



La tragedia del ponte Morandi: figlia della politica delle Grandi Opere e delle Privatizzazioni

di Paolo DE MARCHI

PARTE PRIMA

1. Facciamo chiarezza

“La manutenzione della rete capillare che fa vivere il sistema Italia è stata cancellata dalle politiche dei tagli di bilancio”. Basterebbe questa secca affermazione di Paolo Berdini da *Il Manifesto* del 15 agosto [1] per dare una risposta esauriente all’annichilimento dei tanti di fronte alle immagini video e alle notizie relative al crollo del ponte di Genova e alla tragedia dei morti, dei feriti e degli sfollati. Se a questa constatazione aggiungiamo i

dati forniti dall'Unione Provincie Italiane sulla **riduzione in pochi anni della spesa di manutenzione per chilometro da 7,3 a 2,2 euro**, possiamo capire che le responsabilità di questa tragedia vanno attribuite a un'intera classe politica dirigente nazionale e locale, nessuno escluso.

Non si può chiamare fuori nessuno dei partiti della cosiddetta “seconda repubblica”, **tanto meno la Lega che da decenni governa o ha governato per anni nelle grandi regioni del Nord e per vent'anni è stata al governo del Paese insieme a FI, AN e UDC**. Ha sostenuto e sostiene ancora oggi le scelte che hanno privilegiato il finanziamento faraonico di grandi opere, spesso inutili e dannose, a discapito dello scempio di interi territori, di depauperamento di risorse idriche e di suolo, di una seria e efficace programmazione di manutenzione e mantenimento in sicurezza della rete infrastrutturale viabilistica nazionale. Suoi importanti dirigenti politici si sono seduti per anni nei consigli di amministrazione delle società autostradali condividendo le politiche che hanno portato a questa situazione e godendo come altri partiti delle privatizzazioni operate in questo settore. **Allo stesso modo non può chiamarsi fuori il PD e quella parte del Centro Sinistra che ha voluto le privatizzazioni, che sostiene la politica delle Grandi Opere, che ha rinforzato la normativa a favore dei concessionari e della deregolamentazione dei vincoli alle autorizzazioni delle Grandi Opere**. Non si possono sottrarre, insomma, quanti hanno sposato sino dalla fine degli anni '70 questa idea di progresso figlio del neoliberismo predatorio.

Quando **Di Maio**, quindi, con faccia tosta dichiara il suo essere il primo governo che non ha preso soldi dai **Benetton** facendo intendere che le colpe vanno attribuite tutte ai governi precedenti o, meglio, al PD e, in seconda battuta, a FI, **dimentica volutamente il ruolo avuto dal suo partner di governo al fianco di Berlusconi o da governatore di importanti regioni italiane in questo oltre ventennio appena passato**.

Invece di urlare nella neolingua populista e giustizialista additando al Paese sconvolto per la tragedia di Genova facili colpevoli – lungi da noi difendere i padroni delle Autostrade e la melma delle clientele con il potere pubblico che si portano dietro – **Di Maio** farebbe meglio a guardare più in

profondità alle ragioni che hanno portato a questo episodio e alla disastrosa situazione infrastrutturale viaria nazionale che sta venendo alla luce in queste ore. **Toninelli** invece di barcamenarsi in questi mesi per mascherare le difficoltà di un'alleanza con uno dei partiti alfieri delle Grandi Opere, avrebbe fatto meglio agire subito con atti concreti di segno opposto alle politiche delle privatizzazioni e dei grandi appalti: forse qui necessitavano i più urgenti impegni legislativi e non assecondare il blocco dei porti ai migranti e concedere alla Lega il ripristino dei famigerati voucher.

2. Una crisi infrastrutturale che punta il dito su Privatizzazioni autostradali e Grandi Opere

Il tremendo crollo del ponte di Genova, così come l'altrettanto tragico incidente, con successiva esplosione di gas, sul raccordo bolognese di pochi giorni fa rimandano entrambi alla crisi del sistema viabilistico nazionale e alle logiche di profitto privato che in maniera esponenziale hanno guidato e guidano le scelte politiche e economiche nazionali. Le privatizzazioni degli anni 90 e l'instaurazione del sistema delle concessioni autostradali declinate a totale favore delle società di gestione, l'affermazione prioritaria delle "**Grandi Opere**" a discapito degli investimenti in opere utili, necessarie per la tenuta e la messa in salvaguardia del territorio e delle infrastrutture esistenti, la miopia della priorità assoluta della mobilità su gomma a discapito di quella su rotaia e via acqua sono le cause principali che hanno portato al disastro di Genova così come delle sempre più frequenti tragedie e incidenti di questi anni, figli tutti della stessa logica. **Una logica, è bene ripeterlo, che ha tanti padri in tutti i partiti.**

Si parla in queste ore della soluzione alternativa della **Grona** che avrebbe potuto evitare quanto accaduto con lo strascico di accuse verso chi ne ha sinora impedito la realizzazione ma proprio il ritornare su questa opera dimostra come l'ideologia dominante nella classe politica nazionale sia ancora e solo quella che ha prodotto la situazione attuale. **Il ponte Morandi non sarebbe stato sostituito dalla Grona ma solo alleggerito**

del 20% del traffico di transito senza prevedere, per altro, il blocco del passaggio per i mezzi pesanti. Il resto del traffico, quello che ha origine o destinazione Genova, non beneficerebbe affatto della presenza di un'opera come la **Grona** che per essere realizzata, invece, oltre agli alti costi provocherebbe enormi impatti ambientali. Il governo di centro destra a Genova e Liguria, così come quello che l'ha preceduto, di centro sinistra, ha puntato e punta su questa Grande Opera senza prendere in considerazione alcuna ipotesi alternativa che ricerchi soluzioni che tengano conto del fragile equilibrio ambientale di questo territorio e di questa città particolare, soluzioni che, ad esempio, privilegiassero il potenziamento ferroviario genovese (anche per i mezzi pesanti) e **un sistema di metropolitana urbana basato sul trasporto pubblico e ancora soluzioni viarie già avviate come la strada del mare**. Senza dimenticare che da tempo si sarebbe dovuto avviare un vero e proprio grande piano di manutenzione e messa in sicurezza della città e del suo territorio (il nubifragio di Genova con l'evidenziazione delle sue molte fragilità urbanistiche, viarie e infrastrutturali e di pochi anni fa).

Sergio Bologna, esponente storico dell'operaismo e uno dei maggiori esperti italiani di trasportistica, in un intervento postato nel sito della *Rete dei Comitati per la difesa del territorio* scrive che una Grande Opera ha senso solo quando "cambia la vita", cioè modifica in maniera sostanziale il sistema degli spostamenti con effetti sociali, economici, urbanistici, territoriali di vasta portata.[2] E porta a sostegno di tale tesi un'opera ritenuta storicamente grande come l'allargamento del Canale di Suez per dimostrare che neanche quella Grande Opera ha centrato gli obiettivi prefissati, né l'aumento significativo del sistema degli scambi lungo il canale, né l'aumento previsto degli introiti per il governo egiziano; bensì ha centrato l'obiettivo di innescare un riscaldamento delle acque nel Mediterraneo che ha prodotto conseguenze negative importanti per questo ecosistema. Seguendo questa indicazione **la Grona risponde a questi requisiti?** Cambierebbe significativamente la vita delle persone che attraversano quel territorio e che, soprattutto, vi vivono? La **Torino-Lione** provocherebbe significativi cambiamenti positivi per i valligiani, per i viaggiatori italiani e francesi e per il passaggio delle merci e il **Ponte sullo**

stretto di Messina o il TAP o ancora la Pedemontana Veneta

cambiarebbero in meglio la condizione delle popolazioni attraversate (sarebbe meglio dire devastate) da queste opere? Lo ha fatto forse la **Valdastico Sud**, tanto voluta anche dalla Lega o lo farà la sua estensione a nord se i lobbisti delle grandi opere riusciranno a vincere le resistenze delle Province di Trento e Alto Adige?

3. Sullo stato delle infrastrutture i governi brancolano colpevolmente nel buio

Intanto la situazione registra un Governo che non possiede un censimento esatto delle infrastrutture viarie e dei viadotti e dei ponti che le compongono; probabilmente non ha neanche una fotografia esatta, necessaria, dello stato di fatto, del grado di sicurezza di queste opere; è consapevole invece che la maggioranza di esse è obsoleta o di antica progettazione e realizzazione in quanto costruita nei primi decenni del dopoguerra. Un grande piano di messa in sicurezza non è stato mai approntato e non è nemmeno all'orizzonte di questo come degli altri governi che lo hanno preceduto.

Pur previsto dagli ultimi due Codici della strada non è stato mai realizzato un “*Catasto delle strade*”; manca un'Authority di riferimento per il controllo dei livelli di manutenzione e di investimento dei gestori. Si conoscono solo dati parziali e non definitivi: l'**Ispra** – Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale – **ha calcolato che sulle principali vie di comunicazione nazionali sono presenti 6180 punti di criticità, sui quali si sono verificati mezzo milione di frane.** Su circa 1 milione e mezzo di viadotti solo **60 mila** dovrebbero essere monitorati da enti locali e società di gestione. **E gli altri?**

Il presidente di Anas, **Gianni Vittorio Armani** ha dichiarato: “*In Italia abbiamo tagliato gli investimenti per contenere il deficit, mentre aumentava la necessità di trasporto*”; l'associazione degli asfaltatori della **Sitep ha calcolato che dal 2006 a oggi si sono risparmiati 40 miliardi di**

euro in bitume, new jersey e segnaletica, passando dall'impiego di 44 milioni di asfalto a 22 nel 2017 per costruire nuove strade.[3]

4. Legge Obiettivo: l'arma letale a favore delle Grandi Opere

Nel frattempo, con il progetto di legge A.C. 6807 del 24/02/2000, firmato dagli allora deputati **Berlusconi, Bossi, Tremonti, Urbani**, titolato “*Disposizioni in materia di realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti strategici*”, veniva avviato l'iter per l'approvazione della cosiddetta “**Legge Obiettivo**” il cui esplicito intento era di semplificare la normativa in materia di opere pubbliche per snellire e accelerare le procedure; cioè il palese tentativo (riuscito) di sbaragliare qualsiasi opposizione, popolare e istituzionale che fosse, di aggirare controlli, tutele ambientali e architettoniche e vincoli normativi per spianare la strada all'approvazione e all'avvio delle Grandi Opere, in molti casi ancora non realizzate, spesso devastanti per il territorio o inutili (vedi Ponte sullo stretto di Messina e TAV in Val di Susa). Lo “**Sblocca Italia**” del **governo Renzi** non è stato altro che il fratello minore della “Legge Obiettivo” perché ne persegue gli stessi scopi e non è meno devastante. Questo sistema si è rivelato vantaggioso solo per importanti gruppi d'interesse legati alla progettazione, realizzazione e gestione delle opere; **gruppi “amici” sia dei maggiori partiti di centro destra che di centro sinistra.**[4]

Questa cornice normativa è marciata di pari passo alla costante riduzione degli investimenti necessari per la conoscenza dello stato delle infrastrutture e la loro manutenzione, per la messa in sicurezza dei territori e del loro stato idrogeologico. In compenso ha contribuito a inaridire i trasferimenti finanziari a regioni, province e enti locali per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture viarie e per il trasporto pubblico e pendolare, aggravando per di più la situazione con **il recente pasticcio renziano dell'abolizione/non abolizione delle Provincie.**

Si è trattato di una logica predatoria nei confronti del territorio che ha favorito nello stesso tempo grandi profitti privati con conseguenti vantaggi clientelari per il mondo della politica amministrativa, che ha dimostrato una continuità ideologica e materiale comune a tutti i governi che si sono succeduti sino ad oggi. Non fanno ben sperare, però, neanche i nuovi arrivati del **M5s** quando assistiamo ai balbettamenti del ministro **Toninelli** di fronte alle pressioni dell'alleato leghista sulla necessità di continuare la politica delle grandi opere dell'ultimo ventennio – vedi le vicende emblematiche della **TAV** e del **TAP**. La logica e l'ideologia appena descritta, seppur mascherata dalla retorica sovranista e populista, è ancora forte e decisiva anche nel governo “del cambiamento”.

5. La “cuccagna” delle privatizzazioni autostradali

La tragedia di Genova, dicevamo, rimanda in particolare ai rapporti intercorsi tra la politica e il sistema delle concessionarie autostradali. Un terreno scivoloso per la classe politica nazionale: non a caso **Salvini** più che attaccare direttamente il concessionario come hanno fatto gli alleati pentastellati **si è limitato a pretendere risarcimenti economici e ad aggirare l'ostacolo attaccando ancora una volta l'Europa**, rea secondo il suo parere di non investire a sufficienza sulle opere infrastrutturali di questo Paese. **Si tratta ovviamente di una bufala** utile a rinforzare la narrazione sovranista antieuropea del ministro che tanti consensi sembra dargli in questi mesi, in quanto gli investimenti europei per i progetti infrastrutturali italiani non sono mai stati risicati, anzi sono stati troppo spesso generosi. Non a caso l'UE è subito intervenuta con una nota dove ricorda al Ministro leghista che *“l'Italia è uno dei principali beneficiari della flessibilità all'interno del patto di stabilità e crescita”* e che questo gli ha consentito **“di investire e spendere negli ultimi anni molto di più”** e che lo stanziamento europeo nel periodo 2014-20 per infrastrutture di rete, come strade e ferrovie è stato per l'Italia di 2,5 miliardi di euro. **Nel 2018 la Commissione Europea ha approvato un piano di investimenti per le autostrade italiane di circa 8,5 miliardi di euro.**

Il nodo della questione, infatti, è un altro e cioè quello appena descritto: un sistema infrastrutturale e viabilistico sbagliato e sbilanciato sugli interessi dei grandi gruppi economico-finanziari con cui ha e dialoga ancora oggi buona parte della classe politica italiana e del quale il sistema delle concessioni autostradali, chiamato in causa in queste ore, ne è una parte importante, per nulla trasparente ma molto vantaggiosa per le società di gestione. Non a caso i contratti di concessione tra concedente pubblico – **Anas** un tempo ma ora il Ministero dei Trasporti – e gruppi privati hanno la copertura del segreto di stato che consente a questi, ad esempio, di imporre aumenti tariffari senza giustificarli.[5]

La gestione delle autostrade ha vissuto sostanzialmente due momenti: il primo, a partire dagli anni '20 sino agli anni '60, ha visto protagonisti concessionari prevalentemente pubblici come **l'IRI e gli enti locali**; il secondo, dopo una fase intermedia, con le privatizzazioni degli anni '90 ha visto protagonisti gli **azionisti privati delle società Autostrade** in una corsa a chi si accaparrava la “**cuccagna**” dei profitti. In tutti questi anni Ministri e Anas (salvo qualche rara eccezione) hanno tenuto un atteggiamento benevolo verso i concessionari a discapito, ovviamente, dell'utenza e la Politica, quella dei partiti che hanno governato questo Paese, ha collaborato attivamente con propri uomini e capitali pubblici dentro le varie società autostradali.

A intraprendere la strada delle privatizzazioni è stato **il primo governo Prodi**, adducendo l'urgenza di fare cassa ma senza adottare norme stringenti di regolazione del settore su tariffe e profitti che tutelassero l'interesse generale.[6] C'ha pensato il **secondo governo Berlusconi** (c'era anche la **Lega al governo, va ricordato a Salvini e, soprattutto, al “fustigatore legalista” Di Maio**) ad assecondare ancor di più le concessionarie, arrivando ad approvare in Parlamento una nuova convenzione con **Autostrade per l'Italia** (sì proprio quella dei Benetton) che gli consentisse **di evitare le possibili censure del Nars,[7] dell'Antitrust e della Corte dei Conti**. Nel 2006 il secondo governo Prodi aveva tentato di rimediare alla situazione creatasi di un vero e proprio Eldorado dei profitti per i concessionari privati, stabilendo norme

per la riscrittura delle convenzioni a tutela dell'interesse pubblico alla scadenza dei piani economico-finanziari dei concessionari e, comunque, entro un anno dalla scadenza. Ma nel 2008 si era opposto a questa *“riforma”* il governo Berlusconi stracciandola con un emendamento ad un decreto legge che, nello stesso tempo, approvava tutte le nuove convenzioni già sottoscritte con Anas dai concessionari. In un colpo solo furono eliminati i pareri di Nars, Cipe e Parlamento che avevano avanzato obiezioni e richiesto maggiori garanzie e controlli. A trarne maggior profitto sarà proprio quell'**Autostrada per l'Italia**, concessionaria che fa capo al **Gruppo Benetton**, oggi al centro degli strali del governo Lega/M5s, in termini di aumenti tariffari.

Il regime delle proroghe e il sistema dei Piani finanziari delle società autostradali con investimenti che superano la data di scadenza della concessione rappresentano tasselli fondamentali per garantire una continuità di gestione sostanzialmente illimitata nel tempo ai gruppi privati proprietari delle società. Aprire nuove tratte autostradali, anche in perdita, diventa un'opportunità fondamentale per incrementare i Piani finanziari e garantirsi l'eventuale proroga o, anche, rendere talmente oneroso l'investimento per un subentrante concorrente alla concessione. **Si pensi che la Gronda di Genova porterebbe a Autostrada per l'Italia una proroga sino al 2042 con una “buonauscita” di 5,7 miliardi.** Il giochetto è semplice: l'investimento infrastrutturale garantisce al gestore una continuità pluridecennale della concessione, lucrosi guadagni e **“buoneuscite”**, una nuova strada a pedaggio, mentre per i cittadini ci sono solo costi sia economici che ambientali. Le concessioni in linea teorica dovrebbero prevedere a carico della società di gestione costi di costruzione, manutenzione e gestione in cambio del diritto di riscuotere un pedaggio convenuto sino al termine del contratto; al termine della concessione, ammortizzato l'investimento, secondo il principio che **“paga chi usa”**, i pedaggi dovrebbero ridursi a coprire i costi operativi o a eliminarli completamente se il costo dell'esazione è molto elevato in rapporto a quello della manutenzione (come avviene generalmente). L'autostrada dovrebbe progressivamente diventare gratuita e al termine della concessione dovrebbe essere prevista una nuova gara. Ma la realtà è

ben diversa: **non esiste un caso di pedaggi ridotti una volta completato l'ammortamento finanziario né che una concessione sia stata messa a gara alla sua scadenza se si eccettua il caso dell'autostrada A24/A25, infrastruttura vecchia, per altro appartenente ad Anas e non a un gruppo privato.** In teoria, quindi, non dovrebbero verificassero extraprofitti, cioè rendimenti superiori al congruo; invece le società di gestione hanno fatto extraprofitti altissimi. **La legge n. 537/1993 (Governo Ciampi) facendo un altro regalo ai concessionari ha persino abolito l'obbligo di devolvere allo Stato l'utile eccedente.** Va detto che il **Ministro Di Pietro nel 2006** aveva tentativo di imporre ai concessionari un sistema tariffario meno vantaggioso e suscettibile di continui e arbitrari aumenti ma, osteggiato dentro e fuori la maggioranza di governo, non ha avuto successo. Vincente è rimasta la formula della proroga impostasi tra il 1999 e il 2000 a garanzia della continuità praticamente indefinita della concessione. Con giochi di prestigio legalizzati si è anche riconosciuto ai concessionari il diritto di essere rimborsati e remunerati di valori maggiorati per il solo fatto che potevano iscriverli a bilancio; **così sono raddoppiati gli extraprofitti e allargate le possibilità di fare cassa anche dagli aumenti tariffari.**[8]

6. Affari miliardari sulla pelle delle persone

Si spiegano così i grandi profitti: solo **Autostrade per l'Italia** ha incassato dal **2008 al 2017 circa 9 miliardi di utili netti**; nel 2017 ha quasi raggiunto **1,04 miliardi di utili mentre diminuivano gli investimenti operativi da 931 a 556 miliardi.** Un dimezzamento di investimenti nei soli ultimi tre anni. La concessione di un'autostrada è quindi un grande affare che vale il sacrificio – si fa per dire – di finanziamenti a pioggia ai partiti: secondo *Il Fatto Quotidiano*[9] già nel 2006 Benetton aveva distribuito ai partiti 1,1 milioni di euro sotto forma di donazione, **150 mila euro per partito sia del centro destra che del centro sinistra.** **Beneficiari furono AN, FI, Lega Nord e UDC per il centro destra; Comitato per Prodi, DS e La Margherita per il centro sinistra.** Ma non sono tanto i finanziamenti di un gruppo proprietario di una società

autostradale a questo o quel partito a segnalare il legame tra politica e lobbisti privati bensì l'intreccio degli interessi diversificati che si sono sviluppati e permangono tra soggetti pubblici e privati, proprio quelli che cementano la determinazione degli Esecutivi che si sono succeduti al governo del Paese nel **perseguire Grandi Opere come TAV, TAP, Variante di Valico** ecc.; legami che facilitano la continuità delle concessioni garantendo ai gestori persino il segreto di stato sui contratti di concessione; interessi che subordinano a questa logica la riduzione progressiva e drastica dei finanziamenti per la manutenzione ordinaria delle strade, **per il trasporto ferroviario pendolare regionale e quello pubblico urbano**; interessi e legami conniventi sostenuti da un quadro normativo volto a **facilitare l'avvio di Grandi Opere stracciando ogni vincolo, tutela e resistenza**. A beneficiare di tutto questo sono sempre **“i soliti noti”**, forze politiche e imprenditoriali **che non perdono mai occasione per accusare chi si oppone a questo scempio, chi difende pezzi di territorio, risorse naturali, diritto alla salute di essere contro il progresso, quello di questi giorni a Genova.**

18 agosto 2018

[1] Paolo Berdini *“Città e territorio. Da 7,3 a 2,2 euro a km la spesa per la manutenzione”*, Il Manifesto del 15/08/2018.

[2] Sergio Bologna *“Grandi Opere: un lenzuolo per coprire le magagne”* postato il 13/08/2018 dalla Rete dei Comitati per la difesa del territorio in www.territorialmente.it .

[3] Informazioni riprese da Francesco Pacifico *“La partita impossibile della sicurezza di ponti e autostrade”* postato il 15/08/2018 in LETTERA 43, www.lettera43.it.

[4] Risulta ancora fondamentale per conoscere le origini della Legge Obiettivo, la logica che nasconde, i guasti provocati alla normativa sulle opere pubbliche e il sistema delle grandi opere messo in atto nell'ultimo

ventennio, il libro di Ivan Cicconi *“La grandi opere del cavaliere”*, KOINè Nuove Edizioni, Roma 2004

[5] Si veda Fabio Savelli *“Le concessioni autostradali? Coperte da Segreto di Stato”*, Il Corriere della Sera 02/01/2018.

[6] Va detto che Il Cipe nel 1992 aveva emanato diverse delibere per costruire un quadro regolatorio del settore e che la delibera interministeriale Ciampi-Costa del 1998 aveva fissato regole innovative e stringenti rispetto al passato democristiano di gestione del settore ma tutto ciò non è mai stato realmente applicato se non in modo molto blando e comunque sempre guardando a non ostacolare gli interessi dei concessionari autostradali privati.

[7] Nars: si tratta di un Organo tecnico preposto alla valutazione delle tariffe.

[8] I dati e le informazioni, così come l’affermazione “risorte a nuova vita”, qui riportate relative alle concessionarie autostradali sono tratte da Giorgio Ragazzi *“I signori delle autostrade”*, Il Mulino editore, Bologna 2008.

[9] Alessandro Ferrucci e Carlo Tecce *“Partiti, non solo finanziamenti pubblici: ecco chi sono i “benefattori” della casta”*, Il Fatto Quotidiano del 14 maggio 2013.



PARTE SECONDA

1. Racconto populista e intenzioni reali

A distanza di poco più di una decina di giorni dal crollo del Ponte Morandi se qualcuno si era illuso che i proclami del “governo del cambiamento” fossero il segno di una inversione drastica nelle politiche in materia di infrastrutture, può tranquillamente tornare con i piedi per terra. A parte la diatriba su chi debba ricostruire il ponte e su chi debba mettere i soldi per farlo, senza uno straccio di ripensamento sull’opportunità, ora, di non riproporre un mostro di cemento sopra un pezzo di città ma di pensare a ipotesi costruttive innovative e diverse, il dibattito, innescatosi sull’ipotesi di nazionalizzazione delle Autostrade, ha già virato per esplicito richiamo di alcuni potenti e influenti Presidenti regionali (vedi Zaia) sul rilancio di holding interregionali a capitale pubblico/privato che consentano allo stesso tempo un forte controllo politico decentrato e di perseguire la

medesima *mission* delle attuali società private. Nel frattempo tutti concordi, partiti di governo e di opposizione, sull'urgenza di rilanciare la realizzazione delle Grandi Opere di cui il Paese ha bisogno con l'ulteriore semplificazione delle procedure.

Il Ponte Morandi secondo la neolingua populista oggi dominante sarebbe, infatti, crollato sostanzialmente per la bramosia di profitti di Atlantia, facilitata dalla complicità e/o compiacenza di una parte della “casta politica” (PD e centro sinistra) nell'assegnazione della concessione. Basta, quindi, sanzionare i Benetton levandogli la concessione e obbligarli a risarcimenti miliardari, nazionalizzare le autostrade e tagliare i fili delle clientele tra Casta politica e Società autostradali: chi meglio del “governo del cambiamento” può operare questa “rivoluzione” e rendere sicure le nostre infrastrutture, dotare il Paese di opere moderne e utili, sconfiggere la corruzione e rendere trasparente la gestione delle stesse?

Peccato che le cose non stiano in questi termini. Il “sistema delle Grandi Opere”, che è alle origini della tragedia di Genova (lo abbiamo già detto in un precedente articolo) è stato edificato pezzo per pezzo dall'intera classe politica e dirigente italiana in un arco temporale molto lungo che supera l'ultimo ventennio. E' stato questo sistema a creare la matassa delle concessioni a pieno beneficio dei privati ma anche di società dove il pubblico, attraverso Regioni e Province, deteneva e detiene la maggioranza o una quota significativa di azioni svolgendo la stessa *mission* privatistica; è stato questo sistema a determinare l'impovertimento dei fondi per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture, a ridurre al minimo indispensabile questa funzione perchè ritenuta antieconomica per i bilanci delle società e ad allentare i fili del controllo pubblico su di essa; questo sistema ha consentito che il controllore fosse spesso il controllato o fosse colluso con esso o, peggio, godesse di incarichi privati proprio da chi doveva controllare; questo sistema, infine, ha raccontato al Paese che buona parte delle dispendiose Grandi Opere messe in cantiere in questo ventennio – TAV Lione-Torino, Mose di Venezia, Ponte sullo stretto di Messina solo per fare gli esempi più eclatanti – erano vitali per il progresso e la competitività del Paese e chi si

opponeva era solo una massa di luddisti privi di una visione d'insieme e degli interessi superiori della nazione.

Ma l'aver perseguito stolidamente questa via sta presentando sempre più frequentemente costi ambientali, sanitari, e luttuosi per le comunità. Solo negli ultimi anni abbiamo avuto decine di cedimenti di ponti e cavalcavia e altrettanto frequenti sono state inondazioni, esondazioni, frane che hanno devastato il territorio e provocato pesanti carichi di morti.^[1] Se mettessimo in ordine cronologico tutti questi eventi avremmo un'immagine drammatica ma realistica del “progresso” prodotto dal “sistema delle Grandi Opere”; invece tendiamo a dimenticare, a volte solo per lenire le sofferenze provocate. Ecco allora prendere voce e consenso l'idea che se fosse stata realizzata la Gronda, la tragedia del 14 agosto si sarebbe potuta evitata perchè questa opera avrebbe consentito di decongestionare il traffico sull'A10, permettendo a settembre di fare le opere di potenziamento programmate. A questo coro partecipano tutti, sindaco e giunta di centro destra, presidente e giunta regionale anch'essi di centro destra, deputati, senatori e amministratori locali del PD. Zitti e imbarazzati, invece, i pentastellati che sull'opposizione alla Gronda avevano impostato la loro campagna elettorale. Zittiti e persino sbeffeggiati – si vedano le dichiarazioni del 22/08/2018 del Presidente della Regione Veneto Luca Zaia^[2] – i comitati cittadini che si erano sinora opposti a questa opera senza che nessuno o quasi – comprese le grandi testate giornalistiche nazionali e periodiche – si sia preso la briga di pubblicizzare anche le loro ragioni, le loro critiche e le loro proposte alternative. Se lo facessero si potrebbe, forse, sentire di una visione diversa dalle soluzioni prospettate con opere come la Gronda o il Terzo Valico, come, ad esempio, il potenziamento ferroviario delle linee, l'idea di un sistema metropolitano urbano basato sul trasporto pubblico e progetti viari alternativi e meno impattanti, capaci di generare una diversa e più sostenibile visione dei flussi viabilistici in un territorio particolare come quello genovese e, più in generale, ligure. Quelli come Zaia (per capirci) non hanno mai puntato su questa prospettiva, non la concepiscono nemmeno, per loro è pura fantascienza.

Non lo fanno certo neanche oggi che sono al governo: puntare su una progettualità alternativa al trasporto merci su strada e al decongestionamento del traffico auto privato gli è alieno anche se l'esplosione dell'e-commerce e l'emergenza smog in tutte le città italiane riterrebbe opportuno ripensare drasticamente l'attuale modalità viabilistica nazionale.

Un esempio di questa ottusità ci viene dato dalle ragioni addotte sulla necessità del Terzo Valico di Genova: secondo i proponenti dovrebbe semplificare l'attraversamento della barriera alpina da parte del traffico merci in uscita dal porto genovese ma obietta con puntualità Sergio Bologna che di sistemi portuali se ne intende, l'imprenditoria portuale ha privilegiato sinora un sistema di servizi che gli consentisse di risparmiare in investimenti tecnologici e risorse umane, limitando il raggio d'azione delle destinazioni di merci sostanzialmente al Nord Italia. A differenza dei porti del nord Europa dove si è sviluppata una fitta rete di imprese logistiche, a Genova si persegue un modello che richiede il minimo investimento possibile al punto che le imprese operanti vengono classificate come "sottocapitalizzate".

Con un quadro imprenditoriale come questo il Terzo Valico rischia di essere inutile se non si opera un cambiamento profondo del sistema di trasporto delle merci: quelle che l'Italia importa dall'Irlanda, dalla Gran Bretagna, dalla Norvegia, dalla Svezia e dalla Finlandia, ricorda sempre Bologna, seguono oggi una via rapida e conveniente attraccando ai porti di Rostock, Zeebrugge e Anversa e da qui, su treno, in 36 ore o anche meno, sono in Italia.[3]

E' credibile che, in alternativa, le stesse merci partano in nave dai porti di origine delle stesse per arrivare in una settimana/dieci giorni a Genova e poi, caricati su gomma, si avviino oltre il Terzo Valico per le destinazioni nazionali?

Questo esempio evidenzia come la logica trasportistica su gomma, ganglio importante del "sistema delle Grandi Opere" non risponde ad una esigenza reale di modernizzazione e sostenibilità delle infrastrutture nazionali, bensì risponde a un impianto infrastrutturale sul quale ingrassa e prospera la

nostra classe politica e imprenditoriale con rendite di posizione, speculazione, corruttela e clientelismo. Se non fosse così, tenuto conto della particolare conformazione del nostro territorio e delle sue criticità e fragilità, sino dagli anni '80 avremmo avviato una estesa rete di metropolitane di superficie basate sul trasporto pubblico e non investito miliardi solo sull'Alta Velocità; avremmo investito sul ferro e, perchè no, sulle vie d'acqua per il trasporto merci e non solo; avremmo razionalizzato i progetti viari e non moltiplicato e ri-moltiplicato le strade regionali, i grandi raccordi anulari, le tangenziali, le autostrade; avremmo sposato e finanziato le nuove forme di trasporto urbano, l'uso di mezzi alternativi ecologici, l'intermodalità dei biglietti, la dotazione di un parco mezzi pubblici moderno e alimentato ecologicamente, adottato come in California e Cina politiche volte alla dismissione dei motori scoppio, sostituendoli progressivamente con tecnologie più ecologiche. Avremmo fatto proprio l'inverso di quello che è stato fatto e che si sta continuando a fare!

2. Il nodo di chi controlla chi?

Un problema evidenziatosi nella vicenda del Ponte Morandi è stato quello dei controlli, cioè di chi controlla chi. Il rapporto tra controllato e controllore nelle approvazioni dei progetti, durante le fasi di costruzione delle opere e nei confronti del rispetto degli impegni assunti da parte dei concessionari o proprietari, del rispetto dei parametri di sicurezza e dei limiti di emissioni pericolose e inquinanti è da tempo un grande rimosso dalla discussione politica. Rimetterlo al centro dell'attenzione significherebbe affrontare il nodo dell'indipendenza tecnica e politica delle agenzie e degli uffici preposti al controllo e al giudizio di approvazione delle opere e dei progetti, del ruolo dei tecnici e dei consulenti, di quanto siano o meno condizionabili nel loro giudizio da parte di pressioni politiche e private. Che questo sia un grave problema lo sanno da tempo i tanti comitati e associazioni di cittadini che si battono per la difesa del territorio e per la salute ma ora ne abbiamo tutti davanti un drammatico

esempio documentato dall'inchiesta di Fabrizio Gatti pubblicata ne *L'Espresso* del 26 agosto. [4]

Di che si tratta? Del fatto che l'usura del Ponte Morandi era nota da tempo sia al concessionario privato – Autostrade per l'Italia – che al controllore pubblico – Direzione Generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali in capo al Ministero delle Infrastrutture. In una riunione del 1 febbraio 2018 – quindi 6 mesi prima del cedimento di una parte del Ponte – un folto gruppo di tecnici e consulenti delle due parti si sono riuniti per dare il parere obbligatorio al progetto presentato da Autostrade di rafforzamento delle parti a rischio dell'opera; oltre ai due ingegneri del concessionario che avevano il compito di illustrarlo, erano presenti tecnici e consulenti dei diversi Ministeri e Enti pubblici di controllo. Degli esperti quindi o quanto meno ritenuti tali. Racconta Gatti che il verbale della riunione evidenziava la presenza di criticità proprio dei tiranti 9 (quello crollato) e 10 (quello pericolante) causata da un lento degrado dell'infrastruttura; nella riunione veniva rilevato che le stime sulla resistenza del calcestruzzo presentavano “alcuni aspetti discutibili” e che il metodo adottato da Autostrade, cosiddetto Sonreb-Win, era ormai “ritenuto fallace” con un margine di errore dell'80% in più o in meno del valore reale. Il progetto presentato non illustrava con precisione neanche la prova di estrazione del cemento che avrebbe potuto “portare a sovrastime anche del cento per cento della resistenza del calcestruzzo”. Insomma, c'erano tutti gli elementi per rimandare il progetto chiedendone un secondo più corretto e per mettere in sicurezza, intanto, il Ponte bloccando del tutto il traffico o limitandone al massimo la percorribilità per ragioni di sicurezza. Ma prendere una decisione di questo tipo comportava assegnare al concessionario oneri economici importanti. Allo stesso tempo i presenti avevano davanti osservazioni che stimavano a rischio la sicurezza del ponte e soprattutto dei cittadini che vi viaggiavano sopra e di quelli che vi abitavano sotto. Che decisione è stata presa? Nonostante tutte le osservazioni critiche rilevate, il consesso degli esperti scriveva che il progetto “risulta studiato in modo metodologicamente ineccepibile” e lo approvava all'unanimità. Da quel momento nessuno ha avuto più nulla da

eccepire, nè i 25 pubblici ufficiali presenti il 1 febbraio, nè tanto meno i 160 dipendenti della vigilanza del Ministero: Autostrade ha potuto, perciò, pubblicare con tutta calma il bando di gara per la realizzazione del progetto senza ridurre il traffico sull'A10, godendosi intanto la proroga della concessione dal 2038 al 2042.

Dalle carte scoperte nell'inchiesta di Gatti abbiamo appreso che a quella riunione parteciparono 2 autorevoli membri della Commissione istituita dopo il disastro dal Ministro Toninelli: entrambi hanno dato il loro voto favorevole a quel progetto; sappiamo anche che un terzo incaricato dal Ministro pentastellato aveva un trascorso molto lungo di consulenze esterne al suo impiego ministeriale proprio con Autostrade per l'Italia. Il fatto che si siano dimessi dalla Commissione d'inchiesta nei giorni successivi alla resa pubblica di queste notizie non cambia la sostanza di quanto emerso: la spesso troppo stretta relazione che intercorre tra i tecnici incaricati dalle autorità pubbliche o dipendenti di enti di controllo pubblico con i controllati; la dipendenza dal potere politico degli enti di controllo e il peso che le relazioni tra potere pubblico e imprenditoria grava sull'indipendenza di giudizio al momento di formulare o meno un voto a favore o contro il progetto presentato.

Ad aggravare il tutto sta una seconda più recente rivelazione de *L'Espresso*: il 28 febbraio scorso il Direttore delle manutenzioni di autostrada aveva scritto al Direttore generale della vigilanza sulle autostrade insistendo sull'urgenza delle autorizzazioni relative allo sblocco dell'appalto per i lavori di messa in sicurezza del ponte. Come sappiamo non se ne è fatto nulla ma evidentemente il Ministero era da tempo a conoscenza della situazione di rischio del ponte e lo stesso dirigente a capo della Direzione generale della vigilanza sulle autostrade è stato chiamato dal nuovo Ministro a denunciare le gravi inadempienze di Autostrade per l'Italia e a far partire la revoca della concessione.^[5]

Potremmo farne tantissimi di esempi analoghi se si desse voce ai comitati e alle associazioni di cittadini che difendono la salute e il territorio in molte parti del Paese. Per decenni, ad esempio, l'inquinamento dell'acqua in un'area vasta della bassa padovana, vicentina e veronese da PFAS che

ha avvelenato il sangue di centinaia e centinaia di persone è stato ignorato se non sottaciuto e solo dopo la protesta delle mamme no-pfas organizzatesi nei diversi comuni colpiti da questa “peste” le istituzioni e le agenzie di controllo hanno ammesso l’evidente. Ma di bloccare la fonte dell’inquinamento non ne parla nessuna delle autorità, nè vi sono state indicazioni dei tecnici controllori in tal senso: solo palliativi tecnici di dubbia efficacia, dichiarazioni tese a sfumare la gravità della situazioni, soluzioni mediche discutibili. Intanto l’acqua in un’area vastissima del Veneto rimane inquinata e il sangue di bambini, donne, uomini avvelenato.

Ci potrebbero raccontare percorsi analoghi i comitati contro l’inquinamento dei cementifici che sono stati autorizzati dai diversi governi a incenerire rifiuti (di questa soluzione che rappresenta un grande *business* non diverso per profitti da quello denunciato in queste settimane dei concessionari autostradali, se ne era fatta paladina in campagna elettorale proprio la Lega di Salvini), con territori avvelenati da sostanze pericolose, metalli pesanti e diossine. In tutte queste situazioni l’assenza di un ente pubblico di controllo, analisi e prevenzione realmente terzo, cioè autonomo nelle decisioni, viene evidenziato dai comitati, costretti molto spesso ad analisi in proprio per far emergere la verità e la realtà di un inquinamento pericoloso.

Gli esempi potrebbero continuare come quando si è scoperta l’esistenza di controlli troppo laschi sulla composizione reale dei sottofondi stradali in molte grandi opere viarie, risultati spesso composti di rifiuti speciali, pericolosi, tossici. Non è, quindi, un caso che nessuna forza politica punti il dito pesantemente su questo nodo. Il Ministero si limita a cambiare i dirigenti quando questi sono stati “bruciati” da notizie come quelle rivelate da Gatti e *L’Espresso*: lo ha fatto anche un “ministro del cambiamento” come Toninelli così come, ieri, lo hanno fatto altri ministri di fronte a denunce diventate fatti acclarati ma chi è mai entrato nel merito degli strumenti da adottare per rendere realmente autonome nei giudizi le strutture tecniche di controllo? Nessuno, anzi quando qualche comitato o associazione ha protestato o messo in evidenza errori e omissioni in pareri e relazioni tecniche favorevoli agli imprenditori di turno o ai progetti di

grandi opere, sono stati minacciati con querele e denunce, denigrati e accusati di pressapochismo, salvo quando poi le accuse hanno trovato drammatici riscontri.

Allora per alcuni giorni si assiste alla corsa dei politici di turno a chi è più inflessibile nella denuncia, nella ricerca dei responsabili, nel risanamento dalla corruzione come si trattasse semplicemente di levare dal cesto le mele marce. Di ben altro e profondo si tratta: di un sistema che va ribaltato assegnando al principio di precauzione, alla difesa del territorio e delle sue risorse, al diritto alla salute la priorità quando si analizzano progetti e opere e non al profitto e agli interessi di parte, tanto più quando le parti sono gruppi industriali e finanziari potenti con amicizie politiche altrettanto profonde, ramificate e potenti. Di un movimento forte in questo senso sentiamo il bisogno e solo le esperienze diffuse di difesa della salute e del territorio, le competenze tecniche e scientifiche che ne fanno parte possono determinare cambiamenti in questo senso, nei singoli territori ma anche più in generale. Un'esigenza questa non più rimandabile!

3. Futuro delle concessioni autostradali: Nazionalizzazione o società pubblico/private?

Dalla tragedia di Genova emerge un terzo argomento, quello delle nazionalizzazioni delle società autostradali. A lanciarlo sono stati i Ministri pentastellati nelle ore immediatamente successive al crollo del Ponte Morandi fingendo di non sapere che i “Signori della Autostrade” non sono tutti gruppi privati ma anche finanziarie e società a capitale pubblico. La proposta di nazionalizzare le gestioni autostradali, a parte la difficoltà giuridica che presenta il tentativo di revoca della concessione ai Benetton che non ci interessa affrontare in questo momento e l'evidente carico populista e propagandista delle dichiarazioni d'intenti di Di Maio, è stata prontamente assunta dalla Lega e virata attraverso le dichiarazioni di un suo dirigente di punta quale il Presidente regionale del Veneto a favore di un modello di società a capitale pubblico dominante, regionalizzate, che consenta una rendita di posizione dominante al potere politico. L'esempio portato da Zaia e Salvini è quello del modello Pedemontana Veneta quale

schema futuro per la gestione delle autostrade. Non si tratta di una novità assoluta ma della riproposizione di una gestione rivista e corretta alla luce delle novità e delle maggioranze politiche determinatesi in questo ultimo periodo. In questo modo si vuole illudere tutti che con la bacchetta in mano al potere politico il sistema funzionerà meglio sia per quanto riguarda il controllo che per quanto riguarda il rispetto degli impegni e la gestione delle infrastrutture; non mancherà, poi, secondo la narrazione leghista di questi giorni, che vede in questo cambiamento il compimento di una parte importante del percorso di quella autonomia regionale di cui è alfiere, un ritorno virtuoso degli utili a favore della comunità. Al di là della retorica si tratta solo dell'apposizione del timbro dominante leghista su un modello visto in azione in molti settori in questi decenni, come nel grande affare degli ospedali in finanza di progetto o nella gestione di molti servizi pubblici, dai trasporti al ciclo dell'acqua, dei rifiuti e dell'energia. La pochezza del ritorno virtuoso degli utili a favore della comunità è sotto gli occhi di tutti: lo sono meno gli interessi politici, economici e finanziari messi in piedi tra pubblico e privato; la distribuzione tra partiti dei posti nei consigli di amministrazione; le operazioni finanziarie in perdita a carico della collettività e così via.

Sulle nazionalizzazioni ha certo ragione Vincenzo Comito^[6] quando denuncia che al solo richiamo di questa soluzione si è scatenata la canea sulla conseguente inefficienza di gestione, sul rischio di “rapporti incestuosi con la politica” e sui “costi esorbitanti” mentre si è sempre ommesso di denunciare i fallimenti delle privatizzazioni – da Telecom Italia all'Ilva di Taranto, dall'Alitalia all'autonomia della scuola e dell'università. Comito ha ragione anche quando ricorda che un tema come questo dovrebbe essere in capo ad una vera sinistra, tanto più dopo il larghissimo consenso popolare evidenziato dal referendum del 2011 sull'acqua bene comune. Ma il dibattito purtroppo è già in altra direzione e molto pericolosa per altro, quella indicata dai leghisti Zaia e Salvini. Luca Zaia smonta subito le velleità populiste dei Cinque Stelle dichiarando che la loro proposta di nazionalizzazione “non può funzionare” contrapponendogli la regionalizzazione delle reti con specifiche holding autostradali formate da capitale pubblico e privato ma sempre in regime

privatistico.^[7] Della stessa opinione si dichiara il Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, anch'esso leghista, che vuole il controllo diretto sulle grandi opere "che per essere reale ed efficace deve svilupparsi vicino al territorio, non arrivare da Roma".^[8] Chi ha buona memoria ricorda come lo spezzettamento di Anas sia stato sempre un desiderio dei leghisti con il ricco controllo decentrato dei fondi a disposizione dell'Ente e della loro destinazione.

Veneto, Friuli e, secondo Zaia e Fedriga, anche Provincia Autonoma di Trento potrebbero rappresentare il modello vincente di gestione regionalizzata delle autostrade perchè già hanno in capo alcune concessioni (capitale pubblico a gestione privata) come A4 Padova-Venezia e Venezia-Trieste, Passante e tangenziale di Mestre, raccordo per l'aeroporto, A22 e possono già ipotizzare una loro fusione gestionale in una holding creata appositamente. Anche questa un'ipotesi non nuova ricorda Renzo Mazzaro riferendo di analoga intenzione alcuni decenni fa da parte dei democristiani Bernini e Cremonese bloccata dalle gelosie politiche e dalla difficoltà di trovare la quadra nella spartizione dei posti nei consigli di amministrazione.

Oggi a creare qualche difficoltà sono da un lato il rapporto con gli spagnoli proprietari di Abertis che hanno in concessione la Brescia-Verona-Vicenza-Padova e dall'altro i costi delle liquidazioni delle quote dei privati presenti nelle attuali società a capitale maggioritario pubblico che, sempre secondo Mazzaro, sono nell'ordine di 228 milioni a favore dei soci privati in Autostrade Venete e di 228 milioni per quelli presenti in A22 del Brennero. Chi dovrebbe sborsare questi soldi?

Nonostante queste incognite Salvini nella sua recente visita a Venezia ha santificato la proposta Zaia e posto il modello Pedemontana come il faro illuminante della prossima stagione di gestione delle autostrade e di realizzazione/gestione delle Grandi Opere.^[9] L'interesse della Lega per l'ipotesi caldeggiata dai Presidenti regionali Zaia e Fedriga è presto spiegato se si mettono a confronto i guadagni dei concessionari pubblici con quelli privati. Dai dati messi in chiaro in questi giorni dal Ministero delle Infrastrutture risulta che non è Autostrade per l'Italia ad avere i

rendimenti maggiori; i suoi rendimenti sono certamente molto alti, nell'ordine del 10,2% ma quelli di Autovie Venete (A4 tratto Venezia-Trieste, A23 Palmanova-Udine, A24 Portogruaro-Conegliano), che è per il 72,9% è gestita dalla finanziaria della Regione FVG (Friulia) e per il 4,8% dalla Regione Veneto, arrivano all'11,5%. Più di Autovie guadagna solo Autobrennero, anch'essa pubblica, che arriva al 12,8%. Proprio i tre soggetti che dovrebbero, nei propositi di Zaia e Fedriga, costituire l'holding interregionale virtuosa in contrapposizione con il cattivo capitalismo rappresentato dai Benetton. Tornando ai rendimenti non se la passa male neanche il Passante di Mestre, anche questo a controllo pubblico, 50% ad ANAS e altro 50% alla Regione Veneto, che si attesta sul 9,89%. A passarsela peggio, si fa per dire, è l'A4 Brescia-Verona-Vicenza-Padova in mano a privati che arriva al 7,11%.

Meglio il privato allora? Certamente no ma tanto per chiarire che si cambierebbe solo "padrone" e non sistema come cercano di farci intendere Lega e M5s. Ovviamente Zaia e compagnia stanno sfruttando il momento favorevole per imporre un controllo sul settore spacciandolo per l'ennesimo passo per una autonomia regionale dai benefici a pioggia per i cittadini veneti e friulani da esportare nelle altre parti del Paese. E lo fanno confidando che i Cinque Stelle pur di rimanere aggrappati al governo lasceranno la partita in mano loro, più esperti e scafati politicamente e, soprattutto, già da tempo al governo di regioni forti economicamente.

Intanto anche la questione delle manutenzioni assume un quadro diverso da quello descritto nelle prime ore dopo il crollo del Ponte Morandi: Autostrade per l'Italia ha colpevolmente ridotto sensibilmente gli investimenti in tal senso e di questo le va chiesto ragione ma se i dati Aiscat ci dicono che ANAS ha investito in manutenzione 5 volte meno di Aspi, colpevole è soprattutto la classe politica che sovrintende a questo ente^[10] e che all'origine del crollo di Genova, così come di molti altri cedimenti strutturali e disastri "ambientali", sta la politica delle "Grandi Opere".

Ma, tornando nello specifico, perchè la Pedemontana Veneta dovrebbe rappresentare il modello virtuoso per il futuro?

Se ne parla dal lontano 1990, prima come semplice potenziamento dell'itinerario pedemontano che va da Montebelluna a Ponte della Priula ma l'opera comincia a muovere i primi passi solo 5 anni dopo quando si trasforma in una superstrada a pedaggio e trova un primo finanziatore privato disponibile nella Società Autostradale "Serenissima". Infatti, nel 2006 il CIPE approva una "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta". Quindi solo quando diventa appetibile e redditiva per una gestione di capitale privato e pubblico l'opera si mette in moto. E lo fa con la tipica trasparenza nei conferimenti (si fa per dire) che ha caratterizzato tutta la stagione delle Grandi Opere nel periodo della Legge Obiettivo: la prima gara la vince una Società promotrice Pedemontana Spa costituita dai soliti noti dell'epoca Galan, società autostradali, costruttori privati e banche ma causa una sentenza del Consiglio di Stato l'affidamento finale viene dato ad un gruppo risultato perdente nella prima gara: la S.I.S S.c.p.a di Torino, società consortile per azioni controllata dalla Itinere Infraestructuras di Madrid.

La "magnifica" opera che dovrebbe fare da modello di trasparenza e efficienza per il futuro modello di gestione delle autostrade mostrava fino dai primi passi molte pecche; non ultima la questione del Commissario unico, pensato per by-passare resistenze locali, vincoli, norme e tutele, giustificata dal presunto "rilevante pericolo per la salute fisica e psichica dei cittadini" e dalla necessità di mettere in sicurezza la viabilità in quei territori. Un'emergenza durata 7 anni e 5 mesi, con proroghe continue concesse dai governi di centro destra ma anche da Monti e Renzi sino al 2016 e nonostante il Tar del Lazio avesse dichiarato l'emergenza e le proroghe illegittime.

Sorvoliamo sulle tante obiezioni al progetto, materia per denunce e esposti, che puntualmente hanno rilevato i comitati cittadini che si battono contro la realizzazione di quest'opera i cui cantieri hanno già provveduto a devastare una larga fetta di territorio pedemontano. La loro lettura, però, farebbe capire a molti a quale splendido modello intendano ispirarsi Zaia e Salvini. Passiamo invece alle cifre. Zaia, nell'incontro di Venezia con il Ministro degli Interni ha dichiarato che il completamento nel 2020 della

“più grande opera pubblica italiana” è stato finanziato con 300 milioni dalla Regione, 614 dallo Stato e con un impegno del consorzio Sis di 1,3 miliardi di euro attraverso la sottoscrizione di alcuni bond. In compenso il concessionario avrà un canone annuo di 153 milioni di euro fino al 2059 parametrato sulla previsione di un flusso di traffico giornaliero di 24.000 veicoli mentre i pedaggi saranno a favore della Regione.^[11]

Zaia si è premurato di sottolineare la parsimonia della Regione nello stilare questo tipo di concessione che sarebbe il contrario di quella data ai Benetton e ai Gavio che sui pedaggi fanno affari d'oro. Peccato che si dimentica di dire che la Regione garantisce con il canone al privato il rischio di impresa. Questi giocano sul sicuro: se il flusso giornaliero di veicoli fosse inferiore a quello previsto sarà la Regione a coprire i mancati introiti.

C'è chi, infatti, dissente. A farlo in Veneto sono persino i pentastellati mentre da Roma Di Maio tace e Toninelli balbetta qualche obiezione di comodo. Jacopo Berti, capogruppo del M5s in Regione, sostiene che i gestori della Pedemontana andranno a realizzare con la gestione dell'opera il doppio di quanto guadagnano i Benetton dalle autostrade e che S.I.S. si sarebbe garantita un utile del 47% dai contratti stipulati con Zaia.

“Parliamo di 5,7 miliardi” dichiara “[...] Per i veneti la Pedemontana sarà due volte più costosa di qualsiasi autostrada italiana perchè a fronte di un costo per il costruttore di due miliardi e mezzo, dei quali un miliardo è già pagato dal socio pubblico, noi cittadini gliela pagheremo 12,1 miliardi” vista la durata di 39 anni della concessione.^[12] Sono grosso modo le stesse cifre scritte nei loro documenti dai comitati contro la Pedemontana Veneta che hanno sempre denunciato la fragilità finanziaria e i rischi di impresa che si è assunta la Regione Veneto. Se la Pedemontana non si rivelasse un affare remunerativo per Sis sarà la Regione con i soldi pubblici a risarcire la quota mancante al concessionario privato.

Ha un bel rispondere Zaia alle critiche scrivendo che a differenza degli azioni di Autostrade per l'Italia che prendono il 27%, Pedemontana distribuisce ai propri azionisti solo l'11%. Dimentica di dire che Pedemontana Veneta gestisce 100 km mentre Aspi ne gestisce 3000 con

anche investimenti infrastrutturali per 483 km e, quindi, che si tratta di un calcolo non paragonabile fra le due realtà. Dovrebbe invece chiarire perché si è assunto il rischio domanda e cioè di coprire le perdite se i flussi di traffico previsti non fossero quelli programmati.[13]

Insomma il modello Pedemontana Veneta non è altro che la messa a regime di un sistema di gestione delle opere, in questo caso autostradali, che conosciamo da tempo dove il potere pubblico esercita la funzione di imprenditore al fianco o in posizione dominante al socio privato. Entrambi, come abbiamo visto dai rendimenti, concorrono per ricavare profitto dalla gestione e non certo per una redistribuzione sociale a beneficio della comunità. La Regione Veneto come quella del Friuli Venezia Giulia svolge da tempo questo ruolo in alcune società autostradali e non risulta che gli utili eccedenti abbiano rappresentato per i cittadini della regione un miglioramento dei servizi o una riduzione di costi per il loro utilizzo. E neanche le tariffe sono diminuite progressivamente sino a rendere gratuito il passaggio come avvenuto in altre parti d'Europa. La proposta di holding interregionale rafforzerebbe, invece, la rendita di posizione politica, finanziaria e economica di chi tiene in mano il bastone del comando.

La storia ci ricorda che neanche le gestioni statali delle autostrade, antecedenti alle privatizzazioni del 1999-2000 brillavano per buona amministrazione e redistribuzione sociale degli utili a beneficio delle comunità. Invece del sistema delle proroghe si adottavano le rivalutazioni monetarie per consentire alle società di gestione di gonfiare il capitale investito nei loro bilanci al punto di far lievitare fino a quattro volte il loro patrimonio e i ricavi rimanevano sempre i capo ai soci privati e pubblici.[14]

La presenza del pubblico nelle società di gestione delle autostrade non ha mai rappresentato una garanzia di per sé di utilizzo sociale dell'opera e non si è mai realmente verificato un ritorno in termini di investimento in servizi di welfare degli utili in eccedenza o degli extraprofitti. Molte sono state le scappatoie adottate per eludere questi vincoli prima delle leggi dei Governi Prodi e Berlusconi a favore dei "signori delle autostrade" e anche ora, di fronte alla tragedia di Genova, stiamo assistendo ad un nuovo corso

che si configura in termini di interessi in continuità con quelli passati. Cambieranno solo i protagonisti e i beneficiari politici e economici se il dibattito sulle nazionalizzazione prenderà concretamente la strada indicata dalla Lega.

I tre corni della questione – sistema delle Grandi Opere con il codazzo normativo di semplificazione e liberalizzazione delle procedure; sistema dei controlli e ruolo degli enti terzi di analisi e prevenzione; regionalizzazione delle gestioni in capo a holding pubblico/private con finalità privatistiche – vanno necessariamente aggrediti insieme. Si tratta di uno sforzo politico importante e difficile che necessita di una unità di intenti di tutte quelle realtà che da tempo si mobilitano nel Paese per la difesa del territorio e della salute, per una gestione pubblica e sostenibile dei beni comuni e per un'altra economia, in grado di fare massa per rivendicare/praticare un mondo diverso da questo.

4 settembre 2018

[1] Si vedano le foto in “*La cattiva strada*” di Gianfrancesco Turano in *L'Espresso* n.35, anno LXIV, 26 agosto 2018 che forniscono una carrellata inquietante di crolli avvenuti a partire dal 2013: il cedimento della barriera protettiva del viadotto di Acqualonga il 28/07/2013 tra Avellino e Napoli per l'impatto con un bus a causa di bulloni usurati con 38 morti; il cedimento del viadotto Scorciavecchia il 30/12/2014 della strada Palermo-Agrigento una settimana dopo l'inaugurazione; il crollo del cavalcavia Annone il 28/11/2016 della superstrada 36 in Lombardia, tra le province di Bergamo e Lecco con una vittima; il crollo del cavalcavia 167 dell'Autostrada A14 all'altezza di Ancona sud il 09/03/2017 con due vittime; il crollo della rampa d'accesso alla tangenziale di Fossano nel cuneese dove si è sfiorato per casualità una strage.

[2] Marco Bonet “Zaia lancia la sfida ai Cinque Stelle. <Un suicidio tornare alle autostrade statali>” in *Il Corriere del Veneto* del 22/08/2018. Nell'intervista Zaia ad un certo punto dichiara “Oggi vedo che i <No

Gronda” sono spariti: mi piacerebbe che andaste a intervistarli. Sono davvero tante le opere contestate che poi si sono rivelate funzionali. Penso al Passante di Mestre. [...]”. Furbescamente cita una delle opere che non era contestata in quanto necessaria ma di cui venivano contestate le scelte relative al percorso e alle modalità di attraversamento del territorio mentre evita di parlare del Mose, costato un’enormità di quattrini, ancora non realizzato e rivelatosi già ora inutile allo scopo previsto.

[3] Sergio Bologna “*Grandi Opere: un lenzuolo per coprire le magagne*” postato il 13/08/2018 dalla Rete dei Comitati per la difesa del territorio in www.territorialmente.it .

[4] In particolare si veda Fabrizio Gatti “*Chi sapeva ha taciuto*” in *L’Espresso* n.35, anno LXIV, 26 agosto 2018. Sullo stesso argomento si veda anche Gianfrancesco Turano “*La cattiva strada*” sempre nella stessa edizione del *L’Espresso* .

[5] Andrea Fabozzi “*Crollo del Ponte, furore sul Ministero*” da *Il Manifesto* del 30 agosto 2018

[6] Vincenzo Comito “*Come sono <belle> le privatizzazioni*” da *Il Manifesto* del 29 agosto 2018

[7] Marco Bonet “*Zaia lancia la sfida ai Cinque Stelle. <Un suicidio tornare alle autostrade statali>*”, in *Il Corriere del Veneto* del 22 agosto 2018

[8] Renzo Mazzaro “*Regionalizzare le autostrade, dal Nord Est un nuovo modello*”, in *Il Mattino di Padova* del 25 agosto 2018.

[9] Albino Salmaso “*Salvini: Sì al modello Pedemontana. Zaia: <E ora l’A27 senza pedaggi>*” in *Il Mattino di Padova* del 31 agosto 2018

[10] Per una sintesi giornalistica dei dati sui rendimenti dei concessionari autostradali e di quelli Aiscat relativi alle manutenzioni si veda l’articolo di Roberta Paolini “*Quanto si guadagna con le autostrade. Autovie e A22 al top meglio di Benetton*” in *Il Mattino di Padova* del 2 settembre 2018.

[11] Albino Salmaso “*Salvini: Sì al modello Pedemontana. Zaia: <E ora l’A27 senza pedaggi>*” in *Il Mattino di Padova* del 31/08/2018

[12] Albino Salmaso “*Il controcanto dei pentastellati. <Guadagni di Sis immorali>*” in *Il Mattino di Padova* del 31/08/2018

[13] Roberta Paolini “*Pedemontana, è scontro. L’incognita sono i costi*”, in *Il Mattino di Padova* del 2 settembre 2018

[14] Per una carrellata storica sulla gestione delle autostrade e per informazioni utili a capire la genesi e i tratti principali della costruzione del sistema delle concessioni autostradali si rimanda a Giorgio Ragazzi “*I signori delle autostrade*”, Il Mulino editore, Bologna 2008.