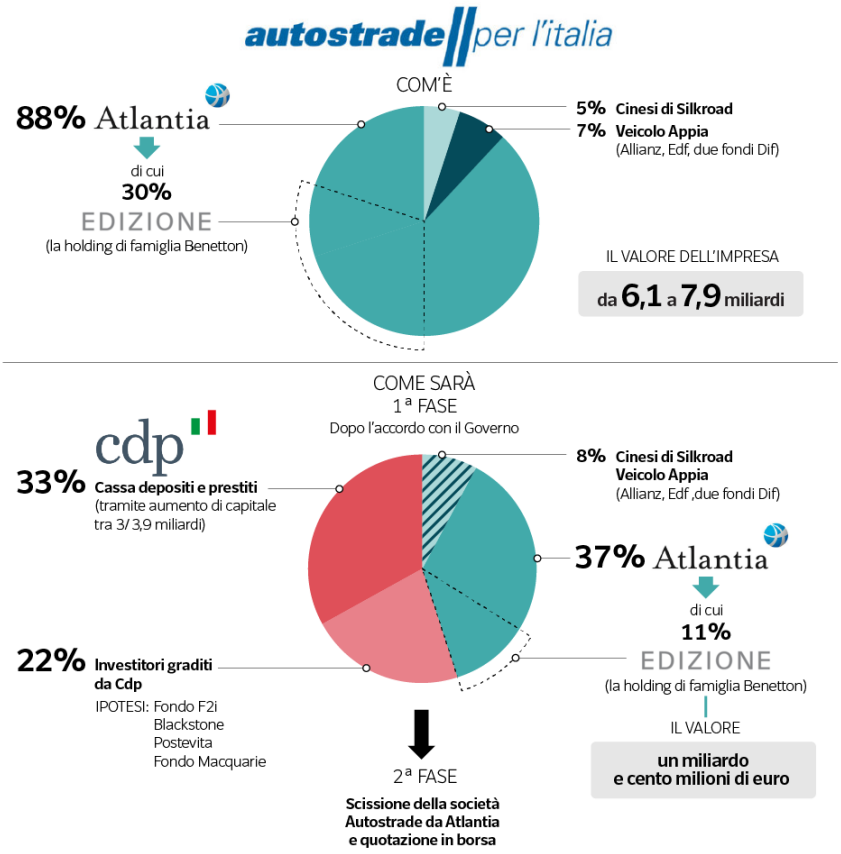
Sicurezza autostrade: entra lo Stato. Cadranno meno ponti?

di Milena Gabanelli e Fabio Savelli

Alla fine non c'è stata **nessuna estromissione e nessuna revoca. La nuova «Autostrade per l'Italia»** che sta per nascere si divide in due fasi. La prima comincerà realisticamente a ottobre e sarà di coesistenza pacifica tra Atlantia con il 37%, e Cassa Depositi e Prestiti che deterrà il 33%, ma potrà giovarsi di un ulteriore 22% che investitori a lei graditi acquisiranno da Atlantia. Poi inizieranno i preliminari per la quotazione in Borsa e la conseguente separazione. **Atlantia**, controllata al 30% dalla famiglia Benetton, **dovrà accettare di contare poco nel nuovo cda**, ma questo dipenderà da come verrà scritto l'accordo fra le due parti. La seconda è che **al termine dell'operazione di quotazione, la holding dei Benetton sarà presente in Autostrade con l'11%**. Al momento questa partecipazione puramente finanziaria vale 1,1 miliardo, cioè 275 milioni per ciascun ramo della famiglia Benetton: quelli riconducibili ai fondatori Gilberto, Luciano, Carlo e Giuliana e ai loro eredi. Per due anni non potranno incassare i dividendi della futura Autostrade per l'Italia (che difficilmente ci saranno visto che il governo intende abbassare le tariffe del 5%). Alla fine di questa complicata trattativa il tema principale però resta sempre lo stesso: **come saranno gestiti i 3000 km di autostrade che sono l'oggetto della concessione?**



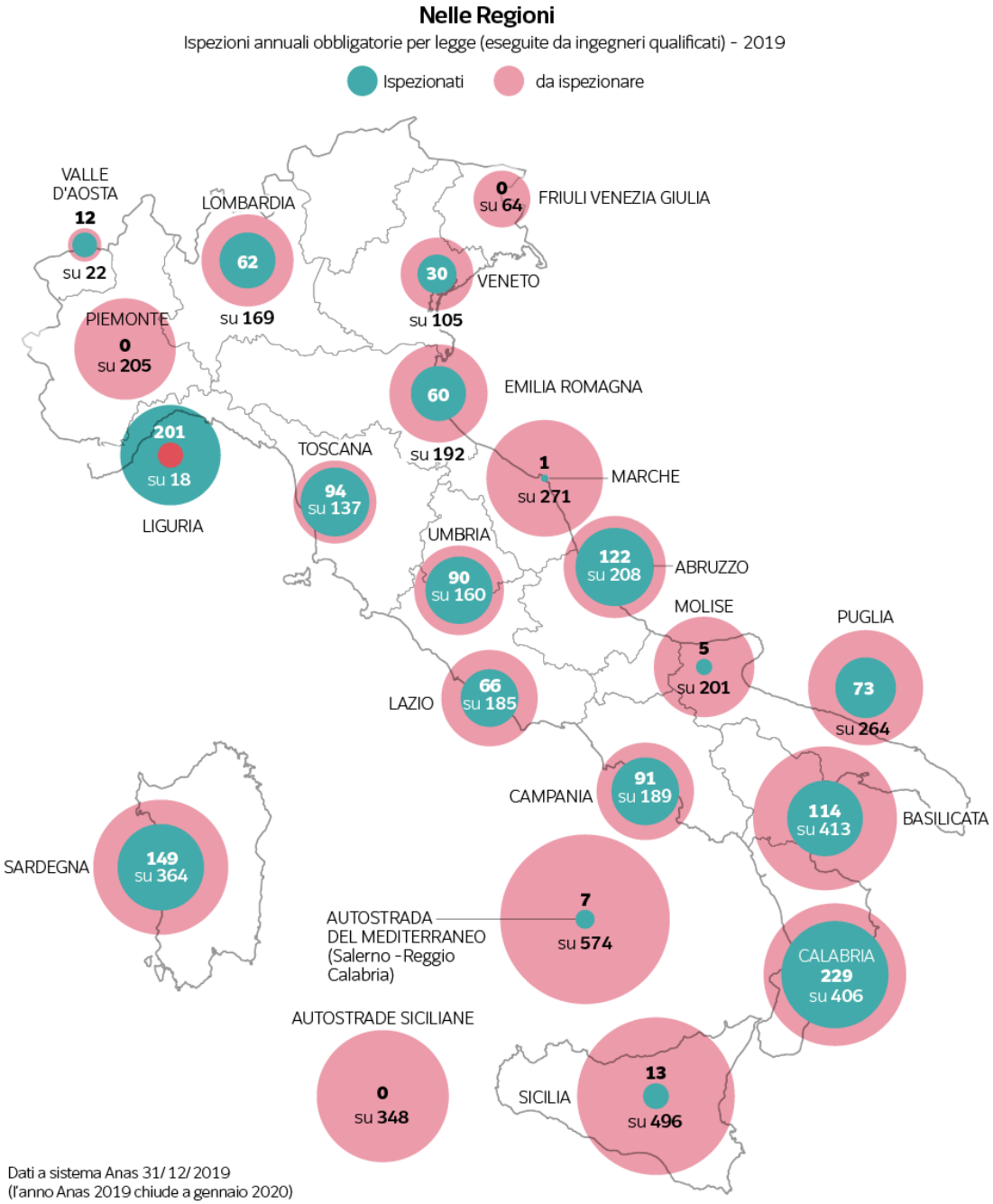
L'assenza del guardiano

Negli accordi firmati la notte di martedì 14 luglio a Palazzo Chigi c'era la richiesta di **manleva pubblica per le eventuali responsabilità di omesso controllo da parte del ministero dei Trasporti per il crollo del viadotto Polcevera. Non è passata**. Sono 21 gli indagati al dicastero allora guidato da Danilo Toninelli e ora da Paola De Micheli, perché quel 14 agosto c'era un concedente, il ministero dei Trasporti, con delle funzioni ispettive condivise con i vari provveditorati regionali. Nessuno ha guardato le porcherie che stava facendo il gestore. Vuol dire che lo scalpo simbolico dei Benetton non risolve le tare storiche del sistema delle concessioni nel nostro Paese. Se un ponte si accartoccia su se stesso e nessuno sa il perché l'esito è uno solo: le autostrade non le controlla nessuno se non le società che le hanno in concessione. Che siano aziende private – con interessi privati, soci attratti dai dividendi, che aumentano più si risparmia sulle manutenzioni – o società pubbliche come l'Anas gestite con scelte clientelari nelle nomine, infarcite di corruzioni e la lunga mano dei partiti ad orientare le strategie. **I chilometri di strade italiane date in concessione ai privati e all'Anas sono circa 36.000. In 4 anni sono crollati 5 ponti, ma per i concessionari andava tutto bene fino ad un attimo prima**.

Il controllore cambia 3 volte in 9 anni

Lo Stato concede ai gestori l'utilizzo di questi beni pubblici per un determinato periodo di tempo, ma deroga da anni all'attività di verifica. La prova: il Ministero si accorge che una circolare del 1967 impone ai gestori ispezioni trimestrali sulle infiltrazioni d'acqua nelle gallerie. Loro non lo hanno mai fatto e dopo 50 anni si corre ai ripari ordinando a giugno la messa a norma con l'apertura dei cantieri per smontare i rivestimenti interni. La circolazione si paralizza su A7, A10, A26, e mette in fuori gioco la Liguria proprio nella stagione estiva più complicata dal dopoguerra. Non si poteva fare fra marzo,

aprile e maggio, con le strade deserte? **Fino al 2011 l'attività ispettiva era di competenza dell'Anas**, poi una legge ha stabilito che non poteva essere concessionario insieme allo Stato di alcune tratte e allo stesso tempo concedente e controllore. Da un giorno all'altro viene, quindi, trasferito al ministero di Trasporti il personale addetto ai sopralluoghi nei cantieri per la manutenzione ordinaria e straordinaria di ponti, viadotti, gallerie, segnaletica stradale. **Nasce così all'interno del Mit una direzione generale incaricata di vigilare su come i privati gestiscono i tratti autostradali. Peccato che in pochi abbiano le competenze per farlo**. In un'audizione parlamentare del 7 settembre 2016, l'architetto Mauro Coletta, allora direttore della Vigilanza del ministero delle Infrastrutture sulle concessionarie autostradali, confessava al presidente di Commissione: «I dipendenti che si recano in missione per svolgere i sopralluoghi devono anticipare le spese, ma il rimborso arriva dopo quattro-cinque mesi. Chi non può anticipare le somme occorrenti per l'albergo e per i pasti è costretto a rientrare in sede. Ciò crea grossi problemi. Basti pensare che **siamo passati da 1.400 ispezioni all'anno nel 2011 a 850 nel 2015». E sempre 800 in media sono rimaste anche negli anni successivi. «Troppo poche» rileva l'Anac a luglio 2019**, a fronte dei 7.137 tra ponti, viadotti e gallerie presenti sulle sole autostrade italiane. Per questo l'ex ministro Toninelli, appena subentrato al dicastero quando collassa il Morandi, decide di trasferire le funzioni di ispezione del Mit dentro ad **nuovo ente di controllo costituito ad hoc: l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa). Dopo due anni non è ancora non operativa**. Il ministero dei Trasporti dice che l'Agenzia sta procedendo alla selezione del personale e promette che a settembre sarà finalmente operativa. Nel mentre è collassato anche un viadotto su una tratta gestita dai Gavio in Liguria per colpa di una frana. Evidentemente nessuno si occupa della tenuta dei terreni su cui poggiano le infrastrutture.



Il personale: scarso, senza qualifiche e competenze

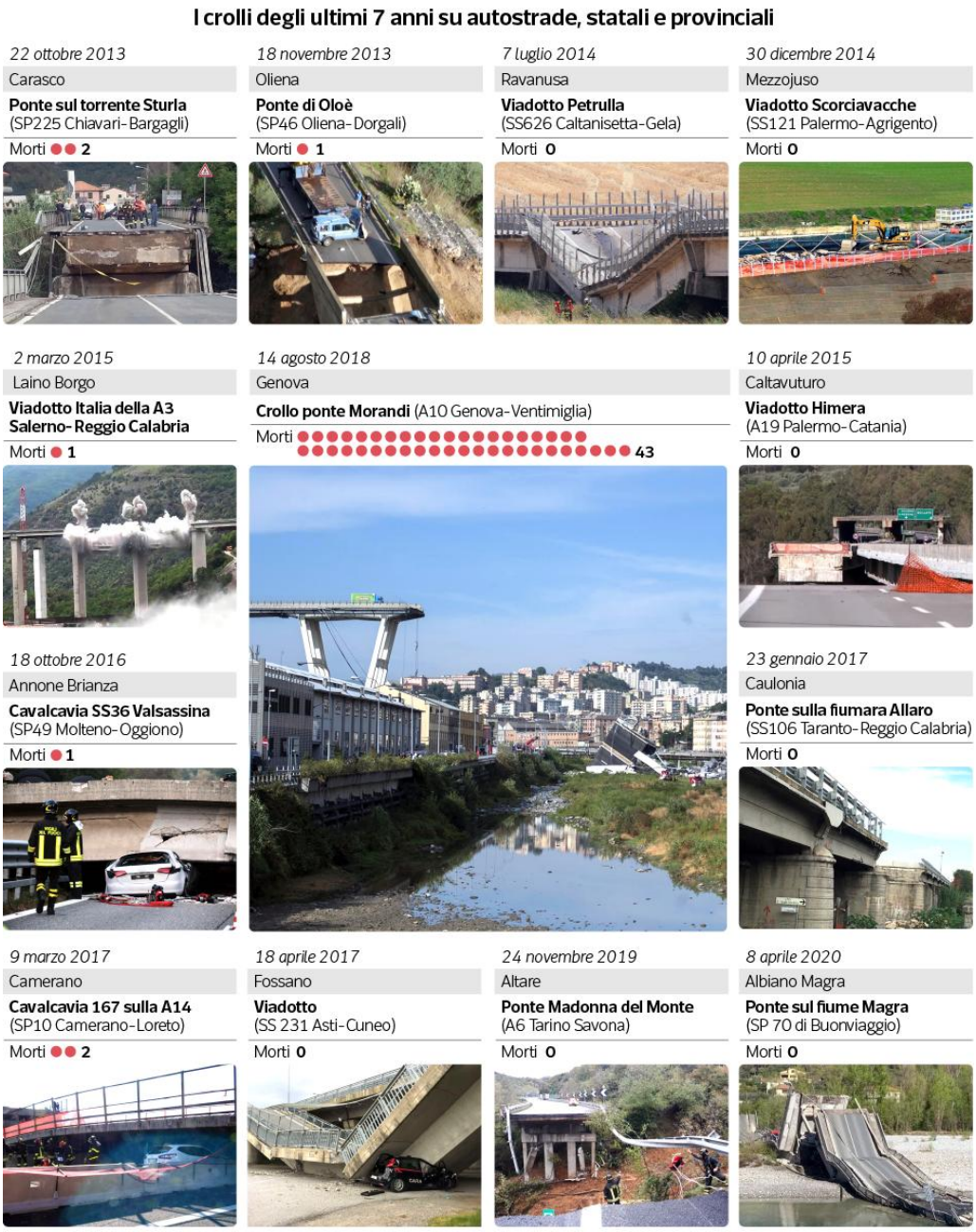
In attesa che decolli l'Agenzia, il Dipartimento di controllo presso il Mit che fa? **A fine dicembre 2019 il rapporto della Corte dei Conti è impietoso**: «l'attività di controllo è ostacolata, come riconosciuto dallo stesso Ministero, dalla scarsità del personale dedicato e non dotato di qualifiche e competenze in grado di negoziare con la controparte privata». In sostanza **lo Stato tratta con i privati capendoci poco e niente**. Quando Autostrade fu privatizzata nel '99, controparte per lo Stato era l'Iri, ovvero il suo direttore generale Pietro Ciucci, ovvero Anas, di cui diventa dominus poco dopo. **Col governo Prodi fu Ciucci a firmare nel 2007 la convenzione che consegna ai Benetton la gallina dalle uova d'oro, e il via libera definitivo arriva l'anno dopo da Berlusconi**, con un emendamento che fu chiamato «Salva Benetton», perché consente di bypassare il parere del Nars, il decisivo nucleo di consulenza per la regolazione dei servizi di pubblica utilità.

Quella convenzione, smontata solo martedì notte, ha consentito ogni anno, fino ad oggi, una crescita delle tariffe pari al 70% dell'inflazione reale anche in presenza di crisi economica, calo del traffico e minori investimenti di quelli programmati. Ciucci si dimette dalla carica di Presidente Anas nel 2015, dopo che sulle strade di Anas, nel giro di tre mesi, era crollato un viadotto sulla statale siciliana, un pilone sulla A19, un cedimento con morto sulla Salerno Reggio Calabria. Per togliere il disturbo si assegna una buonuscita per mancato preavviso di 1,8 milioni. Ora dovrà restituire 1,3 milioni di euro, anche per l'extra-compenso che si era concesso per i lavori di ammodernamento della Salerno Reggio Calabria.

I fondi per i controlli non spesi

Con la quotazione in borsa della nuova «Autostrade per l'Italia» il capitale pubblico torna dentro la gestione e Cassa Depositi si appresta a diventare il socio di controllo. Ma **non basta il «cappello» pubblico a garantire efficienza e sicurezza. Anas**, che fa parte di Ferrovie dello Stato dal 2018 ed è controllata al 100% dal Tesoro, **nel corso del 2019 aveva l'obbligo di legge di ispezionare 4991 ponti, ne ha controllati 1419**.

Aveva a disposizione oltre un miliardo di euro per la manutenzione straordinaria, ha speso meno di 200 milioni. Per Anas era tutto regolare e il ministero dei Trasporti non risulta abbia avuto alcunché da obiettare. L'8 aprile, il ponte sul fiume Magra viene giù tutto. Non ci sono stati morti solo perché eravamo in pieno lockdown. Almeno fino a settembre ai controlli deve pensarci il Dipartimento del Mit, e i fondi non gli mancano: 78 milioni ogni anno dagli incassi del canone di concessione. Ma la struttura non è mai stata attrezzata per spenderli, e così una cinquantina tornano al Mef. Il primo direttore era un architetto, il secondo un filosofo, oggi un economista.



Le scelte dei ministri

Quindi: **che sia pubblico o privato, il problema si radica nel più alto livello di controllo, che è il ministero dei Trasporti**. E la ministra De Micheli, come tutti i suoi predecessori, non ha competenze ingegneristiche essendo laureata in Scienze politiche, e non ha alle spalle esperienza nell'organizzazione di sistemi complessi come può essere un ministero. Si dirà: si affida alla sua tecnostruttura. Ma in questi anni 9 anni i tecnici del Mit non hanno certo brillato visti i 21 indagati a Genova. E per questo si rimanda tutto alla nascita dell'Ansfisa, mentre **il cittadino che percorre le strade e autostrade non si chiede se il gestore è pubblico o privato, vuole solo arrivare a destinazione sano e salvo**. Una garanzia che gli può dare solo lo Stato con la sua attività di sorveglianza.

https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/autostrade-ci-sara-piu-sicurezza-una-gestione-pubblica-o-privata/3b12f82c-c9aa-11ea-a1ca-122fad3a9e00-va.shtml