

# PONTE MORANDI, LO STATO RITROVI IL SUO RUOLO

15 AGOSTO 2018

La tragedia di Genova è un frutto avvelenato delle privatizzazioni combinate alla decadenza della classe dirigente.

Il degrado delle infrastrutture che la **tragedia di Genova** (a quanto pare annunciata e quindi evitabile) ha messo in evidenza è il segno di un degrado etico e ambientale profondo. Sta insieme alla caduta di responsabilità del pubblico rispetto alla cura e alla valorizzazione dei suoi beni, che sono i beni della Repubblica, non di una parte della popolazione, non di uno specifico territorio. Il viadotto di Genova era parte della rete nazionale di autostrade, di un sistema di comunicazione che è come la spina dorsale del paese, ramificazione che connette le aree e la gente che le abita. E' una componente essenziale del "paesaggio" che insieme al "patrimonio storico e artistico" l'articolo 9 della Costituzione assegna alla Repubblica il "dovere" di "tutelare". Degrado etico e ambientale e caduta della responsabilità pubblica e politica verso i beni pubblici sono andati di pari passo.

Sono anche l'esito di una politica radicale di privatizzazioni del patrimonio pubblico che dalla fine del secolo scorso ha segnato tutti i governi che si sono succeduti, al di là delle sigle e delle maggioranze. E ha goduto di una legittimità egemonica per l'incontro di due fenomeni concomitanti: la scoperta di *tangentopoli* e la conversione al liberismo della sinistra post-marxista. In Italia questa sinergia è stata fatale, più radicale negli esiti di quel che è avvenuto in altri paesi, perfino quelli che come la Gran Bretagna hanno guidato la strada alla privatizzazione dello stato sociale.

Tangentopoli sembrò giustificare la politica delle privatizzazioni con un argomento che era il perno della retorica thatcheriana e reaganiana: la politica tende a infiltrarsi dove ci sono risorse, togliendo le quali si toglierà incentivo alla corruzione. Meno stato significava meno opportunità di corruzione. In Italia, questo sillogismo ha avuto facile terreno e la lotta contro la partitocrazia sembrò aver trovato qui la sua cura. Si trattava di una retorica facile e popolare nella quale si annidava però una logica a dir poco ipocrita, poiché le privatizzazioni di imprese pubbliche cruciali e dei servizi fu governata dai partiti, che si trovarono ad essere il *dominus* della strategia gestionale delle privatizzazioni. Maggiore efficienza delle imprese private e lotta alla corruzione – questo combinato doveva essere l'esito delle privatizzazioni. Il paradosso di fronte al quale ci troviamo – non da oggi, ma che con Genova ha raggiunto livelli tragici-- sta nel fatto che né l'efficienza né la neutralizzazione delle ragioni della corruzione sono seguite alla

massiccia cura del dimagrimento del pubblico.

Prendersela con l'Unione Europea, come fa il Ministro dell'Interno, è fuori luogo, anche perché il rinnovo delle concessioni sulle autostrade è avvenuto senza passare per una gara pubblica, ragione per cui nel 2017 la Commissione ha denunciato l'Italia alla Corte di giustizia Ue per aver violato le leggi europee sulla concorrenza. La questione è molto nostrana e mette in primo piano la decadenza etico-politica della nostra classe dirigente, statale ed economica.

Controlli laschi o colpevolmente poco monitorati, persistenza di rapporti opachi in una pletera di agenzie e responsabilità che lasciano aperti ampi varchi alla corruzione: tutto questo impone di rivedere il rapporto tra pubblico e privato, per restituire al pubblico una funzione direttiva e di controllo diretto.