

## Pubblico e privato

GIUSTO RIFLETTERE  
SULLE CONCESSIONI  
MA NO SLOGANdi **Alfredo De Girolamo\***

**C**aro direttore, nel suo editoriale di martedì ci ricorda che la tragedia di Genova interroga tutte le forze politiche su molti fronti, a partire dalle regole sulla gestione pubblica o privata di monopoli naturali come le autostrade, ma non solo. Parto da questo argomento. La risposta del Governo al crollo del ponte Morandi è stata forte: revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia e nazionalizzazione della gestione di tutte le autostrade nel nostro Paese. Tralasciando gli aspetti tecnico-giuridici, non semplici, della fattibilità di tale operazione, vorrei concentrarmi su una serie di domande a catena che scaturiscono: le gestioni private di infrastrutture sono sbagliate e pericolose? Per alcuni la risposta è «sì». La linea del Governo, ad esempio, sembra più uno slogan che un ragionamento serio. Se osserviamo la realtà da un altro angolo ci rendiamo conto che molti dei ponti caduti in Italia e molti di quelli ancora a rischio sono gestiti da Anas e da Province o Regioni; introducendo il dilemma che la gestione pubblica è sbagliata? C'è chi è fermamente convinto anche di questo. Comunque, la teoria economica su questo punto è chiara: monopoli pubblici possono essere gestiti da pubblico o privati, purché ben regolati da una Autorità indipendente, che contrasti i rischi: inefficienza, burocrazia e logiche elettorali (nel caso di gestione pubblica), sovrapprofitti e mancati investimenti (nel caso di quella privata). Le Autostrade italiane sono regolate bene? Direi di no, vista la vicenda di Genova.

*I contratti di concessione sono sostanzialmente secretati e impediscono una trasparen-*

*te vigilanza, e a quanto sembra sono stati particolarmente generosi. L'Autorità di regolazione nazionale sui trasporti dal 2014 (ART) non regola i contratti di concessione autostradali esistenti (solo quelli nuovi) e non si capisce perché. Le concessioni ai privati di infrastrutture perseguono in Italia anche l'obiettivo di sottrarre investimenti dal patto di stabilità e dai vincoli di finanza pubblica. L'Italia potrebbe sostenere gli investimenti autostradali (miliardi l'anno) con fondi pubblici gestendo direttamente le autostrade? Pare davvero difficile se consideriamo il nostro alto debito pubblico. Ricorrere ai privati non è stata una scelta ideologica, ma una necessità. Motivo in più per regolarla meglio.*

*Infine, la pianificazione della mobilità e della logistica. Il tratto autostradale che tagliava Genova non ha mai avuto alternative e collegava un'area strategica del Paese, considerata anche l'importanza del Porto e lo snodo stradale dalla Francia. Era evidente che quella mancanza di alternative rendeva quel-*

*l'area fragilissima ed esposta ad un rischio enorme. Stupisce che una infrastruttura si degradi in 50 anni, ma forse dovrebbe stupire di più che in 50 anni non si sia riusciti a costruire una valida soluzione alternativa. Il progetto per una nuova bretella di penetrazione, la Gronda, è fermo da vent'anni, esposto ai soliti veti dei «no a tutto». Mentre sarebbe bastato un «sì alla sicurezza» dei cittadini per non trovarci in questa drammatica, e paradossale, situazione all'italiana.*

\*Presidente di [Confservizi Cispel Toscana](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'editoriale  
del direttore  
del Corriere  
Fiorentino,  
Paolo Ermini  
di martedì  
21 agosto

