



da avante.pt

Traduzione di Clara Statello

CATASTROFE.

Il crollo del viadotto "Morandi" di Genova, giorno 14, che causò la morte di almeno 43 persone e vari feriti, ha riaperto il dibattito sulle concessioni ai privati e sullo stato delle infrastrutture.

Il collasso del viadotto di Genova è stato, probabilmente, il più grave di cui si ha memoria. Però, negli ultimi cinque anni altri 10 viadotti e ponti sono crollati in Italia, provocando vari morti e feriti.

Nelle cerimonie funebri, che hanno avuto luogo lo scorso sabato 18, il Presidente Sergio Mattarella ha dichiarato che si tratta di una "tragedia inaccettabile", affermando l'impegno affinché "inchieste rapide e rigorose si tramutino in condanne".

Subito dopo la catastrofe, il governo italiano ha indicato il responsabile in "Autostrade Spa", impresa controllata dalla holding Atlantia, di proprietà della famiglia Benetton ed ha annunciato la revoca del contratto di concessione.

In un comunicato divulgato giorno 17, il premier Conte ha sottolineato che era «obbligo» dell'impresa

«occuparsi della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'autostrada A10

»

, rivelando che il suo governo aveva dato inizio al procedimento di rescissione del contratto di concessione delle strade italiane, la cui durata terminerebbe nel 2038. «La concessionaria avrà

la possibilità di comunicare le proprie conclusioni nei prossimi 15 giorni

»,

aggiunge la nota ufficiale. Conte ha inoltre garantito che il governo «avvierà un piano di controllo straordinario di tutte le infrastrutture esistenti dal 1960

».

A sua volta il Ministro degli Interni, Matteo Salvini, ha dato la responsabilità alle politiche europee per la mancanza di manutenzione delle infrastrutture nel Paese. «Se le limitazioni esterne ci impediscono di effettuare spese per avere strade sicure e scuole, dobbiamo interrogarci sul senso di seguire queste regole». «Gli investimenti che salvano vite, lavoro e il diritto alla salute, non devono essere oggetto di calcoli rigidi e regole imposte dall'Europa», dichiara ancora Salvini.

La Commissione Europea si è affrettata a rigettare queste accuse, considerando che «all'interno delle regole di bilancio, i paesi hanno la libertà per fissare le priorità politiche specifiche. Per esempio lo sviluppo e la manutenzione delle infrastrutture».

UN RISULTATO DELLE PRIVATIZZAZIONI

Autostrade è stata privatizzata nel 1999 ed è responsabile della gestione di 2850 km di autostrada, ossia il 50% della rete italiana. E' fonte di abbondanti profitti che ritornano agli azionisti privati.

Secondo quanto afferma il giornale spagnolo El País, nell'edizione del 18 agosto, la concessionaria ha ottenuto incassi superiori a 43 miliardi di euro, provenienti dai pedaggi autostradali, dal 2001 al 2017. In questo periodo ha reinvestito appena 5 miliardi di euro in opere di manutenzione e altri 13 miliardi nell'ampliazioni della rete, miglioramenti e nuove opere.

In una dichiarazione a El País, Antonio Di Pietro, ministro dei trasporti e delle infrastrutture tra il 2006 e il 2008, durante il governo Romano Prodi, riferisce che all'epoca il governo aveva introdotto un meccanismo di controllo della concessionaria. Inoltre riconosce che «i successivi governi non hanno destinato risorse finanziarie, umane e logistiche sufficienti per effettuare i controlli».

Con lo stato sempre più debole, le ispezioni ufficiali erano diminuite da 1400 nel 2010 a 850 nel 2015.

Antonio Occhiuzzi, direttore dell'Istituto di Tecnologia delle Costruzioni, citato dallo stesso giornale, ha allertato che «esistono circa dieci mila ponti in tutto il paese che hanno superato il limite di vita utile». Nella maggioranza dei casi la loro riparazione sarebbe più onerosa che non demolizione e ricostruzione.

<http://www.avante.pt/pt/2334/europa/151124/Derrocada-de-viaduto-em-G%C3%A9nova-reabre-debate-sobre-concess%C3%B5es-privadas.htm>