

# “Troppi profitti e pochi investimenti: i lavori rinviati per decenni”

“C'è un problema di lavori rinviati per anni, che ora sono particolarmente impattanti, perché ci si è ridotti a farli tutti all'ultimo. Ma non è l'unica ragione che spiega la congestione della rete. C'è anche disorganizzazione e inefficienza, siamo ormai disabituati a gestire questi interventi, molti cantieri durano troppo”. Esperto di mobilità, ex sindacalista oggi dirigente di Europa Verde, Dario Balotta è presidente e fondatore di Onlit (Osservatorio nazionale liberalizzazioni infrastrutture e trasporti): “Per capire in che situazione ci troviamo oggi occorre fare un passo indietro e osservare il regime delle concessioni nel suo complesso: un sistema che ha consentito per anni alle concessionarie private di aggirare gli obblighi previsti sulla manutenzione e sulla realizzazione delle nuove opere”.

## È cambiato qualcosa dopo il crollo del Morandi?

“Di sicuro c'è stato un impulso alla manutenzione, soprattutto sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia, gestita per anni dalle società dei Benetton, oggi comprata da Cassa depositi e prestiti, in alleanza con due fondi speculativi stranieri. Ciò che non è cambiato sono le tariffe: dopo l'ingresso dello Stato sono tornate ad aumentare, senza che il governo si opponesse. Gli automobilisti impiegano un'ora in più per fare la stessa strada e pagano di più”.

## Tra code e cantieri molte arterie sembrano saturare.

“Tra manutenzione ordinaria e straordinaria l'impressione in effetti è che questi piani avviati dopo i fatti di Genova non finiscano mai. Facciamo una premessa: per anni abbiamo fatto campagne per chiedere interventi sulla sicurezza e non ci lamentiamo che ora vengano effettuati. Però c'è modo e modo di farli”.

## Cosa intende?

“Bè, riscontro una disabitudine generale a gestire situazioni complesse. Semplifi-

cando: non eri più abituato a fare a lavori, ora quelli che fai li fai male”.

## Cos'è che non funziona?

“I tempi e la durata dei lavori spesso vanno fuori controllo. Questo dipende da gravi carenze nella capacità organizzativa. In molti cantieri capita di non vedere alcun tipo di attività. A questo potrei anche aggiungere che i cantieri sono spesso segnalati molto male, questione che ha ripercussioni anche sulla sicurezza degli utenti. Sulla lentezza ha forse avuto un impatto il Pnrr,

perché le capacità del settore edile sono limitate, ma anche qui scontiamo problemi strutturali: aziende poco innovative che spesso fanno un massiccio ricorso a manodopera in nero”.

## Prima faceva riferimento ai guasti del sistema concessorio italiano. Il Ponte Morandi, su questo aspetto, ha cambiato qualcosa?

“Direi di no. Guardiamo alla Spagna: negli ultimi tre anni tre concessioni sono ritornate allo Stato, perché i privati non facevano abbastanza. Qui accade il contrario: prima della scadenza del contratto la concessionaria e lo Stato si siedono a un tavolo e discutono di nuovi piani economico-finanziari, che prevedono investimenti in nuove opere e più manutenzione, e che verranno puntualmente disattesi. Ma qui casca l'asino...”.

## In che senso?

“Parte del problema sono gli avventurieri che hanno trasformato le autostrade in rendite sicure, con lauti profitti

garantiti dalle garanzie monopolistiche della rete: chi prende una concessione vince un terno al Lotto. Dall'altro c'è uno Stato che continua a non vigilare. Abbiamo una rete a fine vita, migliaia di opere in calcestruzzo costruite negli anni Sessanta. Ma non si vede all'orizzonte una strategia del governo per far fronte a quella che si annuncia come l'emergenza dei prossimi anni”.

M. GRA.



**Le concessioni sono come una vittoria al Lotto, lo Stato non vigila, nessuna manutenzione**

