



**perUnaltracittà - lista di cittadinanza | Democrazia Km Zero organizzano il ciclo di incontri per approfondire i temi della crisi economica e finanziaria**

## **Europa tossica: crisi del capitalismo, crisi del debito, crisi della politica**

**Martedì 17 gennaio 2012, ore 16.30 - Palazzo Vecchio, 3° piano, Sala della Miniatura**

### **IL DEBITO PUBBLICO E GLI ENTI LOCALI**

*con Ivan Cicconi, autore de "Il libro nero dell'alta velocità, ovvero Il Futuro di Tangentopoli diventato storia". Un viaggio inquietante tra aziende partecipate, project financing, esternalizzazioni. Il debito pubblico usato per finanziare la speculazione finanziaria è diventato il male assoluto. Ma da dove arriva questo macigno, con quali meccanismi si è formato, come si riproduce? E dove è nascosta quella grossa fetta di debito che oggi esiste ma non è ancora conteggiata nel bilancio dello stato? Alcuni meccanismi che generano debito sono infine legati al bilancio degli enti pubblici: dal project financing all'intrico delle aziende partecipate. La legislazione vigente, inoltre, spinge ulteriormente i Comuni a indebitarsi a tutto svantaggio per i cittadini. Conoscere e capire il baratro in cui ci ha spinto la favola liberista (privatizzazioni comprese) è un passo importante per uscire dalla crisi economica e da quella della democrazia.*

#### **Sintesi dell'incontro di Gianni Del Panta**

Ivan Cicconi nella sua ultima fatica "Il libro nero dell'alta velocità, ovvero il futuro di Tangentopoli diventato storia" ha tentato un esperimento ambizioso ed entusiasmante: leggere l'attuale crisi del capitalismo attraverso uno degli strumenti che più hanno caratterizzato tale sistema economico negli ultimi anni: l'appalto. Il settimo incontro del ciclo di appuntamenti organizzato dalla lista di cittadinanza perUnaltracittà e da Democrazia Km Zero è uno squarcio su una realtà quasi sconosciuta, una scoperta alquanto dolorosa. Cicconi, con voce soave e ammaliante, ha sapientemente alternato ai riferimenti giuridici il precipitare quotidiano della situazione del nostro Paese, riuscendo così a coinvolgere il numeroso pubblico presente. Tiziano Cardosi, incaricato di spronare l'ospite con domande e riflessioni, ha presto rinunciato al suo compito: tanta era la carica incontenibile dell'argomentare di Cicconi.

Si parla di Tav, ma per una volta non sono in primo piano i disastri ambientali causati da un'opera inutile e costosissima. Sembra così strano che i 93 miliardi di euro spesi per una infrastruttura che forse potrà servire al 5-6% degli utenti ferroviari, cioè una percentuale piccolissima della popolazione italiana, possa essere considerato un fattore quasi secondario. Eppure è la triste conclusione alla quale ha condotto tutti noi l'incontro con Cicconi. Il *focus* della discussione si è infatti incentrato sull'architettura contrattuale e finanziaria con la quale è stata realizzata l'alta velocità. Proprio questo *modus operandi*, codificato e normato, è diventato un vero e proprio modello, applicato anche nella realizzazione di qualsiasi altra opera pubblica.

Per comprendere con chiarezza l'argomentare di Cicconi ci sembra saggio separare i tre punti più importanti da lui toccati.

In prima istanza, il modello Tav rappresenta l'emblema di quello che è stato il passaggio tra Prima e Seconda Repubblica per quanto concerne i servizi locali. Con la scusa di abbassarne i costi e migliorarne la qualità si è giunti alla privatizzazione della gestione dei servizi pubblici senza liberalizzazioni. Il passaggio è stato dal monopolio statale in settori strategici per lo sviluppo del nostro Paese ad un oligopolio privato e ristrettissimo. Le società di diritto pubblico normate da leggi dello Stato, come ad esempio le aziende municipalizzate, monitorate nelle loro delibere dalle articolazioni provinciali dei comitati regionali di controllo, sono state sostituite da società di diritto privato. Così se in passato erano i Consigli Comunali a selezionare tramite voto singolo e segreto gli organi e le modalità d'indennità dei consiglieri di queste società, adesso sono i consigli d'amministrazione stessi a definire in modo autonomo lo stipendio che prenderanno nella loro funzione. Da circa 1500-1600 società di diritto pubblico operanti ad inizio anni novanta a livello locale e nazionale, siamo passati ad oltre 20000 aziende completamente controllate dal sistema dei partiti, che seleziona la classe dirigente di queste società, fino a giungere, come nel caso dell'Atac di Roma, addirittura all'assunzione del personale.

Il secondo problema collegato al modello Tav è il ricorso ai privati per realizzare un'opera qualora non ci fossero risorse da parte degli enti pubblici, tramite il cosiddetto "project financing". Il project financing è stato sperimentato proprio a partire dal 1991 nel progetto Tav, quando questo è stato lanciato. Secondo quanto sbandierato nella conferenza di presentazione del progetto, ben il 60% dell'opera doveva essere finanziato dai privati. In realtà si trattava semplicemente di prestiti attivati da una società di diritto privato, che venivano garantiti dal socio di maggioranza relativa all'epoca, divenuto socio unico a partire dal 1997: Ferrovie dello Stato. Erano quindi prestiti garantiti dall'amministratore delegato di Fs e dal socio unico di questa società. Indovinate di chi si trattava? Del Ministero del Tesoro! In sostanza i privati prestavano soldi alle esangui casse statali per realizzare un'opera, non contribuendo però neanche in minima parte alla sua edificazione, che veniva sbandierata con furbizia come il sapiente frutto della collaborazione tra pubblico e mercato. Ma quale era il motivo di questo operare? La ragione è semplice e risiede nel tentativo di derogare al patto di stabilità europeo. La contabilità di una società di diritto privato non viene infatti calcolata nell'ammontare del debito pubblico nazionale, finendo così per non figurare in quello che viene già considerato un fardello gravissimo per tutti noi: i 1900 miliardi di euro di debito cumulati dal nostro Paese.

Il terzo aspetto da evidenziare riguarda l'approvazione nel 2001 della cosiddetta "Legge Obiettivo", concernente la possibilità di realizzare grandi opere in deroga alla normativa europea con lo scopo di accelerarne la realizzazione e di coinvolgere i privati.

Veniva così modificato un articolo della legge quadro sui lavori pubblici, la cosiddetta "Legge Merloni", con la quale l'Italia aveva recepito nel 1994 le direttive europee sugli appalti pubblici, accettando le definizioni date a livello comunitario di due tipici istituti contrattuali: il contratto d'appalto e il contratto di concessione. Nel primo caso il committente affidava la realizzazione di un'opera ad un'impresa, pagando l'intero importo dell'attività svolta da quest'ultima. Nel contratto di concessione invece, il corrispettivo dato dal committente (pubblico in questo caso) non era monetario, ma consisteva nel diritto di gestire l'opera per un periodo temporale stabilito, che non poteva comunque superare i 30 anni. In questo caso la gestione dell'opera poteva essere accompagnata da un corrispettivo in denaro rilasciato in un secondo tempo dall'ente appaltante; così si prevedeva l'ipotesi in cui la gestione non fosse sufficientemente remunerativa da permettere di recuperare l'investimento iniziale nel lasso di tempo predefinito. Si stabiliva inoltre che questo accompagnamento non potesse arrivare a coprire più del 50% del costo totale dell'opera. Nel 2001 venivano modificati entrambi gli aspetti quantitativi della legge: il suddetto 50% e il limite dei 30 anni nella durata della concessione. Due norme ragionevoli, in quanto perde di senso che

l'accompagnamento, in quanto tale, superi la metà dell'investimento totale; ed inoltre qualunque previsione di mercato fatta in un lasso di tempo superiore ai 30 anni non ha alcuna attendibilità.

Gli effetti nefasti della normativa espressa dalla "Legge Obiettivo" possono essere compresi esaminando il caso della realizzazione della sede unica del Comune di Bologna, affidata tramite project financing ad una società privata. Gli esegui ricavi garantiti al privato dalla gestione di tale opera, calcolati nel 12% dell'investimento iniziale per il periodo della concessione (28 anni), non avrebbero infatti permesso con la passata legislazione di attivare l'investimento; in quanto sarebbe stato necessario un accompagnamento tanto ingente da sfiorare il 90% dell'importo totale e da prevedere un canone annuale di 9,5 milioni di euro. Attraverso la modifica del valore della percentuale massima di accompagnamento e della durata della concessione è stato invece possibile realizzare quest'opera, che comporterà per la città emiliana un ingente saldo corrente nel proprio bilancio per 28 lunghi anni. Così facendo però i quasi 300 milioni di euro necessari per la realizzazione dell'opera non figurano nel debito pubblico nazionale, finendo per rappresentare quell'ingente parte di debito contratto dal nostro Paese, ma non conteggiato nelle statistiche ufficiali. Secondo stime attendibili dal 2001 ad oggi tramite il project financing e la passività di bilancio nascosta nelle 20000 società di diritto privato sarebbero stati occultati oltre 180 miliardi di euro di debiti, costituiti per oltre il 90% da spesa corrente e quindi non comprimibile. Il saldo generale porterebbe così il rapporto debito/pil alle soglie del 140%.

Ivan Cicconi ha però anche la capacità di far scivolare improvvisamente il discorso da un'inquadratura teorica alla stringente attualità. Così riesce a contestualizzare le liberalizzazioni volute dal governo Monti e definite dal Partito Democratico come "troppo timide", all'interno di quel più vasto processo di precarizzazione generalizzata che colpisce ormai da molti anni tutto il mondo del lavoro. Sbandierate come necessarie e salvifiche per un mercato imbrigliato da troppi interessi particolaristici, si rivelano invece un graditissimo regalo per i grandi gruppi industriali e commerciali. Un esempio per tutti: l'abolizione della tariffa minima e massima nelle prestazioni dei professionisti. Dimenticandosi che le tariffe minime furono introdotte nel nostro ordinamento proprio per tutelare gli interessi degli utenti, molti oggi ritengono che questa norma possa andare nella direzione di un abbassamento del costo di determinati servizi.

Credendo alla trita favola della concorrenza che comprime i prezzi (numerosi esempi di segno diametralmente opposto non hanno probabilmente insegnato niente) uno stuolo di benpensanti a rete unificate ripropone questa litania. In realtà, questa norma avvantaggerà proprio le grandi "corporation" che non vogliono l'architetto o l'avvocato di turno protetto dal contratto minimo, ma non produrrà alcun effetto benefico sulla cosiddetta "domanda debole", quella cioè del cittadino, che non dispone della possibilità di fare contratti vincolanti. La tariffa minima era così diventata per il mondo delle partite Iva il contratto collettivo nazionale di lavoro. La sua abolizione è quindi la condanna ad una vita precaria per le future generazioni di professionisti. Non saranno i soli, però. Sottotraccia, nascosto nell'oscuro linguaggio giuridico, il governo ha infatti pensato bene di far passare nel cosiddetto decreto "Cresci Italia" l'eliminazione dell'obbligo di applicare il contratto collettivo di settore nel trasporto ferroviario. L'ennesimo dono per il "coraggioso" terzetto che nel 2006 decise di fondare con un investimento di un milione di euro (proprio così, avete letto bene) la società NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori). Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle e l'imprenditore campano Gianni Punzo (più volte sospettato di mantenere stretti rapporti con la Camorra), riuscendo a siglare nel 2007 con l'allora governo di centrosinistra un protocollo di accordo nella gara (pubblica!!) di assegnazione della gestione dell'alta velocità, hanno infatti ottenuto una concessione di dieci anni per determinate tratte ferroviarie. Adesso saranno liberi di andare in deroga al contratto nazionale, abbattendo i salari dei lavoratori e aumentando i propri profitti. Ancora più interessante è però scoprire come una società con capitale così limitato, senza né treni né esperienza nel settore, possa essere riuscita ad ottenere concessioni così importanti. Una

volta siglato l'accordo, avviene nel 2008 un cospicuo aumento di capitale, generato in gran parte dall'ingresso nella società di Intesa-SanPaolo, amministratore delegato Corrado Passera. Nel giro di soli cinque anni, senza aver offerto alcun servizio, Montezemolo, Della Valle e Punzo detentori del 95% di una società che valeva un milione di euro, si ritrovano con il 32,5% di una società che ha 300 milioni di capitale. Profitto realizzato: +10.000%. Altro che *spread*!

L'ultima perla Cicconi la riserva alle trasformazioni prodotte nel mondo del lavoro dall'appalto. La Fiat vent'anni fa aveva 150.000 dipendenti. Oggi a fronte di un fatturato cresciuto di sette volte, i dipendenti diretti si sono ridotti dell'80%. Lo strumento per realizzare questa vasta ristrutturazione è stato proprio l'appalto, con la grande impresa che "spacchetta" la realizzazione di un manufatto a tante piccole e medie aziende altamente specializzate. Così, le 200 più grandi multinazionali, capaci di gestire nel complesso il 65-70% della circolazione globale delle merci, occupano direttamente solo lo 0,75% dei lavoratori mondiali. L'appalto è diventato lo strumento fondamentale di organizzazione delle imprese, l'elemento irrinunciabile per l'iper-flessibilità del mercato. In caso di crisi economica viene infatti tagliato il contratto di appalto, cosa molto più semplice che licenziare migliaia di lavoratori con contratto a tempo indeterminato.

L'appalto ha quindi allontanato il capitale dal lavoro, il capitalista dal lavoratore vivo, ha fatto diminuire la capacità delle maestranze di rivendicare diritti e salari migliori. La crisi finanziaria è la crisi di questo tipo di capitalismo, è la crisi del capitalismo come sistema. Sta anche a noi impegnarci – e subito – per un mondo migliore.