

Cantieri infiniti oppure mai aperti

Sulla 131 lavori aggiudicati 10 anni fa non sono iniziati

CAGLIARI. Cantieri infiniti. La prima pietra messa spesso con manifestazioni sontuose e l'ultima che purtroppo non arriva mai. L'elenco delle strade in costruzione da parte del compartimento Anas della Sardegna è lunghissimo e di alcune si sono perse le tracce. È il caso, ad esempio, di alcuni lotti regolarmente appaltati sulla Carlo Felice.



Tore Cherchi presidente dell'Ani Sardegna

L'ultimo dei tanti record negativi è rappresentato dal lotto in costruzione perenne sulla Carlo Felice dal Comune di Nuraminis a Villagracia: «Sono passati dieci anni dall'aggiudicazione e non si ha notizia di alcun cantiere», afferma Maurizio De Pascale, presidente dell'Associazione dei costruttori dell'isola. E così per tanti altri «pezzi» della principale strada dell'isola, senza considerare i ritardi accumulati sulla 125, (l'Orientale sarda), altra croce della rete viaria e naturalmente la Sassari-Olbia.

A denunciare gli innumerevoli problemi della Carlo Felice, una superstrada con pericolosissimi incroci a raso, sono stati spesso i sindacati protagonisti di diverse mani-

festazioni di protesta e qualche blocco stradale. Tore Cherchi, presidente dell'Ani (l'associazione dei comuni), esamina le diverse facce del problema: «Ci sono stati sprechi e inefficienze ma tutte le agenzie dello Stato, spesso, hanno dovuto fare i conti con soldi che in realtà erano solo sulla carta. C'è un problema di finanziamenti per l'ammodernamento della rete stradale. Certo ci sono i soldi per la Salerno-Reggio o per il Ponte di Messina».

L'anomalia è che solo in Sardegna per costruire strade, il cui costo spetta allo Stato, si usano i fondi Fas, cioè della Regione. È stato il caso della Sassari-Olbia. «È vero», dice Cherchi, «i fondi Fas dovrebbero essere aggiuntivi ma nel nostro caso assumono una funzione sostitutiva e questo è colpa della politica, non dell'Anas».

Negli anni Ottanta venne proposta la regionalizzazione dell'Anas, un progetto che potrebbe essere ripreso in tempi di federalismo. Spiega Tore Cherchi: «È sempre

preferibile avere responsabilità diretta anziché essere aggregati. Potrebbe essere una proposta ragionevole e credo che lo Stato sarebbe felice di regionalizzare ma bisogna stare attenti alla copertura finanziaria».

L'anomalia consiste anche nel finanziare nel Mezzogiorno con risorse straordinarie (era stato il caso dell'Intervento straordinario) la costruzione di opere che al Nord vengono realizzate con fondi ordinari. Dunque, andrebbe bene la regionalizzazione dell'Anas a patto che fossero chiari i finanziamenti: qualche anno fa furono le Province a ribellarsi quando si voleva affidare loro la gestione di alcune importanti strade ma senza dotarle delle opportune risorse. Ma i costruttori, esclusi dagli appalti Anas, sono convinti che il motivo del pessimo rapporto tra Anas e Sardegna è uno solo: «La bassa densità di popolazione ha portato enti come Anas e Ferrovie a privilegiare le altre regioni».

©