

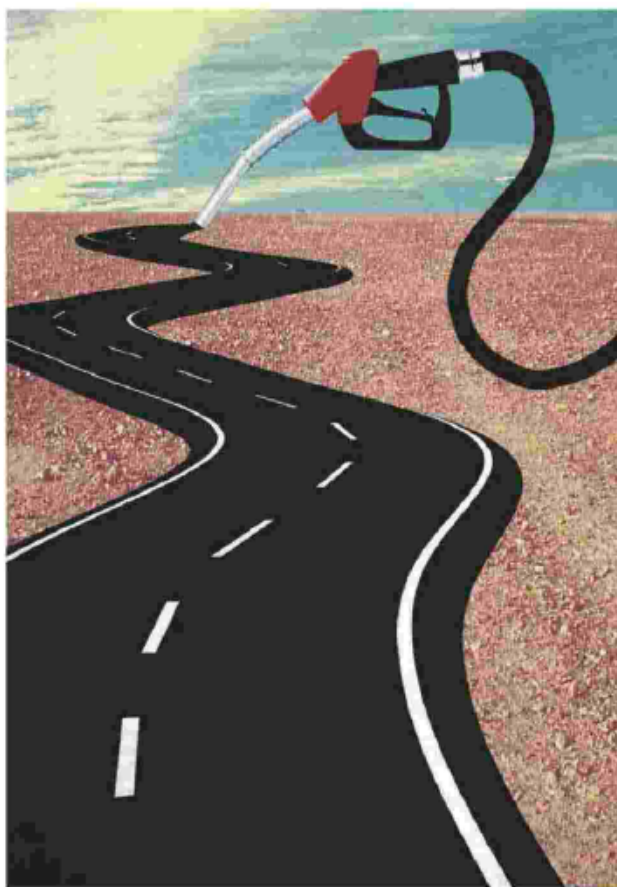
LA TROVATA Sembra una buona idea usare i carburanti per reperire gli investimenti sulla rete stradale. Ma servirebbe solo a dare più potere ai manager, snaturando il ruolo dell'impresa pubblica

Tassa sulla benzina, la finanza creativa che piace all'Anas

» MARCO PONTI
E LUCA RAGAZZI

Gianni Armani, il nuovo amministratore delegato di Anas, sembra aver scoperto il fascino della finanza creativa e ne ha fatto il punto focale del suo programma. Perché dipendere ogni anno dagli stanziamenti di fondi decisi dal governo? Se fosse devoluta all'Anas una quota fissa dell'imposta sui carburanti, come un "fatturato" per servizi resi, l'Anas potrebbe contare su un'entrata annuale certa e persino contrarre prestiti rimborsabili a fronte di questo gettito. Si potrebbe così (forse) escludere l'Anas dal consolidato del settore pubblico, con qualche miglioramento (fittizio) del saldo, obiettivo cui avevano già pensato vari governi, scornati però dai criteri contabili europei.

IL DESIDERIO di affrancarsi dalle decisioni annuali di bilancio è comprensibile. C'è però il principio dell'universalità di bilancio che porta a escludere per l'Italia le "imposte di scopo", cioè appunto vincolare il gettito di un'imposta ad una specifica spesa (legge 23/6/14 n. 89). È parso essenziale che il governo/parlamento, nell'elaborare il bilancio annuale, potessero mantenere un buon grado di discrezionalità sull'entità e ripartizione della spesa tra settori. Anche l'entità degli investimenti nella rete stradale è bene che possa essere variata sia in funzione anticongiunturale che in relazione ai progetti approvati di volta in volta, sia di manutenzione che di investimento. Se si vincolasse parte del gettito dell'imposta sui carburanti al finanziamento dell'Anas si ridurrebbe la discrezionalità del bilancio. In tutti i maggiori Paesi europei gli investimenti in strade statali sono finanziati con stanziamenti di bilancio e non con quote dell'imposta sui carburanti. Quest'imposta, secondo gli economisti, sarebbe giustificata come imposta compensativa dei danni ambientali prodotti dal traffico su gomma. Peraltro, il livello di questa imposta in Italia, secondo una ricerca del Fondo monetario, supera di molto i costi



Un'altra logica
I dirigenti non hanno risorse proprie come nelle aziende private, sono sempre soldi dello Stato

ambientali e il nostro Parlamento non considera certo questi costi quando delibera inasprimenti di aliquote. Il riferimento ai costi ambientali per giustificare l'imposta non implica che il suo gettito, o parte di esso, debba essere vincolato alla spesa per la rete stradale.

Anas, pur essendo una società per azioni, è in sostanza un'agenzia dello Stato che dovrebbe ese-

guire al meglio il compito che le viene affidato: la costruzione e manutenzione della rete. La forma giuridica di società per azioni può essere utile per l'agilità operativa che consente ma pretendere di valutare l'operato dell'Anas sulla base del profitto, come se gli stanziamenti dal bilancio statale (o un'eventuale compartecipazione all'imposta sui carburanti) fossero dei ricavi e i canoni di concessione per le autostrade che lo Stato le ha attribuito fossero delle "entrate proprie" è non solo illusorio ma anche fuorviante.

IL MANAGEMENT Anas dovrebbe essere valutato sulla base di indicatori di settore, ad esempio il costo di manutenzione per km, la qualità delle costruzioni, la quali-

tà e trasparenza degli appalti etc. Tutti questi aspetti essenziali verrebbero sostanzialmente ignorati se si focalizzasse la valutazione sui risultati di bilancio. Perciò si deve contrastare la tendenza del management ad applicarsi a forme di finanza creativa per migliorare le scritture contabili di bilancio, piuttosto che farsi valutare sulla qualità del lavoro che svolge.

Questo in realtà dovrebbe valere per tutte le imprese pubbliche per le quali i trasferimenti dallo Stato, in conto investimenti ed esercizio, siano dominanti rispetto ai ricavi di mercato, e questo nei trasporti riguarderebbe sia la rete ferroviaria che i servizi di trasporto locale su ferro e su gomma, a meno che gli affidamenti via gara non divengano realmente dominanti, e tali da selezionare le imprese in base alla loro efficienza. Valutarle in base ai soli risultati di bilancio è fuorviante: si verificherebbe (e si verifica in realtà) che le imprese più abili a ottenere denari pubblici, e non a fornire buoni servizi a bassi costi, mostrerebbero maggiori profitti, "premiando" anche il management che tali trasferimenti abbia ottenuto (non vogliamo entrare in dettagli sui modi con cui li abbia ottenuti, ricordando solo i problemi di "voto di scambio" e "asimmetrie informative" che caratterizzano il settore).

IL PARALLELISMO tra Anas e Rfi è evidente. Si può pertanto concludere che il progetto di farle confluire in un unico gruppo appare non solo privo di logica ma anche controproducente. Verrebbero esaltati dati di bilancio aggregato ancora meno significativi di quelli già artificiali degli enti singoli, con ricavi per la gran maggioranza provenienti da trasferimenti dello Stato, mettendo così sempre più in ombra valutazioni su efficienza ed efficacia. Anche la regolazione dei due settori diverrebbe più difficile, a causa del maggior peso politico ("clout") che il gruppo acquisirebbe. Quando cesseremo, in Italia, di esercitarci in finanza creativa per nascondere i problemi invece di affrontarli?

G



La scheda

IMPOSTA DI SCOPO

L'amministratore delegato dell'Anas vorrebbe che la società fosse finanziata con una quota fissa annuale dell'imposta sui carburanti, a fronte dei servizi resi

RETE STRADALE

Anas è una società per azioni ma svolge un servizio pubblico di costruzione e manutenzione della rete stradale. Sarebbe fuorviante valutarla in base ai risultati di bilancio