

L'ENNESIMO COMPROMESSO AL RIBASSO

CHI PAGA PER QUESTO PASTICCIO

STEFANO LEPRI

Il crollo del ponte di Genova, e diversi retroscena spiacevoli emersi dopo, richiedevano che per Autostrade si segnasse una forte discontinuità. Ma la soluzione trovata ieri, dopo quasi due anni di alterne vicende, è confusa quanto mai. Soprattutto, non si capisce chi davvero paga, nel senso dei soldi. È possibile ottenere un ribasso delle tariffe e allo stesso tempo offrire a investitori privati azioni di una società in grado di guadagnare? I profitti sono stati fin qui troppo alti. Non è per nulla scontato invece che i nuovi proprietari facciano ciò che i Benetton non hanno fatto, ossia una seria manutenzione e investimenti che migliorino la rete.

Indipendentemente da chi gestirà la nuova azienda, occorrerà dare poteri reali di vigilanza all'Art, l'Autorità di regolazione dei trasporti, e rendere trasparenti al massimo gli accordi con lo Stato. In prospettiva, una scissione in due o tre società potrebbe essere utile a diminuire l'eccessivo potere negoziale che i concessionari hanno avuto negli anni scorsi. Nell'immediato, occorre capire quale sarà il prezzo di trasferimento delle azioni. La Cassa depositi e prestiti non è contabilmente parte del settore pubblico, ma investe i risparmi postali degli italiani, ed è tenuta a farli rendere. Non è un ente di salvataggio a cui accollare il compito di rimettere insieme i cocci. Si parla di rendere Autostrade una «public company», ma forse alcuni dei politici che usano questo termine inglese non ne conoscono il significato.

Vuol dire una società per azioni a proprietà diffusa, senza un azionista dominante. Non vuol dire una azienda dove l'azionista di controllo è lo Stato, come Autostrade era fino al 1999. Per arrivare a quel risultato, occorre offrire agli investitori, piccoli o grandi, una azienda ben organizzata, capace di guadagnare un profitto equo, sorvegliata da poteri pubblici dai comportamenti chiari e in qualche misura prevedibili. Il

caos degli ultimi mesi, tra vari esercizi di demagogia politica, non promette bene.

Voltare pagina bisognava. Ventun anni fa, una società a partecipazione statale abbastanza efficiente (e in tutti i sensi migliore dell'Anas tutta pubblica) fu malauguratamente ceduta tutta intera a una proprietà interessata non a sviluppare il settore autostradale, ma a percepire un sicuro flusso di incassi.

Successive modifiche delle leggi attuate da diversi governi hanno consolidato questa immensa rendita di posizione. Dentro il ministero delle Infrastrutture, si aveva l'impressione che Autostrade potesse ottenere tutto quello che voleva. Le altre, più piccole, concessionarie autostradali non potevano o volevano mettersi in concorrenza.

Incredibile a dirsi, il testo completo dell'accordo Stato-società non solo non era pubblico, ma non poteva essere rivelato nemmeno a dirigenti di alto rango dello stesso ministero. Se pure alcuni dei tanti ministri succedutisi hanno mostrato un minimo di coscienza del problema, nessuno ha agito. I quasi monopoli erano troppo potenti.

Le alterne e pasticciate vicende dal 2018 a oggi su revoca sì e revoca no sono solo in parte scusate dalle clausole di favore incorporate nel contratto di concessione. Da subito dobbiamo sapere quanto costa quella che si vuole far apparire come punizione esemplare ai Benetton. Tra i pericoli opposti di un carrozzone pubblico che bruci i denari dei contribuenti, o di una società privata che anche senza azionista dominante poco a poco ritorni ad avere il coltello dalla parte del manico, si può in concreto temere una incerta via di mezzo, esplorata per tentativi e per errori. È troppo chiedere propositi chiari? —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

