

Carroccio liberista

6 Settembre 2018

Da Comedonchisciotte del 4-9-2018 (N.d.d.)

Ci voleva il ritorno di Alessandro Di Battista per ridare slancio alle certezze nella guerra dei titoli e dei tweet che si gioca quotidianamente, e soprattutto per stabilire la differenza tra M5S e Lega: «Per l'establishment l'obiettivo è far credere che Salvini sia Churchill e noi gli sfigatelli che non riusciamo a fare politica. Ma non è così e si vedrà anche sul tema autostrade, che per me è la cosa principale». Di Battista torna in capo a dire la sua e in un intervento alla Festa del Fatto Quotidiano, parla con Peter Gomez del governo gialloverde senza risparmiare critiche al Carroccio. «La correttezza della Lega, la voglia di cambiare radicalmente le cose si vedrà sul tema della nazionalizzazione autostrade», dice Di Battista. «Le autostrade devono ritornare a essere gestite dal popolo italiano. È la cosa più grande che può fare questo governo e Luigi ci sta alla grande su questo». Quindi rimarca: «Con la Lega salviniana credo si possano rigarantire diritti economici e sociali che sono stati smantellati». Infine osserva: «Vedremo se è una Lega diversa o se è una Lega maroniana nascosta sotto il volto di Salvini», dice Di Battista. Poi affondo: «Io i sondaggi non li ho mai guardati ma vedremo se la Lega sarà ancora al 30%».

Infatti mentre Salvini si è fatto largo e ha sgomitato con forza in questi primi tre mesi di governo soprattutto e solo sul tema immigrazione, il governo e il ministro delle Infrastrutture Toninelli, che nel suo ruolo di governo ha avuto il compito di chiudere i porti alle ONG, sono stati perfettamente coerenti ed hanno condiviso il programma. Ma il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli è anche uno dei principali alfieri della nazionalizzazione di Autostrade: «Sarebbe conveniente. Pensi a quanti ricavi e margini tornerebbero in capo allo Stato attraverso i pedaggi, da utilizzare non per elargire dividendi agli azionisti, ma per rafforzare qualità dei servizi e sicurezza delle nostre strade». Ora la tenuta del governo si giocherà proprio sulla nazionalizzazione di Autostrade. E mentre il MoV è fermo nella sua volontà di voler combattere lo sporco intreccio di rapporti inquinati tra politica e capitale, quel sistema di potere che ha difeso su tutti i media Atlantia e i Benetton, subito dopo il crollo del ponte Morandi, la Lega invece sembra tentennare. È un sistema di relazioni che attraversa Cda e collegi sindacali, aziende, concessioni, banche e politica, ci rappresenta plasticamente, manco fosse una scultura di Arnaldo Pomodoro, il cosiddetto capitalismo finanziario, metastasi che negli ultimi trent'anni ha governato il Paese. Un sistema che ha garantito tramite i media e i partiti in modo particolare il capitale privato, che naturalmente si è arricchito alla grande gestendo un servizio pubblico con la sola logica del profitto, come mostrano i dati sulla manutenzione e lo stato pietoso di molte infrastrutture. La galassia pomodoro è piuttosto ampia: Fabio Cerchiai, ad esempio, è presidente di Atlantia ma anche di Cerved Group e vicepresidente di Unipol Sai; Monica Mondardini sta nel cda di Atlantia ma è anche presidente di Sogefi, amministratore delegato di Cir Spa (la holding di De Benedetti) e vice presidente di Gedi Editoriale (Repubblica, l'Espresso). Livia Salvini, sindaco effettivo di Atlantia e, contemporaneamente, nel Consiglio di Amministrazione de «Il Sole 24 ore», Massimo Lapucci è nel Consiglio di Amministrazione di Atlantia e, guarda un po', anche della Caltagirone Spa (Il Messaggero, Il Mattino). Ecco forse perché certa stampa è stata così «comprensiva» nei confronti dei Benetton, tanto da oscurarli per giorni e giorni. Cristina De Benetti è amministratore in Autogrill spa, controllata di Edizione (la finanziaria dei Benetton), Autostrade Meridionali e Unipolsai. Sonia Ferrero, invece, è nel collegio sindacale di Atlantia, A2A, Banca Profilo, F.I.L.A., Geox, Snam. Naturalmente tutti i media padronali immediatamente dopo il crollo del Ponte Morandi hanno sbandierato le perdite in borsa di Atlantia, per provare a salvare la faccia ai Benetton, limitare le perdite in Borsa e stendere un velo di omertà sulle responsabilità della tragedia. Ma sono proprio queste numerosissime interconnessioni gestionali tra aziende quotate a penalizzare chi investe in Borsa, perché privano gli investitori della trasparenza necessaria a realizzare investimenti oculati. La mancanza di trasparenza crea un gioco truccato, dove solo gli insider trading possono trastullarsi serenamente. Tutta la galassia di certi «prenditori» ha potuto «dialogare» amichevolmente con i governi di Cdx e di Csx, pericolosamente servili ai danni dei cittadini, perché tutto il sistema delle privatizzazioni, con il beneplacito di politici collusi, è stato guidato da un intento ben preciso «privatizzare gli utili e socializzare le perdite» e, purtroppo nel caso di Genova, le perdite sono state anche umane. I prenditori delle autostrade per un decennio ci hanno fatto pagare i pedaggi molto più di quanto avremmo dovuto, hanno fatto molto meno manutenzione di quanto avrebbero dovuto, e in cambio hanno preso miliardi che fino al 2012 hanno dichiarato in una holding con sede in Lussemburgo. E la cosa più grave è che chi stava al governo li ha sempre protetti, addirittura fino all'anno scorso con il governo di Renzi che poi ha dichiarato sulla sua pagina FB: «Quando e perché è stata prorogata la concessione? Nel 2017, seguendo le regole europee, dopo un confronto col commissario UE Vestager (altro che leggina approvata di notte, è una procedura europea!), si è deciso di allungare la concessione di quattro anni, dal 2038 al 2042, in cambio di una fondamentale opera pubblica».

L'unica soluzione per il M5S è quindi la nazionalizzazione. Altre opzioni alternative non sono appetibili, non sono funzionali al vantaggio sociale, perché non sarebbe vantaggioso né perseverare nell'errore, né svendere infrastrutture strategiche in mani straniere, come hanno fatto in passato i partiti, ad esempio per le telecomunicazioni. È

compito dello Stato gestire queste infrastrutture e garantire ai cittadini un servizio all'altezza delle attese, per uscire dalla logica del profitto, per abbassare il costo dei pedaggi, per monitorare la manutenzione e introdurre innovazioni tecnologiche al fine di migliorare la sicurezza e la mobilità. Infatti mentre nel resto d'Europa le autostrade sono quasi gratuite, non si capisce perché in Italia possano lucrare dei capitali privati, anzi nel caso dei Benetton, si parla di una sola famiglia che fino al 2012 aveva una holding con sede in Lussemburgo per pagare meno tasse.

Al momento la Lega è divisa, con Salvini che mugugna e sembra aver fatto marcia indietro rispetto ad una prima apertura. Contrarissima all'ipotesi è Fi, mentre il Pd è in stato comatoso e confusionale. Mentre ad Agorà il 20 agosto Salvini si era detto d'accordo con la nazionalizzazione, negli ultimi giorni sta facendo retromarcia: «Io non sono per le nazionalizzazioni ma per un sano rapporto tra pubblico e privato, una sana competizione; non sono un ultrà del tutto pubblico o tutto privato ma il pubblico deve controllare». Quindi grazie a Salvini il governo che doveva spaccare le reni alle galassie, poteri forti, capitale finanziario etc. etc. si sta incagliando alla prima occasione storica? E poi sappiamo bene che tutto il Carroccio è liberista, quindi mosso da diversi orientamenti, non dimentichiamoci che ci sono anche gli altri, anche meno sovranisti di Salvini, pro euro e pro privatizzazioni, quali Zaia, Maroni e Giorgetti. Alla fine, non ci avrei mai creduto, ma si aggiunge anche l'insospettabile prof senatore Bagnai; guarda guarda, non sapevo che il tramonto dell'euro visto da vicino volesse dire privatizzare.

Rosanna Spadini