

Luigi Vinci

Diario della crisi 14

Giovedì mattina 9 luglio

Siamo a conclusione, in un modo o nell'altro, del tormentone della revoca o meno o a metà ai Benetton delle loro gestioni autostradali

Che cosa è successo di preciso: la decisione ieri della Consulta (cioè della nostra Corte Costituzionale) di definire “legittima” l’eventuale decisione di governo di annullamento della concessione ad Autostrade per l’Italia (ASPI), proprietà dei Benetton, della gestione del Ponte Morandi. La legittimità di questa decisione ha a propria base, ovviamente, l’incuria, il dissesto, le estreme pericolosità globali, le morti, gli incidenti delle autostrade a gestione ASPI (non solo del ponte): le più pericolose d’Europa, stando all’UE.

Tuttavia, la Ministra ai Trasporti Paola De Micheli (PD) ha dovuto precisare come una gestione ASPI “pro tempore” di tali autostrade debba rimanere almeno fino a quando il governo abbia eventualmente deciso la revoca della concessione, la legge stabilendo l’“unitarietà di gestione e concessione”; inoltre ha inteso precisare (anche a propria autotutela politica), come questo fatto non possa condizionare minimamente la soluzione giuridica della questione. A rafforzare questa tesi la ministra ha pure rammentato come lo stesso ex ministro ai trasporti Danilo Toninelli (5 Stelle) nel febbraio del 2019 abbia dovuto convenire con quest’“unitarietà”, onde evitare contenzioni legali e relative lungaggini tra stato e ASPI.

Insomma, a decidere le sorti delle autostrade ASPI tocca al governo. E se è vero che fin qui tutto è stato sul piano giuridico ineccepibile, lo stesso certo non si può dire sul piano della decisione politica: caratterizzata, infatti, da un continuo rinvio, certamente in attesa di una decisione della Consulta, ma non solo per questo. Zingaretti giustamente afferma che i grandi problemi se non affrontati marciscono (accanto ad ASPI ArcelorMittal, Alitalia, ecc.). Ma che cosa pensa nel merito, esattamente, il PD? forse un’intesa tra “controllo” dello stato e gestione ASPI?

Esaminiamo quest’eventualità. Essa comporterebbe collocare Benetton (tramite la sua finanziaria Atlantia) in posizione di minoranza rispetto a Cassa Depositi e Prestiti (lo stato, in breve) e, in aggiunta, F2i (il maggiore complesso indipendente di gestione di fondi infrastrutturali, utile per le sue competenze finanziarie a questo riguardo): ma ciò potrebbe significare, tecnicamente, una caduta complessiva dell’assetto azionario dei Benetton, dunque una sorta di esproprio finanziario a loro danno cui potrebbero seguire ricorsi alla Commissione Europea e poi, se del caso, al Tribunale UE di Lussemburgo. Si aprirebbe così una guerriglia giuridica fatta di lungaggini infinite. Non si vede che cosa di utile possa esserci da parte dello stato con una tale operazione. Se conflitto dovrà esserci con i Benetton, niente pareggi, che lo si vinca, c’è solo da guadagnarci politicamente, economicamente e, aggiungo, moralmente.

Sia come sia, ora sembrerebbe tutto sgombro per una decisione: ma in realtà non lo è, la Consulta si è pronunciata sul Ponte Morandi, non sul resto del patrimonio stradale ASPI. Le maggiori forze politiche della maggioranza convergono tutte, mi pare, sulla revoca della gestione del Ponte Morandi. Ma che ne è del resto ovvero delle migliaia di chilometri di autostrade, viadotti, ponti, raccordi, parcheggi, depositi, ecc.? Il Movimento 5Stelle ha sempre detto che si tratta di revocare l’intero patrimonio ovvero cacciar via Benetton del tutto: c’è una posizione di Conte? Per quali motivi Conte (anche) su questa questione è andato per le lunghe? Che cosa significa, se non una sua ennesima incertezza, dire che solo “se ASPI non accetterà il controllo pubblico sarà revoca”?

Ignobilmente, a pochi minuti dalla decisione della Consulta ASPI (sapendo, va da sé, quale sarebbe stata la sentenza) ha richiamato con un comunicato come nei due anni di distanza dal disastro del Ponte Morandi essa abbia supportato in ogni modo la realizzazione del nuovo ponte, cioè facendosi carico pure di spese di demolizione, indennizzi (600 milioni) a sostegno di cittadini e imprese,

inoltre come abbia “realizzato un profondo e radicale cambiamento del suo management e di tutti i suoi processi aziendali”, come abbia in programma “entro il 2023 investimenti per 2 miliardi in spese di manutenzione e cura della rete” (di cui circa un quarto già entro il 2020), infine, “come essa preveda una spesa complessiva di 7,5 miliardi di euro tra investimenti e manutenzioni e l’assunzione di 1.000 nuovi ingegneri e tecnici nei prossimi tre anni”.

Così, incidentalmente, apprendiamo pure come al danno alle popolazioni colpite dal crollo del Ponte Morandi sia stato aggiunto il licenziamento di una quantità di quadri e di manager di medio livello: colpevoli sostanzialmente di nulla. Come funzionano, infatti, le multinazionali irresponsabili del tipo Benetton: la proprietà definisce gli incrementi minimi di profitto per l’anno avvenire, poniamo del 10%; il management e i quadri si inventano il modo di fare il risultato, non è di competenza della proprietà; e se non fanno il risultato vengono licenziati, un calcio nel sedere e via. In questo modo la proprietà si garantisce, oltre all’incremento di quattrini, anche la propria inesistente responsabilità giuridica di fronte a eventuali disastri.

Di miliardi i Benetton ne hanno fatti dunque tantissimi in questi anni. E li hanno spesi altrove dalle strade, palesemente, e non solo in Italia ma, e soprattutto, nel saccheggio finanziario del pianeta. Non si capisce davvero perché i miliardi futuri non debba prenderli tutti quanti, ciò dato, lo stato italiano, onde usarli per i tanti progetti utili necessari al nostro paese e alla sua popolazione.

A ciò va aggiunto il grottesco, da togliere finalmente di mezzo, di “monopoli naturali” affidati a imprenditori privati (“monopoli naturali” sono quelle realtà economiche che non subiscono la concorrenza di altre analoghe realtà economiche). Dove sta qui quel sale dell’economia, la concorrenza di mercato, che gli apologeti del capitalismo e della turbofinanza indicano necessaria all’ottimale andamento dell’economia, alla prosperità delle popolazioni, e via coglionando? Viene affidato, non si capisce perché, a un imprenditore un “monopolio naturale” (o un servizio basilare), libero poi di usare i profitti per quel che gli aggrada ovvero gli risulterà massimamente profittevole. Così, per esempio, l’acqua un tempo pubblica diventò privata con il pretesto di un servizio migliore e di un prezzo all’utenza più basso, mentre, al contrario, il suo servizio si farà peggiore e più caro.

Va da sé che perché accadano queste cose (troppe in Italia) occorra la disponibilità di parti politiche o di loro personaggi che contano. Tutto un merdaio di faccendieri, politicanti a pagamento, giornalisti a pagamento, ecc., ci mangia sopra, addetto al rincoglimento della popolazione, a rovesciarne la critica razionale in rabbia, qualunquismo, ecc.

Troppi cantieri autostradali nel sud, troppo traffico su gomma in tutta Italia

Il Piano Italiaveloce proposto dalla Ministra De Micheli non è ancora a punto, ma sembrerebbe esserci gran numero di opere ferroviarie, tra cui, cosa importante per chi si sposta per lavoro, raddoppi che consentirebbero di ridurre le attuali disuguaglianze di accesso ai treni più moderni e veloci. Questa disuguaglianza tocca l’intero territorio nazionale (si tratta, per esempio, di Pontremolese, Taranto-Salerno, Mestre-Trieste, Genova-Ventimiglia) e una quantità di tratte intercity. Ma soprattutto sembra debole il progetto ferroviario riguardante il Mezzogiorno, prima di tutto perché orientato a completarsi in ben 7-8 anni, a tutto vantaggio sostitutivo del traffico su strada, che potrà addirittura rendere semivuoti i treni meridionali anche a opere ferroviarie compiute. E stiamo parlando dei cantieri tra Napoli e Bari, Palermo e Catania, tutta la Calabria. Guardando ai finanziamenti tuttora mancanti, circa 65 miliardi, giova notare come più di 53 miliardi riguardino le ferrovie, ivi comprese quelle urbane, e solo 11 miliardi invece riguardino il trasporto su gomma. Più in generale, l’Alta Velocità non arriva sotto Salerno, manca dunque a un quarto circa del nostro territorio nazionale, inoltre spesso in quest’area mancano i collegamenti diretti, e spesso le tratte terminali sono affidate a pullman. Ma basterebbero nel Mezzogiorno collegamenti ferroviari diretti tra i maggiori centri urbani a rovesciarne la situazione generale, permettendo ad abitanti e a turisti di muoversi in modo confortevole tra centri storici, università, porti, aeroporti, località turistiche.

Ancor più penosa, e troppo affidata a mezzi pubblici e privati su gomma, è la situazione del traffico urbano: con tanto di inquinamento dell'aria, di malattie polmonari, di bambini colpiti in grande massa da bronchiti ed eczemi, di anziani che registrano un loro picco mortale nella stagione invernale. L'intera Valle Padana è avvelenata, nell'aria e nell'acqua, da TIR, pullman, automobili. Scandalosamente Roma, che è quasi in pari condizioni, in 40 anni non è riuscita a chiudere il suo anello ferroviario. Niente come un grande sviluppo del trasporto elettrico urbano sanerebbe le condizioni ambientali e produrrebbe salute anziché veleni. Forse davvero occorrerebbe la messa al lavoro di gran numero di commissari in sostituzione di molte amministrazioni locali.

Giova aggiungere, in ultimo, come scienza e tecnologia ci consentano ormai agevolmente la sostituzione di benzine, gasoli, ecc. con produzioni di elettricità green e motori elettrici: contribuendo così significativamente al contrasto al riscaldamento climatico e ai suoi disastri.