

Autostrade in senso vietato di Sergio Rizzo

In un Paese civile è avvilente assistere allo spettacolo messo in scena su una questione seria come quella delle autostrade. Fra chi avanza l'idea di una super multa e chi insiste per la revoca della concessione, spunta perfino l'offerta di un taglio delle tariffe.

● a pagina 32. Servizi di Filetto Lignana e Pagni ● a pagina 8

La politica che non sa decidere

Autostrade in senso vietato

di Sergio Rizzo

In un Paese civile è avvilente assistere allo spettacolo messo in scena in questi giorni a proposito di una questione seria come quella delle autostrade. Fra chi avanza l'idea di una super multa per chiudere la partita del viadotto Morandi (per fortuna subito smentito dalla ministra Paola De Micheli) e chi come il capo grillino Luigi Di Maio insiste per la revoca della concessione dei Benetton senza se e senza ma, spunta perfino l'offerta di un taglio delle tariffe, per gentile concessione. Mentre trapela che a togliere le castagne dal fuoco ci penserà il presidente del consiglio Giuseppe Conte, con Atlantia che a giorni alterni concede e ritira il sostegno al salvataggio di Alitalia.

Purtroppo l'impressione è la stessa delle ore immediatamente successive alla tragedia di Genova. Per dirla alla romana, è come se tutti la stessero "buttando in caciara". Come se facessero finta di non vedere che qui la posta in gioco è enormemente più grande della revoca di una concessione autostradale. Operazione certo non semplicissima, ma praticabile se ne esistono i presupposti e soprattutto la volontà politica.

Qui è in ballo la necessità di ristabilire un principio fondamentale, ripetiamo, per un Paese civile. Quello di un corretto rapporto fra un'amministrazione pubblica, che deve tutelare l'interesse collettivo, e chi ha ottenuto in concessione un bene dello Stato dovendo garantire oltre al proprio profitto un servizio adeguato al prezzo e soprattutto la sicurezza di chi viaggia. E il caso Autostrade per l'Italia, visto da questa prospettiva, non è che un aspetto del problema. Ration per cui la faccenda andrebbe affrontata con particolare serietà, anziché propinare all'opinione pubblica un inconcludente teatrino.

A tutti consigliamo di leggere l'ultima relazione della Corte dei conti disponibile sul sito che racconta come i concessionari autostradali siano diventati negli anni la lobby forse più potente d'Italia grazie alla benevolenza della politica e alla sudditanza di certe burocrazie ministeriali. E come chi doveva tutelare l'interesse collettivo abbia pensato a tutelare più quello privato. Contratti trattati alla stregua di segreti di Stato, assurde clausole di favore concepite per ostacolare in ogni modo la revoca delle concessioni e consentire ai gestori di caricare sulle tariffe anche il costo degli investimenti mai fatti, ai quali erano garantiti tassi di remunerazione anche superiori al 10 per cento: e secondo l'Autorità anticorruzione non c'è stato praticamente concessionario che abbia rispettato gli impegni. Per non

parlare delle proroghe continue senza gare. Nonché del regalino finale di un'autorità di regolazione dei Trasporti alla quale per legge era vietato ficcare il naso nelle concessioni già esistenti: rendendola così inefficace. E mentre la struttura del ministero delle Infrastrutture deputata ai controlli quei controlli in realtà non li faceva, con i burocrati tutti intenti a difendere piuttosto i segreti industriali dei concessionari, dice la Corte dei conti, al punto di negare le carte anche all'Authority, le tariffe crescevano come la panna montata. Grazie a regole che mettevano al riparo le imprese private beneficiarie di quei contratti dallo stesso rischio l'impresa, in vent'anni sono salite del 75,6 per cento contro un'inflazione del 38,5, spingendo i ricavi dei pedaggi a 6 miliardi l'anno e di conseguenza i profitti a livelli astronomici. Secondo la Banca d'Italia le società concessionarie più grandi sono riuscite a ottenere margini operativi fino al 50 per cento e utili fino al 40. Questo sistema perverso è stato parzialmente rimesso in discussione un anno fa con il decreto Genova, che ha esteso i poteri dell'Authority di regolazione dei Trasporti anche alle concessioni già esistenti. Quella specie di segreto di Stato sulle concessioni è caduto. Con il decreto Milleproroghe si è quindi deciso di azzerare tutti gli aggiornamenti dei piani finanziari dei gestori ancora non passati al vaglio del ministero. Se le tariffe diminuiranno sarà per questo. Però si tratta ancora di un lavoro a metà. Manca il pezzo forte, ancor più forte considerando ciò che è successo anche in seguito al disastro genovese, con il crollo di viadotti e lo sbriciolamento di gallerie. Ossia, togliere il potere dei controlli al ministro dei Trasporti cancellando alla fonte il conflitto d'interessi che ha alimentato finora quel sistema perverso. Per affidarlo a un organismo terzo e indipendente. C'è un'Authority dei Trasporti, il potere si dia a quella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

