

## L'Eretico

**Tutte le eresie sono bandiera di una realtà dell'esclusione. Gratta l'eresia, troverai il lebbroso....**

---

### Il 1992 e una crociera cambiarono le sorti dell'Italia

*Publicato da eretico*

da "*Il Dubbio*" - sito internet

Il 2 Giugno 1992 l'ultima estate della Prima Repubblica non era ancora iniziata. Il panfilo della regina Elisabetta, Royal Yacht "*Britannia*", era all'ancora nel porto di Civitavecchia, in attesa di imbarcare ospiti importanti per una minicrociera verso l'isola del Giglio. Ci sarebbero stati manicaretti per pranzo, gamberetti e costolette d'agnello preparati da chef d'eccezione. Ci sarebbe stato un po' di spettacolo, con i parà inglesi che si lanciavano dagli aerei decollati da un incrociatore. Ci sarebbe stata musica d'epoca, rigorosamente anni '30. Ci sarebbero stati soprattutto discorsi destinati a cambiare la storia d'Italia. Su quel panfilo, in quella giornata di sole e mare, fu deciso di avviare la privatizzazione d'Italia.

Vendere, o svendere, quel patrimonio, secondo i dettati della teoria economica imperante avrebbe raggiunto tre risultati: ridurre il debito pubblico che ammontava allora a 795 mld di euro, rendere più efficienti e competitivi i settori in via di privatizzazione, aumentare l'occupazione. In quell'inverno del 1992, mentre tangentopoli colpiva durissimo e si attendeva un referendum che tutti sapevano avrebbe siglato il Game Over per la prima Repubblica, nei corridoi di Montecitorio non si sentiva parlare che di "privatizzazioni" e "cartolarizzazioni". Era la panacea, il sospirato miracolo, la bacchetta magica.

Si partì nel luglio 1993, con la vendita, o svendita, della prima tranche del gruppo SME, controllato dall'Iri. L'onore di aprire la strada toccò ai surgelati e ai dolci: Motta, Alemagna, Surgela più varie e molte eventuali. Se li aggiudicò la svizzera Nestlé.

Il breve governo Berlusconi, nel 1994, implicò una frenata che si prolungò fino al 1996: poi, con i governi Prodi e D'Alema, le dismissioni presero la ricorsa. Il gruppo IRI fu smembrato e messo in vendita: il ricavo immediato fu di 30 mld di vecchie lire, lievitati poi sino a 56 mila e passa. Una cordata capitanata dagli Agnelli si aggiudicò Telecom. Ciampi, allora ministro del Tesoro, spiegò che serviva a impedire che Fiat vendesse all'americana General Motors. D'Alema, arrivato al governo alla fine del 1998 patrocinò il cedimento di Autostrade a Benetton, introducendo una delle principali specificità delle privatizzazioni all'italiana: la vendita allo stesso soggetto sia del servizio che delle infrastrutture, le autostrade e i caselli, Telecom e i cavi sui quali viaggia il segnale.

La dismissione è proseguita per una ventina d'anni, passando per le banche, quote di Enel ed Eni, il disastro di Alitalia. L'incasso è stato cospicuo: 127 mld di euro, una decina ricavata solo dalla vendita di immobili. Sarebbe un record se non ci fosse l'inarrivabile Regno Unito thatcheriano e post-thatcheriano che è andato persino oltre. Il bilancio però è fallimentare, almeno se si tiene conto degli sbandierati obiettivi iniziali. Il debito pubblico non è stato risanato: si è triplicato. Il rilancio dell'occupazione ha proceduto all'indietro, con un milione di posti di lavoro circa persi. Il miraggio di creare "colossi italiani" è rimasto un miraggio beffardo.

Il principale vantaggio promesso ai consumatori, l'abbassamento dei prezzi conseguente alla competitività delle aziende private sul mercato, è stato rapidamente affondato dalla tendenza delle aziende stesse ad accordarsi ricreando di fatto condizioni di monopolio, solo a condizioni più esose. E' vero che spesso gli utili delle aziende privatizzate sono cresciuti e spesso di parecchio. Però, come segnalava nel 2010 la Corte dei Conti, in una valutazione complessiva del ventennio

delle privatizzazioni, non per il miglioramento dei servizi e la loro conseguente maggior appetibilità: solo per l'aumento delle tariffe.



Royal Yacht  
Britannia

Postato nella categoria: Blog | |

---