DUE FACCE *Mentre reclamano l'autonomia, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto restituiscono all'Anas 3.200 km di rete: ormai cade a pezzi e non riescono a gestirla*

Il bluff delle **Regioni del Nord**: ora **ridanno** le strade allo **Stato**

» DARIO BALOTTA

È la doppia faccia del federalismo: in televisione si chiedono nuove competenze - rivendicando la maggiore efficienza della gestione regionale - e contemporaneamente, e senza troppa pubblicità, si restituiscono quelle considerate scomode. E così solo leggendo la Gazzetta Ufficiale si è scoperto che proprio le regioni che ambiscono più accanitamente al federalismo e all'autonomia differenziata (Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Piemonte) hanno chiesto e ottenuto la restituzione all'Anas, la società pubblica delle strade, di 3.200 km di strade regionali oramai disastrate e piene di buche. È la fine di un percorso di confronto che è durato anni in Conferenza unificata tra Stato e Regioni e dove, nel novembre 2018, si è trovato l'accordo sull'estesa rete da ri-trasferire di fatto di nuovo allo Stato. Anche il Piemonte e il Lazio hanno appena concluso un analogo accordo.

L'OPERATIVITÀ del trasferimento dei vari tratti di strade, che saranno riclassificate come statali, è ora subordinata ai verbali di consegna che quantificheranno i costi necessari per la loro gestione e che a sua volta verranno riconosciuti come corrispettivi che il Ministero delle Infrastrutture verserà all'Anas. Solo vent'anni fa – in Lombardia si era nel cuore dell'epoca segnata dalla gestione di Roberto Formigoni – le regioni avevano preteso e ottenuto di gestire le strade statali, a livello locale, certe che lo avrebbero fatto meglio della cocnessionaria statale. Le scelte di gestione sono state diverse, la Lombardia passò le strade alle Province mentre in Veneto si costituì una specie di Anas regionale.

Il risultato è stato però lo stesso: a vent'anni di distanza la manutenzione è crollata, l'asfalto è una groviera e ogni viaggio è diventato un pericolo. Ora, invece di investire di più e gestire meglio le strade, si rinuncia a qualsiasi sforzo e si richiama in aiuto lo Stato. E tutto mentre si pretendono dallo Stato centrale nuove competenze su p quasi tutte le materie.

Nel cantiere La Pedemontana Veneta è ferma a un terzo dei lavori

Federalismo flop
Dalle Pedemontane alle nuove autostrade inutili: spesi miliardi invece di migliorare le tratte statali

IN MANO alle Regioni restano i monumenti al fallimento del federalismo stradale: le autostrade regionali (dannosissime e per fortuna mai partite in Lombardia, come Broni-Mortara, Cremona-Mantova, Treviglio-Bergamo e Valtrompia) e la gestione delle fallimentari e/o incomplete nuove autostrade (le Pedemontane Lombarda, Veneta e Piemontese e le inutili e fallimentari BreBeMi e Tem).

E proprio queste ultime infrastrutture mostrano il fallimento delle Regioni: quelle del nord in questi anni hanno puntato solo sulla costruzione di nuove tratte autostradali, a scapito della rete secondaria già esistente che è rimasta abbandonata a se stessa.

TRA I 3.200 KM di rete trasferiti spicca la Strada statale 294 della valle di Scalve, una sessantina di km in alta montagna dove l'11 gennaio scorso al confine tra le provincie di Bergamo e Brescia si sono staccate parti di calcestruzzo dalla volta di una galleria della via Mala provocando un incidente che ha coinvolto tre autovetture, una delle quali è stata colpita dai calcinacci.

In Lombardia si sono spesi quasi 4 miliardi di euro per tre autostrade sottoutilizzate: la Brebemi (la nuova Brescia-Berbamo-Milano), la Pedemontana lombarda (ferma a un terzo dei lavori) e Tem (la nuova tangenziale di Milano). In Veneto si è già speso mezzo miliardo di euro per sette km sui 97 ancora da realizzare della Pedemontana Veneta. Anche in Emilia-Romagna è prevista una spesa di 1,3 miliardi per un'altra autostrada regionale, la Cispadana (Reggio-Modena-Ferrara). Ma, come dimostra anche il caso Trenord, società al collasso praticamente fin dalla sua nascita, dieci anni fa, il federalismo dei trasporti non ha mai portato bene alle Regioni del Nord.

Invece d'invocare sempre più competenze, i loro presidenti dovrebbero gestire meglio quelle che hanno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Governatori Il presidente del Veneto (Zaia), Emilia Romagna (Bonaccini) e della Lombardia (Fontana)

NUOVI CONSUMI

Istat, nel nuovo paniere arrivano il monopattino, l'e-auto e il sushi

L'ANNUNCIO è di quelli che ogni anno suscita clamore: è l'aggiornamento dell'Istat del paniere 2020 che revisione beni e servizi su cui viene calcolata l'inflazione, con alcune importanti novità, che denotano il cambio di costume. Fra le curiosità l'avvento delle auto e monopattino elettrico e del sushi, divenuto ormai un cult, ma anche il servizio di consegna pasti a domicilio, i trattamenti estetici per uomo ed il servizio barba e baffi, lo smalto semipermanente per le donne, il servizio lava-stira. Entrano nel paniere anche gli apparecchi acustici. Nel paniere sono presenti 1.681 prodotti, ciascuno con un suo "peso" specifico: cibi e bevande analcoliche pesano per il 16,2%, i trasporti per il 15%, ristoranti e strutture ricettive per l'11,.9%, l'abitazione e le utenze (acqua, luce, gas) per il 10%. Fra i capitoli di spesa che hanno minor peso c'è l'istruzione (solo l'1%) e anche le comunicazioni (2,4%) che hanno subito nel tempo un ridimensionamento per effetto anche della concorrenza. Nessuno prodotto è uscito dal paniere nel 2020, poiché tutti quelli già presenti non mostrano segnali di obsolescenza tali da motivarne l'esclusione. I Comuni che partecipano alla rilevazione sono 80 per il paniere completo e 12 nel paniere parziale.

Il parere Il comitato obbligazionisti contesta il concordato: premia Salini e le banche. A rischio Progetto Italia

Astaldi, creditori beffati: "Danno da 2,9 miliardi"

» FIORINA CAPOZZI

Se la proposta di concordato per Astaldi sarà approvata nell'attuale versione, i creditori del secondo gruppo italiano di costruzioni ci rimetteranno 2,9 miliardi di euro. L'acquirente (ed ex concorrente) Salini-Impregilo guadagnerà 1 miliardo, mentre la famiglia Astaldi registrerà una plusvalenza da 130 milioni. Ad essere maggiormente penalizzati saranno quindi gli obbligazionisti che hanno investito nella società 907 milioni. È, in estrema sintesi, quanto sostiene un'analisi dello studio Muneghina cui il "Comitato Bondholder Astaldi" ha affidato l'incarico di valutare la proposta concordataria depositata da Salini-Impregilo.

CIFRE CHE HANNO spinto l'associazione a scrivere alla società, ai commissari e al tribunale fallimentare chiedendo di ritirare la proposta e di riformulare l'offerta ai creditori. In caso contrario, il Comitato, che rappresenta obbligazioni per circa 150 milioni voterà contro la proposta nell'assemblea dei bondholder prevista martedì 25 febbraio (10 marzo in seconda convocazione e 24 in terza). Se così fosse, il no degli obbligazionisti potrebbe far saltare il salvataggio di Astaldi a opera di Salini-Impregilo e minare così anche Progetto Italia, il piano per la costruzione di un colosso nazionale delle costruzioni con il contributo di Cassa Depositi e Prestiti. Non un argomento da poco visto che, nei desiderata di Progetto Italia, dopo Astaldi dovrebbero confluire in Salini-Impregilo anche altre società in crisi come Pizzarotti, Trevi e Vianini Lavori (gruppo Caltagirone).

Gli interessi in gioco, insomma, sono alti in una procedura che, del resto, a fine 2019 ha registrato perfino l'indagine della procura di Roma su due commissari liquidatori su tre, Stefano Ambrosini e Francesco Rocchi (poi dimessisi) per corruzione in atti giudiziari. Ma gli obbligazionisti non sembrano intenzionati a cedere. "A fronte di una stima di soddisfazione 'ottimistica' dei creditori chirografari di euro 1,3 miliardi contenuta nel Piano, pari al 38% dei relativi crediti - spiega l'analisi del consulente - si ritiene che avrebbe dovuto essere prospettata ai creditori chirografari anche la possibilità che la medesima stima possa attestarsi a valori decisamente inferiori, quantificabili in euro 620 milioni circa, corrispondenti ad una percentuale di soddisfacimento di appena il 18% (vale a dire 20 punti in meno rispetto a quanto prospettato nella proposta concordataria)"

Il colosso pubblico In Progetto Italia, oltre a Salini Impregilo e Astaldi, entrerà anche la Cdp

Inoltre, secondo il professionista interpellato dal "Comitato bondholder", le banche creditrici e finanziatrici della nuova Astaldi sarebbero state favorite dal piano. Come? Gli obbligazionisti che aderiscono alla proposta riceveranno azioni della nuova Astaldi e strumenti partecipativi che consentiranno di concorrere al ricavo netto della liquidazione di alcuni asset. Tuttavia, secondo lo studio Muneghina, non è detto che la vendita delle attività riesca a fruttare le cifre previste nel piano. Specie per quelle in Turchia o Venezuela.

MA L'ASPETTO discriminatorio fra i creditori chirografari starebbe, secondo il professionista, nel fatto che, oltre a ricevere le stesse compensazioni degli obbligazionisti, le banche finanziatrici avranno anche delle opzioni in premio (warrant premiali). "Il tutto, con l'effetto di abbassare ulteriormente la percentuale a favore dei chirografari", conclude lo studio.

Dal canto suo Astaldi in una nota ribadisce la correttezza di stime, offerta e procedure, precisando che la proposta "non contempla percentuali minime di soddisfacimento del credito per le quali è stata indicata nell'attestazione una valutazione, a titolo di esempio, al solo fine di fornire ai propri creditori un parametro di riferimento". E minaccia azioni legali verso il comitato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRO SETTENTRIONALE

AVVISO DI AGGIUDICAZIONE

A seguito di espletamento di procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del D.Lgs. 50/2016, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, con sede in via Antico Squero 31, Ravenna, tel. 0544-608811, email infogare@port.ravenna.it, in data 11.12.2019 ha aggiudicato l'appalto per «Intervento di rimozione e demolizione del relitto della M/N Berkan B» CUP: C69I19000130005 - CIG: 8011825F21, al r.t.i. con mandataria MICOPERI S.p.a. con sede in Ravenna, Via Trieste 279, e mandanti ISOLFIN S.p.a. con sede in Roma, P.zza San Bernardo 106 e ALBATROS Soc. Cons. a r.l., con sede in Ravenna Via A. Farneti 5. Valore dell'offerta: € 9.025.109,38 inclusi oneri di sicurezza, non imponibile IVA. Subappalto ammesso nei limiti previsti dal D.Lgs. 50/2016. Sono pervenute n.2 offerte. Data di invio dell'Avviso alla G.U.R.I.: 30.01.2020.

Il Responsabile unico del procedimento ing. Matteo Graziani

VkVSlyMjVm9sb0Vhc3lSZWFkZXJfSWxGYXR0b1F1b3RpZGlhbm8jIyM1MzE3MjM0Mi1INjRkLTQzZjAtOWU0NS1hYmE1YjFlZDI3NDcjIyMyMDIwLTAyLTA1VDExOjQ1OjMzIyMjVkVS