

Catastrophe de Gênes : qui est responsable ?

qui il est temps de nationaliser le secteur des transports.

Cette démonstration repose sur des bases faibles. On ne peut pas faire valoir qu'au cours des dernières années la

dépense italienne pour les infrastructures (nouvelles réalisations et entretien) a été

modeste par rapport à d'autres pays industrialisés. Entre 2010 et 2015, cette

dépense représentait en moyenne 0,5 % du PIB en Italie et 0,6 % en Allemagne.

La différence (0,1 %) était due surtout au manque de nouvelles réalisations en

Italie, pas aux dépenses existantes. Par l'entretien des ouvrages existants, par

ailleurs, en Italie, l'État a toujours donné la priorité à la dépense courante et à la

redistribution du revenu, au détriment des investissements de long terme

comme la réalisation de nouveaux ponts ou de nouvelles routes. L'Union européenne n'est pas responsable. En outre, la corruption et la gabegie qui caractérisent le secteur public en Italie sont proverbiales. L'inefficacité opérationnelle aussi, comme en

holding Atlanta - est soumise à un contrat de concession dont les termes ne sont pas accessibles au public. Il est plausible que la société chargée du pont soit responsable des dommages que

ce pont a provoqués. Mais il est

très probable que l'État a, pour sa part, contribué toute la responsabilité du drame

à Atlanta, qui garde un profil très bas et cherche à éviter une confrontation

frontale. En effet, l'État a déjà annoncé son intention d'annuler le contrat de

concession, une annonce populiste qui cache le fait que cette décision ne serait

possible que si le gouvernement avait signalé au

concessionnaire s'était abstenue d'intervenir.

Au point de vue politique, la coalition au gouvernement composée par le Mouvement 5 étoiles et la Ligue cherche à exploiter le désastre dans deux directions. La coalition tente de démontrer que les investissements

publics en Italie sont insuffisants et que les règles budgétaires de l'Union européenne méritent d'être modifiées et assouplies pour permettre une dépense supplémentaire consacrée aux infrastructures. Elle essaye aussi de persuader l'opinion publique italienne que les sociétés privées ne sont pas capables de gérer un réseau routier et

Pour lui, la proposition de construire une

deuxième autoroute périphérique n'était qu'une excuse pour enticher les

entrepreneurs du BTP. De surcroît, le projet de bretelle de contournement

avait été récemment soumis à l'attention du ministre des Transports (le ministre

est un des dirigeants du Mouvement 5 étoiles), qui avait déjà manifesté un avis

défavorable. Pour lui, les 5 milliards d'euros nécessaires pour ce projet

devraient être utilisés pour

subventionner les transports publics, les chemins de fer et les voitures à moteur électrique.

Une responsabilité d'ordre politique est donc évidente dans ce désastre. Beaucoup d'élus de tous les partis

et des bureaucrates étaient au courant du danger et ont fermé les yeux. D'autres responsables politiques, qui ignoraient les réalités techniques d'une

infrastructure de cette envergure, n'ont pas hésité à profiter de cette question

pour accroître leur popularité. Malheureusement, il est à peu près

évident que ni les uns ni les autres ne payeront le prix de leur attitude

irresponsable.

En ce qui concerne la responsabilité pénale pour homicides involontaires, la

société privée qui gère l'autoroute - Autostade per l'Italia, contrôlée par le

effondrement partiel

du pont Morandi (nom de l'ingénieur Riccardo Morandi, qui l'avait

réalisé entre 1963 et 1967) a coté la vie à trente-neuf personnes.

Malheureusement, le bilan pourrait encore s'aggraver. Aurait-on pu éviter ce drame ? Qui en est responsable ? Quelle leçon peut-on en tirer ?

La réponse à la première question est relativement facile. Oui, depuis des années, on savait que ce pont souffrait de maux problématiques structurels, remarqués dès les années 1960 et qui se sont aggravés récemment. Bien sûr, un pont à une durée de vie bien supérieure à cinquante ans. Pourtant, un ouvrage qui a toujours présenté des situations de danger potentiel avait mérité une attention toute particulière. Il y a une quinzaine d'années, on avait déjà recommandé la démolition du pont, sans résultat. Depuis 2012, on avait proposé de construire une deuxième autoroute périphérique qui aurait amélioré le trafic autour de la ville de Gênes et, en particulier, se serait chargée des poids lourds qui menaçaient la solidité du pont Morandi - jusqu'à 400 camions simultanément quand il y

ENRICO COLOMBATTO

» Lire aussi PAGES

Professeur d'économie à l'université de Turin, l'auteur a bien voulu analyser, dans une réflexion écrite en français, les causes et les leçons du drame survenu à Gênes.

embouteillages. Or le projet avait hélas été « coulé » par le Mouvement 5 étoiles de Beppe Grillo, selon lequel le pont Morandi était en excellent état.

La corruption et la gabegie qui caractérisent le secteur public en Italie sont proverbiales. L'inefficacité opérationnelle aussi

Le professeur Enrico Colombatto préside le comité scientifique de l'Institut de recherches économiques et fiscales (Iref), think-tank français de sensibilité libérale.