

Autostrade, quanti errori

FERDINANDO TARGETTI

SEGUE DALLA PRIMA

Cerchiamo di dare gli elementi perché il lettore possa formarsi un'opinione. Va innanzitutto ricordato che quello delle autostrade è un settore di «monopolio naturale». Cosa significa? Prendiamo ad esempio l'autostrada Milano-Bologna, non essendoci convenienza economica a costruire una seconda autostrada su questo tratto perché, entro un certo livello di traffico, il costo di percorrenza per chilometro nel caso di due autostrade è superiore a quello di una autostrada sola, colui che voglia andare da Milano a Bologna o viceversa può prendere solo l'Autostrada che c'è, la quale si trova quindi in condizione di monopolio, detto appunto «naturale». Nel caso che un settore presenti questa caratteristica esso può essere gestito o dal settore pubblico oppure da privati, ma in quest'ultimo caso il settore deve essere sottoposto ad una regolamentazione particolare, volta ad introdurre meccanismi competitivi, che nel gergo vengono detti «per» il mercato. Con la privatizzazione della maggior parte della rete autostradale italiana si è scelta questa seconda via. In che cosa dovrebbe consistere la regolamentazione? Sostanzialmente in tre interventi: la durata della concessione, le modalità d'appalto di nuovi tronchi, le tariffe praticate. In Italia questa azione di regolamentazione dopo la privatizzazione è stata compiuta in modo soddisfacente? Il mio giudizio propende dalla parte di quei commentatori, come Marco Ponti, Giorgio Ragazzi, Andrea Boitani (vedasi il suo ultimo intervento il 26 aprile sulla Voce info), ed altri, che hanno dato una risposta sostanzialmente negativa. Vediamo quali sono stati i limiti della privatizzazione italiana. Innanzitutto non si è dato vita ad una Autorità di settore che, ricevendo l'indirizzo programmatico dal governo, curasse gli aspetti di regolamentazione del settore: la definizione delle tariffe, la valutazione dello svolgimento della concessione, il controllo degli standard qualitativi dei servizi offerti e della tempistica degli investimenti. Oggi queste attività sono svolte in parte dal Cipe, in parte dall'Anas. Il risultato non è affatto soddisfacente. In secondo luogo la regolamentazione ha mal funzionato per le finalità a cui si è voluto che rispondesse la privatizzazione del settore. I gestori delle autostrade tendono ad affermare che per ammortizzare il costo della infrastruttura il periodo di concessione deve es-

sere molto lungo. Ma anche se l'ammortamento fosse, come nel caso delle autostrade, di 30/40 anni, niente esclude, come ha affermato l'Antitrust e come era previsto nella direttiva Costa-Ciampi del 1998, di dare concessioni più brevi e, a fine periodo, mettere all'asta le concessioni stesse, ponendo come base d'asta l'ammortamento residuo (da versare al precedente concessionario). Una proroga lunga è invece preferita dai concessionari perché allontana nel tempo il confronto competitivo prodotto dalla gara. Un'altra questione è l'ampiezza spaziale della concessione. I gestori propendono a sostenere che lo «spezzatino» non è economico. In realtà invece le economie di scala, essendo limitate ai centri di manutenzione, sono limitate a tratti di qualche centinaio di chilometri e quindi mettere a gara tratti limitati di lunghe autostrade non provoca disconomie tecniche, mentre introduce elementi di concorrenza. Ciò che è successo è che la privatizzazione italiana non è stata accompagnata adeguatamente da questi meccanismi competitivi «per» il mercato. L'esigenza dello Stato italiano di «fare cassa» ha indotto a valorizzare l'asset che si vendeva: e tanto più un'impresa incorpora una rendita monopolista e tanto più essa ha

mentazione dovrebbero adottare nel definire le tariffe si chiama del «price cap». Questo metodo consiste nell'individuare un meccanismo che nel breve periodo consenta al gestore di ottenere guadagni dall'aumento di produttività (e sia quindi di incentivo all'aumento di produttività stessa), ma nel lungo periodo sia in grado di trasferire i guadagni di produttività all'utente. Inoltre in futuro il sistema delle tariffe dovrebbe svolgere anche un'altra funzione che in gergo si dice allocativa, sollecitata anche dall'Unione Europea e inclusa nel Programma dell'Unione. Questo è il compito delle «tariffe efficienti» che non dovrebbero limitarsi solo alle autostrade, ma essere estese a tutte le strade, a tutta la mobilità su gomma. Lo scopo è quello di ridurre le congestioni (imponendo tariffe più alte nelle ore di punta o là dove il traffico è costantemente maggiore e più basse là dove è minore), di ridurre l'inquinamento (modificando le tariffe a seconda delle caratteristiche ecologiche del veicolo), di incentivare il traffico pesante nelle ore notturne, eccetera. Tutto questo oggi è possibile con le tecnologie a disposizione: sistemi satellitari o targhe elettroniche. Circa i gestori di autostrade in concessione, essendo queste delle società con azionisti priva-

gliore organizzazione del servizio, ma dalla crescita del traffico al ritmo di circa il 3% all'anno, che ha prodotto una crescita delle entrate di circa l'8%. Un sistema tariffario corretto avrebbe dovuto aggiustare le tariffe in modo che i beneficiari ultimi delle maggiori entrate dovute ad una crescita consistente del traffico siano gli utenti e non gli azionisti della società autostrade. Gli azionisti della Società Autostrade hanno invece ottenuto dividendi e incrementi di valore capitale straordinari e non c'è da stupirsi che questo settore, sebbene sia tra i meno rilevanti per la ricaduta tecnologica, sia tra i più appetiti dagli investitori. Quindi lo Stato italiano è stato oltremodo generoso con la Società Autostrade. Francesco Rutelli, in un articolo sul *Corriere della Sera* (25 aprile 2006), lo ammette e giustifica la cosa con la speranza che la società concessionaria intraprendesse rilevanti investimenti, che tuttavia oggi non sono ancora stati intrapresi per 10 miliardi di euro. L'impressione che si trae dall'operazione di fusione tra Autostrade e Abertis, è che grandi vantaggi tecnologici o di economie di scala non siano la motivazione principale, ma che l'operazione ha una prevalente rilevanza dal punto di vista finanziario (e infatti la Borsa ha reagito molto bene alla notizia) e dal punto di vista della riduzione del rischio di regolazione (una diminuzione delle tariffe in un paese, può essere compensata da ciò che avviene nell'altro). Da qui le perplessità sulla nascita di una nuova società frutto della fusione, con una società spagnola, della principale concessionaria autostradale italiana, considerando che le caratteristiche, in termini di *governance* e di prospettiva industriale, della nuova società, non sono chiare al concedente e cioè allo Stato italiano. La questione, malgrado le giustificate perplessità del Presidente della Margherita, a mio parere va affrontata in altro modo. Le scelte che compie una società privata, sia essa concessionaria o meno, sia che si tratti di fusione con società nazionali o straniere, di localizzazione della sede o di composizione del Consiglio di Amministrazione, eccetera dovrebbero essere di esclusiva pertinenza di quella società e non frutto di mediazioni politiche. Quello che invece dovrebbe fare il governo è di non concedere quei favori che sono stati concessi alla società Autostrade, nella speranza (spesso vana) della benevolenza del privato su investimenti e servizi agli utenti e di dotare invece la Pubblica Amministrazione sia di un complesso di regole e di strumenti atti a creare concorrenza «per il mercato», sia di istituzioni che li renda operativi, come l'Autorità per la concorrenza nel settore dei trasporti, prevista nel Programma dell'Unione.

L'operazione di fusione con Abertis è rilevante soprattutto sotto il profilo finanziario, ma non è esente da rischi: a cominciare da una prospettiva industriale e di «governance» tutt'altro che chiara...

valore. Il risultato della privatizzazione è stato quello di aver creato una forte concentrazione della rete autostradale in mano ad un'unica impresa e di aver prolungato le concessioni nel tempo. La situazione italiana vede infatti una concessionaria che dispone di oltre il 50% della rete e quasi il 70% del traffico, e quasi tutte le concessionarie, con la motivazione di finanziare nuovi investimenti, ancor oggi largamente incompiuti, sono riuscite ad ottenere, una concessione quarantennale, fino al 2038. Oltre ad essere state prorogate le concessioni, a fronte dei nuovi investimenti previsti, sono stati anche concessi, nel gennaio 2004, aumenti delle tariffe. Questi aumenti assicurano il recupero dell'investimento ed un rendimento in termini reali (visto che i pedaggi sono indicizzati all'inflazione) del 7-7,5%, che è straordinariamente elevato data la sostanziale assenza di rischi. Veniamo quindi al terzo punto: le tariffe. Il metodo che le Autorità di regola-

ti, dovrebbero poter contare su entrate che esulano da queste scelte allocative pubbliche. L'ipotetica Autorità dovrebbe quindi far adottare ai concessionari autostradali delle «tariffe efficienti» nei confronti dell'utente e imputare al concessionario un traffico «virtuale», su cui poi, attraverso l'individuazione di parametri di efficienza produttiva e qualitativa, applicare il price cap. In realtà le cose sono andate in modo diverso. Il sistema tariffario che i concessionari hanno ottenuto è stato così generoso che il valore della maggiore impresa autostradale italiana in soli 5 anni ha più che triplicato il suo valore di Borsa (nel 1999, all'epoca della privatizzazione, le azioni furono vendute a circa 7 euro, nel 2006 poco prima della notizia della fusione, erano intorno a 22 euro); e si ricordi che il settore è maturo e che l'indice medio di Borsa per tre anni è sceso. Il vertiginoso aumento del titolo non è stato tanto provocato da riduzione di costi e da mi-

Il riformismo degli under 30

MARINA BOSCAINO

I dati elettorali della Camera raccontano «una generazione consapevole di avere davanti a sé un futuro più incerto e povero di quella che l'ha preceduta. I giovani hanno detto no alla precarizzazione delle proprie esistenze». Andrea Ranieri, neo senatore e da anni responsabile per i Ds di scuola e università, aggiunge ancora che il voto dei giovani è il segno della difesa dei più importanti spazi - scuola e università - in cui si formano le opinioni della persona. Spazi che non si sono rassegnati alla tirannia dei media, in un paese che tende pericolosamente a identificare la cittadinanza con un moralismo individuale e proprietario.

Le prime elaborazioni sui risultati elettorali in possesso di Cgil e Ds confermano che il mondo della scuola il 9 e 10 aprile ha preferito il centrosinistra; la convergenza di consensi su un tema tradizionalmente poco considerato è una speranza e una responsabilità. «Nel 2001 ci sono stati problemi con gli insegnanti: il concorso, la riforma dei cicli. Ma negli ultimi 5 anni i lavoratori della scuola hanno toccato con mano il vero pericolo: lo svuotamento della scuola pubblica, la sua riduzione in servizio a domanda individuale, l'inserimento di una logica di mercato antitetica alla scuola». Ranieri osserva che durante la campagna elettorale scuola e università sono stati i temi che hanno suscitato maggiore partecipazione, che hanno appassionato di più. Come si spiega allora la solitudine nella quale specialmente il mondo della scuola si è spesso trovato? «Condivido pienamente quanto affermato dall'economista Marcello De Cecco su *La Repubblica* di domenica. Indicando nei ministeri economici e in quello dell'Istruzione e dell'Università i nodi nevralgici della politica del governo di centrosinistra, ha auspicato che essi vengano affidati a leader politici di massimo prestigio. Sostenevo che si tratterebbe di un segnale estremamente significativo, per l'enorme numero di lavoratori e per la società civile. De Cecco ha parlato di emergenza istruzione e ha sostenuto che ci si gioca il futuro con un sistema educativo adeguato. È importante che tale affermazione venga da un economista». Per la centralità delle politiche dell'istruzione significa individuare una gerarchia di interventi, che vengano affrontati da subito, con realismo e costanza: l'attivazione di 3000 asili nido, specie al sud e la generalizzazione della scuola dell'infanzia; la rottura definitiva con il sistema duale (formazione professionale o istruzione), provvenendo nel tempo più breve possibile all'innalzamento dell'obbligo scolastico a 16 anni nella prospettiva di portare la stragrande maggioranza dei ragazzi italiani al diploma; mettere in grado le scuole di funzionare meglio: i fondi per l'autonomia sono diminuiti del 40%, limitando e in alcuni casi mettendo a repentaglio la sopravvivenza quotidiana

delle scuole; la ricostruzione dell'organico funzionale. «Abbiamo davanti a noi - continua Ranieri - due problemi seri: il precariato (che è strumentale esclusivamente ad un'architettura rigida, che dispone un numero fisso di ore per una determinata disciplina e non ad una scuola che lavori attivamente e con successo su un proprio progetto educativo); e quello della mancanza di insegnanti - specie in alcune classi di concorso - che si verificherà tra qualche anno, a causa dell'allontanamento di molti docenti, per stanchezza o per limiti di età. Sta per andare in pensione la generazione del '68 che, nel bene e nel male, ha sopportato con la propria volontà alle ristrettezze del sistema scolastico». Risulta fondamentale, allora, riflettere sul tema delle formazioni dei nuovi insegnanti e della riqualificazione dei vecchi, di quelli che rimarranno. Il problema della valorizzazione del ruolo sociale va affrontato sia in termini economici che culturali. Bisogna rimodulare il rapporto scuola-società, individuando per la scuola maggiori spazi di ricerca. La scuola, l'università e la loro funzione educativa devono essere modi di ripensare la società: se continuano a rimanere gli unici luoghi di discussione, continueranno ad essere marginalizzati. Il riformismo dall'alto è morto. E la speranza che scuola e università possano incidere sui processi decisionali del nuovo governo e mettere a disposizione energie ed esperienza è svalutata dal fatto che i temi e i problemi dell'istruzione, della formazione e della conoscenza abbiano portato ad un accordo rapido nella coalizione. La storia di questi 5 anni, poi, ci ricorda che proprio in difesa della scuola pubblica la società civile ha organizzato la forma più significativa di resistenza: si pensi alla mobilitazione per il tempo pieno e per l'obbligo scolastico. Il fatto però che quel movimento, quella passione di resistenza e di partecipazione ai destini della scuola pubblica siano stati recepiti tiepidamente da mondo politico e sindacato ha destato disorientamento, delusione. «Il riformismo vero ha bisogno di movimento - osserva Ranieri - il movimento sul tempo pieno è stato capace di collegare la difesa degli interessi immediati alla difesa di un'idea di scuola. C'è stato, allora, forse un eccessivo rispetto per l'autonomia dei movimenti e delle persone, che ha dato luogo a equivoci, incomprensioni. Ma la conferma che il voto abbia considerato prioritari scuola e università ci fa ritenere fondamentali quelle energie, quella vigilanza». La sintesi minimalista di familismo amorale e mercato targata Moratti ha evidentemente fallito. Restituire centralità ai temi della conoscenza, della formazione, della ricerca e investire in una scuola del sapere è il primo e più forte segno della ricostruzione del Paese. Investire sulla scuola e sull'università significa investire su crescita e coesione sociale.

Giovani globalizzati alla ricerca di un futuro

MATTEO BESSI*

Caro Direttore, affido alle vostre colonne la mia risposta all'invito lanciato lo scorso 24 aprile da Michele Fiorillo, dell'associazione «Città Futura» di Pisa, sull'apertura di un dibattito nel mondo giovanile sul futuro del sistema politico e della società italiana. Il gruppo di giovani che rappresento, sostenuto dalla Fondazione e dal circolo Rosselli di Firenze, è da tempo impegnato in quella che riteniamo la chiave di volta per restituire un senso autentico all'impegno politico, la saldatura tra riferimenti ideali e progetti innovativi per il rilancio del nostro Paese. Il recente voto politico non ha smentito del tutto le analisi sullo scarso interesse dei giovani verso la politica, se è vero che quasi un quarto degli under 25 non si è recato alle urne, ma se si combina questo dato con una recente indagine della Commissione Europea su giovani di 8 paesi membri, tra cui l'Italia, mi riferisco a Euyoupart, si evince che a tradursi in un freno alla partecipazione politica dei giovani, persino a quella più immediata, è uno scarto tra il modo in cui essi intendono la politica e come la percepiscono nella sostanza. Nessuna mancanza di idealismo quindi, ma disillusione, scarsa fiducia nei partiti politici, scarso credito alle istituzioni. Non si spiegherebbe infatti il successo che sempre più arride ad associazioni culturali o di volontariato e la riluttan-

za con cui gli under 30 si iscrivono ai partiti. La grande sfida che si pone di fronte alle società moderne è la riduzione degli effetti di quella frammentazione dell'esistenza individuale che pare essere il portato più significativo ed insidioso della globalizzazione, che impedisce la formazione di idee forti e certezze ideali su cui basare l'agire quotidiano. Per quanto concerne l'Italia, due, a mio avviso, dovranno essere i punti fermi

Disillusione, scarso credito alle istituzioni... eppure anche dal voto emerge una generazione che può aiutare a cambiare il paese

in questo processo, il riferimento ai principi fondamentali inscritti nella Costituzione italiana, della quale quest'anno festeggiamo il sessantenario, e all'Europa come comunità entro cui rinsaldare ed arricchire i diritti di cittadinanza. Da questo punto di vista il governo Prodi sembra poter partire con le giuste credenziali. La società italiana ha infatti più di altre oggi bisogno di un vigoroso apporto di energie morali senza le quali rischia di tradursi nella rappresentanza di interessi costituiti e di non avviare quel profondo rinnovamento, entro i termini della giustizia e della coe-

sione sociale, che le può permettere di competere sul piano internazionale. Solo se riusciremo a mantenere la promessa della liberazione delle migliori energie del nostro Paese, se riusciremo cioè a sbloccare la società italiana, tornando a favorire la mobilità sociale, se guarderemo da quella che Alfonso Musci, membro anch'egli dell'associazione Città Futura di Pisa, in un articolo dei Quaderni del Circolo Rosselli, chiama «sindrome di Gordon Brown», da

per un nome socialista per i Democratici di Sinistra e della costruzione in Italia di una forza che si richiami al socialismo europeo, mi trovo oggi a dibattere sulla creazione di un nuovo soggetto politico che possa costituire il crogiuolo che racchiude e sintetizza il meglio delle culture politiche della sinistra italiana. Nessuna chiusura preconcetta ad un simile passo, ma certo di nodi da sciogliere ce ne sono molti: il grado di apertura che si vorrà dare al processo costituente di questa nuova forza, che dovrà costituire un laboratorio d'idee dischiuso ad ogni settore della società ne volesse esser coinvolto, la selezione delle classi dirigenti (su questo punto il successo delle primarie, ogni volta che sono state tenute, impone la loro estensione ad ogni livello) ma soprattutto il riferimento internazionale, che è la conseguenza dell'ordine di priorità valoriale che la nuova forza vorrà darsi, che non potrà a mio avviso che essere quello del socialismo europeo, al rischio di creare un nuovo paradosso tutto italiano, avendo liberato l'Italia da un'anomalia, battendo Berlusconi, e subito riproducendone un'altra cancellando d'un colpo un'identità forte di una tradizione, che chiede non di essere superata, ma realizzata in tutte le sue moderne potenzialità, come le esperienze di governo socialdemocratiche europee ci dimostrano.

*Presidente associazione «Il labirinto» - gruppo giovani circolo Rosselli di Firenze

Direttore Responsabile Antonio Padellaro Vicedirettori Pietro Spataro (Vicario) Rinaldo Gianola Luca Landò Redattori Capo Paolo Branca (centrale) Nuccio Ciccone Rinaldo Pergolini Art director Fabio Ferrari Progetto grafico Paolo Residori & Associati		 CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE Presidente Marialina Marcucci Amministratore delegato Giorgio Poidomani Consiglieri Raimondo Becchis, Francesco D'Ettore Giancarlo Giglio, Giuseppe Mazzini	
Redazione ● 00153 Roma via Benaglia, 25 tel. 06 585571 fax 06 58557219		Sede legale via San Marino, 12 00198 Roma Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Unità. Certificato n. 5534 del 16/12/2005	
● 20124 Milano via Antonio da Recanate, 2 tel. 02 8969811 fax 02 89698140		● 875 S.p.A. Strada 35 (Zona Industriale) 95030 Piano D'Arce (CT)	
● 40133 Bologna via del Giglio, 5 tel. 051 315911 fax 051 3140039		Distribuzione ● A&G Marco S.p.A. 20126 Milano, via Forzezza, 27	
● 50136 Firenze via Mannelli, 103 tel. 055 200451 fax 055 2466499		Pubblicità ● Publicompass S.p.A. via Carducci, 29 20123 Milano tel. 02 24424712 fax 02 24424490 - 02 24424550	
La tiratura del 28 aprile è stata di 136.004 copie			