



L'ITALIA NON REGGE

Il crollo del ponte a Genova è l'ultimo disastro provocato dal pessimo stato delle infrastrutture italiane, risultato di privatizzazioni gestite male e di investimenti pubblici mancati

In copertina



Peso: 1-69%, 16-93%, 18-89%, 19-89%, 20-30%

Il presente documento è ad uso esclusivo del committente.

L'Italia non regge

Il crollo di Genova è l'ultimo disastro provocato dalle pessime condizioni delle infrastrutture italiane. Lo stato ha investito solo in opere pubbliche costose e inefficienti che hanno alimentato la corruzione e la sfiducia dei cittadini

David Broder, Jacobin, Stati Uniti

Il 15 agosto, il giorno dopo il crollo del ponte Morandi di Genova, un ingegnere civile ha dichiarato al quotidiano italiano la Repubblica che in Italia ci sono altri trecento ponti e trafori che rischiano di cedere, dato il loro cattivo stato di manutenzione. È significativo che questo "ingegner M." abbia scelto l'anonimato, per non offendere gli interessi privati senza scrupoli di chi è responsabile della manutenzione delle vie di comunicazione italiane. Il crollo di Genova è l'ultimo e più grave episodio di una serie di tragedie provocate da strade e ferrovie che non sono mantenute in buone condizioni.

Prima di Genova sette italiani erano morti in quattro crolli di ponti stradali negli ultimi cinque anni. A gennaio di quest'anno tre persone sono morte per il deragliamento di un treno a Pioltello, poco fuori Milano. Nel luglio del 2016 sono morte 23 persone per lo scontro frontale tra due treni che viaggiavano su una vecchia ferrovia a binario unico in Puglia. E non si può dire che le 299 vittime del terremoto del 24 agosto 2016 nell'Italia centrale e le 308 vittime del terremoto dell'Aquila nel 2009 siano state causate solo dai disastri naturali: la magistratura ha scoperto che molti edifici non rispettavano gli standard antisismici introdotti negli anni settanta. Forse rispettare quegli standard era considerato "troppo costoso", ma alla fine lo stato ha dovuto pagare un conto di venti miliardi di euro, tra il 2009 e il 2017, destinati ai territori colpiti dagli ultimi tre terremoti (L'Aquila, Emilia-Romagna e centro Italia). Dopo il crollo del ponte Morandi l'attenzione è puntata sulla società per azioni Autostrade per l'Italia. Il governo si è affrettato ad annunciare che questa società avrebbe perso la sua concessione (relativa a circa la metà della rete autostradale italiana, l'altra metà della rete è sempre in mano ad altre aziende private), poi ha fatto una parziale marcia indietro il 16 agosto, affermando che la cosa potrebbe accadere "in futuro". La realtà è che neanche i disastri seguiti alle privatizzazioni delle concessioni sono bastati a spingere lo stato italiano a rinnovare le sue infrastrut-

ture. Questo non solo a causa del debito pubblico crescente o dei limiti di spesa imposti dall'Unione europea. La colpa è anche di decenni di opere pubbliche costose e inefficienti che hanno alimentato la corruzione facendo perdere fiducia agli italiani negli investimenti pubblici e rendendoli scettici sulla possibilità che queste spese possano contribuire alla ripresa.

Costi triplicati

La maggior parte delle infrastrutture stradali italiane, compreso il ponte Morandi di Genova, risale agli anni sessanta e settanta. La rete autostradale italiana è stata affidata nel 1999 per pochi soldi ad aziende private. La decisione fu presa dal governo di centro-sinistra guidato da Massimo D'Alema: uno smembramento di beni pubblici che ben suggeriva il culto del "partenariato pubblico-privato" tanto caro alla socialdemocrazia europea dell'era Blair. Come ha fatto notare il leader del Movimento 5 stelle Luigi Di Maio dopo il disastro del 14 agosto, la privatizzazione ha portato l'Italia ad avere le autostrade più costose d'Europa, gestite da aziende che tagliano i costi e non investono nella manutenzione.

I mezzi d'informazione che stanno raccontando il disastro di Genova evidenziano giustamente le cattive condizioni delle infrastrutture italiane. Non si tratta tuttavia di un quadro univoco. I treni ad alta velocità che viaggiano a trecento chilometri all'ora da Venezia a Napoli o da Milano a Bari sono troppo costosi per molti italiani, costretti invece a viaggiare su treni regionali più lenti e più affollati, ma sono migliori e meno costosi di qualsiasi treno del Regno Unito. Il Frecciarossa corre su un'infrastruttura ferroviaria di proprietà statale, anche se alcuni funzionari hanno ipotizzato un'imminente privatizzazione.

Quando la logica della privatizzazione e della svendita dei beni ha prevalso il bilancio è stato terribile. Basta guardare a Roma, dove, scrive il Corriere della Sera, c'è la "linea di metropolitana più cara e in ritardo del mondo", la linea C. Il progetto finanzia-

to dallo stato avrebbe dovuto essere completato all'inizio del millennio, ma oggi il termine dei lavori è previsto per il 2022. Nel 2006 il completamento della linea è stato subappaltato ad aziende private. Finora è già stato speso il triplo dei soldi previsti originariamente. La procura di Roma a luglio di quest'anno ha concluso le indagini sui lavori legati alla linea C: venticinque persone (tra cui l'ex sindaco di Roma, Gianni Alemanno) sono indagate per reati che vanno dalla truffa (per 320 milioni) alla corruzione e al falso. È proprio il connubio tra lavori pubblici e subappalti a ditte private a determinare l'ambiente ideale per il proliferare

CONTINUA A PAGINA 18 »

del malaffare: la corruzione a vari livelli permette di accedere a contratti statali e a ricchi stanziamenti di denaro.

Un'azienda privata coinvolta nell'Expo 2015 di Milano avrebbe pagato circa 1,2 milioni di euro in cambio di contratti per un valore di 166 milioni. Il Mose, la struttura per limitare gli effetti dell'acqua alta a Venezia, avrebbe generato circa 22 milioni di euro di tangenti. A Roma nello scandalo chiamato Mafia capitale, scoppiato nel 2014, era coinvolta un'ampia organizzazione criminale che gestiva alcuni dei servizi cittadini, dalla riparazione delle strade ai centri d'accoglienza per profughi. Il costo in termini di servizi pubblici non erogati è stato stimato intorno agli 1,3 miliardi di euro.

Il dilemma delle grandi opere

Oggi le strade della capitale sono pericolose. I commentatori internazionali si sono stupiti quest'anno quando la tappa romana del Giro d'Italia, una delle principali gare ciclistiche del mondo, è stata accorciata a causa delle migliaia di buche nelle strade cittadine. Peggio è il destino dei pendolari che attraversano la città ogni giorno e che,



secondo il Codacons, incontrano in media una buca ogni 15 metri. Lo scorso luglio la madre di una motociclista di 26 anni, morta dopo essere caduta a causa di una di queste buche, ha cominciato a cerchiarle di vernice gialla per renderle visibili. La polizia ha annunciato che chiunque intraprenderà simili azioni sarà multato. I drammi legati a un sistema di trasporti pubblici fallimentare vanno dagli autobus non sottoposti a un'adeguata manutenzione che prendono fuoco alla vicenda che nel 2015 ha coinvolto un bambino di quattro anni, morto dopo essere caduto nel vano ascensori di una stazione della metropolitana.

Lo scandalo dei subappalti di Roma, che coinvolge politici di vari schieramenti, è stato un'importante tappa del Movimento 5 stelle verso il governo nazionale. In seguito a Mafia capitale e al grottesco scandalo delle spese che ha fatto decadere il sindaco del Partito democratico Ignazio Marino, poi assolto, la candidata del Movimento 5 stelle Virginia Raggi ha ottenuto una vittoria schiacciante alle amministrative del 2016 ed è stata eletta sindaca della capitale. Ma presto ha dovuto affrontare accuse di abuso d'ufficio e falso obbligando il suo partito ad abbandonare il codice anticorruzione che si era dato. Le accuse sono poi in parte cadute, ma i romani rimangono freddi di fronte agli sforzi di Raggi per risolvere il problema dei trasporti cittadini.

La tragedia di Genova ha sottolineato un altro elemento dell'azione dei cinque stelle, per molti versi legato al loro programma contro la corruzione: una generale sfiducia nei confronti delle opere pubbliche. Il Movimento 5 stelle sostiene "i risparmi d'efficienza" e l'indignazione morale contro i corrotti, anziché cercare di riformare lo stato o porre fine alle privatizzazioni. Sfrutta un sentimento diffuso che guarda con sfiducia alle spese statali e si basa sulla convinzione che le grandi opere siano al servizio di qualche interesse nascosto dei privati. Questo atteggiamento ha spesso delle giustificazioni valide, ma è incapace di promuovere una visione alternativa per il futuro dell'Italia.

Negli ultimi giorni gli utenti dei social network hanno fatto circolare una dichiarazione apparsa nel 2013 sul sito del Movimento 5 stelle che sosteneva una campagna contro la costruzione di una seconda autostrada sopra Genova, la cosiddetta Gronda. In questa dichiarazione (poi cancellata), scritta originariamente dal coordinamento dei comitati No Gronda, gli attivisti definivano "favoletta" "l'imminente crollo del ponte Morandi". Avevano sollevato quest'argomento per negare la necessità di costruire una seconda arteria stradale che alleggerisse il traffico sul ponte. I cinque stelle hanno cavalcato questi movimenti in

passato, ma hanno assunto una posizione meno chiara da quando a giugno sono andati al governo. Chi sottolinea l'opportunismo del movimento evidenzia il carattere irresponsabile di questa affermazione sul ponte Morandi, che per molti versi è stata miope. In una foto scattata alcune settimane prima del crollo, le crepe sulla parte inferiore del ponte apparivano chiaramente.

È anche importante capire che, con gli investimenti pubblici ridotti e con i progetti keynesiani per la ripresa dell'economia messi ai margini del dibattito pubblico, si sviluppa una sorta di "rivalità" tra diversi progetti. Il coordinamento dei comitati No Gronda affermava che il successo non potrà certo essere "misurato in termini di metri cubi di cemento immessi" nei progetti di costruzione stradale, in un'epoca in cui Genova faticava a mantenere le sue difese contro le inondazioni. Nel novembre 2011 sei persone sono morte a causa di un'alluvione e nell'ottobre 2014 un'altra persona è morta per lo stesso motivo.

Un paese in ritardo

Simile è il dibattito alimentato dal quotidiano la Repubblica, che nei suoi articoli ha usato il disastro del 14 agosto per criticare il movimento No Tav, che si oppone alla costruzione di una linea ad alta velocità da Torino a Lione. In un articolo di Paolo Grisieri pubblicato il 14 agosto si sostiene che l'aumento del traffico su rotaia potrebbe ridurre la pressione proprio sull'autostrada crollata a Genova. Da parte sua il movimento No Tav, contrario alla linea ferroviaria per motivi ambientalistici oltre che per i danni causati alle comunità locali, ha risposto al disastro con una domanda: "Con pochi centimetri di Tav quanti chilometri di strade e autostrade potrebbero essere messi in sicurezza?".

In questo caso - come per il progetto di costruzione di un ponte tra l'Italia continentale e la Sicilia, una regione con pochi collegamenti ferroviari - le grandi opere, capaci di attirare l'attenzione dell'opinione pubblica, rischiano di oscurare problemi locali più urgenti. Costruire una linea ferroviaria per Lione non può essere un'alternativa alla manutenzione delle strade percorse ogni giorno dai tir. Il trasporto merci su ferrovia rappresenta solo il 6 per cento del traffico merci in Italia, ma le cifre sono simili negli altri grandi paesi europei (in Germania lo scorso anno l'otto per cento del tonnellaggio merci è stato trasportato via treno e il 79 per cento su strada, mentre nel Regno Unito le percentuali sono state, rispettivamente, del 9 e del 76 per cento).

Il divario più impressionante tra l'Italia e gli altri paesi europei riguarda gli investi-

menti pubblici per le strade. Secondo le cifre dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse), l'Italia, che aveva investito 13,66 miliardi di dollari nel 2007 per rimodernare le strade, ha ridotto la cifra a 3,39 miliardi nel 2010, prima di aumentarla di nuovo a 5,15 miliardi nel 2015, comunque la metà rispetto ai livelli di Germania, Francia o Regno Unito. In generale, indipendentemente dal caso specifico delle strade, nell'ultimo decennio gli investimenti pubblici dell'Italia sono scesi di quasi il 40 per cento.

Il fatto grave è che, anche se parte dell'infrastruttura italiana cade a pezzi e il paese fatica a riprendersi dalla crisi, i pochi fondi sono costantemente stanziati per progetti costosi e poco funzionali che perseguono gli interessi delle aziende che ottengono i contratti (e in alcuni casi dei politici che hanno legami con queste aziende) più che il miglioramento del servizio pubblico. E quando i movimenti contrari a questi lavori insistono sulla necessità di spendere in altri settori, vengono ignorati e trattati dai più importanti mezzi d'informazione come dei luddisti, in un contesto in cui anche gli investimenti pubblici di tipo keynesiano non hanno un sostegno politico forte.

Il crollo di Genova ha un sapore ancora più amaro perché è avvenuto alla vigilia di ferragosto. Probabilmente molte delle 43 vittime erano in viaggio per le vacanze: i soccorritori che scavano tra le macerie hanno trovato un secchiello e una paletta. Qualcuno ha dato la colpa del crollo all'aumento del traffico di queste settimane, ma sarebbe sbagliato dire che la pressione imposta sulle strade italiane è ai suoi massimi storici. In realtà la crisi ha impedito a milioni d'italiani di partire anche per pochi giorni: secondo i dati pubblicati dall'Istat nel 2017 gli italiani hanno fatto 60 milioni e 643 mila viaggi con pernottamento per le vacanze, ma nel 2008 ne avevano fatti 110 milioni e 901 mila. Un calo del 45 per cento.

Queste cifre sono leggermente migliorate rispetto ai minimi storici registrati nel 2014 e nel 2015. Vale lo stesso discorso per gli indicatori sulla disoccupazione giovanile. Ma per gli italiani il paese è ancora in crisi. Sull'Independent Elisa Moretti, di Potere al popolo, ha paragonato il crollo del ponte Morandi al rogo della Grenfell tower di Londra, che ha ucciso 72 persone nel giu-



gno 2017. Gli eventi di Grenfell sono serviti a mobilitare i londinesi e a portare al centro del dibattito pubblico la crisi degli alloggi nel Regno Unito, i proprietari inadempienti e i loro complici politici. La speranza è che in Italia accada la stessa cosa. Lo storico Angelo D'Orsi ha parlato più cupamente di un 11 settembre italiano.

Quando i due aerei colpirono le torri gemelle di New York l'11 settembre 2001, un politico laburista inglese inviò ai suoi colleghi una nota in cui diceva che quello sarebbe stato "un buon giorno per seppellire le cattive notizie". Nella sua risposta alla tragedia di Genova, il leader della Lega Matteo Salvini ha invece messo in evidenza i temi politici a cui tiene di più, affermando in un tweet che nonostante "una giornata così triste" per il ponte crollato, in quel giorno c'era anche stata "una notizia positiva": l'Italia non avrebbe accolto i profughi che per giorni erano rimasti a bordo dell'Aqua-

rius, dopo che il governo aveva rifiutato alla nave l'ingresso nei suoi porti.

Salvini sottolineava questa vittoria politica, ma in realtà era stato Danilo Toninelli, ministro delle infrastrutture e dei trasporti dei cinquestelle, a chiudere i porti. Il Movimento 5 stelle, un partito che non si considera né di sinistra né di destra, ha fatto debolmente eco ai tweet di Salvini, permettendogli d'incassare il merito politico dalla vicenda. Il successo della Lega nel definire la politica del governo è così marcato che, nonostante alle elezioni legislative a marzo abbia ottenuto la metà dei voti del suo alleato di governo, i due partiti sono oggi testa a testa nei sondaggi. Cercando nuovamente di polarizzare la politica intorno a se, il giorno del disastro di Genova Salvini ha dato la colpa delle basse spese infrastrutturali dell'Italia ai limiti di bilancio imposti dall'Unione europea. Si tratta effettivamente di limiti onerosi, ma è difficile prendere

sul serio queste affermazioni del leader della Lega, che allo stesso tempo propone una flat tax del 15 per cento che priverebbe i conti dello stato di circa cento miliardi di euro di entrate all'anno.

Toninelli, l'uomo che ha il potere di chiudere i porti ai profughi, è lo stesso che ha il potere di decidere su strade e ferrovie. Se questi nuovi fatti di Genova scuoteranno la politica italiana e il Movimento 5 stelle, potrebbe emergere un piano per ristrutturare le strade italiane, creare infrastrutture dove necessario e riconoscere che i morti causati dalle ferrovie arrugginite o dai ponti non sottoposti a manutenzione sono più importanti dei regali di Salvini alla classe media. Ma guardando a quello che i due partiti al governo hanno fatto finora, non c'è da contarci troppo. ♦ ff

Da sapere

I giorni dopo



14 agosto 2018 Alle 11:36 crolla a Genova un tratto del viadotto Polcevera, sull'autostrada A10. Il primo bilancio è di almeno 30 morti, alcuni dispersi e una decina di feriti gravi. Il ponte, progettato dall'ingegnere Riccardo Morandi, era stato inaugurato nel 1967. Già a pochi anni dalla sua costruzione aveva richiesto interventi di manutenzione. Molti i dubbi sulla sua stabilità, soprattutto da parte di chi abitava nelle case sotto il ponte.

15 agosto Danilo Toninelli, ministro delle infrastrutture e dei trasporti, afferma di aver avviato le pratiche per revocare la concessione alla società Autostrade per l'Italia, che gestisce il tratto di autostrada crollato.

16 agosto Il presidente del consiglio Giuseppe Conte, a proposito del ritiro delle concessioni, dice: "Non possiamo attendere i tempi della giustizia penale".

17 agosto Gli sfollati sono più di seicento. Le loro case probabilmente saranno demolite. La procura di Genova decide l'acquisizione dei documenti sul ponte Morandi.

18 agosto Il presidente della repubblica Sergio Mattarella partecipa ai funerali di stato che si svolgono in un padiglione della fiera di Genova, dove ci sono applausi per i leader della Lega e dei cinquestelle, fischi per quelli del Partito democratico. Una parte delle famiglie delle vittime sceglie i funerali in forma privata, in polemica con lo stato o per ragioni di riservatezza. Nel pomeriggio Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, tiene una conferenza stampa in cui dice che l'azienda è pronta ad assumersi "tutte le responsabilità" e aggiunge che non era a conoscenza di problemi gravi riguardo al ponte. Si trova il corpo dell'ultimo disperso. Il bilancio del crollo è di 43 morti e una decina di feriti gravi. Il governo stanziava 32,5 milioni di euro per far fronte al disastro. Autostrade offre mezzo miliardo di euro.

20 agosto Vengono consegnati i primi alloggi alle famiglie sfollate.

Il Secolo XIX, il Post, la Stampa

Da sapere

I più gravi crolli di infrastrutture

1907 Il crollo di un ponte sul fiume St. Lawrence, in Canada, causa 80 morti.

1928 Centinaia di persone vengono travolte dalle acque dopo il cedimento della diga St. Francis vicino a Los Angeles.

1981 Due passerelle nell'Hyatt Regency hotel di Kansas City cedono durante un ballo pomeridiano causando 114 morti.

1987 Muoiono 10 persone nel crollo di un ponte sul fiume Schoharie, vicino ad Amsterdam, nello stato di New York.

1995 Un centro commerciale di cinque piani frana a Seoul, in Corea del Sud, uccidendo più di 500 persone.

2007 Un ponte autostradale sul fiume Mississippi, in Minnesota, precipita causando 13 morti.

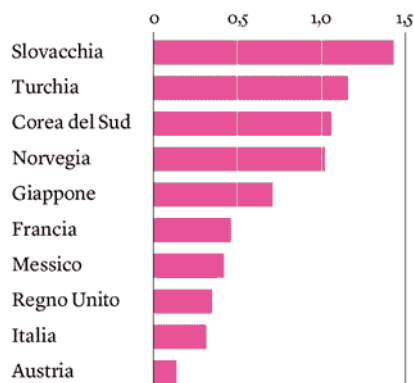
2013 Più di 1.100 morti nel crollo di un palazzo di Dacca, in Bangladesh, che ospitava diverse manifatture tessili. **The New York Times**

David Broder è uno storico britannico della London school of economics.

Da sapere

Spese per le strade

Fondi stanziati da alcuni paesi dell'Ocse per la costruzione di nuove strade e per il miglioramento della rete esistente, percentuale del pil, dati 2015



Genova, 14 agosto 2018. Soccorritori al lavoro dopo il crollo del ponte Morandi



Genova, 15 agosto 2018. Alcuni sfollati aspettano di entrare nelle loro case per recuperare gli effetti personali

