il progetto della sicurezza della galleria ai sensi del punto 1.2 dell'Allegato 4 al Decreto, intendendo il sistema galleria distinto dal LNGS, le cui valutazioni di sicurezza sono soggette ad altra normativa. La Commissione si riserva di segnalare alle Prefetture competenti l'attenzione in merito alle potenziali interazioni in emergenza tra la galleria ed i LNGS, chiedendo informazioni al riguardo.

La Commissione si riserva di formulare ulteriori richieste in relazione alla documentazione che sarà ricevuta sulla base di quanto richiesto.

Nelle more di attuazione degli interventi di adeguamento, il Gestore dovrà adottare tutte le misure di cui alla nota della Commissione n. 5551 del 23 giugno 2010, di cui dovrà verificare l'efficacia in relazione alle specifiche condizioni di esercizio, adottando gli eventuali interventi correttivi che risultino necessari, sulla base dell'incidentalità e degli esiti delle esercitazioni di emergenza svolte.



Il 21 novembre 2018, quindi, la *Direzione Vigilanza Concessionari Autostradali* del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti restituiva il progetto a 'Strada dei Parchi S.p.A.' chiedendo di fornire le integrazioni. Qui sotto le due note del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del MIT citate, che riportiamo per la loro rilevanza ai fini del procedimento relativo all'attuazione (o meno) del progetto di 'Strada dei Parchi S.p.A.'

M\_INF-CSLP.REGISTRO UFFICIALE 0.0009530.12-11-2018

  
Consiglio Superiore dei LL.PP.  
Commissione relatrice Aff. 74/2018

Alla Direzione generale per la Vigilanza sulle  
concessionarie Autostradali  
Sede

E.p.c.  
Commissione permanente per le gallerie  
SEDE  
Presidenza del Consiglio Superiore dei LL.PP.

**OGGETTO:** Aff. 74/2018 - A2, Roma - L'Aquila-Teramo interventi per la messa in sicurezza della galleria Gran Sasso ai sensi del D.Lg.vo 264/06.

Con richiesta formulata via PEC in data 19/10/2018 la DGVCA ha trasmesso a questo Consiglio Superiore il progetto definitivo indicato in oggetto per ottenere il prescritto parere da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP.

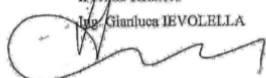
Esaminata preliminarmente la documentazione trasmessa, la Commissione relatrice, coordinata dal Sottoscritto, ha rilevato nella delibera della Commissione gallerie di esame del progetto quanto segue: "La Commissione si riserva di formulare ulteriori richieste alla documentazione che sarà ricevuta sulla base di quanto richiesto", ponendo in evidenza che l'esame del progetto è ancora in corso.

Ad avviso di questa Commissione relatrice, quanto sopra virgolettato costituisce un elemento ostativo all'attuale esame.

Inoltre, si osserva che nella delibera stessa si riferisce che: "Nelle more di attuazione degli interventi di adeguamento, il Gestore dovrà adottare tutte le misure di cui alla nota della Commissione n. 5551 del 23 giugno 2010, di cui dovrà verificare l'efficacia in relazione alle specifiche condizioni di esercizio, adottando gli eventuali interventi correttivi che risultino necessari, sulla base dell'incidentalità e degli esiti delle esercitazioni di emergenza svolte", interventi di cui si ritiene opportuno avere evidenza al riguardo.

Si restituisce, pertanto, il progetto indirizzato a questo Consiglio Superiore, riservando l'emissione del parere richiesto, al completamento dell'esame degli atti alla luce delle integrazioni richieste dalla Commissione permanente per le gallerie.

Il Primo Relatore  
Ing. Gianluca DEVOLELLA



  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI  
Via Normanna, 2 - 00164 Roma

DGVCA/DIV. I  
(Rif. nota Parchi prot. n.18410 del 15.10.2018)

RACCOMANDATA A/R

M\_INF-CSLP  
Consiglio Superiore LL.PP.  
CSLP\_SG  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot. 900929-21/11/2018-  
INGRESSO

Strada dei Parchi S.p.A.  
Via Giulio Vincenzo Bona n° 105  
00156 ROMA  
[stradadeiparchispa@legalmail.it](mailto:stradadeiparchispa@legalmail.it)

E.p.c. Commissione permanente  
per le gallerie ex art. 4 D. Lgs.264/06  
[cslp.sezione3@pec.mit.gov.it](mailto:cslp.sezione3@pec.mit.gov.it)

Presidente del Consiglio superiore  
dei lavori pubblici  
[consiglio.superiore@pec.mit.gov.it](mailto:consiglio.superiore@pec.mit.gov.it)

Oggetto: Aff. 74/2018 - A24 - Roma - L'Aquila - Teramo.  
Interventi per la messa in sicurezza della galleria Gran Sasso ai sensi del Decreto Legislativo n.264/2006.  
Progetto Definitivo.

In esito alla nota in riferimento, questa Direzione Generale con nota del 19/10/2018 n° 23121, ha trasmesso al competente Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in progetto di cui all'oggetto al fine di ottenere il prescritto parere ai sensi dell'art. 215 del D. lgs. 50/2016 e ss.mm.ii..

Il Consiglio Superiore, con nota del 12/11/2018 n° 9530, ha restituito il progetto di cui trattasi in quanto la Commissione Permanente Gallerie, con la delibera di cui nota n° 8019 del 14/09/2018, trasmessa anche a codesto Concessionario, ha rilevato che: "la Commissione si riserva di formulare ulteriori richieste in relazione alla documentazione che sarà ricevuta sulla base di quanto richiesto" evidenziando con ciò che l'esame del progetto di sicurezza risulta ancora in corso.

Si restituisce, pertanto, il progetto in argomento (A11), in attesa delle integrazioni richieste dalla citata Commissione Permanente.

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dott. Vincenzo Cinelli)



Non ci sono atti successivi sul procedimento, almeno fino al giorno del nostro accesso.

## I contenuti del progetto, dell'analisi dei rischi e delle integrazioni depositati da 'Strada dei Parchi S.p.A.' ai fini dell'adeguamento

Sempre a modesto avviso di chi scrive i documenti depositati da 'Strada dei Parchi S.p.A.' sono piuttosto singolari, soprattutto tenendo del momento storico in cui sono stati presentati. Infatti, vengono consegnati quando attorno alle vicende della sicurezza del cosiddetto "sistema Gran Sasso", composto da tunnel, laboratori e acquedotti, non solo vi era un dibattito pubblico estremamente rilevante a scala nazionale ed internazionale, a cui partecipava a più riprese la stessa 'Strada dei Parchi S.p.A.', ma si susseguivano riunioni su riunioni del tavolo tecnico regionale, sulla base di una documentazione che univocamente

rilevava l'impatto potenziale delle attività dei Laboratori di Fisica del Gran Sasso e dell'autostrada sull'ambiente e sulla qualità delle acque destinate al consumo umano. Per quanto riguarda le operazioni nei tunnel, tali possibili interazioni negative riguardavano sia le attività di manutenzione sia i possibili incidenti. Ricordiamo che durante l'esercitazione di protezione civile 'Gran Sasso 2008' le acque di spegnimento del veicolo a cui fu appiccato il fuoco arrivarono a contaminare le acque dell'acquedotto, come riportato dalla Asl. Inoltre le stesse relazioni dei Vigili del Fuoco *post* esercitazione avevano rilevato un generale *deficit* di sicurezza praticamente in ogni settore. Tutte situazioni chiaramente inquadrabili tra quelle da affrontare sulla base del già richiamato art.1, co.1, del D.Lgs. 264/2006.

Addirittura 'Strada dei Parchi S.p.A' nella riunione del tavolo tecnico del 25 giugno 2018 consegnava, su richiesta della Regione, gli elaborati di ben 5 (*cinque*) soluzioni progettuali per la risoluzione di tali problematiche ambientali.

La situazione era tale che lo stesso MIT era stato coinvolto nella valutazione delle diverse opzioni. Inoltre, a settembre 2018, gli stessi vertici del concessionario venivano coinvolti nell'inchiesta della Procura della Repubblica di Teramo relativa alle criticità rilevate nel sistema idrico connesse agli interventi di manutenzione nelle gallerie autostradali.

### **L'Analisi di Rischio depositata da 'Strada dei Parchi S.p.A.'**

Alla luce di quanto appena ricordato e di quanto previsto dall'art.1, co.1, del D.Lgs. 264/2006, sorprende che l'*Analisi di Rischio* delle gallerie del Gran Sasso redatta per conto di 'Strada dei Parchi S.p.A.' dal Politecnico di Milano non citi, neanche nella descrizione, non solo il rischio per l'ambiente ma anche solo la presenza della rete acquedottistica che corre sotto ai due fornici per rifornire di circa 1.100 litri/s complessivamente la città dell'Aquila e l'intera provincia di Teramo (acquedotti gestiti, rispettivamente, da Gran Sasso Acque S.p.A. e Ruzzo Reti S.p.A.). Pertanto la questione del potenziale impatto su un bene primario per la popolazione – nonché sulla qualità ambientale del Parco nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga e dei siti *Natura2000* in cui si situano i due fornici – rimane del tutto al di fuori delle valutazioni dei redattori dell'analisi, nonostante gli obblighi di legge.

Inoltre tale documento non sembra prendere in alcuna considerazione lo stato di gravissimo ammaloramento delle strutture che sicuramente erano noti al concessionario e che, come vedremo più oltre, secondo la stessa *Commissione Gallerie* avrebbero dovuto essere oggetto di adeguata valutazione e considerazione anche per gli aspetti connessi all'attuazione del D.Lgs. 264/2006.

### **Il primo progetto di adeguamento da parte di 'Strada dei Parchi S.p.A.'**

Anche il progetto di adeguamento depositato da 'Strada dei Parchi S.p.A.' non tiene in alcuna considerazione la tematica ambientale, curando esclusivamente quelle relative alla sicurezza delle persone e delle cose.

Conferma poi la scelta di suddividere gli interventi di adeguamento in due gruppi, quelli da realizzare entro il 30 aprile 2019 e quelli da rimandare fino ad oltre 10 anni (*al 2030!*).

Sorprende, poi, che nel progetto non siano in alcun modo evidenziate da subito le pesantissime condizioni di degrado ben note a 'Strada dei Parchi S.p.A.', tanto da essere oggetto di specifica comunicazione, con relazione allegata, alla Commissione parlamentare competente già nel 2016 (di cui parleremo *infra*).

## Le integrazioni progettuali / Lo stato di ammaloramento e la presenza degli acquedotti

Il 15 ottobre 2018 vengono depositate da 'Strada dei Parchi S.p.A.' delle integrazioni progettuali atte a rispondere ad alcune delle considerazioni della *Commissione Gallerie* e, in particolare, sulle giustificazioni circa la scelta di non operare alcuni interventi pur previsti dagli allegati tecnici del D.Lgs. 264/2006 (il documento è non a caso intitolato: «*Motivazioni sulla non realizzabilità temporanea entro il 30/04/2019 delle misure di sicurezza di cui al punto 2.9 dell'All.2 del D.lgs.264/2006*»).

Qui evidenziamo due aspetti assai rilevanti:

- 1) in un passaggio, peraltro assai breve, si fa riferimento all'esistenza del sistema acquedottistico. Tale questione, però, invece di essere introiettata nella pianificazione degli interventi, tra l'altro sussistendo anche la progettazione consegnata nel frattempo alla Regione (da cui trarre almeno alcuni spunti relativi alla mitigazione degli effetti ambientali dell'eventuale incidentalità, come, ad esempio, la gestione delle acque di spegnimento), pare essere utilizzata anche come scusante per il rinvio di alcuni interventi necessari secondo il D.Lgs.264/2006, in quanto la presenza di tali opere acquedottistiche necessita «*di particolare attenzione*». Qui sotto il passaggio.



Questa frase è l'unico riferimento che abbiamo trovato rispetto alla presenza degli acquedotti.

- 2) Il concessionario introduce per la prima volta la questione del gravissimo stato di ammaloramento dei rivestimenti delle gallerie, parlando di calcestruzzo soggetto all'effetto congiunto dei gas di scarico, della condensa e della carbonatazione. Il rivestimento sarebbe pesantemente degradato per una profondità variabile tra 10 e 40 cm, in alcuni casi con fessurazione addirittura passante.

La società prospetta poi quello che sarebbe l'intervento strutturale che avrebbe intenzione di proporre e, cioè, la fresatura dei rivestimenti con posa in opera di nuovo calcestruzzo

con rete elettrosaldata. In questo senso, la necessità di tali opere strutturali, secondo il concessionario, giustificherebbe il rinvio della realizzazione di alcuni degli interventi di adeguamento in quanto se venissero realizzati dopo poco tempo bisognerebbe in parte distruggere le opere appena fatte comportando così un doppio intervento in un breve lasso di tempo.

Su questo aspetto conviene riportare integralmente alcune pagine del documento vista l'estrema rilevanza della questione in senso generale:

GALLERIA GRAN SASSO Motivazioni\_non\_realizzabilita\_REV12.10.2018

#### QUALITA' ATTUALE DEI RIVESTIMENTI

I rivestimenti di queste gallerie presentano allo stato odierno calcestruzzi deteriorati di modesta qualità superficiale a causa della lunga esposizione agli agenti atmosferici inquinati dai gas di scarico che con l'umidità si sono condensati sulle pareti come soluzioni acide ed hanno agito da disgregatori della pasta cementizia originaria. A questo si è aggiunto il processo di carbonatazione che nel tempo è penetrato nella massa del calcestruzzo fino a decine di centimetri alterando le sue originarie caratteristiche di resistenza ed omogeneità. Un ulteriore fattore di degrado è dipeso dall'assenza dell'impermeabilizzazione a tergo del rivestimento in calcestruzzo, che al tempo del progetto e della realizzazione delle autostrade A24 e A25 (anni '60-'70) non veniva utilizzata come misura volta a garantire una maggiore durabilità del rivestimento. E' accaduto quindi che la progressiva diffusione di fessure da ritiro sul rivestimento, che si sono allargate con il tempo fino a risultare passanti l'intero spessore del rivestimento, come pure l'apertura dei giunti costruttivi, sempre a causa del ritiro, hanno determinato l'incremento nel tempo delle infiltrazioni di acque di falda che sono visibili come diffuse percolazioni riscontrabili soprattutto lungo i paramenti ma anche in volta delle due gallerie (ved. rapporti del Servizio di Monitoraggio delle opere d'arte delle autostrade A24 e A25). Questo ha determinato nei tratti in cui i rivestimenti sono armati un incremento dell'ossidazione delle armature con conseguente rigonfiamento e distacco dei copriferro.

La sommatoria di tutti questi fattori negativi, nei quasi 40 anni di vita del rivestimento, ha prodotto una condizione del rivestimento riconducibile ad un cls non omogeneo di qualità medio/bassa, evidente nello strato più superficiale a vista e che è facilmente riscontrabile lungo tutte e due canne della galleria del Gran Sasso.

In alcuni casi, per il momento non molto diffusi, la faccia interna del rivestimento si presenta completamente disgregata ed interessata da distacchi di calcestruzzo in calotta e ai piedritti. In altri casi si osservano lesioni longitudinali continue che raggiungono i giunti fra blocchi di rivestimento. In alcune zone il calcestruzzo appare quasi privo di pasta cementizia probabilmente per effetto di un'importante circolazione idrica in calcestruzzi già in origine molto porosi.

Le misurazioni eseguite con stendimenti georadar tarati con endoscopie in fori eseguiti nei rivestimenti fino al contatto con la roccia, hanno permesso di riconoscere gli spessori effettivi di rivestimento e, nel caso dello

GALLERIA GRAN SASSO Motivazioni\_non\_realizzabilita\_REV12.10.2018

Galleria del Gran Sasso via dx :



FOTO MACCHIE D'UMIDITA' CON DISTACCO IN CALOTTA E PIEDRITTI. Progr. m 10216 - calotta sx

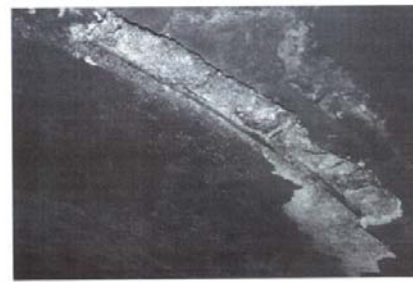


FOTO AMMALORAMENTO RIVESTIMENTO CON PERCOLAZIONI D'ACQUA. Progr. m 10210 - calotta sx

GALLERIA GRAN SASSO Motivazioni\_non\_realizzabilita\_REV12.10.2018

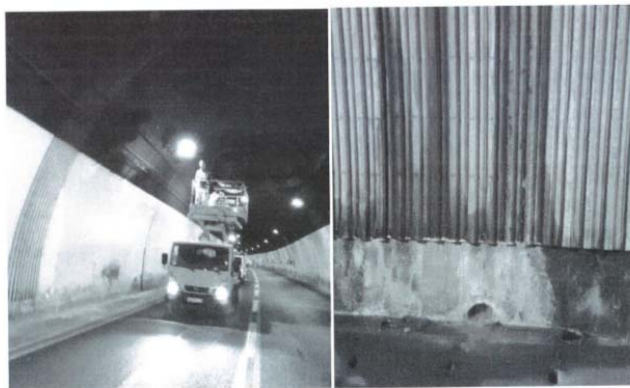


FOTO AMMALORAMENTO RIVESTIMENTO CON PERCOLAZIONI D'ACQUA ED INTERVENTI PUNTUALI DI MANUTENZIONE (a causa di distacchi di porzioni di cls)

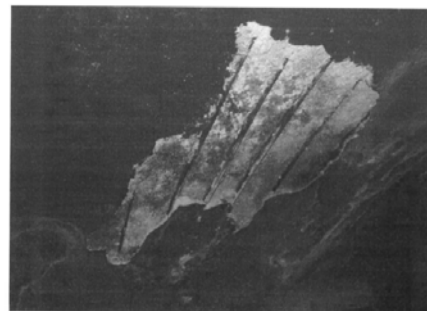
Nell'Allegato 1 una maggiore documentazione fotografica per entrambe le canne.

#### INTERVENTI DI RIPRISTINO PROPOSTI

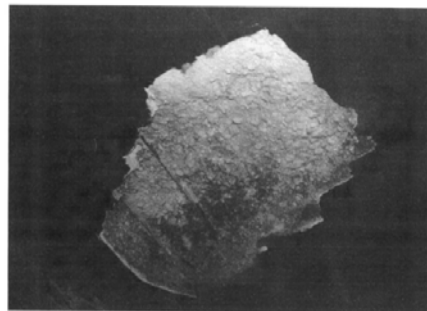
Allo scopo di risolvere definitivamente le situazioni di ammaloramento strutturale presente sul cls del rivestimento definitivo e al fine di mettere in opera un sistema di impermeabilizzazione della sezione in cls che consenta di preservare il calcestruzzo dall'azione congiunta di acqua e agenti inquinanti, si sono dovute studiare delle soluzioni strutturali dove si prevede la parziale demolizione, mediante "fresatura", del rivestimento in calcestruzzo esistente, al fine di eliminare la parte ammalorata, e la successiva ricostruzione del profilo originario, previa interposizione di uno strato impermeabile sottile. In ragione del grado di ammaloramento riscontrato si potrà arrivare ad asportare da un minimo di 7cm ad un massimo di 40cm. Nel caso di spessori importanti da ricostruire verrà impiegata una attrezzatura di getto che permetta l'esecuzione del rivestimento su calotta e piedritti. Negli altri casi si impiegherà calcestruzzo proietdato additivato con fibre. In tutti i casi lo strato di ripristino o il nuovo rivestimento (20-40cm) sarà armato con almeno una rete elettrosaldata fissata sul rivestimento esistente con tasselli lunghi cementati in modo da risultare del tutto solidale. Si adatterà un cls ad alta resistenza avente caratteristiche meccaniche e di durabilità superiori a quello attuale e tali da essere in grado di supportare gli interventi impiantistici più "pesanti" come gli apparecchi necessari per la ventilazione delle gallerie.

Come si evince dalle sezioni tipo degli impianti sotto riportate per le fasi 1 e 2, l'adeguamento strutturale progettato, rispettivamente per lo spessore di 7 cm, 20 cm e 40 cm di ricostruzione del rivestimento (ved. figure successive), coinvolge l'intero sviluppo della sezione, per cui in fase 2 per i ventilatori e per gli adattamenti dell'impianto antincendio, comporterebbe una ingiustificata duplicazione dei costi relativi alle predisposizioni "civili" (scavi, demolizioni e rifacimenti del rivestimento in galleria) e della posa degli impianti stessi che poi andrebbero rimossi.

GALLERIA GRAN SASSO Motivazioni\_non\_realizzabilita\_REV12.10.2018



Progr. m 10202 - calotta sx



Progr. m 10215 - calotta dx

Per queste gallerie si è quindi reso necessario procedere negli anni a numerosi interventi di manutenzione puntuale rinviandone la risoluzione all'adeguamento complessivo in corso di definizione.

Non sappiamo se questa documentazione possa aver inciso sulla decisione del MIT e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici di ripescare quella frase nel parere della *Commissione Gallerie* del 14 settembre 2018 per considerare come non concluso l'esame del progetto di adeguamento del tunnel. Fatto sta che, a parte non dare conclusione all'*iter* di approvazione per il progetto, agli atti vi è una nota dello stesso periodo (il 16/11/2018) della *Commissione Gallerie* sulle problematiche strutturali del tunnel in cui da un lato richiama i pareri «già espressi» (seppur, come abbiamo visto, non sarebbero da considerarsi definitivi) sul progetto di adeguamento per il D.Lgs. 264/2006 dalla *Commissione* e dall'altro la massima attenzione circa lo stato di ammaloramento dei rivestimenti segnalato dal Gestore come impedimento per parte degli interventi di adeguamento.

Riportiamo integralmente questa nota vista la rilevanza ai fini della sicurezza dei trasporti.

Alla Direzione generale per la vigilanza sulle  
Concessionarie autostradali  
[svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it)

Alla Società Strada dei Parchi S.p.A.  
Via G.V. Bona, 105  
00156 Roma  
[stradadeiparchispa@legalmail.it](mailto:stradadeiparchispa@legalmail.it)

e p.c. Al Presidente del Consiglio superiore dei ll.pp.  
[consiglio.superiore@pec.mit.gov.it](mailto:consiglio.superiore@pec.mit.gov.it)

All'Ufficio di Gabinetto  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Alla Segreteria del Ministro  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

**OGGETTO:** Autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo.  
Galleria di cui al D.lgs. 264/2006 – Aspetti strutturali.

La Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., con note SDP/5051/2018, del 26 marzo 2018 e prot. 16148/2017, dell'11 agosto 2017, ha trasmesso a questa Commissione la documentazione di sicurezza per i progetti di adeguamento ai sensi del D.lgs. 264/2006, delle gallerie di lunghezza superiore ai 500 m. Su tale documentazione la Commissione si è già espressa con delibere trasmesse al Concessionario ed alla Direzione generale con note prot. 6511, del 12 luglio 2018 e prot. 8019, del 14 settembre 2018.

Il Gestore con successive note SDP/14168/2018, del 3 agosto 2018 e prot. SDP/18364/2018, del 12 ottobre 2018, nell'inviare le motivazioni sulla non realizzabilità temporanea entro il 30/04/2019 delle misure di sicurezza di cui al punto 2.9 All.2 del D.lgs.264/2006, ha evidenziato un diffuso ambito di ammaloramenti dei rivestimenti di galleria, che comprendono, tra gli altri, fenomeni ritenuti come superficiali, con distacco di copriferro e ossidazione di armature, nonché fenomeni fessurativi, anche passanti il rivestimento, che come riferito dal gestore sarebbero originati da iniziali fenomeni di ritiro in fase di costruzione.

Con la presente si richiama l'attenzione sullo stato dei rivestimenti di galleria che afferiscono alla sicurezza strutturale.

La presenza degli ammaloramenti, che nella documentazione di cui sopra vengono delineati solo in via qualitativa, è ritenuta nella stessa documentazione quale pregiudiziale per

1

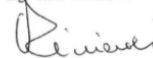
l'adozione di alcune delle misure di sicurezza previste dal D.lgs. 264/2006, essendo necessari interventi di riqualifica sui rivestimenti di galleria benché questi interventi non rientrino nel campo di interventi previsti dallo stesso decreto.

La documentazione disponibile agli atti riferita ai requisiti del D.lgs. 264/2006 riporta che per gli ammaloramenti richiamati sono state eseguite indagini e che i fenomeni sono da tempo noti ed oggetto di osservazione da parte del Gestore.

In considerazione di quanto sopra, si evidenzia la necessità che per lo stato dei rivestimenti sia sviluppata una dettagliata e documentata valutazione quantitativa. Sulla base di questa dovranno essere fornite con tempestività rassicurazioni sulle condizioni di sicurezza dell'esercizio, quindi saranno sviluppati gli interventi di risanamento che sono ritenuti necessari e che saranno valutati nel contesto delle attività di vigilanza sul concessionario.

Nel rimanere disponibili per eventuali chiarimenti.

Il Presidente  
ing. Carlo Ricciardi



Come detto, sull'argomento dopo tale nota *l'iter* di valutazione del progetto non pare essere proseguito.

**La documentazione tecnica depositata nel 2016 in Parlamento da 'Strada dei Parchi S.p.A.'**

Come abbiamo visto, le problematiche condizioni strutturali del tunnel vengono utilizzate

dal Gestore come argomento per rimandare alcuni interventi per l'adeguamento al D.Lgs. 264/2006 di fatto ammettendo come le questioni strutturali siano strettamente correlate con questi adempimenti e, in generale, con la sicurezza delle gallerie nel loro complesso.

Ovviamente stupisce che tali condizioni siano state segnalate dal Gestore solo nella fase delle integrazioni e, come rilevato dalla stessa Commissione, solo in via qualitativa. Nelle integrazioni, come abbiamo visto, si parla esclusivamente delle condizioni del rivestimento.

Eppure, il Gestore, nella relazione consegnata al Parlamento già nel 2016 ("*13° COMMISSIONE PERMANENTE - TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI, AUDIZIONE SUI RILIEVI AMBIENTALI DERIVANTI DALL'ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE RICHIESTO DALLA LEGGE FINANZIARIA PER IL 2013 (LEGGE N. 228 DEL 2012) RELAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO*", disponibile integralmente qui:

[https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento\\_evento\\_procedura\\_commissione/files/000/004/464/Documentazione\\_Strada\\_dei\\_parchi\\_S.p.a.pdf](https://www.senato.it/application/xmanager/projects/leg17/attachments/documento_evento_procedura_commissione/files/000/004/464/Documentazione_Strada_dei_parchi_S.p.a.pdf)

produceva una descrizione ancora più preoccupante della condizione strutturale delle gallerie.

Tale relazione non risulta trasmessa alla *Commissione Gallerie* (almeno: negli atti visionati e consegnatici non vi è traccia) nonostante l'estrema rilevanza ai fini della sicurezza delle informazioni in essa contenute, disponibili evidentemente fin dal 2016. Nella lettura della documentazione acquisita da detta Commissione non l'abbiano trovata neanche citata.

In questo importantissimo documento il Gestore evidenziava, la problematica dei rivestimenti. Praticamente i problemi rilevati sono gli stessi che saranno evidenziati due anni più tardi nelle integrazioni al progetto di adeguamento per giustificare il posticipo di alcuni interventi di cui al D.Lgs. 264/2006. Su questo punto le uniche differenze tra la relazione consegnata al Senato e quella con cui si integra la documentazione nel 2018 riguarda l'aspetto della formazione delle stalattiti di ghiaccio nelle gallerie e lo spessore dell'ammaloramento (fino a 50 cm. nel 2016; e fino a 40 cm. nel 2018).

Nella relazione del 2016 il Gestore evidenzia che tali gravissime condizioni di ammaloramento riguardano non solo il Gran Sasso ma anche i rivestimenti delle altre gallerie. Avendo però svolto l'accesso per il solo Gran Sasso d'Italia non sappiamo se poi alla *Commissione Gallerie* sia stata comunicata questa situazione anche per queste altre gallerie sottoposte agli obblighi di cui al D.Lgs. 264/2006.

Affermava, tra l'altro, 'Strada dei Parchi S.p.A.' nel documento consegnato alla preposta Commissione del Senato dall'Amministratore Delegato, ing. Cesare Ramadori:

*L'adeguamento impiantistico sarà possibile solo dopo un adeguato rinforzo strutturale di talune gallerie, le cui strutture in calcestruzzo presentano diffusi e importanti ammaloramenti dovuti alla mancanza, fin dalla loro costruzione, dell'impermeabilizzazione a tergo della calotta e dei piedritti. L'assenza dell'impermeabilizzazione, oltre a creare danni strutturali, genera situazioni di rischio per la circolazione stradale, dovuti alla formazione, durante il periodo invernale, di vere e proprie stalattiti di ghiaccio che devono essere rimosse prima che il loro peso le faccia collassare e cadere sul piano viario. Sotto il profilo strutturale, tutte le gallerie presentano criticità dei rivestimenti, in particolar modo esibiscono*

*fenomeni di ammaloramento e carbonatazione della parte esterna del rivestimento, imputabili ad infiltrazioni di acqua, tali da richiedere interventi di impermeabilizzazione e ripristino di parte del rivestimento, per uno spessore variabile fino a 50 cm.*

Più oltre, a conferma della stretta interconnessione tra obblighi di cui al D.Lgs. 264/2006 e stato strutturale delle gallerie, si affermava che «*Anche il rivestimento di entrambi i fornicì della g. G. Sasso sono fortemente degradati ed i recenti episodi di incendio in galleria ne hanno evidenziato le criticità: ricordiamo che il collasso di un solo tratto di rivestimento comporta l'isolamento reciproco fra le province di Teramo e l'Aquila oltre alla difficoltà di evacuazione del personale del Laboratorio Sotterraneo dell'INFN (centinaia di persone dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare)*» / neretto nostro, ndr /.

Nella relazione consegnata al Parlamento vi è, però, un'ulteriore (e rilevante) questione, non riportata alla *Commissione Gallerie* nella documentazione suddetta. Scriveva, infatti, 'Strada dei Parchi S.p.A.' nel 2016: «*Inoltre negli anni la faglia attraversata a circa 1400 ml dall'imbocco lato Teramo ha dato segni di riattivazione con episodi di sollevamento progressivo dell'arco rovescio che era oggetto di monitoraggio anche prima del recente terremoto di Amatrice: il piano verrà implementato per calibrare l'intervento di ricostruzione di un arco rovescio sicuramente armato (a differenza di quello attuale) con possibile blindatura del rivestimento a cavallo della faglia sui 2 fornicì*». Infine, in questa relazione del 2016 'Strada dei Parchi S.p.A.', ancor prima dell'inchiesta della Procura della Repubblica di Teramo, dimostrava di essere pienamente consapevole che il D. Lgs. 264/2006 obbliga ad un adeguamento finalizzato anche alla tutela ambientale. Riportiamo un significativo estratto della relazione (i tratti in rosso per evidenziare sono nostri, ndr).

### **3.2. Adeguamento / messa in sicurezza delle gallerie e interventi di tutela ambientale**

Per quanto attiene alle gallerie esistenti, esse devono essere adeguate ai dispositivi di cui al Decreto Legislativo n. 264 del 5 ottobre 2006, pubblicato sul Supplemento Ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 235 del 9/10/06, riguardante l'Attuazione della Direttiva CE n. 2004/54 concernente i "Requisiti Minimi di Sicurezza per le Gallerie Stradali della Rete Transeuropea". Il principale obiettivo del decreto è di garantire un livello minimo sufficiente di sicurezza per gli utenti della strada nelle gallerie della rete stradale transeuropea, mediante la progettazione e l'adozione di misure di prevenzione atte a ridurre le situazioni critiche che possono mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti, nonché mediante misure di protezione in caso di incidente.

*nominale non ha il significato di durata o durata residua, ma è da intendersi come il tempo nel quale ha valore la verifica di sicurezza, a patto che sia fatta manutenzione ordinaria e quindi che il manufatto sia conservato nelle condizioni attuali. La vita nominale è legata all'importanza dell'opera (opere provvisorie o provvisionali 10 anni; opere normali 50 anni (caso in esame); opere grandi o di importanza strategica 100 anni). Moltiplicando la vita nominale per un coefficiente d'uso, (utilizzo occasionale CU=0,8, normale CU=1, con affollamento CU=1,5 o con funzione strategica, come nel caso in esame, CU=2), si ottiene il periodo di tempo rispetto al quale calcolare l'azione sismica, detta vita di riferimento (nel caso in esame VR=100anni). (v. relazione prof. Petrangeli)*

Pag. 20 di 76



SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
13ª COMMISSIONE PERMANENTE - TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI  
AUDIZIONE SUI RILIEVI AMBIENTALI DERIVANTI DALL'ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE RICHIESTO DALLA LEGGE FINANZIARIA PER IL 2013 (LEGGE N. 228 DEL 2012)  
RELAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

In particolare si evidenzia che tra gli interventi prescritti dal suddetto decreto sono previsti i sistemi di drenaggio per i liquidi infiammabili, finalizzati anche a salvaguardare l'ambiente dalle conseguenze devastanti di eventuali sversamenti di liquidi a fronte di incidenti in galleria.

D'altro lato lo stesso Carlo Toto, *patron* della *holding* che detiene il controllo della società 'Strada dei Parchi S.p.A.', non si può dire che avesse sottaciuto le problematiche di sicurezza di questa infrastruttura da lui gestita, visto che il 25 gennaio 2018, in una nota intervista con il giornalista Antonello Caporale

<http://www.antonellocaporale.it/2018/01/25/mister-autostrada-carlo-toto-sogno-il-tunnel-roma-pescara-6-miliardi-e-offro-tutto-io/>

così si espresse sulla questione: «*Guardi che quest'autostrada se ne cade a pezzi, col terremoto i ponti sono tutti infragiliti come fucelli al vento, il cemento è farina, il ferro è ruggine. Lo sa il governo, lo sa il ministro Delrio*».

Davanti a queste reiterate affermazioni, prima al Parlamento nel 2016 e poi anche alla stampa agli inizi del 2018, stupisce ancor di più la completa assenza di riferimenti alle questioni ambientali (acquedotti, scarichi nei fiumi, ecc.) nel progetto di adeguamento depositato alla *Commissione Gallerie*, per giunta con l'unico e generico riferimento di numero 2 (dicesi: *due*) righe inserito solo al momento delle integrazioni.

Se poi andiamo a guardare il comunicato ufficiale di 'Strada dei Parchi S.p.A.' del 3 giugno 2019

<http://www.stradadeiparchi.it/gallerie-del-gran-sasso-dal-forum-ricostruzione-confusa-e-diffamatoria/>

si rimane ancor più contraddetti, visto che 'Strada dei Parchi S.p.A.' fa una completa inversione a U (*è il caso di dirlo!*) rispetto a quanto affermato intanto dalla Direttiva, poi dal D.Lgs. 264/2006 e addirittura rispetto a quanto autorevolmente sottolineato addirittura da lei stessa davanti al massimo organo democratico del Paese, arrivando a sostenere che non vi è alcuna connessione tra adeguamento al D.Lgs. 264/2006 e questione ambientale!

Riportiamo l'*incipit* del comunicato stampa di 'Strada dei Parchi S.p.A.' con cui replicava a testa bassa al Forum H2O che peraltro aveva semplicemente diffuso il documento di 'Strada dei Parchi S.p.A.' da essa società consegnato nel 2016 al Senato, affermando testualmente che: «*Mischiare la questione dell'adeguamento alle norme comunitarie delle Gallerie del Traforo con i rischi ambientali, ipotizzati dalla procura di Teramo, non ha nessun senso!*».

The image is a screenshot of the website 'strada dei PARCHI spa' (A24 autostrade A25). The page features a blue header with the company logo and navigation menus for NEWS, TRAFFICO, AUTOSTRADE, AZIENDA, and SERVIZI. A search bar is located in the top right. The main content area is titled 'COMUNICATI STAMPA' and displays a news article. The article title is 'Gallerie del Gran Sasso, dal Forum, ricostruzione confusa e diffamatoria'. Below the title, there is a 'Mi piace' button with 0 likes and a 'Questo articolo' button. The article text, dated 3 giugno 2019, states: 'E' una ricostruzione volutamente confusa e denigratoria quella che sta facendo in questo ore il Forum H2O sulla situazione delle gallerie del Gran Sasso. Mischiare la questione dell'adeguamento alle norme comunitarie delle Gallerie del Traforo con i rischi ambientali, ipotizzati dalla procura di Teramo, non ha nessun senso. Tranne quello di alimentare un clima di sospetto e allarme.' To the right of the article, there is a 'Torna alle news' button and a section for 'Articoli recenti' featuring a map titled 'VIABILITÀ' and 'STRADA CHIUSA' with the date 25 Ottobre 2019.



Qui la controreplica del *Forum H2O* che merita di essere citata perché riteniamo descriva bene il modo di procedere della società in questione e il "clima" che si è creato nel dibattito condotto in buona parte dal privato (basti pensare alle particolari modalità di divulgazione delle informazioni relative alla riunione tenutasi presso la Prefettura di L'Aquila il giorno 27 ottobre 2018 circa la questione viadotti):

*Campagna allarmistica...ma non era lei che fino a 10 giorni fa voleva addirittura chiuderlo, il traforo, scatenando un putiferio per un mese? Sapevamo che questo è un paese piuttosto singolare e forse anche un po' bizzarro, dove alla lettura di regole e documenti si preferisce fare ammuina, magari a giorni alterni... Ma che una società andasse su tutte le furie per la divulgazione di un suo documento i cui contenuti non avevano avuto l'eco che meritavano, francamente finora ci mancava. Tra l'altro con paragrafi inequivocabili nel rappresentare lo stato di degrado di A24 e A25 e il mancato adeguamento infrastrutturale rispetto a regole non scritte dal Forum H2O ma di provenienza comunitaria, immaginiamo varate per evitare disastri e lutti – prosegue FH2O – Poiché forse l'estensore del comunicato di risposta ha avuto un momento di smemoratezza, ci permettiamo di ricordare che non più tardi di 10 giorni or sono la Concessionaria voleva addirittura chiuderlo il Traforo (e noi avevamo spiegato perché era una drammatizzazione inutile, almeno per le motivazioni addotte dalla società) e che in 20 giorni sono state imposte alcune importanti limitazioni al traffico, prima l'1 maggio come misure alternative di mitigazione dei rischi proprio – come prescrive la normativa comunitaria e il D.lgs.264/2006 – per il mancato adeguamento infrastrutturale e, poi, regole di utilizzo ancora più rigide il 19 maggio.*

Tra l'altro facciamo sommessamente notare che le contestazioni correnti della Procura della Repubblica di Teramo riguardano proprio il rischio di contaminazione delle acque e la mancanza di adeguate precauzioni da parte del Gestore e che lo stesso D.Lgs.264/2006, come puntualmente ricordato dalla stessa società nella relazione depositata in Senato, obbliga alla realizzazione di interventi per intercettare i liquidi pericolosi per l'ambiente (tra l'altro l'avevano pure evidenziata in neretto data la rilevanza che loro stessi riconoscevano alla questione!).

Si prevede la realizzazione delle seguenti tipologie di intervento:

- adeguamento illuminazione di base, di sicurezza ed evacuazione;
- antincendio con vasche agli imbocchi e condotte idriche;
- **drenaggio ambientale dei liquidi infiammabili;**
- segnaletica luminosa di sicurezza;
- videosorveglianza con rilevazione automatica degli incidenti (RAI);
- stazioni di emergenza equipaggiate con SOS ed estintori;
- semafori agli imbocchi e all'interno con indicatori di disponibilità di corsia;
- gruppi elettrogeni e di continuità;
- sistemi di distribuzione elettrica in media e bassa tensione;
- ammodernamento e pressurizzazione dei by-pass;
- adeguamento by-pass pedonali a carrabili.

Al fine di definire lo stato dei rivestimenti delle gallerie sono state effettuate diverse campagne di indagine che hanno previsto, per tutte le gallerie esclusa Gran Sasso:

- sopralluoghi tecnici con valutazione dello stato di conservazione dei rivestimenti,;
- indagini geofisiche tipo georadar per la valutazione dello spessore dei rivestimenti;
- indagini dirette mediante carotaggi;
- prove di laboratorio su carote di campionamento del rivestimento definitivo;
- indagini endoscopiche per individuare la presenza di vuoti;

Pag. 22 di 76

SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA  
13ª COMMISSIONE PERMANENTE - TERRITORIO, AMBIENTE, BENI AMBIENTALI

## **Le preteseioni della società concessionaria delle autostrade A24-A25 in relazione al Piano Economico Finanziario (PEF) e agli effetti che, dalla sua mancata approvazione, si sarebbero asseritamente riverberati sui lavori di adeguamento e messa in sicurezza**

‘Strada dei parchi S.p.A.’ si è più volte lamentata della mancata adozione del nuovo *Piano Economico Finanziario* per il successivo quinquennio, dopo quello scaduto nel 2013, anche perché tale ritardo avrebbe ostacolato l'attuazione di alcuni interventi.

Orbene, vi è da ricordare che la proposta di Piano di cui ampiamente si discusse tra il 2014 e il 2016, incentrata su un cambio di tracciato e sulla costruzione di circa 100 km. di nuove gallerie, era sostanzialmente irricevibile, tanto che il dirigente del MIT Placido Migliorino arrivò a scrivere che:


*La Società Strada dei Parchi non ha titolo istituzionale per analizzare tali problematiche di varianti e, conseguentemente, le attività intraprese devono considerarsi iniziative unilaterali non correlate ad alcun mandato da parte di questo Ministero Concedente. (neretto nostro, ndr).*

### **L'esiziale questione del rischio sismico**

Le gallerie in questione nonché le sale dei Laboratori di Fisica Nucleare, d'altro canto, sono sottoposte ad un rischio sismico elevatissimo, non solo per l'azione dello scuotimento associato ad un evento ma, soprattutto, per l'eventuale fratturazione cosismica.

Infatti, la presenza di faglie attive e capaci, in particolare quella Assergi-Campo Imperatore, è ben nota e riconosciuta (dopo plurimi interventi dei cittadini) ormai da tutti gli attori in gioco. Si tratta di una delle faglie attive più pericolose d'Europa, che può dare terremoti di M7 e capace di dislocare anche di 2 (due) metri ad ogni evento.

Qui di seguito l'estratto di una relazione in possesso dei Laboratori di Fisica Nucleare.



REVISIONE DELLO SPETTRO  
DI PROGETTO PER I  
LABORATORI SOTTERRANEI  
DEL GRAN SASSO

Prog. STA-2144  
Doc. RAT-STA- 1846/97  
rev. 00

**pag. 9**

---

devono avere un epicentro nelle vicinanze dell'area studiata in quanto capaci di produrre movimenti in cui è determinante il contributo di sorgente e di propagazione delle fratture.

Tenendo conto dello studio sopra citato e di un successivo rapporto tecnico (Giraudi *et al.*, 1994), Scarpa & De Luca (1997) fanno riferimento alla notevole attività tettonica post-glaciale di una faglia locale su cui si è stimato un rigetto complessivo di circa 15 m negli ultimi 18000 anni. L'entità di questa deformazione e le datazioni degli eventi ad essa connessi possono indicare la presenza di almeno quattro forti terremoti (o crisi sismiche) con periodi di ritorno dell'ordine di  $10^3$  anni e valori di *magnitudo* 7÷7.5. Nell'ultimo rapporto citato si afferma peraltro che le valutazioni dei vari studiosi chiamati in causa sono state concordi su un terremoto di progetto di *magnitudo* 7.

Le possibili conseguenze del movimento di questa faglia è ampiamente riportato in una relazione dell'ARTA inviata alla Procura della Repubblica di Teramo nell'ambito del procedimento penale 1960/17 instaurato contro i vertici dell'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare, 'Strada dei Parchi S.p.A.' e Ruzzo Reti S.p.A..

Qui di seguito un significativo estratto della relazione, in cui si evidenzia anche un riferimento ad un documento INGV del 2004 che richiama la presenza dell'infrastruttura autostradale.

A maggior sostegno degli argomenti esposti, di seguito si riporta uno stralcio dello studio del 2004 redatto ed inviato alla Regione Abruzzo dall'INGV "Fagliazione di superficie in Italia, elementi di fragilità del contesto urbano" che al paragrafo 5 (Analisi sismologiche della Faglia di Campo Imperatore) dice "Così come per le faglie della Laga e di Sulmona, al sistema Gran Sasso, non è stato finora associato alcun evento storico da catalogo (faglie c.d. silenti), anche se non è improbabile che qualche evento mal definito, prima dell'anno mille, possa essere ricondotto alla sua attività.

Di fatto le analisi paleosismologiche, effettuate di recente hanno mostrato la sua ripetuta attivazione nel corso degli ultimi 30.000 anni, con uno o più eventi avvenuti in epoca sicuramente storica. La faglia ... omissis, non interagisce con alcun abitato di rilievo. In profondità, tuttavia, essa taglia sicuramente il traforo L'Aquila-Teramo e potrebbe interessare anche i laboratori del INFN".

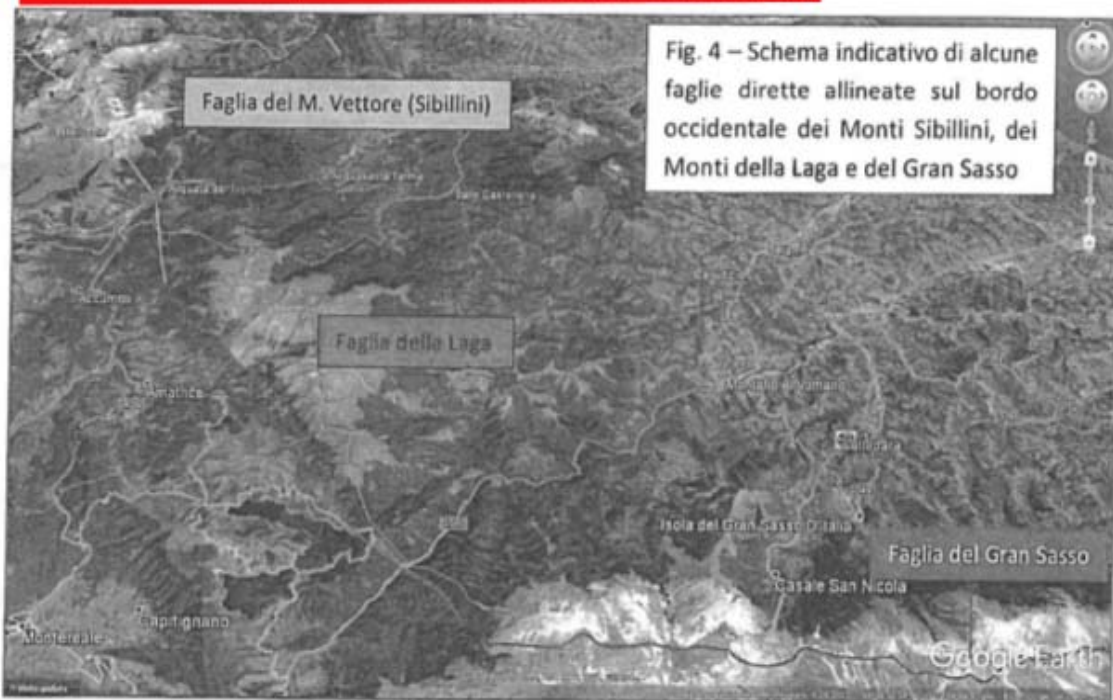


Fig. 4 – Schema indicativo di alcune faglie dirette allineate sul bordo occidentale dei Monti Sibillini, dei Monti della Laga e del Gran Sasso

Questa faglia del Gran Sasso, denominata di Campo Imperatore, attraversa, quasi ortogonalmente, le gallerie autostradali dell'A24 ed ha un piano di faglia inclinato di circa 55° che passa ad una distanza di

Tale condizione di rischio è finalmente stata riconosciuta anche nell'adozione del *Piano di Emergenza* dei Laboratori di Fisica, redatto dalle Prefetture di Teramo e L'Aquila. Qui sotto un estratto della già citata proposta di *Piano di Emergenza Esterno*.

Piano Emergenza Esterna	Edizione	Data	Pagina
INFN-LNGS	2018	OTTOBRE 2018	47/201

associate alla faglia principale. **Detta azione di taglio associata all'aumento del grado di fratturazione dell'ammasso roccioso potrebbe creare alle infrastrutture esistenti rilevanti problemi anche a distanza di alcuni chilometri dal gradino di faglia principale.**

Questo fenomeno è stato recentemente riscontrato e descritto negli

In questo documento si arriva a segnalare che:

*Quest'ultima pubblicazione cita testualmente: "si registra l'attivazione di strutture antitetiche (Est immergenti), sia nell'immediata vicinanza del lineamento principale (alla scala di centinaia di metri) che alla scala chilometrica del bacino di Castelluccio. Infatti, sono segnalate rotture con dislocazione verticale centimetrica lungo il lineamento antitetico che corre sul versante occidentale della Piana di Castelluccio, a circa 6-7 km dalla faglia principale. Per tutto quanto detto non si può certamente escludere che gli eventi sismici, in particolare rilevanti, potrebbero avere riflessi anche all'interno dei Laboratori di Fisica Nucleare."*

Tra l'altro dobbiamo evidenziare che tale situazione si pone in un contesto di grave sottovalutazione della problematica della **dislocazione**, visto che solo dopo plurime osservazioni della *Stazione Ornitologica Abruzzese* queste evidenze sono state ammesse e che permane una condizione di mancato approfondimento dal punto di vista della microzonazione sismica.

Infatti la Protezione Civile nelle linee guida "**MICROZONAZIONE SISMICA - LINEE GUIDA PER LA GESTIONE DEL TERRITORIO IN AREE INTERESSATE DA FAGLIE ATTIVE E CAPACI (FAC)**" chiede maggiori precauzioni in presenza di impianti a rischio di incidente rilevante, come i Laboratori di Fisica:

*La datazione dei livelli fagliati e di quelli che eventualmente sigillano la deformazione è discriminante per accertare l'attività della faglia. Se essa è sigillata da depositi più antichi di ~40.000 anni, può verosimilmente considerarsi non attiva, o comunque di bassa pericolosità (a meno che non interferisca con elementi ad alto rischio intrinseco, come centrali nucleari **o impianti a rischio industriale rilevante**)*

\*\*\*

## CONCLUSIONI

Stante la gravissima situazione di sicurezza che riguarda non solo A24 e A25 ma anche i Laboratori di Fisica Nucleare (INFN) e, soprattutto, la questione ambientale per quanto attiene alla tutela di un bene fondamentale come l'acqua, abbiamo ritenuto opportuno trasmettere e commentare, secondo le conoscenze a disposizione degli scriventi, la documentazione da noi reperita presso la *Commissione Gallerie*.

Tali atti, in associazione con quelli a noi noti e raccolti in questi ultimi anni, disegnano un quadro di omissioni, inerzia, refrattarietà, pervicace volontà a non affrontare le problematiche secondo plurime previsioni di legge e di buon senso, che non può essere sottaciuto, visto che hanno ingenerato, e ingenerano, rischi e costi rilevantissimi per la pubblica incolumità, l'ambiente e l'approvvigionamento idrico.

Non sta certo a noi accertare:

- *le responsabilità per il mancato adeguamento nei termini di Legge e per tutte le problematiche connesse, esercizio che auspichiamo sia intrapreso da chi di dovere anche per quanto riguarda gli oneri economici che ora la parte pubblica si deve sobbarcare;*
- *determinare quali atti siano necessari per risolvere le questioni, se non richiamando tutti i soggetti al rispetto delle norme di Legge che pure esistono, riconducendo i comportamenti sotto il suo supremo usbergo.*

Pertanto, assieme a questa nota, con lo spirito di leale collaborazione nei confronti della pubblica amministrazione a vario titolo coinvolta, mettiamo a disposizione per una settimana (ovviamente su richiesta possiamo ricaricare i documenti su un nuovo *link*):

- **tutta la documentazione reperita presso la *Commissione Gallerie del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*;**
- **la perizia dei CTU della Procura di Teramo.**

Il link è il seguente:

[https://drive.google.com/file/d/1hoIF9U5HxsZBt-W4qFuqqG0lOS0o\\_No6/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1hoIF9U5HxsZBt-W4qFuqqG0lOS0o_No6/view?usp=sharing)

Gli atti relativi ai lavori della *Commissione tecnica* istituita presso la Regione Abruzzo, compresi verbali di riunione e documentazione allegata, sono disponibili invece a questo link:

<https://www.regione.abruzzo.it/content/sicurezza-bacino-idrico-del-gran-sasso>

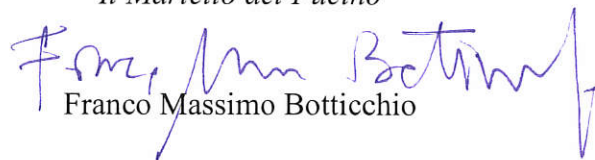
Per quanto riguarda eventuali indagini di carattere penale, sulla base di quanto previsto dal C.P.P. si chiede di essere informati in caso di richiesta di archiviazione.

Si resta a disposizione per fornire eventuali altri documenti concernenti la vicenda qui non allegati.

Cordiali saluti.

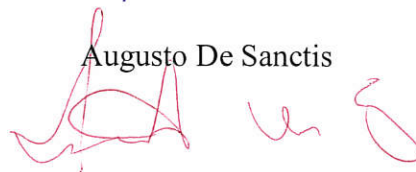
per

*Il Martello del Fucino*



Franco Massimo Botticchio

Augusto De Sanctis



Via Dante, 3 - *Compagnia Romana*  
PESCINA (67057) AQ - CAPUT MARSORUM

ilmartellodelfucino@pec.it  
ilmartellodelfucino@gmail.com



**T** RIBUNALE **C** IVILE E **P** ENALE DI **A** VEZZANO

Fonc. 502/04  
R.C.

Co. 715

Reg. Stampa  
n° 175

**IL PRESIDENTE**

Letti gli artt. 3 - 4 e 5 della legge 8.2.48 n. 47;

Visti i documenti allegati;

poiché ricorrono i requisiti di legge ;

**ORDINA**

Che entro quindici giorni sia effettuata, nell'apposito registro della cancelleria, l'iscrizione del periodico " **IL MARTELLO del FUCINO**" con sede in Pescina via Dante 3 presso il Sig. Botticchio Franco Massimo - che risulta essere il proprietario -

Avezzano, li 22-9-04

Il Presidente del Tribunale  
Dr. Giovanni Novelli

TRIBUNALE DI AVEZZANO

DEPOSITO

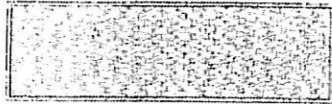
del 22-09-2004



1-26


DATA DI SCADENZA  
31 AGO 2027

AY 1249033



RES. SIC. ROMA

REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI  
ROMA

---

CARTA D'IDENTITA'

N° AY 1249033

DI

BOTTICCHIO

---

FRANCO MASSIMO

Cognome BOTTICCHIO

Nome FRANCO MASSIMO

nato il 01/03/1969

(atto n. 00297 P. 2 S. A00)

a PESCINA (AQ) (.....)

Cittadinanza ITALIANA

Residenza ROMA

Via VIA MARIANA LUIGIA PATRIZI N.12

Stato civile ====

Professione ====

CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI

Statura 1.72

Capelli Rossi

Occhi Celesti

Segni particolari ====



Firma del titolare FRANCO MASSIMO BOTTICCHIO

ROMA 09 SET 2016

Impronta del dito  
indice sinistro

IL SINDACO

