

Infrastrutture

LE INCOMPIUTE

Gli oneri

Il deficit di strade, porti ed energia costerà 500 miliardi da qui al 2027

L'ospedale-scandalo

In Calabria sprecati 4 milioni e mezzo per una struttura chiusa da 35 anni

In un anno 67 opere sparite

Bloccate o abbandonate - La stazione Tiburtina, finita, è sottoutilizzata

A CURA DI

**Francesco Nariello
Valeria Uva**

«L'ultima della lunga lista di opere incompiute, ferme o inutilizzabili, è forse anche la più "scintillante": è la nuova stazione Tiburtina, inaugurata esattamente un anno fa. Doveva diventare il principale snodo ferroviario di Roma, per l'Alta velocità, oltre a ospitare un polo commerciale per negozi e ristoranti. Ad oggi, però, il futuristico "ponte" di vetro e acciaio che unisce i quartieri romani di Nomentano e Pietralata è un enorme guscio vuoto. E il timore è che il degrado arrivi prima dell'Alta velocità.

È una delle opere sottoutilizzate sparse lungo tutta la Penisola. Che si aggiungono a quelle abbandonate o bloccate: 67 nel solo 2011, secondo le stime dell'Osservatorio Nimby (acronimo di *not in my backyard*, non nel mio cortile) che monitora le infrastrutture contestate; vale a dire quasi la metà delle 144 censite.

La stazione Tiburtina è costata 322,5 milioni, di cui 155 per lo scalo vero e proprio. Secondo i

programmi annunciati all'inaugurazione del 28 novembre 2011 sembrava poter contendere a Termini il primato dei collegamenti Av, ospitando tutte le «Frece» di Trenitalia che non avessero origine (o fine) a Roma (almeno 50 al giorno), destinate ad aumentare (si è parlato anche di 140 transiti giornalieri Av). Ai quali va aggiunta l'offerta del concorrente Ntv. Al momento, però, i treni veloci Fs che fermano a Tiburtina sono 16 al giorno. I nuovi Italo, invece, sono 28 (34 dal 9 dicembre). Totale: 44. Come dire che ogni treno Av in sosta ci costa, per ora, otto milioni di euro. Il grosso dell'Alta velocità, tuttavia, non si è mai spostato dalla più centrale stazione Termini. E il rogo che nell'estate 2011 ha distrutto la centrale elettrica - nevralgica per le gestione, ma non ricostruita - certo non aiuta il decollo della nuova e costosissima struttura.

Il risultato è una stazione deserta. Con 10mila metri quadri di negozi e avveniristici "spazi sospesi", firmati dall'architetto Paolo Desideri, ancora sfitti. A gestirli è Grandi Stazioni, fresca

vincitrice della gara, che ora dovrà scovare i pretendenti. Intanto il boulevard dello shopping è frequentato più dai vigilantes che dai passeggeri. Tra gli sprechi: scale mobili in funzione, luci accese di giorno.

Una mappa precisa delle opere incompiute non c'è ancora (si veda l'articolo in basso), ma gli scandali emergono in modo costante. Prendiamo l'ospedale di Gerace: un progetto faraonico da 116 posti letto per il Comune calabrese che non arriva a tremila abitanti varato nel lontano 1976 grazie alla Cassa del Mezzogiorno e finito nel 1991 (dopo "soli" 25 anni). Da allora in stato di abbandono. Risultato: 4 milioni e mezzo di danno erariale conteggiati dalla Guardia di Finanza e una cattedrale nel deserto che scrivono i finanzieri - «gli enti pubblici responsabili, Asl 9 di Locri e regione Calabria, hanno lasciato di fatto abbandonata».

Non è certo il solo caso, in campo sanitario. «Ancora oggi - spiega il presidente della Commissione d'inchiesta sul servizio sanitario nazionale, Ignazio Marino (Pd) - ci risultano abbandonati

molti degli ospedali psichiatrici, chiusi dal 1980». Marino vorrebbe prevedere per legge «la vendita di tutto ciò che è chiuso da oltre un anno».

Intanto il nostro deficit di infrastrutture ha raggiunto oneri da record: quasi 500 miliardi da qui ai prossimi 15 anni, secondo l'analisi costi/benefici fatta la scorsa settimana dall'Osservatorio sui «Costi del non fare». In particolare, il deficit per strade e autostrade ci costerà 230 miliardi, quello per l'energia 110. Il tutto mentre cresce la contestazione sulle infrastrutture sia in fase di annuncio che di costruzione. Secondo il Nimby Forum, tra i 67 impianti "scomparsi" dal 2010 al 2011 primeggiano le centrali a biomasse (sei) e quelle a metano (quattro).

«Oggi c'è un nuovo fenomeno - spiega Alessandro Beulcke, presidente di Nimby Forum - il Nimto, acronimo di *Not in my term of office* (non durante il mio mandato, ndr), ovvero politici e amministratori che cavalcando le proteste popolari bloccano le opere, senza neanche analizzare le carte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POLO MANCATO

Lo scalo costato 350 milioni doveva servire per 140 treni ad Alta velocità: oggi ne ospita 44, con i Frecciarossa ancora su Termini

