

L'Argentina di Javier Milei procede spedita sulla strada della privatizzazione di ogni settore economico: è ora la volta delle **autostrade** che si prepara a passare in concessione a compagnie private. Nell'ambito delle infrastrutture pubbliche, il governo sta portando avanti il **processo di privatizzazione della società statale Corredores Viales**, con l'obiettivo di completare in totale oltre novemila chilometri di strade in concessione su tutto il territorio nazionale, su cui transita circa l'80 per cento del traffico nazionale. In questo contesto, quella annunciata pochi giorni fa dal ministro dell'Economia Luis Caputo è la **terza tappa del programma di privatizzazione** e prevede gare per la concessione ai privati di oltre 3.900 chilometri di rete stradale. Questa fase del piano comprende otto tratti «strategici» distribuiti in undici delle 24 province in cui si divide il Paese: si tratta di arterie «fondamentali per la produzione, il commercio, il turismo e l'integrazione regionale».

Il [processo di privatizzazione](#) mira ad affidare ai nuovi concessionari privati la gestione della costruzione, dell'esercizio, dell'amministrazione e della manutenzione dei corridoi stradali, consentendo anche lo svolgimento di attività complementari che generano ulteriori entrate. La gara indetta ha visto 22 aziende private presentare 50 proposte per aggiudicarsi la concessione. [Secondo](#) l'esecutivo argentino, infatti, il modello statale «genera un deficit annuale di almeno 300 milioni di dollari», mentre «Grazie a questo processo il concessionario sarà l'incaricato di realizzare le opere necessarie all'obiettivo ottenendo il diritto di riscossione del pedaggio». Il governo ha precisato che la procedura verrà gestita dall'Ente per la trasformazione delle aziende pubbliche dipendente dal ministero dell'Economia e prevede l'**assegnazione in concessione di undici tratte**. Se da un lato il governo rivendica la presunta maggiore efficienza di gestione delle aziende private, dall'altro, l'iniziativa comporterà un **aumento dei pedaggi per gli utenti**.

I tagli alla spesa pubblica e le contestuali privatizzazioni sono i caposaldi dell'impalcatura ideologica del governo Milei. Progetti che vengono portati avanti senza preoccuparsi dei dati sociali, nella convinzione – tipica di ogni esperienza di neoliberismo radicale – che tagli drastici alla spesa pubblica, privatizzazioni e controllo dell'inflazione siano i tre ingredienti sufficienti a portare crescita economica. Un modello che caratterizzò a lungo, ad esempio, il Cile sotto la dittatura di Pinochet, con risultati economici che avevamo analizzato in un approfondimento intitolato [L'altro 11 settembre: quando un golpe fece del Cile il primo laboratorio del neoliberismo](#).

Secondo l'agenzia statistica nazionale Indec, il [tasso di povertà](#) in Argentina nei primi sei mesi del 2024 **ha raggiunto il 52,9%**, in aumento rispetto al 41,7% della seconda metà del 2023. Sulla scorta della “filosofia della motosega” – simbolo della sua “terapia d'urto” ultra-liberista il governo argentino, dal dicembre 2023, ha **tagliato sussidi per trasporti, carburanti ed energia** e ha licenziato migliaia di dipendenti pubblici, con l'obiettivo di

ridurre l'inflazione e diminuire la spesa pubblica attraverso i tagli. Tuttavia, la "cura Milei" non solo sta peggiorando le condizioni socioeconomiche degli argentini, ma non sta nemmeno raggiungendo l'obiettivo di abbassare l'inflazione: attualmente, l'aumento dei prezzi su base annua ha raggiunto il 33,5%, mentre l'incremento complessivo nei primi sei mesi del 2026 è del 16,8% secondo [i dati](#) di *Trading Economics*.

Tra gli asset strategici privatizzati dal governo argentino guidato dall'economista alleato di USA e Israele si annoverano la [gestione del fiume Paraná](#), concessa alla multinazionale belga Jan De Nul, e la **liberalizzazione dei ghiacciai** attraverso cui si autorizza la conduzione di «attività produttive ed estrattive» anche nelle aree periglaciali, prima tutelate da una legge del 2010. Quella del fiume Paraná è una delle più importanti privatizzazioni effettuate dal governo Milei, in quanto **l'Idrovia Paraná-Paraguay** è una delle arterie strategiche del Paese dalla quale passa l'80% delle esportazioni del Paese. Con la concessione del corridoio fluviale - uno dei più lunghi e importanti al mondo con un'estensione di oltre 3.400 chilometri - per i prossimi venticinque anni sarà la società belga a occuparsi della gestione e quindi a riscuotere i proventi derivanti da tale attività. La riforma che liberalizza le aree protette, tra cui [i ghiacciai](#), invece, ha modificato la legge 26.639 del 2010, che riconosceva i ghiacciai e gli ambienti periglaciali come delle riserve strategiche di acqua dolce, fondamentali per la vita umana. La riforma voluta da Milei, al contrario, autorizza attività minerarie e di estrazione degli idrocarburi in queste zone prima protette, **aumentando lo sfruttamento ambientale a vantaggio di pochi interessi privati**. Inoltre, in tutto il Paese si sono svolte manifestazioni di protesta contro i [tagli all'istruzione](#), le riforme del lavoro e delle pensioni - sempre all'insegna dei licenziamenti e dell'austerità - messe in atto dal governo argentino. La privatizzazione delle autostrade è solo l'ultimo tassello di un processo destinato a continuare almeno fino all'autunno del 2027, quando i cittadini argentini saranno chiamati alle urne.



Giorgia Audiello

Laureata in Economia e gestione dei beni culturali presso l'Università Cattolica di Milano. Si occupa principalmente di geopolitica ed economia con particolare attenzione alle dinamiche internazionali e alle relazioni di potere globali.

Argentina, il governo Milei privatizza anche le autostrade

