Economia 14 Luglio 2020

Nuove autostrade per l'Italia | Il trasporto su gomma è decisivo per far ripartire il paese, ma il governo non ha una strategia

di Lorenzo Borga

Il contenzioso tra lo Stato e Atlantia copre un dossier molto importante per il fu scegliere cosa fare con la rete autostradale e più in generale con le strade gestite dallo Gli investimenti sono assolutamente necessari, ma forse più che costruire altre infrast servirebbe migliorare quelle già esiste



PACO SERINELLI / AFP

Se si scrive la parola "autostrade", in Italia, viene subito in mente l'azienda che gestisce gran parte de autostradale del Paese, Autostrade per l'Italia (Aspi), dall'agosto 2018 protagonista di un lungo contenzio lo Stato per il crollo del Ponte Morandi di Genova, che ha causato 43 vittime e 566 sfo

Da allora tra lo Stato e la società si è aperto un lungo contenzioso che fin dall'inizio ha visto il Movime

1 of 6 7/14/2020, 10:00 AM

Stelle deciso a ottenere la revoca della concessione autostradale che il gruppo ha in mano dalla fine de '90. Aspi dopo un primo momento in cui ha fatto muro alle critiche, ha accettato di venire a patti con il go attraverso un accordo economico e ha cambiato il proprio management tra cui – sono parole dell Autostrade – c'è chi ha lasciato «prove di comportamenti eticamente non accettabili», nonostante sul giudiziario non siano ancora terminate nemmeno le indagini prelin

Per questo l'11 luglio la società ha inviato una lettera al governo con una serie di proposte di comprom per circa 3,4 miliardi di euro – per rinnovare la concessione. Lo ha fatto dopo aver perso il ricorso alla costituzionale sull'esclusione dalla costruzione del nuovo ponte decisa dal Parlamento. L'esecutivo pe sembra disposto ad accettare l'accordo, poiché considera alcune proposte di Aspi atti dovuti e alla pari o scherzo».

Ma l'eventuale revoca della concessione rischia di essere la soluzione meno vantaggiosa per tutte le campo. Autostrade, e quindi Atlantia, fallirebbe mentre per lo Stato si aprirebbe un lungo contenzioso, produrre una ventina di miliardi di debiti non saldati. Il governo sembra intenzionato ad andare fino in anche se non è ancora chiaro come deciderà di gestire la transiz

Ma autostrade non è soltanto l'azienda, sono le infrastrutture che hanno permesso, negli anni de economico, di unire l'Italia e di favorire lo sviluppo del mercato automobilistico. Infrastrutture ch necessitano di manutenzione e che, secondo molti, devono rappresentare uno dei pilastri per la ripar governo è di questo avviso, e ha lanciato un piano di semplificazione della costruzione di opere pubblic velocizzare gare e cantieri e far ripartire l'economia a suon di calcestruzzo e as

E poi c'è Il Covid, che ha stravolto il nostro modo di muoverci: i viaggi si sono rarefatti, un po' a causa restrizioni imposte dal governo, un po' per il grande boom del lavoro a distanza, che ha ridotto probabilmente per sempre la necessità di muoversi per ragioni di lε

In più, la crisi economica sta spingendo verso il basso gli spostamenti di persone e merci. Verrebbe da cl se sia il momento giusto per progettare e finanziare nuove vie di comunicazione e se la strategia del gove quella giusta, mentre forse bisognerebbe concentrarsi nel migliorare le infrastrutture già esistenti, so quelle senza pedaggio, molto spesso vittime di scarsa manutenzione e obs

Se con la crisi è tornato di moda il paradigma keynesiano, e si dice che investire e spendere è la scelta moggi, dopo aver costruito un ponte o un'autostrada c'è bisogno che qualcuno li utilizzi. Altrimenti il be economico si ferma al semplice cantiere, che però dopo qualche anno – si spera – è destinato a teri

Secondo gli esperti l'Italia ha raggiunto un grado di densità autostradale sufficiente e non c'è bisogno di grandi infrastrutture in questo senso. L'era dell'Autostrada del Sole, che collega il paese da Nord a terminata. A richiedere investimenti semmai sono le strade statali utilizzate da pendolari e viaggiatori re

Tuttavia, alcuni interventi mirati sono necessari, come una soluzione per la Liguria, nelle ultime set completamente bloccata per lavori di manutenzione sulla rete, causa di ingorghi e lunghe code in entruscita dalla regione

2 of 6 7/14/2020, 10:00 AM

Anche il Mezzogiorno, che presenta un livello più basso delle regioni settentrionali in termini di pr autostradale, secondo alcuni ha bisogno di più infrastrut

Oltre però ai chilometri di rete va considerata anche la domanda di trasporto: se costruissimo nuove qualcuno le percorrerebbe? Su questo gli economisti si dividono: tra chi ritiene sia uno spreco di soldi in ancora in nuove vie su gomma a lungo raggio, e chi invece ritiene che un livello minimo vada garantito cittadini.

La prima posizione la esprime Marco Ponti, economista dei trasporti al Politecnico di Milano ora in pens membro della struttura tecnica di missione del Ministero dei Trasporti che l'anno scorso ha firmato l' costi-benefici negativa sulla Tav Torino-Lione. Ponti dice a Linkie«La rete di trasporto è sovrabbondan rispetto alla domanda, anche al Sud. Non bisogna infatti guardare solo ai chilometri di rete, ma a quante pe aziende usano auto e camion per muov».

Per di più, il Mezzogiornœè in calo demografico e ci vorrebbe un miracolo economico perché le imperescano a tal punto da avere bisogno di nuove strade a lungo raggio attraverso cui trasportare ».

Un pensiero condiviso solo in parte da un altro studioso dei trasporti, questa volta di scuola Bocconi, Percoco: «Non credo che in Italia, soprattutto al Nord, abbiamo bisogno di nuove autostrade. Ma il Sud cun deserto dei tartari, e qualche nuova opera su gomma potrebbe s».

Un esempio?«Melfi, dove c'è lo stabilimento Fca che è una delle più grandi fabbriche del Sud Italia. N collegata né da una ferrovia, né da un'autostrada: siamo sicuri che una corsia unica per senso di ma sufficiente? Ma attenzione: non deve prevalere il principio della lista di » – aggiunge Percoco –«secondo cui servecostruire prima le opere che attendono da più tempo. Spesso si tratta di progetti ormai obsoleti invece ragionare in modo strategi».

Anche volendo, chi potrebbe costruire le nuove vie di comunicazione? Se si parla di autostrade, la pal mano ai concessionari. Cioè chi negli ultimi decenni ha fatto affari grazie ad accordi molto vantaggiosi Stato, che ha concesso la gestione della rete a rendimenti spesso gonfiati per gli investitori |

Una realtà che però sta cambiando: l'Autorità di regolazione dei trasporti (Art), l'agenzia indipenden vigila sul mercato, nel 2017 ha modificato le regole del gioco, introducendo un nuovo sistema per calc pedaggi (tra i più alti in Unione europea). Così i rendimenti dei concessionari si sono ridotti, e assiemanche la voglia dei privati di mettere a disposizione nuovi investimenti nel sε

Una questione, quella dei pedaggi, che si intreccia pure con il dossier su Autostrade per l'Italia. La pa complica giorno per giorno e il vero nodo sembra sempre più la proprietà della so

Con l'intervista di Giuseppe Conte al Fatto Quotidiano pare ormai chiusa la possibilità di diluire e rid quota di Atlantia (oggi all'88%), società per un terzo della famiglia Benetton, attraverso nuovo capitale che entrerebbe in Autostrade su indicazione indiretta del governo, con Cassa Depositi e Prestiti in pri almeno secondo le indiscrezioni che filtrano sulla stam

3 of 6 7/14/2020, 10:00 AM

D'altronde si tratterebbe di un investimento consono per Cdp, che da sempre investe a lungo termir infrastrutture del paese. Ma le parole del premie sarebbe davvero paradossale se lo Stato entrasse in soc con i Benetto» – sembrano escludere la possibilit

E pare bloccata anche l'altra opzione per scalzare definitivamente la famiglia veneta da Autostrade comprare direttamente le loro azioni. In questo modo lo Stato pagherebbe i Benetton con una mano, mer l'altra chiederebbe loro risarcimenti miliardari. E così la via verso la revoca della concessione, almeno pa appare sempre più probabi

Secondo un membro del Cda di Atlantia che vuole rimanere anonimo, si trattereb«un'occasione sprecata per rivedere in maniera saggia la convenzione tra Aspi e lo Stato italiano. La disponibilità da parte della c'è: che senso ha far fallire la quinta holding industriale del paese per partito ». E, nonostante Autostrado abbia già formalmente aperto all'ipotesi di intervento di investitori pubblici esterni, anche l'intervento rischia di avere scarso senso economi«In un momento in cui è necessario ricapitalizzare interi setto entrare in capitali di aziende in crisi, non capisco il senso di investire in un'azienda che - se ri contenzioso con il governo - può andare avanti da s».

Eppure la revoca della concessione diventa sempre più probabile, con i futuri eventuali strascichi legali conseguono. E anche scenari inesplorati per il settore: la rete revocata, dopo un primo periodo a ges Anas, dovrebbe essere messa a bando secondo le nuove regole dell'Art, secondo cui l'ambito ottimale nuove concessioni è di soli 315 chilometri. Mentre oggi la rete di Aspi è quasi dieci volte supe

Ciò significa che lo Stato dovrebbe spacchettare la rete revocata in 8 o 9 bandi differenti, con la speran così si riesca a spingere la concorrenza in un mercato in cui è facile per il concessionario privato eserc potere molto convincente nei confronti del pubbli

E secondo Marco Ponti la soluzione non può che essere questa, perché di nuove lunghe autostra corrispondenti investimenti - non c'è più bisog«serve concedere ai gestori piccoli tronchi a spezzatino, la manutenzione e i pochi investimenti necessari. Bisogna smetterla con le concessioni mastodontich revoca diventasse realtà, lo Stato non potrà semplicemente prendere il posto di Autostrade senza ch cambi. Oggi i pedaggi sono ancora troppo alti, considerando che la costruzione della rete autostradale è ¡ ripagata ai privati con grande generosità degli ub.

Anche se - ad ascoltare il dibattito pubblico - di questi problemi non si discute, mentre si va dritti vers revoca che dietro non ha una vera e propria strate

Condividi:











Entra nel club de Linkiesta

Il nostro giornale è gratuito e accessibile a tutti, ma per mantenere l'indipendenza abbiamo anche bisogno dell'aiuto dei lettori. Siamo sicuri che

4 of 6 7/14/2020, 10:00 AM arriverà perché chi ci legge sa che un giornale d'opinione è un ingrediente necessario per una società adulta.

Se credi che Linkiesta e le altre testate che abbiamo lanciato, **Europea, Gastronomika e la newsletter Corona Economy**, siano uno strumento utile, **questo è il momento di darci una mano.**

Entra nel Club degli amici de Linkiesta e grazie comunque.

	•		• 1		
Sost	ien	,,,	ını	CIP	STA

Correlati

13 LUGLIO 2020

Come fu indebolito l'acciaio | È partito il conto alla rovescia per salvare l'Ilva (e l'intera economia italiana) di Lidia Baratta

27 GIUGNO 2020

Compagnia high cost | Tutti vogliono salvare Alitalia, nessuno sa come

di Lidia Baratta

13 LUGLIO 2020

Corona Economy | La disoccupazione nascosta e lo stato d'emergenza italiano

di Lidia Baratta

Omofobia sistemica | Perché la comunità Lgbti è diventata il bersaglio dei sovranisti

5 of 6 7/14/2020, 10:00 AM

polacchi in ogni elezione

di Ferdinando Cotugno

Vorrei ma non posso | L'alta cucina è un bluff

di Anna Prandoni

6 of 6 7/14/2020, 10:00 AM