

IL BADANTE

# La corruzione viaggia su strade e autostrade



di **Oliviero Beha**

## ■ ALL'INAUGURAZIONE

dell'anno giudiziario la Corte dei conti ci è andata giù pesante: "Dalla corruzione effetti devastanti sulla crescita". Come darle torto in un Paese tanto corrotto? E ancora: "Il pericolo più serio per la collettività è una rassegnata assuefazione al malaffare, visto come un male senza rimedi".

Chi avrebbe saputo dir meglio, e per giunta alla presenza del nuovo capo dello Stato? Non rassegniamoci dunque, e diamo piuttosto un'occhiata in giro. Ma cos'è questo malaffare, si potrebbe canticchiare come faceva con la crisi negli Anni 30 un coevo di Petrolini. Già, cos'è. Per esempio che ci faceva sorridente all'inaugurazione il dott. Pietro Ciucci, presidente dell'Anas nonché pensionato, manager famoso anche per via di quel "ponte sullo Stretto" la cui società persiste invulnerabile, casualmente anche indagato dalla Procura di Roma per abuso d'ufficio a proposito dei lavori sulla SS 275, la Maglie-Leuca, e dalla stessa Corte dei conti per il relativo danno erariale? Ma sì, lo stesso Ciucci ripetutamente sentito dalla Commissione parlamentare competente sul crollo del viadotto siciliano di dicembre, appena inaugurato, il mitico Scorciavacche della Palermo-Agrigento, il crollo per cui Renzi ha tuonato ("Voglio la testa...") senza risultati straordinari, a giudicare dall'aplobm del Ciucci. E se dall'Anas passiamo ad Autostrade per l'Italia la musica non migliora. Non c'è stata una recente richiesta di rinvio a giudizio per l'amministratore delegato, Giovanni Castelluc-

ci, e il direttore generale, Riccardo Mollo? E qui la cosa è ancora più seria: chi ricorda il peggior incidente stradale della storia del Paese, quel pulman andato giù nel luglio 2013 dal viadotto Acqualonga, in Irpinia, 40 morti e guardrail polverizzato? Ebbè, certo che la sicurezza su strade e autostrade è una grande questione. Ha qualcosa a che vedere con la corruzione? Chissà. Solo che le strade non le paghi, le autostrade sì. E in effetti c'è stata bagarre per il "regalo" inserito nello "Sblocca Italia", tra le "Milleproroghe", con la norma che permette alle concessionarie autostradali, che prevedono di accorparsi con acconcio piano finanziario, di godere di una proroga della con-

cessione già in essere. Successivamente il ministero di Lupi, un occhio alla maggioranza di governo renzian-alfaniana, un altro al business che al suo dicastero compete, ha autorizzato rincari tariffari che hanno suscitato polemiche. Se Bruxelles non approva il tutto, tali rincari cresceranno. Oggi - per dire - Raffaele Cantone sul tema verrà ascoltato dalla Commissione Ambiente della Camera.

Anche perché la faccenda delle concessioni nei dati si svolge in segreto, nell'opacità che già nel 2006 il ministro Di Pietro denunciava tentando invano di collegare le tariffe ai servizi. Invece si è continuato nella stessa nebbia. In realtà le concessionarie possono fare quello che vogliono, decidere se la sicurezza è sufficiente oppure no, se i materiali resistono, se va rimodernato questo o quel tratto, e la sfilza di controllori, dal ministero delle Infrastrutture all'Autorità dei Trasporti, in passato all'Anas, gioca la stessa partita dei controllati con cui di base coincide, nelle medesime persone che girano da un incarico all'altro. L'arbitrio è sovrano, e se ne parla (poco) solo quando accade qualcosa di grave.

Ci sono in ballo tanti, troppi soldi, e quindi va tutto di conseguenza (cfr. la Corte dei Conti...). È un terreno scivoloso e un contesto ibrido, che poi toccano il cittadino automobilista nelle tasche e nei rischi. Anche se Autostrade dice di sé "sono il più grande investitore al mondo nel settore" arrivando a condizionarne economicamente altri. Tutto questo Renzi lo sa benissimo. E dunque no, non rassegniamoci al malaffare...

## IN SEGRETO

Le concessionarie fanno quello che vogliono, decidono se la sicurezza è sufficiente oppure no. Non è così che si tiene lontano il malaffare



Il viadotto Scorciavacche Ansa

