



Manutenzione addio: per strade e ferrovie crollano gli appalti

MILANO — L'Italia dell'emergenza continua e delle grandi opere pluri-annunciate e mai iniziate festeggia nel 2009 l'ennesimo crollo degli investimenti per i suoi bisogni reali. In attesa catartica della posa della prima pietra per il Ponte sullo stretto, il taglio degli stanziamenti pubblici ha costretto anche lo scorso anno Ferrovie e Anas a sforbiciare le spese per la loro "manutenzione ordinaria". Le elaborazioni del centro studi Cresme sono impietose: per sistemare treni e rotaie nazionali, le Fs — arrivate al capolineale grandi spese per la Tav — hanno pubblicato l'anno scorso bandi per nuovi interventi per un totale di 1,2 miliardi. Il 45% in meno a quelli annunciati nel 2008.

Adiata sono finiti anche gli stanziamenti per riparare le strade del Belpaese. La recessione picchia duro, i conti pubblici devono essere messi in sicurezza. E la morale è semplice: si rinvia tutto quello che può essere rinviato. Buche da riempire e asfalti da rifare compresi. Nel 2009 l'Anas ha appaltato lavori per 3,2 miliardi, in calo del 10% rispetto alla cifra messa sul piatto nel 2008. E il 2010 si preannuncia ancora peggiore: la finanziaria ha azzerato i fondi che lo stato trasferiva alle casse della società nazionale delle strade (già scesi da 1.560 a 1.280 tra il 2008 e il 2009). L'Anas ha oggi a disposizione 380 milioni quando solo le frane e gli smottamenti di inizio anno — ha precisato la società — richiederebbero interventi per 550 milioni. Le associazioni dei costruttori, in emergenza finanziaria, sono scese sul piede di guerra. Ma di soldi, a oggi, non se ne sono visti. L'unica soluzione, forse, sarebbe chiamare la protezione civile. Lì i soldi, a quanto pare, si trovano. E le strade a pezzi, in fondo, sono un'emergenza superiore alle regate della Louis Vuitton Cup.

Ettore Livini

