

# Una strana privatizzazione

Giovanni Luciano

I dati economici di bilancio e di traffico resi noti recentemente da Autostrade per l'Italia mi portano ad una serie di riflessioni un po' amare. **P. 8**

## Autostrade, a cosa è servito privatizzare?

Giovanni Luciano

SEGRETARIO GENERALE FIT CISL

### Il Commento

I dati economici di bilancio e di traffico resi noti recentemente da Autostrade per l'Italia mi portano ad una serie di riflessioni un po' amare. Solo in Italia non si riesce mai a venire a capo del mistero delle tariffe delle concessionarie autostradali, ma che le autostrade siano galline dalle uova d'oro è chiaro a tutti. Lo conferma lo stesso ad di Atlantia (la Holding che possiede Autostrade per l'Italia e Aeroporti di Roma), Giovanni Castellucci, che annuncia grandi numeri di crescita del traffico nel primo trimestre: +7,3%. Ottimo. I numeri non mentono mai, come quelli del bilancio di esercizio 2015 che ha registrato un utile di 955 mln. Il patrimonio netto è di 2566 mln. I ricavi di esercizio 4425 mln, più 137 mln sul 2014 e il dividendo è stato di ben 470,3 mln, per la gioia degli azionisti. Non siamo a conoscenza, con la stessa chiarezza, però, dell'ammontare degli investimenti rispetto all'atto di Convenzione, che sembra essere un segreto di

Stato. Il ministro Delrio dovrebbe far capire agli italiani come stanno le cose. Questi signori, poi, parlano a mezzo stampa di investimenti in mezzo mondo, ma per l'economia italiana cosa c'è? Mentre l'Anas non ha risorse sufficienti per sistemare una rete viaria ormai indecente, la gran parte degli utili miliardari dei concessionari, di un'infrastruttura realizzata dallo Stato, sono investiti fuori dal Paese? Le tariffe autostradali aumentano ad ogni capodanno. Si dice che l'aumento, sempre molto oltre il tasso di inflazione, è dovuto "agli investimenti" da realizzare. Quanti? In quanto tempo? Dove? Soprattutto, quanti non realizzati negli anni passati? E perché? Penso che una persona con le doti di Graziano Delrio possa, finalmente, chiarire questi aspetti togliendoli da una sorta di top secret di Stato. Sarei poi curioso di confrontarmi con quanti "pontificano" dalle università definendo "un carrozzone" l'idea della fusione FS-Anas. Almeno lì il dividendo è pubblico. Non è vero che sono sempre i "carrozzone" che perdono soldi pubblici, anzi. Nelle concessioni autostradali il business, miliardario, è privato. Da cittadini italiani cosa è meglio?

Queste mie riflessioni non

portino a pensare che bisogna "ri-nazionalizzare" le infrastrutture già soggette a concessione, ma che ci sia un eccessivo squilibrio tra guadagno privato rispetto a quanto riceve lo Stato per la concessione mi pare evidente. Così come non si capisce perché non evidenziare in modo trasparente, magari sui siti istituzionali ministeriali, il meccanismo che porta agli aumenti tariffari. Mi chiedo poi quando ci sarà il "dividendo" per i lavoratori autostradali, col contratto scaduto da quattro mesi e con Autostrade per l'Italia che dichiara, in sostanza, di non avere risorse per firmarlo (sic)? Non hanno risorse per il rinnovo con guadagni miliardari? E tagliano occupazione eliminando gente ai caselli? Mi piacerebbe che il presidente del Consiglio aprisse una verifica sui risultati veri della mania di privatizzare di allora e sui rischi di quel che si vorrebbe fare oggi. Abbiamo permesso a privati di prendersi le principali infrastrutture del Paese, addirittura le autostrade e l'aeroporto di Fiumicino concentrati in una sola proprietà. E concludo con un'amara battuta: il molo C di Fiumicino anziché chiamarlo molo F, come dice Castellucci, sarebbe più appropriato chiamarlo molo B. B come Benetton.

TE  
PE  
AQ  
CH