Ponte Morandi, le domande che non ci facciamo

written by Luca Ricolfi | 20 Agosto 2018

Mentre non è ancora finito il tragico conto delle vittime del disastro di Genova, mentre diverse famiglie ancora si chiedono angosciate se i propri cari siano fra i dispersi, seppelliti sotto tonnellate di cemento, i responsabili diretti e indiretti, prossimi e remoti, di questa ennesima catastrofe italiana stanno dando uno dei peggiori spettacoli cui io abbia mai assistito.

Dicendo questo non mi riferisco tanto all'incredibile ritardo con cui la società Atlantia-Autostrade per l'Italia e la famiglia Benetton (che ne ha il controllo indiretto) hanno trovato modo di esprimere cordoglio e vicinanza alle famiglie delle vittime, quanto alla girandola di dichiarazioni strumentali, talora palesemente false o spudoratamente fuorvianti, con cui politici di governo e di opposizione (ma sarebbe più esatto dire: governanti di oggi e di ieri) hanno provato a trarre profitto elettorale, o a limitare possibili perdite di consenso, dal disastro del ponte Morandi.

Eppure, di fronte a quel che è successo, dovrebbe essere abbastanza chiaro che sono molti, e non uno solo, i soggetti che potrebbero farsi qualche domanda. Certo, se come è molto probabile l'inchiesta dimostrerà che non è stato né un sabotaggio né un evento incontrollabile a provocare il disfacimento del ponte, sul banco degli accusati non potrà non salire la società privata Autostrade per l'Italia, che dal 2007 ha in concessione la gestione di buona parte delle autostrade italiane. La concessione prevede senza ambiguità che la responsabilità della manutenzione e della sicurezza è in capo alla concessionaria, né vi possono essere dubbi sul fatto che il ponte Morandi richiedesse ulteriori interventi (che infatti erano già stati pianificati, salvo poi rimandarli

a dopo l’estate).

Fin qui tutto relativamente chiaro. Ma non è tutto. L’attuale ministro alle infrastrutture Danilo Toninelli ha dichiarato che il Ministero da lui presieduto potrebbe costituirsi parte civile nel giudizio contro Autostrade per l’Italia, il che – in concreto – significa pretendere un risarcimento in quanto parte danneggiata. Peccato che la situazione sia leggermente diversa: è vero che la società Autostrade per l’Italia ha la piena responsabilità della sicurezza, ma dal 1° ottobre 2012 è al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) che spetta la vigilanza sulle concessionarie, che prima era in capo all’ANAS. E infatti presso il ministero presieduto da Toninelli esiste una specifica “Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessioni autostradali” (DGVCA), fra i cui compiti vi è precisamente la “verifica del rispetto dei parametri tecnici di qualità e sicurezza” da parte delle società private che gestiscono le autostrade.

Non saprei dire (non sono un giurista) se qualche vittima potrebbe costituirsi parte civile contro il Ministero delle infrastrutture, o accusare il Ministro di “omesso controllo”, ma non mi sembra possano esservi dubbi sul fatto che, su un piano politico e morale, oltre alla responsabilità della società concessionaria, vi sia anche una responsabilità da parte del concedente e cioè del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Certo, al neo-arrivato ministro Toninelli non si può imputare di non aver vigilato, ma semmai di non avere ancora capito di quante cose è tenuto ad occuparsi il suo ministero, e forse ancor più di non possedere l’umiltà di chi sta imparando un mestiere difficile. Qualche domanda potrebbero invece farsela i ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti (Del Rio, Lupi, Passera) che sono venuti prima di Toninelli, sotto i governi Gentiloni, Renzi, Letta, Monti, e cioè nel periodo in cui la vigilanza sulle concessionarie autostradali era passata dall’ANAS al MIT. Il ministro Del Rio ha dichiarato che, sulla

tragedia del Ponte Morandi, “non ci dorme la notte”, e di “non aver mai ricevuto segnalazioni di alcun tipo”, senza farsi la domanda cruciale: **ma il mio ministero ha vigilato abbastanza?** Una domanda che, forse, i numerosi crolli, sprofondamenti, cedimenti di ponti e viadotti avvenuti degli ultimi anni avrebbero potuto suggerirgli.

Con questo non voglio certo dire che, sul banco degli accusati, dovremmo chiamare, oltre ad Atlantia (che ha la piena responsabilità della sicurezza, ed è giusto che paghi se ha sbagliato), tutti i ministri e presidenti del consiglio che hanno indirizzato la politica delle infrastrutture negli ultimi decenni. **Quel che mi colpisce è quanto poco i politici (ma anche noi stessi, come cittadini) siano disposti a interrogarsi sulle proprie responsabilità, certo non penali, non dirette, non immediate, ma pur non del tutto insussistenti.**

Penso a tante omissioni, a tanti sviamenti, a tante domande che potremmo farci e non ci facciamo. I Cinque Stelle, ad esempio, sono penosamente impegnati a nascondere il fatto di essere stati vicini (per usare un eufemismo) al movimento No-Gronda, fieramente avverso a chi il problema del ponte Morandi lo aveva posto, e aveva suggerito un alleggerimento mediante una nuova arteria di scorrimento. Salvini non si vergogna ad imputare all’eccesso di regole, vincoli e parametri imposti dall’Europa lo stato deplorevole delle infrastrutture in Italia, come se non fossero state italianissime (e politiche) le scelte che in questi anni hanno prima portato ad aggredire il debito pubblico vendendo i “gioielli di famiglia” (fra cui le reti stradali e di telecomunicazione) anziché eliminando gli sprechi, e poi – nei lunghi anni della crisi – a ridurre ai minimi termini gli acquisti e gli investimenti della Pubblica Amministrazione, pur di salvare le spese correnti portatrici di consenso, a partire dagli stipendi dei dipendenti pubblici e dalle pensioni più o meno anticipate.

Se fossi un politico che ha governato l’Italia negli ultimi 30

anni, certe domande me le farei. Mi chiederei se sia normale che, da decenni, i costi delle opere pubbliche in Italia siano molto più alti di quelli europei. Mi chiederei se sia normale che ci siano centinaia di ospedali, strade, pontili, raccordi iniziati e mai terminati. Mi chiederei se è stato giusto elargire miliardi e miliardi di false pensioni di invalidità, anziché mettere in sicurezza gli edifici scolastici. Mi chiederei se, per entrare in Europa, anziché vendere ai privati il patrimonio pubblico, non sarebbe stato meglio provare a spendere e sprecare di meno.

Mi chiederei, infine, se anche noi, come cittadini, come società civile, come corpi intermedi, non abbiamo le nostre responsabilità, se non altro per aver permesso a chi ci ha governati di portarci al disastro di cui poco per volta stiamo prendendo atto. Soprattutto, riguardo allo stato delle nostre infrastrutture, non chiamerei in causa l'Europa. Che ha tanti e gravi difetti, limiti e colpe, ma non quella di aver impedito all'Italia e ai suoi governi di fare quel che doveva e poteva essere fatto.

Articolo pubblicato su il Messaggero il 18 agosto 2018