

Genova per noi

Il disastro di Genova non può essere addebitato al fatto cinico e baro. Il crollo del ponte Morandi non è frutto del caso fortuito, ovvero di un elemento esterno ed imprevedibile com'è accaduto a Bologna il 6 agosto, quando l'esplosione di un TIR autocisterna ha provocato un enorme cratere sul raccordo autostradale della A14. Per quanto fosse in atto un temporale, non si sono verificati eventi capaci di interrompere il nesso di causalità fra la gestione del viadotto autostradale ed il suo crollo.

Il crollo del viadotto, pertanto, è frutto dello stato di degrado del manufatto e del difetto di manutenzione da parte del gestore dell'autostrada. La gravità di questo disastro, per gli irreparabili costi umani che ha provocato e per le inevitabili conseguenze economiche che comporta, ci arreca una cattiva notizia che ci costringe ad interrogarci sullo stato delle infrastrutture, sulla gestione del territorio e di quei beni pubblici essenziali che sono le reti di comunicazione.

E' stato osservato che: «Degrado etico e ambientale e caduta della responsabilità pubblica e politica verso i beni pubblici sono andati di pari passo. Sono anche l'esito di una politica radicale di privatizzazioni del patrimonio pubblico che dalla fine del secolo scorso ha segnato tutti i governi che si sono succeduti, al di là delle sigle e delle maggioranze. E ha goduto di una legittimità egemonica per l'incontro di due fenomeni concomitanti: la scoperta di tangentopoli e la conversione al liberismo della sinistra post-marxista. In Italia questa sinergia è stata fatale, più radicale negli esiti di quel che è avvenuto in altri paesi, perfino quelli che come la Gran Bretagna hanno guidato la strada alla privatizzazione dello stato sociale.» (Nadia Urbinati, La Repubblica, 15/08/2018).

Secondo dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali Settore Autostradale in concessione, dal 2009 al 2016 tutte le concessionarie autostradali italiane hanno incassato dai cittadini quasi 41.000 milioni di euro di soli pedaggi. Una somma in aumento, che è passata dai 4.700 milioni del 2009 ai 5.7 del 2016. L'utile netto, dal 2009 al 2016, è stato di 8.800 milioni, con una punta di 1,4 nel solo 2015. Nello stesso periodo si sono investiti solo 5.400 milioni di euro in manutenzione ordinaria – passando dai 707 milioni del 2009 ai 646 del 2016 – e il numero degli addetti è calato di 883 persone. E anche gli investimenti sono in calo. Si è passati dai 1.700 milioni di euro del 2009, ai 1.060 del 2016, con una diminuzione costante dal 2012 – l'anno che ha visto il massimo degli investimenti con 2.200 milioni.

Per i cittadini italiani la privatizzazione è stata un pessimo affare. A fronte di utili netti sempre in aumento per i privati, si è avuto un incremento costante dei pedaggi, una diminuzione della manutenzione, degli addetti e una riduzione degli investimenti.

Ritornare al pubblico, quello capace di amministrare nell'interesse dei cittadini, significa ridurre i costi per le persone e viaggiare più sicuri.

Per tutti questi motivi è stata lanciata una petizione al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri competenti per chiedere in primo luogo la desecretazione di tutte le convenzioni e il passaggio gestionale ad un rinnovato ente pubblico che abbia tra i suoi scopi quello di non produrre profitti se non finalizzati a sviluppo, ricerca e innovazione per il bene pubblico.

Questa tragedia ci riguarda tutti e ci pone di fronte ad interrogativi esistenziali che richiamano i fini ultimi della politica, che non deve mai essere svincolata dalla concretezza della vita umana e del rispetto dei diritti fondamentali della persona.

Domenico Gallo, 17 – VIII - 2018