

Data: 06.05.2022 Pag.: 1,10,11  
Size: 292 cm2 AVE: € 28032.00  
Tiratura: 56351  
Diffusione: 38391  
Lettori: 379000



La sede di Autostrade a Roma

MARIO DEAGLIO

## IL NUOVO COMPITO CHE L'AZIENDA DEVE SVOLGERE

Di fronte ai programmi del Pnrr per il rinnovo e il rilancio dell'Italia e delle sue strutture chiave, dobbiamo chiederci se la società Autostrade per l'Italia possa giocare un ruolo di primo piano sotto la guida del nuovo azionista pubblico di controllo, la Cassa Depositi e Prestiti. E la risposta è che non solo può, ma deve. La sfida per il futuro del Paese passa anche da qui. L'ARTICOLO / PAGINA 10

# Ora l'azienda è attesa da un nuovo compito

MARIO DEAGLIO

Autostrade torna all'ovile, alla sua casa natale pubblica. Era nata nel 1950 come Società Autostrade Concessioni e Costruzioni Spa e la sua "mamma" era l'Iri, l'Istituto per la Ricostruzione Industriale. Prima quotata in Borsa, poi privatizzata nel 1999, è stata parte di un grande esperimento per affidare ai privati non solo la gestione ma anche lo sviluppo delle grandi infrastrutture pubbliche. Tralasciamo una lunga storia sulla quale sarebbe

do doveroso scrivere volumi e fermarsi a riflettere, dalla costruzione dell'Autostrada del Sole che in sei anni (dal 1958 al 1964) si spinse a Sud da Milano, raggiungendo Orvieto (ci vollero 24 anni per gli ultimi chilometri fino a Roma, nel frattempo collegata a Napoli).

Attraverso il nuovo sistema autostradale, allora all'avanguardia mondiale, non venne riscritta solo la geografia economica del Paese: sulle nuove corsie autostradali viaggiava il "miracolo economico" e que-

sta spinta positiva modificò anche, in senso favorevole alla crescita e allo sviluppo, i rapporti tradizionali tra industria, politica e società civile.

Questa spinta, però, prima si attenuò e poi si fermò e il Paese cominciò a invecchiare e rinchiuersi in se stesso. Le nuove privatizzazioni sperimentarono queste difficoltà, ebbero risultati variabili e invecchiarono con il resto del Paese. Andiamo oltre il tristissimo episodio del Ponte Morandi, che, al di là del suo terribile lato umano, ha mostrato quanto sia alta la nostra vulnerabilità: l'importante è capire se oggi – di fronte ai programmi del Pnrr per il rinnovo e il rilancio dell'Italia e delle sue strutture chiave - Autostrade per l'Italia possano giocare un ruolo di primo piano sotto la guida del nuovo azionista pubblico di controllo, la Cassa Depositi e Prestiti.

E la risposta è che non solo può, ma deve: la Liguria ricorda ancora l'estate scorsa con i tormenti di un superaffollamento – affrontato con pazien-

za da milioni di automobilisti con mesi alle spalle di movimenti limitati – su strutture autostradali in corso di rifacimento. Disagi che peraltro continuano, anche se in forme generalmente meno gravi. Ora bisogna recuperare, in un ambiente diverso, la filosofia del nuovo e sostituirla alla filosofia del rattoppo. Si tratta di una sfida che si deve confrontare con procedure e strutture burocratiche prive di una visione del futuro, una sfida che può e deve fare di Genova, tra l'altro con il vantaggio dei suoi fondali profondi, uno dei perni dei flussi di merci di un'Europa che vuole giocare una partita mondiale economica oltre che politica. Su questo, purtroppo, l'attuale politica italiana ha orizzonti troppo angusti e dovrà guardare ben più lontano delle piccole polemiche di oggi. In questo dovrebbe essere stimolata anche dalla società civile, il che comprende gli organi di informazione.

Ci sono altri settori fondamentali dell'economia italia-

na che devono essere ripensati nell'ottica europea e mondiale. La siderurgia – guarda caso anch'essa ben presente in Liguria – è un ulteriore esempio della necessità di un nuovo approccio pubblico-privato: se l'Italia vuole, come sembra, continuare a essere uno dei maggiori produttori industriali dell'Europa (e del mondo) è necessario che possa disporre di un'industria siderurgica di primissimo livello. Un'industria in grado di lavorare con i suoi clienti, di adeguarsi, giorno dopo giorno, alle loro mutevoli esigenze e richieste. E naturalmente deve trattarsi di un'industria che non inquina, i cui prodotti possano muoversi in sicurezza su un sistema autostradale non intasato.

La sfida che dobbiamo affrontare per il futuro passa anche di qui ed è già cominciata. L'andamento del traffico estivo sarà un primo, ancora piccolo, banco di prova di un'Italia che sembra proprio voler provare a cambiare.