

L'ANALISI

GLI ANNUNCI AZZARDATI DEL GOVERNO

IBENETTON E LA REVOCA IMPOSSIBILE BENETTON LA REVOCA IMPOSSIBILE

MARCELLO SORGI

Promessa ormai da due anni da Di Maio come punizione per il crollo del Ponte di Genova, la revoca della concessione autostradale ai Benetton alla fine non ci sarà. Si delinea un compromesso che potrebbe vedere gli imprenditori sotto inchiesta per la tragedia in cui persero la vita 43 persone scendere sotto la maggioranza nella Società Autostrade, e il governo subentrare in una gestione mista pubblica-privata. Un passo indietro a cui avrebbe contribuito anche la sentenza della Corte costituzionale di mercoledì, sfavorevole alla famiglia veneta.

Che l'inchiesta giudiziaria abbia confermato i dubbi del giorno dopo, sulla mancata o inadeguata manutenzione di un tratto autostradale nevralgico come lo snodo di Genova, purtroppo è un dato di fatto. Il procuratore Cozzi, che ha condotto le indagini, ha detto lunedì in un'intervista al programma tv "Sette Storie" che «quel ponte poteva cadere in ogni momento».

E ha aggiunto che le vittime avrebbero perfino potuto essere di più e additando come colpevoli i gestori della rete viaria. Ma di qui a estromettere i Benetton, prima dell'inizio del processo che molto probabilmente li vedrà imputati, ne corre. E Conte, da avvocato, è il primo a saperlo. Così nell'ultimo anno, pur non smentendo la durezza dei suoi alleati grillini, ha cercato una composizione con gli imprenditori che dal 1999 (e fino al 2042, stando alla concessione firmata con lo Stato) gestiscono la maggior parte delle autostrade italiane, con profitti mai visti e una cura delle stesse assolutamente insufficiente.

L'avvento delle autostrade, costruite a tempi di record a cominciare da quella del Sole, tra i Sessanta e i Settanta, fu un salutare passo avanti nella modernizzazione di un Paese arcaico e collegato ancora dalle antiche vie consolari romane o da viottoli e tortuosità che ripercorrevano antichi tratturi destinati a

carri a trazione animale. Aver lasciato andare in malora questo fondamentale strumento di progresso, averlo visto deteriorare, ricoprirsi di toppe malmesse, interruzioni, incerti cartelli d'allarme sbiaditi, è stata invece una responsabilità gravissima. Che per la verità non si può scaricare esclusivamente sui Benetton, e nemmeno sul governo incapace di liberarsene. Sono tutti colpevoli: dagli ultimi, paralizzanti, esecutivi della Prima Repubblica, a quelli della Seconda, Berlusconi, e prima di lui Ciampi, che avviarono le privatizzazioni (sacrosante!) delle grandi imprese di Stato, compresa la Società Autostrade, Prodi che la implementò in condizioni di bilancio pubblico da bancarotta, e poi Dini, D'Alema, Amato, fino a Monti, Letta, Renzi e ai giorni nostri, passando per l'eredità trentennale della Salerno-Reggio Calabria e per i numerosi ministri dei Lavori pubblici che avrebbero dovuto vigilare e non lo fecero o non lo fecero abbastanza. Inoltre, chi sia interessato a capire quale sia la considerazione che i 5 stelle hanno delle strade, si faccia un giro per la Roma della Raggi.

Un governo serio dovrebbe dire chiaramente alcune cose evidenti: la Liguria è in condizioni di emergenza da almeno due decenni senza che nessuno, sindaci che a Genova hanno perso il posto per acquazzoni divenuti alluvioni, amministrazioni regionali di diverso segno ma egualmente senza soldi, ministri locali incapaci, siano riusciti a invertire la tendenza. Prendersela solo con i Benetton, dopo aver cercato di rovinarli con il decreto che ha ridimensionato da 23 a 7 miliardi la penale che il governo dovrebbe pagare per la loro estromissione, si può, specie dopo la sentenza della Consulta che ne ha implicitamente aggravato le colpe. Ma al prezzo di un contenzioso che potrebbe rivelarsi infinito. Di qui le ragioni del compromesso che si delinea. Poi, però, occorrerà rispondere a qualche domanda: fatti fuori loro, chi dovrà gestire la rete autostradale? L'Anas, che non è in grado e non ne vuol sapere? La Cassa Depositi e Prestiti, che si candida a conquistare la Società Autostrade? E chi bandirà gli appalti necessari per la manutenzione e con quali fondi? Dello Stato, che non ne ha e non riesce a far fronte alla crisi economica post-virus? Dell'Europa, che li presterebbe a condizioni giudi-

cate inaccettabili come il Mes? Del governo giallo-rosso per metà ostile alle Opere pubbliche e convinto che gli appalti siano soltanto sinonimo di corruzione? Delle banche mezze sbancate e perennemente sotto accusa? Dei privati in fuga o in procinto di fuga dall'Italia in cui se vinci una gara, la vittoria è reversibile? E nel frattempo, che si fa? Si mette un bel cartello a Ventimiglia per bloccare il traffico già rallentato allo spasmo in questi giorni dal tardivo risanamento delle gallerie? Si organizza una deviazione per camion e merci? Si chiude, punto e basta?

Forse Conte avrebbe dovuto capire che la revoca dei Benetton, in bocca a Di Maio, era solo una parola d'ordine per la prossima campagna elettorale in Liguria. —

• RIPRODUZIONE RISERVATA

