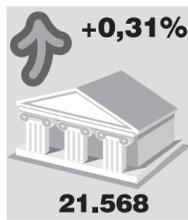


NUOVI RECORD PER PETROLIO E BENZINA



petrolio

Londra



\$ 46,85

euro/dollaro



1,2304

MILANO Le impennate del prezzo del greggio, che ieri ha raggiunto un nuovo massimo storico a 51,24 dollari al barile, continuano dunque a farsi sentire sul prezzo dei carburanti, che hanno ripreso a macinare record da circa due settimane. La soglia di 1,18 euro, da giorni sfiorata praticamente da tutti i marchi, è stata così superata da Api, Erg e Fina. Rialzi si registrano anche per il prezzo del gasolio, che ormai viaggia tra gli 1,006 euro al litro di Esso e Shell e gli 1,009 euro al litro dell'Api.

La corsa dei prezzi della benzina dall'inizio dell'anno è stata senza sosta. Per un litro di verde, infatti, oggi ci vogliono circa 0,132 euro in più rispetto a nove mesi fa, quando per lo stesso litro erano necessari 1,050 euro. Per un pieno di un'auto di medio-grande cilindra-

ta, pertanto, oggi sono necessari 6,6 euro in più rispetto a gennaio scorso. Senza contare che in alcuni distributori con caratteristiche particolari (isole minori, notturni con assistenza, autostrade etc.) sono previsti differenziali che possono portare il prezzo oltre 1,20 euro, vale a dire quasi 2.500 delle vecchie lire.

Gli effetti dell'uragano Ivan sui mercati del greggio continuano a farsi sentire. A pesare è infatti l'allarme che i danni provocati agli impianti del Golfo del Messico possano rendere difficili gli approvvigionamenti in vista della stagione invernale. La quota di 51,24 dollari al barile rappresenta il nuovo record da quando sono state introdotte le contrattazioni sui futures nel 1983. Massimo storico superato anche dal Brent, che a Londra si è fermato a 47,15 dollari al barile.

Dal Big bang all'uomo
l'Universo
da oggi in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

economia e lavoro

Dal Big bang all'uomo
l'Universo
da oggi in edicola il libro con l'Unità a € 5,90 in più

Rivolta contro il «pedaggio Siniscalco»

Il ministro fa marcia indietro, ma ne inventa un'altra: vuole vendere le scuole

Bianca Di Giovanni

ROMA È bufera nella maggioranza sui pedaggi stradali previsti dalla Finanziaria. Il giorno dopo aver votato (si) alla legge di bilancio, molti esponenti del centro-destra si accorgono di non essere d'accordo. «Siamo contrari, non passerà», dice Gianni Alemanno, mentre il capogruppo della Lega Alessandro Cè ammette: «Forse c'è stato un malinteso». Ops. Dai banchi dell'opposizione è un fuoco di fila.

Sta di fatto che l'iniziativa è talmente impopolare, che il Tesoro si affretta a modificare il tiro. Con piglio tremontiano, Via venti Settembre tira fuori un altro coniglio dal cappello: il pedaggio ombra. In ossequio a Gordon Brown, si cita l'autostrada tra Newcastle e Carlisle per spiegare che lo Stato vende a Infrastrutture spa (Ispsa), che è pure pubblica, 1.500 chilometri di strade e poi sempre lo Stato pagherà un pedaggio (in funzione del traffico effettivo). Un modo per remunerare il capitale preso in prestito dall'acquirente. Non pagano direttamente i cittadini, ma pagherà lo Stato (che per la verità è lo stesso). Il tutto per incassare subito tre miliardi e iscriverli nelle entrate, «rispondendoli» poi a rate annuali. Naturalmente quelle strade non saranno più direttamente statali, ma di un'altra società. Questo è l'obiettivo più nascosto ma davvero importante per il centro-destra: restringere il perimetro statale. Stessa cosa si fa, ad esempio, per la difesa del suolo, che stando all'articolo 25 della Finanziaria il ministro dell'Ambiente deve dare in concessione ad un'altra società. A che serve a questo punto il ministero? E non è finita qui. Venduti (e riattivati) i ministeri, vendute (e riattivati) le strade, presto sarà la volta degli edifici scolastici. Uno studio del Tesoro, che probabilmente sarà trasformato in emendamento, prevede la cessione di immobili scolastici ad una società immobiliare, per un importo complessivo che varia da un minimo di due a un massimo di 6,5 miliardi. Il diktat resta: meno Stato. E

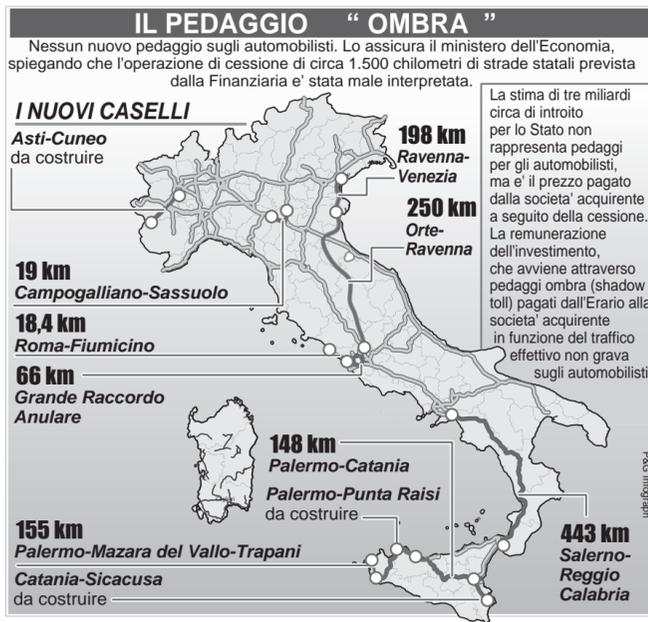


Il ministro dell'Economia Domenico Siniscalco
Foto di Filippo Monteforte/Ansa

neanche tanto mercato, visto che le società coinvolte sono pubbliche. «È tutto un maledetto imbroglione in stile tremontiano», dichiara Marigina Maulucci della Cgil.

Sui pedaggi, tuttavia, è messa a rischio la tenuta della maggioranza. Spara ad alzo zero la Lega, che stavolta (raro) usa l'ironia. «Voi l'avete capita la nota del Tesoro (sul pedaggio-ombra, ndr)? - chiede il presidente della commissione Bilancio Gian-

carlo Giorgetti - Io no». È sempre la Lega a mettersi di traverso anche sull'altro punto dolente della Finanziaria: il «tetto» (che è un taglio) del 2%. Giorgetti chiede che il ministro dia chiarimenti e dettagli sulle modifiche alle leggi apportate entro il 17 ottobre, data in cui la Finanziaria passerà dalla commissione all'Aula. Chiaro che il ministro prende tempo su questo punto, perché dal dettaglio si dimostreranno i tagli nascosti uno per



uno, nella sua relazione al documento di bilancio Giorgetti giudica «aleatorie» molte coperture, avanzando anche dei dubbi sull'esatta portata della cosiddetta «golden rule» (regola d'oro), cioè proprio il «tetto». Scettici i tecnici della Camera anche sull'incasso dalla revisione degli studi di settore. Quando il ministro porterà il dettaglio delle voci in Parlamento (come richiesto da Casini su richiesta dell'opposizione) si capirà anche che «l'ormai famoso tetto del 2% sugli ottomila capitoli di spesa che compongono il bilancio dello Stato si applicherà anche a voci già decurtate con il «tagliaspese» del 35-50%».

A lanciare l'allarme è il capogruppo Ds in commissione Michele Ventura. Insomma, è un giro di vite su tutto, tanto che il presidente Confeserzi Raffaele Morese esprime il timore che il «tetto» «può tradursi in un rincaro delle tariffe dei servizi pubblici». Più chiaro di così che si tratta di un taglio. Ancora nebbia fitta, invece, sulle coperture per finanziare gli sgravi fiscali. L'ultima voce che circola riguarda l'utilizzo dei flussi finanziari del Tfr, che sarebbe dirottato verso un fondo Inps. «Sarebbe uno scippo», commenta Beniamino Lapadula della Cgil.

l'intervista

Vincenzo Visco
ex ministro dell'Economia

«Sulle strade a pagamento il Tesoro fa una maldestra marcia indietro, ma si può star certi che fra uno o due anni diventeranno effettivi»

«Un'operazione in puro stile tremontiano»

ROMA Onorevole Vincenzo Visco, il Tesoro parla di pedaggio ombra sulle strade.

«Veramente nel Dpef e nella Finanziaria c'è la previsione di una cessione di strade statali o autostradali ad un'entità pubblica - poteva essere l'Anas mentre ora pare che sia Infrastrutture - in modo che questa potesse mettere il pedaggio. Questo è scritto chiaramente anche nella relazione tecnica».

Quindi è chiaro che il pedaggio c'è.
«È chiaro che nelle intenzioni del governo il pedaggio ci doveva essere. Ma a questo punto siamo a una svolta: dopo il consenso

sulla Finanziaria è cominciato un attacco sistematico. La maggioranza comincia a scollarsi su questa storia del pedaggio. Al che maldestramente il Tesoro dice che si tratta di un pedaggio ombra, cioè di un pagamento del Tesoro all'acquirente. A questo punto la cosa si configura come vendita con riuffitto, secondo le cose già sperimentate con Fintecna».

Ma a che serve tutto questo?
«Serve a tirare fuori come al solito dal perimetro dello Stato queste strade e i costi di manutenzione. E in più incassare soldi una tantum. È la solita storia della finanza creativa. Un'operazione in stile tremontiano».

«Questo significa che aumenta la spesa

corrente, anche se di questo stanziamento in Finanziaria non c'è traccia. Per questo dico che l'intenzione originaria era di far pagare ai cittadini. E dico di più: tra un anno o due si può essere certi che il pedaggio virtuale diventerà effettivo».

Si continua a non capire comunque a che serve, se tutto resta a carico dello Stato.

«Il problema è che chi acquista dovrà pagare gli interessi, perché si indebita. Allora, se c'è il pedaggio pagano i cittadini, se c'è il pedaggio-ombra paga lo Stato».

Il vantaggio immediato sono i tre miliardi, ma il pedaggio?

«È esattamente quello che hanno già fatto con i ministeri: vendita e riuffitto. È vero che il pedaggio lo paga lo Stato, ma solo per ora. Tant'è che nella relazione c'è scritto che è un pedaggio vero, non un pedaggio ombra».

Ma non basta incassare i tre miliardi e stop?

«Il problema è che chi acquista dovrà pagare gli interessi, perché si indebita. Allora, se c'è il pedaggio pagano i cittadini, se c'è il pedaggio-ombra paga lo Stato».

Secondo lei perché non si prevede un

passaggio all'Anas?

«Non mi è chiaro».

Il Tesoro sostiene che l'Anas è fuori dal perimetro della pubblica amministrazione, l'opposizione (e l'Ue) dice il contrario.

«Se avesse fatto l'operazione con l'Anas forse il Tesoro avrebbe potuto rafforzare la sua tesi (si considera fuori dal perimetro una società che si autoalimenta con le tariffe, ndr), ma forse il pedaggio non basta. Così, forse per evitare l'incertezza, si è deciso per Infrastrutture».

b. di g.

Sandro Orlando

MILANO L'ultimo arrivato - si fa per dire - è Vito Bonsignore, già proconsole andreettiano in Piemonte, e oggi eurodeputato per l'Udc: dopo un'assenza dovuta a qualche impiccio giudiziario (una condanna a due anni per corruzione), l'ex sottosegretario al Bilancio del governo Amato ha debuttato di recente come imprenditore del ramo autostradale. Obiettivo: diventare il terzo operatore nazionale, con il progetto della Orte-Venezia, una sorta di «Autostrada del Sole bis», più altre quattro tratte dalla Sicilia alla Liguria per complessivi mille chilometri. 18 miliardi di investimenti, garantiti da Banca Carige e Efibanca, azioniste della Ili di cui Bonsignore è socio e amministratore delegato, che promettono però di moltiplicarsi a vista d'occhio se l'affare, come sembra, andrà in porto:

Privati a caccia d'affari sull'autostrada

l'approvazione dell'Anas è già arrivata.

Basta guardare i conti del costruttore di Tortona, Marcellino Gavio, numero due del settore, che con l'Autostrada Torino-Milano ha trovato l'Eldorado, tanto da meritarsi una segnalazione nell'ultimo rapporto Mediobanca: in quanto a capacità di generare utili, solo la Snam riesce a fare meglio di Gavio, che per ogni 10 euro incassati al casello se ne mette in tasca quasi 4 di guadagni puliti. Un giochino che ha spinto l'imprenditore piemontese a fare il bis, acquistando a prezzi di favore il 27% della Milano-Mare, la concessionaria che gestisce le tangenziali della città e l'autostrada per Genova, grazie all'affet-

to dell'ex presidente della Provincia Ombretta Colli e dei vertici della Fi lombarda (attualmente sotto inchiesta). E da ultimo a raddoppiare la sua offerta (180 milioni) per conquistare anche la quota in carico al Comune di Milano e togliersi di torno il sindaco Gabriele Albertini, così da diventare l'azionista di maggioranza della Milano-Mare.

Per tutti, sia per Bonsignore che per Gavio che per le varie cordate che si stanno contentendo oggi i caselli del Nord Est (Serenissima, Venezia-Padova, Nuova Romèa), il sogno è di arrivare un giorno ai risultati dei Benetton, che con la privatizzazione delle Autostrade Spa hanno praticamente svoltato. In cinque anni di attività l'ex mono-

polista che ha in gestione (con una concessione valida fino al 2038) il 60% della rete autostradale a pagamento, ha garantito ai suoi azionisti un monte di dividendi superiore ai 1.200 milioni di euro, quasi 2.400 miliardi di vecchie lire. Tutto grazie ad un sistema di tariffazione che sarebbe eufemistico definire generoso, e che originariamente era stato pensato per agevolare il concessionario pubblico (l'Iri) nel momento in cui andava sul mercato. Nel '99 sono arrivati i privati, ma il sistema non è cambiato. E ai Benetton sono stati riconosciuti gli stessi privilegi dell'azionista pubblico, nella determinazione delle tariffe: con aumenti agganciati all'inflazione programmata, invece che a quel-

la reale; un'abbondante sottostima del traffico, e dunque degli incassi (poi rivelatisi tre volte superiori); e il conteggio degli investimenti previsti, invece che di quelli effettivamente realizzati. Risultato: alla fine del 2003, il professor Marco Ponti, docente di economia dei trasporti al Politecnico di Milano, che era stato chiamato dal Tesoro come consulente esterno della commissione incaricata di valutare costi e benefici dei primi cinque anni di gestione privata (il Nars, Nucleo di attuazione e regolazione dei servizi di pubblica utilità), ha stimato in almeno 500 milioni di euro gli «extraprofiti» realizzati dai proprietari di Autostrade Spa a causa di alcune distorsioni del sistema.

Non da ultimo, per la mancata realizzazione del grosso (più dell'80% dei 9 mila miliardi preventivati nel periodo) degli investimenti promessi per l'ammodernamento della rete autostradale.

Invece di ridimensionare le tariffe, però, il ministro Giulio Tremonti ha congedato il professor Ponti su richiesta - si dice - di Fabrizio Palenzona, che oltre ad essere il presidente dell'Aiscat, l'associazione delle concessionarie autostradali, è anche a libro paga dei Benetton, in qualità di consigliere della Schema 28, la holding attraverso cui la famiglia di Ponzone Veneto controlla Autostrade Spa. «Gli automobilisti sono pecore da tosare», commenta il professor Ponti, la-

mentando la mancanza di un'autorità indipendente. Alla guida dell'Anas, la società preposta al controllo delle concessioni autostradali, c'è l'ingegner Vincenzo Pozzi, un manager che fino a tre anni fa lavorava per il gruppo sui cui oggi dovrebbe vigilare. L'Anas oltretutto è in conflitto d'interessi, perché contemporaneamente gestisce direttamente alcune tratte, in competizione con i privati. E infine, a controllare il suo operato, è la Corte dei Conti che è presieduta, alla sezione enti, dal professor Luigi Schiavella, anche lui a busta paga dei Benetton (140 mila euro l'anno) in qualità di consulente scientifico di una sedicente commissione etica. E proprio la Corte dei Conti sta attualmente esaminando i nuovi aumenti dei pedaggi (+2,26%) scattati a luglio, con il Quarto atto aggiuntivo della Convenzione Anas-Autostrade. C'è da scommettere su quale sarà l'esito?