



## **Nessuno è innocente. La strage del Morandi e le responsabilità della politica**

di **Nicola Giordanella**

14 Agosto 2019 - 13:02



**Genova.** Passato un anno dal tragico crollo della pila 9 di Ponte Morandi, molte sono le cose che sono state fatte, ma altrettante sono quelle ancora incompiute. **Una delle più evidenti è la assunzione di responsabilità politica della classe dirigente locale e nazionale** che in questi decenni ha gestito la cosa pubblica, permettendo che si arrivasse al collasso di una delle più importanti infrastrutture viarie del paese.

Il Grande Ponte, con tutte le sue criticità ha attraversato **cinque decenni, quindici legislature, 47 governi**, dieci legislature regionali con 14 relativi presidenti, oltre ai 13

sindaci che si sono susseguiti dal 1967, anno della sua entrata in servizio.

Ma ci sono alcune date che rappresentano dei passaggi fondamentali in questa brutta storia, passaggi che avrebbero **potuto significare un cambio di passo politico della gestione del patrimonio collettivo di cui il Morandi faceva parte**, ma che sono rimaste occasioni perse. **Il 14 agosto, dunque, è iniziato molto prima.**



Nel 1992, a seguito di alcuni controlli si scopre che la pila 11 è fortemente ammalorata, con una perdita di capacità di carico di circa il 30%. Da qui i lavori di consolidamento della struttura che ha portato all'aggiunta di cavi esterni, in rinforzo degli stralli e della sella della pila. **Politicamente un mettere nero su bianco che qualcosa non andava, e che era meglio intervenire.** Finché era possibile farlo.

Poi la stagione delle privatizzazioni, durante la quale il patrimonio collettivo economico è stato messo sul mercato, in virtù di una supposta maggiore efficienza del privato, i cui risultati sarebbero stati tardivamente analizzati da [uno studio della Corte dei Conti del 2010](#), che ha riscontrato una sì miglior performance finanziaria delle aziende ma generato dal taglio dei costi, aumento delle tariffe e riduzione della forza lavoro.

Nel 1999 anche Società Autostrade, quindi, viene privatizzata mentre a Iri subentrò la società privata Schermaventotto, con il controllo il 30 per cento delle azioni. **Il restante 70 per cento fu quotato in borsa.** Nel 2002 viene costituita la società Autostrade per l'Italia, che prende in concessione anche l'A10, oltre a numerose altre tratte per circa 3 mila chilometri di strade a pedaggio su tutto il territorio nazionale. La società è controllata al 100% da Autostrade S.p.A., che dal 2007 si chiama Atlantia. **E dai caselli drena i miliardi.**



Un altro passo falso, un *bias* come direbbero i neuroscienziati, della classe dirigente suppostamente rappresentativa del “popolo sovrano”: il contratto di concessione, oltre ad essere estremamente favorevole per il concessionario, praticamente in regime di monopolio, affida il controllo della manutenzione, in teoria ad enti terzi, ma con maglie talmente larghe e una quasi totale mancanza di controlli da permettere affidamenti a società “sorelle” nella galassia finanziaria di cui fa parte Aspi, **come denunciato nei mesi scorsi dalla Anac**. Un passaggio più favorevole agli interessi di mercato di un’azienda privata che alla collettività: **una stagione di leggi fallate, gestite con un lassismo inaccettabile**.

La stella polare per una azienda privata, è la massimizzazione del profitto, come ovvio che sia, ma lo Stato davvero non poteva fare nulla per meglio controllare cosa stava succedendo sul “suo ponte”? Poteva eccome, ma soprattutto poteva la politica. I problemi del Morandi erano cosa nota, e questi spesso sono stati utilizzati per rilanciare nuove grandi opere, come durante il dibattito pubblico della Gronda, nel 2009, dove, nel presentare il progetto, **si parlava apertamente dei problemi dell’infrastruttura**, caricata del traffico cittadino, nazionale e portuale, in vista di [previsioni di traffico poi smentite dai fatti](#). **Solo dopo il crollo, però, abbiamo scoperto che si potevano aprire strade alternative lato porto**. Subito e rapidamente: ma si sa, “del senno di poi, sono piene le fosse”.

E poi si arriva al 2016: durante un’interrogazione parlamentare viene messo a verbale che il Morandi evidenzia preoccupanti problemi strutturali, e con tempi non certo celeri viene mossa la macchina della manutenzione, fino alla famosa riunione del Provveditorato dei lavori Pubblici del febbraio 2018 dove una perizia parla per la pila 9, di [stralli ammalorati per un 20%, ma con un margine di errore strumentale dell’80%](#). Nessuno alza la mano, nessuno chiede approfondimenti. Si aspettano i tempi tecnici, tutto a norma di legge. Le riunioni del provveditorato sono allargate a membri del ministero, della prefettura, di regione, comune, sovrintendenze ed esperti. **Praticamente tutti**. Un fatto che su queste pagine avevamo evidenziato pochi giorni dopo il 14 agosto 2018, ricevendo un’unica risposta, dalla Regione Liguria, che smentiva la presenza di suoi tecnici mentre si parlava di Ponte Morandi. Nessuno ha spiegato, però, il perché del fatto che erano assenti, pur dovendo essere lì anche per quello.



**Poi il crollo, il dolore, e quell'emergenza drammatica che finalmente, e italianamente, smuove l'inamovibile.** Solo un presidente della Camera dei deputati, in carica da poche settimane, ha pronunciato, quasi timidamente e in solitudine, la parola "scusa" nei confronti dei parenti delle vittime che ancora oggi lo Stato piange con lacrime amare e forse ipocrite.

La storia di Ponte Morandi come "grande malato" è stata una storia più che ventennale, durante la quale nessuno ha avuto il coraggio politico di affrontare di petto la situazione, **anteponendo alla salute e la sicurezza i meccanismi del consenso elettorale e di interesse economico.** La posta in gioco era alta, ma per chi? Si è giocato al ribasso, nella speranza che il classico "finché non ci scappa il morto" rimanesse locuzione scaramantica. Purtroppo i morti però sono arrivati, e poteva andare anche peggio, lo sappiamo tutti. **In questa storia nessuno è innocente.**