



Il Messaggero

€ 1,40* ANNO 142 - N° 193
ITALIA

Sped. in A.P. DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 1 DCB-RM

Martedì 14 Luglio 2020 • S. Camillo de Lellis

IL GIORNALE DEL MATTINO

Abusi e penali Ma il rispetto delle regole vale anche per il governo

Francesco Grillo

«La libertà di una persona deve essere limitata solo da regole che valgono per tutti compreso il governo. Un uomo non può essere esposto alla volontà incerta, instabile, non conoscibile, arbitraria di un altro uomo». Fu John Locke, uno dei padri dell'Illuminismo, a fissare nel diciottesimo secolo i criteri chiarissimi che distinguono una società che oggi riteniamo civile. Furono questi i principi, innanzitutto etici, che diedero legittimità all'idea stessa di dover proteggere l'iniziativa privata - come fa la stessa Costituzione italiana - e che consentono all'Occidente di usare l'energia di tre grandi rivoluzioni industriali per ottenere un balzo mai visto prima - nei livelli diffusi di benessere e di sicurezza.

L'Italia a quella che è stata l'idea politica di maggior successo della storia dell'umanità, ha, sempre, aderito in maniera contraddittoria. In un Paese mai davvero normale e nel quale la certezza del diritto è diventata un incertissimo simulacro, il rapporto con le imprese e con gli individui è stato, per anni, definito da grandi regali - come alcune concessioni di beni pubblici che hanno garantito rendite miliardarie a chi non si è neppure dovuto impegnare in grandi innovazioni; seguiti da improvvisi abusi, laddove il risentimento popolare per un privilegio mal celato, dovesse improvvisamente tramutare nella richiesta di vendetta rapida.

Tuttavia, la battaglia cominciata due anni fa, quando uno dei ponti più imponenti della rete autostradale italiana si è polverizzato a Genova, è la rappresentazione - più tragica e meno seria - di una contraddizione che può, stavolta, segnare l'inizio dell'uscita del nostro Paese da un "sistema di governo" (come lo chiamavano i filosofi del Settecento) nel quale non ci riconosciamo più. E questo il senso più preoccupante di una vicenda nella quale il punto di svolta potrebbe essere stato un oscuro articolo di un decreto licenziato dal governo l'ultimo giorno dello scorso anno (e approvato dal Parlamento con il meccanismo assai poco analitico della fiducia).

Quel decreto, tra mille proroghe, subito dopo aver regolato l'utilizzo dei monopattini elettrici in città, tenta di trasferire allo Stato (all'Anas) - dalla sera alla mattina - l'esercizio della più importante infrastruttura mai realizzata in Italia, cancellando le penali da versare al precedente concessionario in caso di revoca.

Che la concessione tra Stato italiano e Autostrade per l'Italia fosse pesantemente squilibrata è, in realtà, plasticamente dimostrato dai bilanci che il concessionario ha depositato negli anni immediatamente precedenti il crollo del Ponte. Nel 2016 e nel 2017 su quasi 8 miliardi di ricavi, Aspi portava ai propri azionisti circa 2 miliardi. È assolutamente anomalo che lo Stato assicuri ad un privato un ritorno sulle vendite del 25%, in un business che - incalzato dal trasporto aereo, da quello ferroviario e dalla necessità di migliorare la qualità dell'aria - assomiglia ad una rendita. E, neppure, è scontato che le autostrade siano gestite - in un Paese moderno - da un soggetto privato: negli Stati Uniti e nel Regno Unito

che inventarono il capitalismo, la gestione delle autostrade è assolutamente pubblica; mentre in Germania le automobili non pagano pedaggio. Di quella concessione, rinnovata nel 2018, poche settimane prima delle ultime elezioni, e pensata per durare fino al 2038, risulta invece criticabile persino l'idea stessa di dover definire pedaggi e investimenti in funzione di un ritorno predefinito da assicurare all'esercente. Come se si riconoscesse che costui non sta - con le autostrade - correndo un vero "rischio d'impresa".

E, tuttavia, la tragedia del Morandi rischia di portarci da un estremo ad un altro. E, persino, di farci fare un ulteriore regalo alla famiglia Benetton. Nonché di creare ulteriori danni al contribuente italiano, a chi, cioè, paga, alla fine, quasi sempre i conti.

Una revoca che scattasse senza neppure aspettare gli esiti del processo in corso (che dovrebbe accertare la responsabilità di Aspi nell'incidente tragico), potrebbe essere ribaltata da un'ulteriore sentenza che giudicando la stessa costituzionalità di un fragile Milleproroghe che provocherebbe una serie di fallimenti, potrebbe riconoscere agli attuali azionisti di Autostrade penali e danni. È inoltre probabile che il nuovo concessionario non abbia né la forza finanziaria, né quella manageriale per garantire la continuità immediata e la conclusione degli investimenti in corso, con una paralisi del traffico proprio nell'estate più sbagliata: quella delle vacanze da passare in Italia. C'è di più: l'Italia può - con una gestione sbagliata di un problema vero - perdere la fiducia nella capacità di rispettare i patti: fiducia di cui in questo momento, mentre l'Unione deve ancora approvare un vero e proprio Piano Marshall che farà la differenza tra recessione prolungata e cambiamento, abbiamo assoluto bisogno.

In effetti, può darsi che la proposta fatta da Aspi non sia la migliore. Ma

può essere l'occasione per rinegoziare - in maniera pragmatica e facendo gli interessi del "popolo" - l'intera concessione riflettendo su ciò che oggi significa gestire un'autostrada in un mondo atteso da sfide che viaggeranno su infrastrutture diverse. E per ottenere una soluzione che sia giusta e veloce per le vittime, per i contribuenti, per le generazioni future che si aspettano modalità di trasporto più intelligenti.

Che finisca la stagione della privatizzazione dei profitti e della pubblicizzazione delle perdite. Ma che ne cominci una nuova nella quale nessuno più è esposto all'arbitrio che temevano gli illuministi.

La riforma più importante di cui abbiamo bisogno è quella che riporti stabilità, prevedibilità nei rapporti tra Stato, imprese e cittadini e sarebbe un tragico errore se - per voler punire un presunto "nemico di classe" - continuassimo a farci del male.

