

SU AUTOSTRADE EVITIAMO L'ULTIMO REGALO AI PRIVATI

GIORGIO RAGAZZI

La storia della società Autostrade è emblematica della debolezza o insipienza della nostra classe politica. Lo Stato ha fallito prima come proprietario, poi come regolatore e ora rischia nuovi passi falsi.

La società Autostrade dell'Iri era ben gestita (inventò anche il Telepass) e non c'era necessità di privatizzarla: la decisione finale la prese il governo D'Alema, forse per accordarsi alla moda delle privatizzazioni e legittimarsi come sinistra "di governo". Si procedette senza aver creato un'Autorità né un contesto regolatorio soddisfacente: si sostituì un monopolio pubblico con uno privato mal regolato. Per massimizzare il ricavo lo Stato decise di prorogare la concessione per altri 20 anni, un gran regalo pagato dagli utenti. Alla fine, nel 1999, la società fu venduta per un boccone di pane (rimando al mio libro *La svendita di Autostrade*, PaperFirst). Basti pensare che in appena 4 anni il valore dell'investimento della Schemaventotto, controllata dalla famiglia Benetton, era aumentato di sei volte. Con l'Opd del 2003, tutta finanziata con debiti accollati alla società (e quindi agli utenti) Schemaventotto salì dal 30 all'84% senza sborsare un euro. Difficile immaginare una peggior vendita.

Ma lo Stato ha fallito anche come regolatore. La convenzione è stata sempre interpretata in modo incredibilmente favorevole alla società, a partire dal IV atto aggiuntivo del 2002, voluto dall'allora ministro Lunardi e fatto approvare per legge da Berlusconi contro il parere del Nars, l'organo tecnico preposto a esprimere giudizi in materia, sistematicamente scavalcato dal "potere po-

litico". Inutile elencare gli esorbitanti incrementi tariffari, gli investimenti ritardati senza penali, le mancate verifiche sulle manutenzioni e infine la convenzione del 2007, negoziata dall'allora ministro Di Pietro, che senza motivo ha regalato alla società il diritto ad ottenere indennizzi multi miliardari in caso di revoca della concessione, anche per colpa del concessionario. Per sottolineare il fallimento dello Stato come regolatore basta un dato: nel decennio sino al 2018 la redditività di Autostrade sul capitale proprio è stata del 32% l'anno.

Subito dopo la tragedia del ponte Morandi, il governo annunciò l'intenzione di revocare la concessione. Se come regolatore ne aveva il diritto avrebbe dovuto perseguire quella strada. Ma è mancato il coraggio di affrontare le incertezze e i rischi. Quindi si è pensato di imboccare una facile scorciatoia: riprendere il controllo della società tramite la Cassa depositi e prestiti. Si voleva mostrare di "punire" i Benetton costringendoli a vendere a un prezzo "basso" con una trattativa rapida ed esclusiva, agitando lo spauracchio della revoca. Il governo si è così posto in una posizione equivoca ed intenibile.

Ora il nuovo governo dovrebbe decidere se lo Stato debba fare il regolatore o il gestore. Mi pare chiaro che se la Cdp dovesse prendere il controllo quasi alla pari con fondi "speculativi" esteri, dovrebbe cercare di massimizzare i profitti, in contrasto con lo Stato regolatore. Una posizione equivoca per la Cassa: dovrebbe ubbidire al governo a costo di sacrificare i profitti? O sollevare conflitti tra Stato gestore e regolatore?

Se si dimentica il desiderio del precedente governo di passare il controllo alla

Cassa per salvare la faccia, qual è l'interesse pubblico di un intervento di Cdp nel capitale di Autostrade? Come cittadino ed utente delle autostrade a noi interessa soprattutto che queste facciano gli investimenti e le manutenzioni dovute e che si applichino tariffe che limitino il rendimento sul capitale investito. Tutto ciò si potrebbe ottenere con una forte e severa attività di regolazione, qualunque sia l'azionista. Se poi invece si riconoscesse l'incapacità del regolatore pubblico (ministri e funzionari) di resistere alle molte seduzioni offerte dal regolato, allora il controllo pubblico apparirebbe preferibile.

Cdp ha già presentato un'offerta ferma per Autostrade. Se Atlantia non l'accetta meglio evitare un'altra lunga stagione di negoziati e rialzi di prezzo. Non si vede, ad esempio, perché lo Stato dovrebbe agevolare questa trattativa concedendo, come pare, un "ristoro" di 400 milioni ad Autostrade per il calo di traffico dovuto al Covid. Hanno sempre detto che i loro profitti erano elevati perché dovevano farsi carico del "rischio traffico": ora deve essere lo Stato a coprirlgli il rischio? Le autostrade non sono mai state chiuse per ordine del governo.

Se l'offerta della Cassa non è accettata, lo Stato faccia il regolatore con tutta la severità concessa dalle norme e annunci l'intenzione di riappropriarsi della rete nel 2038, alla scadenza della concessione, come previsto dal contratto e senza controversie. Basterebbe questo annuncio per ridurre sensibilmente l'appetito dei fondi speculativi esteri per il flusso di pedaggi che da tanti anni intascano senza alcun rischio.

