

ECONOMIA IMPRESE / L'OFFENSIVA DI PRIMAVERA


Confindustria sfida Prodi

Energia. Tav. Autostrade. Una partita complessiva da 50 miliardi. Su cui lo scontro con il governo è aspro. E le lobby sono al lavoro

di **Luca Piana e Paola Pilati**

L'attacco è partito un mese fa. Nel mezzo della consueta bagarre sulla necessità o meno di intervenire su pensioni e welfare, il presidente di Confindustria, Luca Cordero di Montezemolo, si è sfogato: «Contro le imprese c'è un clima di ostilità». A un anno dalle elezioni, il barometro dei rapporti tra il governo guidato da Romano Prodi e gli industriali segna in effetti cattivo tempo. Anzi, le relazioni non erano mai state tese come ora. Basterà l'appuntamento del 16 giugno, quando con l'acconto Irap (l'imposta sulle aziende), gli imprenditori toccheranno con mano gli effetti del taglio del cuneo fiscale (ovvero del carico fiscale sul costo del lavoro), a calmare gli animi? In realtà neanche la promessa prodiana di destinare al-

le imprese un terzo del "tesoretto", come viene chiamato il surplus del gettito fiscale, sembra svelenire il clima: «Non ha senso dare l'idea che ci siano risorse da restituire, quando il debito pubblico rimane elevato e un grande Paese come la Germania lancia la sfida di una riforma fiscale per le imprese che renderà il loro sistema più competitivo del nostro», dice Maurizio Beretta, direttore generale di Confindustria.

Il fatto è che la lista delle lamentele degli imprenditori si è tanto allungata da mettere la loro stessa organizzazione sotto la pressione degli interessi colpiti. Si va dalla soppressione dei costi di ricarica dei telefonini alla revoca delle concessioni per l'alta velocità ferroviaria, dalla riduzione retroattiva dei prezzi dei farmaci alla temutissima introduzione della "class ac-

tion", cioè la possibilità per grandi gruppi di risparmiatori di fare ricorso contro i vertici delle aziende colpevoli di comportamenti fraudolenti. Così, forse proprio perché si avvicina per Montezemolo la passerella dell'assemblea di maggio, dove verranno tirate le prime somme del suo mandato, dal fronte industriale hanno cominciato ad alzare la voce.

La sua vice Emma Marcegaglia, imprenditrice di famiglia siderurgica, ha aperto il fuoco bocciando prima il piano governativo per rispettare gli impegni ambientali di Kyoto, poi la riforma delle concessioni autostradali firmata dal ministro **Antonio Di Pietro**: «Ogni modifica unilaterale dei contratti pregiudica la fiducia degli investitori sia italiani che esteri», ha scandito. Ed è poi partita lancia in resta contro l'Authority dell'Energia per difendere le tariffe



Un cantiere della Tav in Emilia-Romagna. A destra: una centrale elettrica della Erg. In basso: Luca Cordero di Montezemolo

fe elettriche privilegiate che, pesando sulle bollette dei cittadini, premiano aziende come l'Edison, la Saras dei Moratti, l'Erg dei Garrone e, in misura minore, anche lo stesso gruppo Marcegaglia.

Di recente, poi, si è fatto avanti un panzer come Fabrizio Palenzona, uomo forte della lobby autostradale formata dal costruttore piemontese Marcellino Gavio e dalla famiglia Benetton, che lo ha chiamato anche alla presidenza dell'Aeroporti di Roma. «Il sistema Italia sta deragliando», ha tuonato Palenzona di fronte ai senatori della commissione Lavori pubblici presieduta dalla verde Anna Donati, sparando contro una delle novità più invise ai gestori: l'obbligo di affidare i lavori con appalto pubblico, invece di farli in proprio.

La partita in corso fra maggioranza e imprenditori vale, in effetti, oltre 50 miliardi. Tanto pesano, all'ingrosso, le tre questioni più rilevanti tra governo e Confindustria: le nuove regole sulla spartizione delle grandi opere autostradali, un affare da 25 miliardi in dieci anni; la

revoca delle vetuste concessioni per costruire le tre tratte dell'alta velocità ferroviaria mai iniziate, un bottino da 15 miliardi; la revisione dei privilegi, stimabili oggi in complessivi 3,1 miliardi l'anno (ma destinati a diminuire via via fino al 2015), garantiti a quelle aziende che rivendono alla rete elettrica l'energia prodotta nelle centrali che funzionano con lo speciale regime chiamato "Cip 6". Vediamole una per una.

Alta velocità All'inizio dell'anno il governo ha revocato le concessioni per costruire le linee Milano-Genova, Milano-Verona e Verona-Padova, con l'intenzione di verificare l'esistenza dei fondi necessari per costruirle, poi di affidarle con una gara d'appalto che, all'inizio degli anni Novanta, venne accortamente evitata. L'idea è risparmiare un po' di quattrini, nell'ipotesi migliore fino al 20 per cento.

La questione è complessa, con torti e ragioni che si incrostono nel tempo. Il nuovo amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ne ha fatto un'impetosa cronistoria durante l'audizione del 21 marzo scorso di fronte, ancora, alla commissione Lavori Pubblici del Senato. L'intervento ha messo a nudo pregi e difetti dell'Alta velocità all'italiana, costata finora 32 milioni di euro al chilometro (che salirebbero a 54 se si rispettassero i vecchi accordi), rispetto ai dieci della Francia e ai nove della Spagna. Non ▶

Il taglio del cuneo non ha compensato le altre misure dell'esecutivo



Foto: E. Pizzoni - G. Neri - C. Carra - Imagoeconomica

26 aprile 2007

ECONOMIA

Più mercato meno feudataricolloquio con **Antonio Di Pietro** di Paola Pilati

«È vero, è un momento di conflitto, ma è un conflitto sacrosanto: serve a dimostrare se siamo davvero in un sistema di economia liberale o di stampo neofeudale». Antonio Di Pietro è il ministro che, insieme con quello dello Sviluppo economico Pierluigi Bersani con le sue liberalizzazioni, ha scatenato i conflitti più aspri col fronte imprenditoriale, dalla battaglia sulle concessioni autostradali alla revisione dei contratti per la Tav. Ma gli antagonisti, secondo l'ex magistrato ora titolare delle Infrastrutture, non siedono a via dell'Astronomia. Dove? «Faccio una distinzione tra la Confindustria come associazione di tutti e le lobby che governano di fatto gli affari, l'economia, e la finanza nel nostro paese», dice Di Pietro: «In realtà la stessa Confindustria è una loro vittima».

Si spieghi meglio.

«Con la caduta della prima Repubblica credevamo di arrivare a un sistema di mercato efficiente e competitivo. Invece no: se prima l'economia e la finanza erano andate in metastasi per il loro rapporto illegale con la politica, ora sono diventate loro stesse politica, e decidono chi deve andare in parlamento. E quali leggi si devono fare».

Ci faccia un esempio.

«Quelle che consentono a una minoranza di azionisti di fare blocco e di controllare un'azienda, decidere che investimenti fare, quali dividendi assegnarsi, oppure comprare imprese indebitandosi con i soldi dei cittadini: tutto questo è possibile perché sono state fatte leggi ad hoc su spinte lobbistiche».

Gli imprenditori però ce l'hanno con lei per la questione della Tav.

«Lavori dati in grazioso dono ad alcune imprese senza gara. Nel frattempo i costi si sono gonfiati: 51 milioni di euro a chilometro contro i 10 della Francia. Perché? Perché manca la competizione. E poiché questi gruppi controllano anche il sistema dell'informazione, fanno credere che la revoca delle concessioni Tav faccia perdere posti di lavoro. È una menzogna: non sono state revocate le opere, verranno solo messe a gara. E le maestranze lavoreranno lo stesso».

Anche le società autostradali non gliela perdonano. E trovano ascolto a Bruxelles...

«Bruxelles? La conosco bene quella nomenclatura, che si occupa della conformazione del chicco di soia, ma non ha niente a che vedere con le questioni reali. L'obiettivo dell'Europa unita dovrebbe essere che le reti funzionino, non di controllare i pacchetti azionari che si spostano. E nelle reti non si può sempre lasciar fare al mercato: lo Stato deve chiedere al concessionario del servizio cosa vuole fare, perché se Telecom mi dice che non le conviene portare la banda larga in Molise, dove Internet quindi non arriva, questa è un'assurdità».

Le imprese comunque stanno andando al contrattacco.

«Vanno dal giudice? In un paese dal formalismo esasperato come il nostro troveranno magari il modo per bloccarmi. Ma che gli uffici legali diventino la parte più redditizia della loro attività è una sconfitta per gli imprenditori. Il problema è che nessuno vuole più prendersi il rischio di impresa: i costi sulla collettività e i profitti in tasca propria, questa è la malattia del sistema imprenditoriale».

Chi la spunterà?

«È finito il tempo degli oligopoli. Siamo nel momento di una sana esplosione del problema. Servirà a far emergere una nuova imprenditoria al posto dei 10-15 gruppi di potere spregiudicati che comandano oggi».



tutto questo divario è ingiustificato, perché il sistema italiano punta a integrare le nuove linee con le vecchie e dev'essere realizzato in un territorio super-abitato. Allo stesso tempo, però, le Fs hanno dovuto farsi carico delle esose richieste di ogni genere di autorità, realizzando aggiunte inutili che hanno fatto la felicità dei costruttori e dei produttori di cemento.

La revoca ovviamente ha scatenato un putiferio. Dice Beretta: «Nessuno nega che gli accordi potessero essere rinegoziati. Ma i contratti non possono essere cancellati con un tratto di penna, perché è un segnale pessimo per operatori e investitori di tutto il mondo. C'è anche il caso di imprese comprate e vendute, il cui valore era determinato anche in base ai contratti del-

l'Alta velocità». Nei consorzi che hanno ereditato i vecchi mandati del 1990 - quando ancora la maggioranza dell'Alta Velocità era privata e prima che le Fs dovessero accollarsi l'intero esborso - figurano i maggiori costruttori, dall'Impregilo di Gavio e Impregit all'Asaldi, dalla Pizzarotti alla Condotte. Dice Giuseppe Zamberletti, presidente dell'Istituto Grandi Infrastrutture, un centro studi che funziona da lobby congiunta con le banche: «Il rischio è che il corridoio ferroviario da Lisbona a Kiev, via Milano, faccia ormai parte del libro dei sogni: in giugno partirà la linea ad alta velocità tra Parigi e Strasburgo, che ci anticipa di troppo tempo e vanifica l'interesse degli altri Paesi a passare per l'Italia». Replica però Anna Do-



La centrale elettrica di Sarrloch a Cagliari. A sinistra: Antonio Di Pietro

nati: «Intanto l'ultima Finanziaria ha messo a disposizione gli otto miliardi che mancavano per completare l'Alta velocità tra Torino e Napoli; poi, visto che le risorse non sono infinite, era necessario fare pulizia per ripartire con nuove priorità». Sull'impegno per le ferrovie, la senatrice sottolinea che il governo ha appena adottato la delibera di finanziamento necessaria per costruire - attraverso una gara da tenersi a inizio 2008, valore ipotetico due miliardi - la Treviglio-Brescia, completando il tratto da Milano.

Autostrade da 25 miliardi La querelle fra governo e gestori è al massimo della tensione e il ministro Di Pietro deve incassare la bocciatura europea allo stop alla fusione tra la società Autostrade dei Benetton e la spagnola Abertis. Di Pietro punta comunque a una riddiscussione caso per caso delle concessioni. La riforma voluta dal ministro, dice Ugo Arrigo, che insegna Economia Pubblica all'Università Milano Bicocca, «è forse il minore dei mali ma ha i limiti di una correzione di errori fatti in precedenza: probabilmente non ristabilirà una vera equità e allo stesso tempo scontenta chi si era garantito ricchi privilegi». Il peccato originale, dice Arrigo, è stato privatizzare un settore che garantiva ricchi flussi di cassa, senza dar vita a una forte autorità di controllo. L'accusa principale che viene rivolta ai gestori è di ▶



Gilberto Benetton e Catia Bastioli.
A destra: il laboratorio
di un'industria farmaceutica



aver incassato gli aumenti tariffari, in parte assegnati per migliorare le tratte o costruirne di nuove, anche se i lavori non venivano fatti. In subordine c'è quella di aver avuto un doppio beneficio: le opere erano pagate dai pedaggi, mentre le imprese di costruzione legate alle concessionarie facevano, spessissimo nel caso di Gavio, gran parte dei lavori in proprio.

Il caso simbolo dello scontro in atto è la terza corsia del tratto della A1 tra Barberino del Mugello e Firenze Nord. La società Autostrade ha pubblicato il progetto nel luglio 2004. La legge ipotizza 90 giorni per avere o meno il decreto di Valutazione di impatto ambientale (Via), che in questo caso manca ancora. Così in febbraio l'amministratore delegato Giovanni Castellucci ha fatto ricorso al Tar del Lazio, che si è riunito per il 4 aprile scorso. Il ministero dell'Ambiente ribatte però che il 29 marzo la Commissione Via ha espresso parere favorevole, con una serie di prescrizioni. Quando i Beni culturali invieranno il parere richiesto, l'Ambiente firmerà il decreto. Stando al ministero, pare di capire, il problema non sarebbe tanto di tempi, quanto di qualità dei progetti presentati: inutile dire no per restare nei 90 giorni di legge, meglio trattare le modifiche necessarie. Le Autostrade osservano che le richieste pervenute non erano sempre necessarie e che l'iter, comunque, non è ancora concluso.

Carissima energia L'ambiente e l'energia sono uno dei capitoli dove il governo raccoglie apprezzamenti dalle aziende più innovative. «È stata affrontata una serie di questioni su cui era necessario intervenire, dall'edilizia sostenibile all'uso di fonti alternative», dice Catia Bastioli, amministratore delegato della novarese Novamont, che ha lanciato sul mercato una serie di brevetti per l'utilizzo di plastiche di origine naturale. Non si tratta di fatti marginali, legati alla nouvelle vague ambientale, ma di una sfida industriale: «In Germania le politiche per l'ambiente hanno aperto la strada a nuove imprese, che si sono affermate e con-

tano sempre più. È importante che questo accada anche da noi ed è qui la lacuna del governo: non ha espresso una politica organica da portare sul tavolo europeo, diventando l'apripista industriale di un fenomeno che riguarda l'economia globale», dice Bastioli. Per chi guarda ai privilegi passati, però, l'ultima partita con il governo è quella dell'elettricità che viene prodotta nelle centrali che, nel '92, vennero autorizzate, anche per promuovere le fonti rinnovabili, a vendere alla rete a un prezzo superiore a quello di mercato. Il "Cip 6", come venne chiamato, è però cresciuto male e le fonti rinnovabili forniscono appena un quinto del totale. I privati coinvolti vendono alla rete un sesto del fabbisogno nazionale, con un incasso di circa 5,7 miliardi l'anno, superiore al valore di mercato per 3,1 miliardi, a carico dei consumatori. Così nei mesi passati il governo ha messo nel mirino questi privilegi, alla fine limitandosi a considerare chiusi i via libera ai progetti (con deroghe per quelli approvati ma non ancora attivi). Il timore degli industriali, però, è ora legato all'unico spazio di manovra che le norme concedono all'Authority per l'Energia: la rimodulazione di una parte del prezzo garantito, facendo aderire il costo del combustibile a quelli di mercato. Se passasse l'impostazione dell'Authority, gli attuali beneficiari in tasca avrebbero profitti per 700 milioni di euro in meno l'anno, che resterebbero ai consumatori. Gli industriali non ci stanno e hanno fatto ricorso al Tar. ■