

## COMUNITÀ

## L'analisi

## Ritorno del pubblico o privatizzazioni?



**Laura Pennacchi**

**LA TRISTE VICENDA DELLA TELECOM - ESITO DI UN INFELICE E FALLIMENTARE PRIVATIZZAZIONE - E IL PROVVEDIMENTO DEL GOVERNO LETTA «DESTINAZIONE ITALIA» - con cui si mira a un nuovo «importante programma di privatizzazioni» allo scopo di incentivare gli investimenti dall'estero per internazionalizzare le imprese italiane - hanno punti di contatto su cui merita portare l'attenzione. Entrambi si svolgono in un contesto internazionale in cui la ripresa rimane segnata da fragilità e contraddizioni e i mercati finanziari permangono incerti e fluttuanti. L'ultimo avvenimento di rilievo riguarda la Federal Reserve americana, la quale a metà settembre ha rinviato l'attesa riduzione del programma di quantitative easing con cui da anni sta inondando di liquidità i mercati finanziari, per un ammontare pari a 85 miliardi di dollari al mese.**

Queste politiche monetarie «non convenzionali» - seguite anche dalle banche centrali di altri paesi e dalla Bce europea - hanno fin qui salvato il mondo dal collasso, ma si sono rivelate insufficienti a rilanciare una ripresa sostenuta e, anzi, stanno generando una serie di effetti non desiderabili, quali l'ulteriore alimentazione di pratiche finanziarie rischiose e nuovo indebitamento privato. Urge, pertanto, chiedersi se i governi sono pronti, con le loro politiche macro e microeconomiche, a prendersi il carico di un'analogia «non convenzionalità, non più sostenibile dalle sole politiche monetarie, destinate comunque nei prossimi mesi a notevoli cambiamenti.

Parrebbe di no - e il ricorso alle privatizzazioni come surrogato della responsabilità pubblica ne è la riprova - se si guarda ai propositi che si annunciano in Italia e in Europa, anche se qui l'esito del voto tedesco e la vittoria monca della Merkel potrebbero portare a qualche cambiamento. Mentre finora l'«austerità espansiva» non è stata messa in discussione nonostante il suo palese fallimento, per la crescita sono in campo politiche pubbliche del tutto «convenzionali» che si affidano a prescrizioni standard: insieme alla flessibilità dei mercati del lavoro, gli incentivi indiretti, la riduzione indiscriminata delle tasse, la concorrenza, si torna, per l'appunto, ad in-

sistere sulle privatizzazioni. Il provvedimento italiano «Destinazione Italia» - che per internazionalizzare le imprese italiane predispone la cessione di patrimonio pubblico, immobiliare e mobiliare - è esemplificativo di questo indirizzo. Cessioni di patrimonio immobiliare ben strutturate possono essere utili. Ma per quanto riguarda il patrimonio mobiliare - il che vuol dire Finmeccanica, Enel, Eni, ecc. - il discorso è completamente diverso. Bisognerebbe partire da una ricognizione non ideologica - della quale, invece, in «Destinazione Italia» non c'è traccia - per esempio mediante un'analisi dei risultati prodotti dalle privatizzazioni degli anni 90, a partire dalla Telecom che oggi, rispetto ad allora, vede drammaticamente peggiorati tutti gli indicatori, per investimenti (si pensi al mancato decollo della banda larga), occupazione, valore aggiunto, produttività, indebitamento ed è proprio questo che da una parte rende l'azienda esposta alle incursioni degli avventurieri, dall'altra depriva il Paese di uno strumento di azione di fondamentale importanza in un settore strategico come le telecomunicazioni.

Al posto di una ricognizione non ideologica c'è in «Destinazione Italia» una considerazione molto positiva dei potenziali di competitività e di dinamismo (anche esportativo) - peraltro indubbi - mantenuti dal sistema industriale italiano, ma scissa dalla tematizzazione della questione del distorto modello di specializzazione e delle tante criticità disseminate sul territorio nazionale. Così il problema dirimente sembra essere costituito ancora una volta dal «liberare» la struttura dai «lacci e laccioli» e dai vincoli - in particolare di costo del lavoro e di diritto del lavoro - e la via maestra per attirare capitale dall'estero sembra essere rappresentata nuovamente dal «privarsi» di capitale pubblico nazionale. E questo in un momento in cui il crollo del Pil, l'esplosione della disoccupazione e dell'inoccupazione, la desertificazione industriale richiederebbero un ruolo assai incisivo dell'operatore pubblico per contrastare le tendenze in atto e farci entrare in un nuovo modello di sviluppo.

La situazione è talmente grave e complessa che Pierluigi Ciocca - curatore con Roberto Artoni di una straordinaria ricer-

...

**Oggi Telecom, rispetto agli anni '90, vede drammaticamente peggiorati tutti gli indicatori**

*schauung* atea di cui il nostro sinistrato Paese ha grande bisogno per confrontarsi con le proprie mediocri routine - soprattutto, in una scialba epoca come questa, di opinionisti, tuttologi, sproloquiatori, chierici d'assalto e mutanti bifecali come gli atei devoti, che sembrano usciti da qualche bestiario borgesiano, sconcio. Odifreddi gode fama di mangiapreti, anticlericale e enfant terrible dei miscredenti senza Dio. Ora, è pur vero che il matematico impertinente ha scritto un paio di pamphlet di tono molto sarcastico e beffardo un po' nello stile del suo celebre grande collega, il filosofo Bertrand Russel di *Perché non sono cristiano* e lo ha fatto senza mediazioni, con piglio tranchant. Ma come non capirlo?

L'Italia vive nell'anomalia di pseudo-ideologie di impianto feudale, come ha dimostrato il recente fallimento di un progetto di legge contro l'omofobia. Questo démi-penser ideologico, si fonda sull'autovittimismo dei religiosi più intolleranti, criminalizza i laici, gli agnostici e gli atei accusandoli di laicismo o di relativismo grazie ad un'accezione perversa di questi termini. Ma proprio perché, al di là delle polemiche e delle intemperanze stilistiche, lo scopo di Piergiorgio Odifreddi

ca sulla storia dell'intervento pubblico italiano - discute apertamente della desiderabilità della ricostituzione dell'Iri.

Se l'armamentario della *supply side economics* tipico della destra - «meno tasse, meno Stato, più mercato» - considera la spesa pubblica il nemico da distruggere e il «perimetro pubblico» quello da far arretrare mediante privatizzazioni, più di una consonanza con esso possono avere misure di generico rilancio della crescita affidate - invece che a una mobilitazione diretta dei fattori della produzione, lavoro e capitale, operabile solo dalle politiche pubbliche - a una loro sollecitazione indiretta che associ a benefici fiscali in tutte le direzioni (cancellazione dell'Imu anche per i ricchi, sospensione dell'aumento di un punto dell'Iva, riduzioni contributive per i neo assunti, ecc.) un nuovo programma di privatizzazioni.

In entrambi i casi l'ingrediente che manca è un impegno esplicito e vero alla «piena e buona occupazione», per il quale è essenziale l'azione pubblica diretta, da tradursi in un grande Piano per il lavoro - incorporante anche una iniziativa per il servizio civile come era nella proposta di Esercito del lavoro di Ernesto Rossi - e in politiche industriali per la reindustrializzazione e la terziarizzazione qualificata dell'Italia che utilizzino quel che resta della grande impresa nazionale e rilancino la ricerca e sviluppo. Sotto questa luce la riduzione delle tasse si rivela una scelta «povera», poiché si limita ad accrescere il potere di spesa di quelli che hanno reddito, senza creare direttamente lavoro là dove manca ed è richiesto e senza intervenire sui nodi strutturali. Di più, Minsky ricorda (in un lavoro inedito pubblicato ora negli Usa, *Ending the poverty: jobs not welfare*) che il taglio delle tasse equivale a far slittare il comando delle risorse dalle mani pubbliche a quelle private e da questo punto di vista tagli delle tasse e privatizzazioni sono fratelli gemelli.

In verità, la guerra alla disoccupazione continua a non essere tra le preoccupazioni centrali dei governi europei. Se la si assumesse come obiettivo politico strategico, i pesi relativi di altre politiche verrebbero riconsiderati. L'enfasi dovrebbe andare sul lato della spesa governativa per investimenti e per creare lavoro. In particolare i programmi di spesa dovrebbero consistere in grandi progetti sulle criticità fondamentali del paese - riqualificazione ambientale, territori, città, cultura, istruzione, ricerca e sviluppo - e impiegare direttamente i lavoratori, soprattutto giovani e donne, privi di lavoro.

è ben altro che il motto ironico o sarcastico, il lettore, che sulla base del sentito dire o del rifiuto di essere messo in crisi sulle sue convinzioni, omettesse di leggere o giudicasse sommariamente questo suo ultimo libro, farebbe un grave torto a se stesso».

Oggi, il mio invito sembra essere stato raccolto proprio dal più autorevole e titolato dei lettori, il destinatario dell'opera: il Papa Emerito Benedetto XVI, già teologo di Ratisbona e proprio in questa veste. Ovviamente io, nella decisione del Papa non c'entro nulla di nulla, ma la tentazione di giocare alla mosca cocchiera era troppo grande e Odifreddi mi perdonerà. Il giorno 24 scorso, *La Repubblica*, ha pubblicato ampi estratti della lettera profonda, circostanziata e argomentata, inviata in risposta al geniale matematico da Papa Ratzinger. Piergiorgio Odifreddi ha comprensibilmente espresso soddisfazione e grande emozione. Quelli che, come me, credono nella civiltà del confronto, possono in questa circostanza vederla testimoniata da un Papa, alla faccia di tanti sedicenti cristiani con la bava alla bocca che volentieri avrebbero alzato un rogo per darvi alle fiamme un matematico la cui irriducibile colpa è quella dell'onestà intellettuale.

## L'intervento

## Il dovere di uscire dal caos del trasporto pubblico locale



**Erasmo D'Angelis**  
Sottosegretario alle Infrastrutture

**DOMENICA SCORSA, PRESA DIRETTA SU RAI3 HA APERTO UNO SGUARCO SUL COLLASSO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**, ed è stato un videomessaggio istruttivo e agghiacciante. Un salto nella realtà quotidiana che finalmente, per un'oretta, ha lasciato sullo sfondo l'avvitamento della politica. Un viaggio nell'Italia lasciata a piedi per storica incuria, malagestione, carenza cronica di governance e di risorse pubbliche, disattenzioni e investimenti sballati ha portato negli ultimi 15 anni il settore al limite della sopravvivenza, con molte aziende comunali dai bilanci dissestati, debiti, crediti non esigibili (ultimo caso è Atac di Roma travolta da 744 milioni di debiti), con i Comuni ormai impossibilitati da modifiche costituzionali a ripianare o gestire servizi di tale portata. Eppure abbiamo un bisogno pazzesco di reti metropolitane, ferroviarie e tranviarie, di modernizzare un settore direttamente proporzionale alla qualità della vita dei cittadini e delle città. Non a caso ai rinnovati vertici di Fs, il governo ha assegnato la missione del ritorno in serie A dei pendolari e delle ferrovie regionali a torto considerate secondarie, con un secondo miracolo dopo l'alta velocità che ha trasformato radicalmente il modo di viaggiare degli italiani almeno nel centro-nord. Perciò stiamo stringendo i tempi per un pacchetto di proposte che, se applicate, in 3-5 anni, ci facciano uscire dall'emergenza con soluzioni condivise e anche radicali.

Abbiamo il dovere morale e politico di farcela. Anche per frenare il crollo della filiera di storiche aziende italiane della metalmeccanica come BredaMenariniBus di Bologna, Iribus di Flumeri, Breda di Pistoia, collegate a centinaia di piccole e medie aziende alle prese con tagli di commesse, procedure di dismissione e messa in mobilità di lavoratori. Questa è la più paradossale delle crisi che colpisce duro solo in Italia, proprio mentre gli italiani, causa la crisi o perché stufi di città inquinate e ingorgate, lasciano l'auto e salgono su mezzi pubblici con un aumento di passeggeri intorno al 10% che si aggiungono alla media di 7 miliardi di viaggiatori l'anno. L'intero Parlamento, con un rarissimo voto unanime, ha impegnato l'esecutivo a recuperare risorse per il rinnovo del parco mezzi. Il calo è evidente. Se dal 2010 la spesa pubblica nel settore è diminuita di mezzo miliardo l'anno, da 18 anni c'è il segno meno per l'acquisto di bus o tramvie o metropolitane. I 2,3 miliardi del '97-2001 si sono ridotti a 1,2 dal 2002-2006 alla miseria dei 278 milioni del 2007-2011. Nessuna meraviglia se oggi l'età media dei 50.000 mezzi pubblici è di 11,6 anni, superiore di ben 7 alla media europea, tra le più alte del mondo. Mentre noi abbiamo immatricolato 1.163 autobus del 2011, la Francia ne ha messi su strada 6.000 e la Germania 4.400! L'inversione del trend è un obbligo anche per evitare il rischio che l'Ue applichi altre sanzioni per infrazioni visto che solo il 15% dei mezzi è in regola coi vincoli per le emissioni: dobbiamo almeno sostituire 3.400 autobus all'anno per 10 anni con un investimento annuo di 500 milioni.

Il rilancio è possibile, come dimostrano le poche isole felici - dalla Lombardia alla Toscana - che con buone pratiche indicano la via d'uscita che è innanzitutto nella garanzia del diritto alla mobilità dei cittadini sempre più sostenibile, che riduce anche l'incidentalità stradale. Possiamo affrontare le problematiche di un comparto che occupa circa 127 mila lavoratori in 1150 aziende partendo dalla tutela dei lavoratori e riducendo - con incentivi e regolazioni - la fortissima polverizzazione che vede i primi tre operatori player nazionali (le aziende di Milano, Roma e Fs) quotare appena il 18% del mercato, il dato più basso d'Europa. Non regge più una gestione che vede il fatturato complessivo annuo di 10,3 miliardi coperto per il 75% (6,4 miliardi) da risorse pubbliche. Le nostre tariffe più basse dell'Ue possono essere rimodulate salvaguardando fasce sociali e con forti incentivi per abbonamenti per studenti, lavoratori e pensionati, riducendo l'elevatissima evasione tariffaria con mancati introiti per 450 milioni l'anno! Il solo taglio dei chilometri inutili (è più conveniente mandare taxi a chiamata per alcune utenze periferiche) produce una riduzione di costi e sprechi anche del 20%.

Metteremo le Regioni nelle condizioni di poter riprogrammare i servizi secondo criteri oggettivi e uniformi a livello nazionale di efficientamento e razionalizzazione definendo innanzitutto i «costi standard», tema a lungo rinviato, per superare la spesa storica che trascina spesso consolidati sprechi e disservizi. Oggi solo alcune Regioni sono in grado di superare la frontiera delle aggregazioni e sinergie di imprese, pronte alle gare a evidenza pubblica per servizi orientati al consumatore. Grazie anche alla nuova Authority nazionale dei trasporti, può essere risolta l'anomalia italiana per cui lo stesso soggetto (il Comune in genere) è insieme regolatore (decide tariffe e controlla) e proprietario di società di gestione. Separare controllore e controllato restituisce chiarezza ed efficienza, dalla parte dei cittadini.

## Voci d'autore

## La civiltà del confronto



**Moni Ovadia**  
Musicista e scrittore

**IL 12 GIUGNO DEL 2011, EBBI IL GRANDE PIACERE DI RECENSIRE SU «IL SOLE 24 ORE», il libro del Professor Piergiorgio Odifreddi *Caro Papa, ti scrivo*. Queste, fra le altre, erano alcune frasi della mia riflessione: «Ho avuto il piacere di presentarlo ai lettori di Milano e ho accettato con entusiasmo di scriverne, anche se sono sprovvisto di competenze tecniche, al fine di dare il mio piccolo contributo nel contrastare i pregiudizi e i luoghi comuni con cui si cerca di liquidare il professor Odifreddi che è invece personalità di grande rilievo - portatore di una *Weltan-***

**L'Unità**

Via Ostiense, 131/L  
00154, Roma

Questo giornale è stato chiuso in tipografia alle ore 21.30

Direttore Responsabile:  
**Claudio Sardo**  
Vicedirettori: **Pietro Spataro, Rinaldo Gianola, Luca Landò**  
Redattori Capo:  
**Paolo Branca** (centrale)  
**Daniela Amenta**  
**Umberto De Giovannangeli**  
**Loredana Toppi** (art director)

Consiglio di amministrazione  
Presidente e amministratore delegato  
**Fabrizio Meli**  
Consiglieri  
**Edoardo Bene, Gianluigi Serafini, Matteo Fago, Carla Maria Riccitelli, Olena Pryshchepko, Carlo Ghiani**  
Redazione:  
**00154 Roma** - via Ostiense 131/L  
tel. 06585571 - fax 0681100383

**20124 Milano** via Antonio da Recanate 2  
tel. 028969811 - fax 0289698140  
**40133 Bologna** via del Giglio 5/2  
tel. 051315911 - fax 0513140039  
**50136 Firenze** via Mannelli 103  
tel. 055200451 - fax 0552004530  
La tiratura del 27 settembre 2013 è stata di 75.100 copie

Stampa Fac-simile | **Litosud** - Via Aldo Moro, 2 - Pessano con Bornago (MI) | **Litosud** - Via Carlo Pesenti, 130 - Roma | **Distribuzione Sodip "Angelo Patuzzi Spa** - via Bettola 18 - 20092 - Cinisello Balsamo (MI) | **Pubblicità Nazionale: System24** - Via Monterosa, 91 - 20149 - (MI) | Tel. 02.30221 / 3837 / 3820 Fax 02.30223214 | **Pubblicità online: WebSystem** - Via Monterosa, 91 - 20149 - (MI) | e-mail: marketing.websystem@ilsole24ore.com | Sito web: websystem.ilsole24ore.com | **Servizio Clienti ed Abbonamenti:** lun-ven 9-14 | Tel. 0291080062 abbonamenti@unita.it | Arretrati € 2,00 Spedizione in abbonamento postale 45% - Art. 2 comma 20/b legge 662/96 - Filiale di Roma

**Nuova Iniziativa Editoriale s.p.a.**  
Sede legale, Amministrativa e Direzione Via Ostiense 131/L - 00154 - Roma Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. In ottemperanza alla legge sull'editoria ed al decreto Bersani del luglio 2006 l'Unità è il giornale dei Democratici di Sinistra Ds. La testata fruibile dai contribuenti statali diretti di cui alla legge 7 agosto 1990 n. 250. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555. Certificato n. 7384 del 10/12/2012