

“ Il fallimento del liberismo antipolitico è eclatante e il suo tonfo rumoroso. Peccato che in

giro non se ne parli molto e anzi ci siano in atto dei disperati tentativi di depistaggio



dismissioni, il governo Berlusconi verrà ricordato come l'artefice di un'aggressiva privatizzazione del politico. La conquista del governo a scopi particolaristici (per favorire l'azienda o per trasferire le rendite dal pubblico al privato) è il segreto del ventennio che contamina politica e affari, norma e interessi ravvicinati. Il paradosso di un liberismo antipolitico che non produce crescita rievoca però il ruolo del pubblico, lo spazio dei diritti. Altro che una nuova salsa indigesta di liberismo anticasta. Dalla lunga contrazione che minaccia di travolgere la civiltà europea non si esce senza un nuovo patto tra diritti e crescita, capitalismo e democrazia e quindi senza un ritorno della grande politica. ♦

#### **MACERIE**

**L'idea che la produzione manifatturiera e la politica industriale fossero ferrivecchi da abbandonare sono divenuti senso comune, in Italia e non solo, per buona parte degli ultimi trent'anni (nella foto, l'esplosione e caduta delle torri caldaie ormai in disuso dell'ex fabbrica Italsider di Bagnoli).**

**PRIVATIZZAZIONI** Massimo D'Antoni

## AUTOSTRADA PER IL MONOPOLIO

**Q**uando negli anni 90, sotto la pressione delle necessità di risanamento della finanza pubblica e nel clima culturale allora prevalente, si intraprese con decisione la strada delle privatizzazioni, la società Autostrade si presentava, per la sua redditività, come un candidato per molti versi ideale.

La cessione della quota in mano pubblica (pari all'85%) venne realizzata nel 1999 e fruttò, al lordo delle cospicue commissioni, l'equivalente di 6,7 miliardi di euro. Ma a distanza di dodici anni, pochi sarebbero disposti a considerare il caso di Autostrade come un esempio da seguire, per via degli elevati profitti percepiti negli anni successivi dalla società privatizzata e della quota limitata di investimenti effettuati rispetto a quanto pianificato. Il caso si presta però a considerazioni più generali. L'argomento principale a favore della vendita di attività pubbliche a gestori privati è la previsione che tale passaggio comporti aumenti di efficienza. La privatizzazione può essere inoltre un modo per eliminare dalla tariffa elementi di sussidio e trasferimenti non trasparenti tra categorie di utenti e contribuenti. Prima della privatizzazione, per un lungo periodo, la fissazione di un prezzo superiore al costo di manutenzione e alle esigenze di investimenti del settore autostradale aveva consentito al governo di ottenere una sorta di imposta occulta applicata agli automobilisti.

Tuttavia, nel caso di settori in monopolio, la profittabilità dell'impresa continua a dipendere, anche successivamente alla privatizzazione, da una decisione del regolatore pubblico, che mantiene il controllo del prezzo/tariffa applicato agli utenti. Il regolatore potrebbe avere interesse a mantenere tariffe più elevate dei costi anche nel caso di gestione privata; gli extra-profitti che ne derivano potrebbero essere un esito

accettabile, se il governo fosse in grado di capitalizzarli nel prezzo di vendita. In questo caso, il governo utilizzerebbe la privatizzazione come un modo per anticipare il flusso di entrate future, rimandando la percezione dei costi da parte degli utenti (il pagamento dell'imposta); il mantenimento di tariffe elevate da parte di un privato potrebbe anzi rivelarsi una forma di tassazione degli utenti politicamente più sostenibile. Tutto questo dovrebbe rendere chiaro che l'interesse degli utenti è in oggettivo contrasto con l'esigenza dello Stato di fare cassa. Restando all'esempio di Autostrade, tutti i dati disponibili sembrano indicare che a essere sacrificato è stato l'interesse degli utenti, con la fissazione più o meno consapevole di tariffe a dir poco generose. Resta da capire se vi sia stato un vantaggio almeno per il bilancio pubblico. Per rispondere, un utile esercizio potrebbe essere quello di confrontare l'ipotetico profitto che sarebbe stato ottenuto mantenendo la gestione in mano pubblica con il risparmio derivante dalla minore spesa di interessi sul debito corrispondente ai proventi della vendita ai privati.

Il margine operativo lordo (ricavi al netto dei costi operativi) nel periodo 1999-2006 presenta valori in crescita da circa 1 a 1,8 miliardi di euro annui. Considerando il rendimento dei titoli pubblici nello stesso periodo, risulta chiaro che il prezzo di vendita ottenuto con la privatizzazione (anche quando aumentato degli investimenti successivamente effettuati) risulta considerevolmente inferiore, di una grandezza che si misura in miliardi, rispetto al valore attualizzato degli introiti che si sarebbero conseguiti mantenendo la gestione diretta pubblica, valore che avrebbe pareggiato il conto. Come dire che il cittadino comune ha pagato il conto della privatizzazione sia come fruitore del servizio che come contribuente.