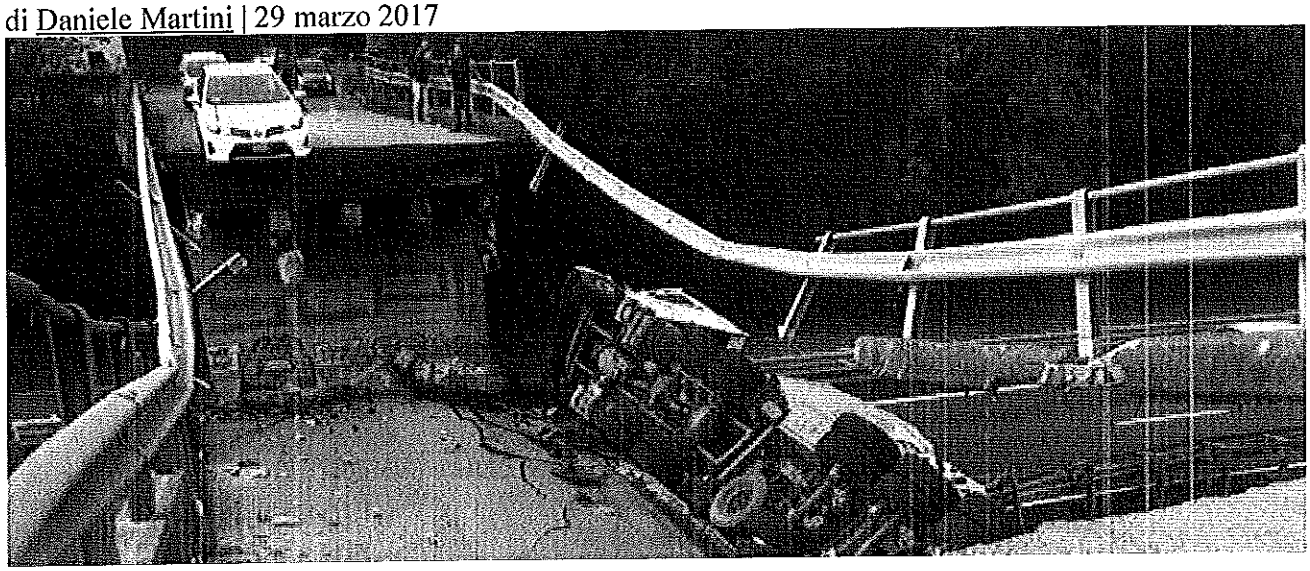
Il Fatto Quotidiano on line

Autostrade pericolose, asfalto dissestato e ponti pericolanti. Ma i controlli chiesti dall'Europa non sono mai partiti

di Daniele Martini | 29 marzo 2017



Cronaca

La prescrizione europea (direttiva 2008/96) è stata recepita dall'Italia, anche se con la solita calma, tre anni dopo con il decreto legislativo numero 35 del 2011. Da allora, però, nemmeno un ispettore è stato inviato sulle strade

•

Più informazioni su: Anas, Autostrade, Autostrade per l'Italia, Benetton, Europa, Gavio, Strade

Autovelox sì, controlli su **strade** e **autostrade** per verificare le condizioni dell'asfalto no: nessuna ispezione per vedere in che stato si trovano **ponti** e **viadotti**. Ma la sicurezza al volante non sono solo le **multe** spesso inflitte con l'obiettivo impellente di **rimpinguare** casse pubbliche esauste: **mille autovelox** non tengono su le campate dei viadotti e non cambiano di una virgola la pericolosità di un **tragitto dissestato** o di curve disegnate male. Con tutte le conseguenze a corredo: in alcuni casi morti e feriti, sempre lo spreco di dover ricostruire di sana pianta un'**infrastruttura** che si sarebbe potuta salvare con una spesa mille volte meno elevata. Per tenere in efficiente sicurezza strade, **ponti** e viadotti ci vorrebbe una buona **manutenzione** e prima ancora bisognerebbe sapere dove e come concentrare gli **interventi necessari**. Invece soprattutto sulle strade statali e locali in **Italia** si investe poco in manutenzione e per quanto riguarda le **ispezioni preventive** è ancora peggio: non sono mai partite.

Eppure avremmo dovuto farle queste **ispezioni** non solo per una questione di elementare buon senso, ma anche perché "ce lo chiede **l'Europa**". E in questo caso non si trattava di una richiesta burocraticamente astrusa o socialmente **vessatoria**, ma una direttiva approvata nel 2008. L'Europa

voleva vederci chiaro sulle **condizioni** delle strade del continente, a partire da quelle della rete **Ten**, le arterie **transnazionali**. Voleva che ispettori ministeriali, cioè soggetti terzi rispetto ai **gestori** delle strade, pubblici o privati che fossero, andassero materialmente sul posto per verificare **chilometro** dopo chilometro com'era messo l'asfalto, le condizioni delle **barriere protettive laterali**, la visibilità dei segnali, la stabilità dei ponti e dei **viadotti**, le cause dell'alta incidentalità in alcuni punti specifici, i cosiddetti **black point**.

La **prescrizione europea** è stata recepita dall'Italia con la solita calma, tre anni dopo con il **decreto legislativo** numero 35 del 2011. Da allora, però, nemmeno un ispettore è stato inviato sulle strade. I **controlli** dovevano essere a tappeto e riguardare in via prioritaria le **arterie nevralgiche**, i circa 6mila chilometri di autostrade date in **Italia** dallo Stato in concessione ai **privati** e oltre a queste dovevano essere controllate le vie equiparate alle strade transnazionali, come la **Salerno-Reggio Calabria**, oltre 400 chilometri di autostrada rimasta in gestione all'**Anas**. O la **E45**, la statale **Orte-Cesena**, 250 chilometri tra i peggio tenuti di tutta la rete nazionale. Le ispezioni avrebbero poi dovuto essere estese a tutte le **strade** statali e infine alle decine e decine di migliaia di vie regionali, **provinciali** e comunali. Per quanto riguarda le autostrade perché il decreto passasse dalla carta **all'asfalto** era necessario tra le altre cose stabilire quanto avrebbero dovuto pagare i **concessionari**, cioè la tariffa per la **remunerazione** del lavoro degli ispettori. A distanza di sei anni però è ancora buio pesto e al ministero delle **Infrastrutture e dei Trasporti** non hanno mai trovato il tempo di scrivere il **regolamento** attuativo.

Per quanto riguarda la **rete locale** il termine ultimo per le ispezioni è stato fissato al lontano 2021, nel frattempo le **Regioni** dovranno provvedere da un punto di vista regolamentare e c'è da sperare che lo facciano senza sforare i **tempi**. Infine per i **25mila** chilometri di strade statali in gestione all'Anas lo Stato sembra essersi **bendato** per non voler vedere come stanno davvero le cose. In un primo tempo era stata fissata al **primo gennaio 2016** la data per l'entrata in vigore del decreto di 5 anni prima sulle **ispezioni**. Ma al **ministero dei Trasporti** hanno trovato il modo di rinviare anche questa **scadenza**: proroga di altri due anni. Se tutto andrà bene, le prime ispezioni sulle strade statali inizieranno nel 2018.

Stando così le cose, in assenza di **controlli esterni** da parte di soggetti terzi e autorevoli, la **manutenzione stradale** in Italia resta di fatto affidata al buon cuore dei **gestori pubblici** e privati, Anas, Autostrade per l'Italia dei **Benetton**, la famiglia **Gavio**. Ma le strade sconnesse, la segnaletica cadente, le **barriere di burro**, i ponti e i viadotti che si sbriciolano su strade e autostrade dimostrano che il buon cuore non basta. In **Italia** gli interventi di conservazione stradale si fanno poco e male (senza considerare le **ruberie** che spesso accompagnano gli appalti dei lavori). La **manutenzione** è carente non sempre e non solo perché non ci sono i soldi, anzi, nel caso delle **autostrade** i soldi ci sarebbero, considerando i **bilanci floridi** che presentano i concessionari. Quel che lascia di stucco in questa storia delle **ispezioni mancate** è la pervicacia con cui lo Stato insiste a fregare se stesso.