

UN PAESE SENZA MANUTENZIONE

FRANCESCO MANACORDA

Al chilometro 32,6 della Napoli-Bari domenica sera, non ci sono solo trentotto morti da piangere. C'è anche la necessità di capire che cosa sia successo su quel tratto di autostrada.

CONTINUA A PAGINA 29

UN PAESE SENZA MANUTENZIONE

FRANCESCO MANACORDA
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Capire per accertare precise responsabilità e per far sì che eventi del genere non si ripetano.

È un lavoro che spetta ovviamente ai magistrati e ai loro periti, ma già ora alcuni elementi indicano che problemi del pullman precipitato - arrivato sulla strada nel 1995, quasi vent'anni fa, e poi reimmatricolato nel 2008 - e tenuta del parapetto di cemento, il cosiddetto «new jersey», che non è riuscito a bloccare la caduta, saranno centrali nelle indagini.

E centrale appare così, proprio alla luce di questi primi e sommari elementi, anche il tema di una manutenzione che troppo spesso viene trascurata o relegata a mero adempimento burocratico.

L'Italia è un Paese che invecchia non solo dal punto di vista demografico. L'usura delle cose e dei luoghi, unita a una congiuntura economica che obbliga ai tagli di molti bilanci - pubblici e privati - e a una gestione che spesso punta non tanto a ridurre le spese improduttive, quanto a tagliare quelle spese il cui effetto è meno evidente, possono generare un mix peri-

colosissimo.

Oggi ci chiediamo chi abbia fatto passare appena quattro mesi fa la revisione al pullman caduto, e con quale attenzione abbia operato. Ma in un Paese che avrebbe un gran bisogno di manutenzione, e che spesso se ne accorge solo quando è troppo tardi, sono mille gli interrogativi dello stesso genere, anche se non sempre, per fortuna, spinti da eventi così tragici.

Non fanno o non riescono a fare manutenzione i sindaci, anche quelli che hanno il bilancio in attivo e sono comunque costretti a non spendere dal Patto di stabilità. I risultati più evidenti - in termine di buche nell'asfalto - sono sotto gli occhi di tutti, ma altri rischi meno visibili sono spesso più pericolosi. Lo scorso anno, ad esempio, i Comuni italiani hanno speso 19,3 miliardi di euro per «vie di comunicazione e infrastrutture connesse», circa il 20% in meno di quanto avessero speso nel 2008, hanno ridotto del 21% la spesa per la manutenzione degli immobili, del 30% quella per la «sistemazione del suolo», addirittura del 39% è calata la spesa per le «infrastrutture idrauliche». Eppure, secondo i dati di Legambiente e della Protezione Civile, sono più di 5 milioni i cittadini che vivono in aree a forte rischio **idrogeologico**, come sco-

priamo ogni volta che una frana o un'alluvione si mangiano via terra e - qualche volta - vite.

Si lascia senza manutenzione anche il patrimonio archeologico di Pompei, dove si rischia - lo hanno detto a gennaio scorso gli esperti dell'Unesco - l'inclusione tra i siti patrimonio dell'umanità in pericolo se entro due anni non verranno prese misure per frenare i crolli e il deterioramento degli affreschi. E in alcuni casi la manutenzione e le migliorie - non domenica sera, dove per ironia della sorte è stato proprio un cantiere autostradale a provocare la coda di veicoli su cui si è abbattuto il pullman - devono essere chieste in modo assai fermo a quei concessionari che hanno la tendenza a considerarle una voce utilmente cancellabile dai bilanci.

È una questione di soldi che mancano, certo, ma sulla scarsa manutenzione dell'Italia pesa anche qualcosa di più radicato: un'incapacità di guardare in prospettiva - che riguarda molti aspetti della nostra vita comune - e il vizio di pensare che prevenire eventuali rischi e curare con attenzione quel che si ha serva a poco. Quei trentotto morti, ai quali si deve una spiegazione che non potrà essere quella della semplice fatalità, ci ricordano che non è così.