

24 aprile 2006

L'Errore del Patriottismo

di Francesco Giavazzi

L'eccessiva concentrazione nell'industria rimane una delle debolezze italiane. L'industria rappresenta oltre il 30% del nostro prodotto interno, contro il 24% in Francia, 23 negli Stati Uniti. La differenza, un 6% circa, è rappresentata da industrie marginali, che non hanno futuro in quanto non riescono più a competere con i nuovi produttori asiatici. Per diventare un Paese moderno dobbiamo quindi spostare una quota del nostro capitale dall'industria ai servizi. E farlo con imprese di servizi che sappiano esportare, altrimenti chi pagherà per il petrolio e il gas che importiamo? Finora ciò non è accaduto: in 10 anni la quota dei servizi è sì aumentata di 5 punti, ma attraverso la crescita di imprese esclusivamente rivolte al mercato interno: banche, energia, telefoni, assicurazioni, autostrade. Ora mi pare si sia aperta una fase nuova. L'espansione di Unicredito in Germania e Polonia, l'intenzione di Enel di acquisire la francese Suez, la fusione annunciata ieri tra Autostrade e la spagnola Abertis cominciano a dare una prospettiva europea alle nostre aziende di servizi. Questo ha molti vantaggi, innanzitutto per i consumatori. Autostrade oggi gestisce 3.000 km di una rete tutta italiana. Con l'eccezione della variante appenninica sul tratto Bologna-Firenze e il passante di Genova (che però rimane in alto mare) si tratta di una gestione poco innovativa, che si riduce all'ordinaria amministrazione: rifare l'asfalto e incassare i pedaggi. Un'azienda siffatta rende solo se le tariffe le sono favorevoli, come sono state in questi anni. Ma è un gioco a somma zero: i consumatori pagano e gli azionisti incassano, non è chiaro che beneficio ne ottenga il paese. La dipendenza dalle tariffe crea poi, inevitabilmente, dipendenza dalla politica, soprattutto in un settore in cui manca ancora un'autorità di regolamentazione indipendente e i prezzi sono determinati dal Cipe, cioè dai politici. Da questa guerra tra poveri, in cui l'arbitro è la politica, si esce solo andando in Europa. Per collegare il cuore dell'Europa ai nuovi paesi dell'Est (alla Polonia in particolare) si devono costruire 2.000 km di nuove autostrade e oltre 5.000 km di strade veloci, investimenti per i quali Bruxelles ha stanziato 10 miliardi di euro da spendere entro il 2013. Questa è la vera opportunità, per la quale servono ingegneri e progettisti, capacità che la società Autostrade, abituata al tranquillo tran tran domestico, non possiede. Fondendosi con Abertis il gioco può cambiare. Ne beneficeranno i consumatori, perché ora i profitti dell'azienda (a condizione che si crei al più presto una forte Autorità di controllo delle reti) dipenderanno meno dalle tariffe italiane e più dagli investimenti in Europa, e poiché continuiamo a produrre ottimi ingegneri, si aprirà un mercato per giovani laureati che finora non avevano altra scelta che emigrare. Il centrosinistra, e in particolare la Margherita, lamenta che Autostrade non sarà più italiana. Non mi è chiaro che cosa significhi: se ci interessano i benefici per i consumatori e per i nostri giovani ingegneri, questi ci saranno qualunque sia l'azionista. I termini finanziari dell'operazione prevedono che gli attuali azionisti di Autostrade, oltre a ricevere il 25% della nuova società, incassino un dividendo straordinario di quasi un miliardo di euro. Per investitori che sette anni fa acquisirono il controllo dell'azienda con 2,4 miliardi è un buon affare, certamente risultato di una regolamentazione molto favorevole. Se i Benetton e i loro soci non vogliono essere accusati di arricchiarsi alle spalle dei consumatori, e se davvero credono in questo progetto, dovrebbero investire questo miliardo nella nuova azienda. In questo modo se ne rafforzerebbe anche l'italianità.