

- **Economia**
20 luglio 2020
-

Lo Stato prenditore

Che cosa vuol dire monopolio naturale nel caso delle autostrade (e dell'economia italiana)

Giorgio Arfaras

Possiamo chiederci quanto fu corretta la decisione di affidare la gestione a un privato che non avrebbe potuto fare la differenza in questo contesto senza concorrenza, ma non possiamo usare il caso Benetton per invocare il ritorno del pubblico in qualunque settore



Nella polemica che trae origine dalla disastro del ponte di Genova e dal contenzioso fra lo Stato e il Privato che lo gestiva accade che non si mettano a fuoco degli aspetti rilevanti. Abbiamo nell'ordine: 1) un bene pubblico, 2) che è un monopolio naturale, 3) che funziona con i manager e non con gli imprenditori, 4) in concessione ai privati che – grazie ai pedaggi e al controllo dei costi – hanno avuto i ricavi per finanziare la concessione, gli investimenti, nonché la manutenzione, e il lavoro.

Crollato il ponte, si ha chi ripropone il ritorno della gestione statale. Si ha così da parte dell'esecutivo un attacco a una rendita specifica, quella autostradale, ma si ha un attacco che occulta le altre rendite, che sono più diffuse. Non solo questo. La polemica verte sulle privatizzazioni dei "monopoli naturali", dove non esiste in partenza ragione per pensare a una migliore gestione di parte privata.

L'autostrada è un "bene pubblico". L'autostrada, infatti, non è disponibile solo quando si vuole, e non è consumabile in via esclusiva. Non è, per fare un esempio, un gelato. Detto altrimenti, l'autostrada c'è, proprio come i Carabinieri e come un lampione. Il ladro è ricercato sia che venga a rubare a casa tua sia che no, mentre il lampione illumina sia che tu ne usufruisca, sia che non ne usufruisca.

Detto questo sulla natura del bene pubblico, si pone il problema di come pagare l'autostrada. Essa è – per modo di dire – gratis, ossia nessun singolo automobilista la paga, perché è pagata dalla fiscalità generale, come in Germania. Oppure la si paga individualmente con un abbonamento annuale, come in Svizzera. Oppure a si paga ogni volta che la si usa, come in Francia e in Italia.

Al di là del come, che cosa si paga? La concessione, la manutenzione, l'investimento fisico, il lavoro devoluto per costruire, la manutenzione, e la gestione. Non solo, ma anche i costi finanziari del tutto. Naturalmente se residua qualcosa, ossia un profitto lordo, si pagano le imposte.

Abbiamo visto che l'autostrada è un "monopolio naturale". Il pedaggio – ossia come si paga l'uso dell'autostrada – non è sottoposto a concorrenza, ossia non si hanno una o più autostrade parallele – come in un film di fantascienza – che concorrono sul prezzo e sulla qualità del servizio. Il prezzo è, proprio perché l'autostrada è unica, deciso, con calcoli non banali, per "via amministrativa".

La gestione privata di una rete autostradale è migliore di una gestione pubblica? Per evitare la trappola di mostrare solo i casi che danno ragione a noi e torto agli avversari – il così detto pregiudizio di selezione (selection bias) – rivolgiamoci ai classici del liberalismo, nientemeno che a Ludwig von Mises.

Costui sosteneva che l'errore degli economisti socialisti era quello di non capire che si potevano sostituire – come funzione organizzativa ed esecutiva – i manager del capitalismo con quelli del socialismo, ma che non si potevano sostituire gli imprenditori. Questi ultimi, infatti, svolgono un altro compito, che è quello di apportare – attraverso i mercati finanziari – i capitali alle imprese secondo un sistema di informazioni diffuso e non centralizzato.

Perciò l'autostrada non richiede quell'attività imprenditoriale diffusa tipica del capitalismo, perché come tale può essere costruita a partire da una decisione presa dal settore pubblico – come fu fatto a suo tempo dall'IRI. Dunque le autostrade sono diverse dai panettoni che produceva tempo fa sempre l'IRI. I panettoni si producono in concorrenza e l'imprenditore ha perciò un ruolo, mentre le autostrade hanno bisogno di manager e non di imprenditori.

Complichiamo il ragionamento. Abbiamo fuori dal settore competitivo dove albergano gli imprenditori e fuori dal settore pubblico dove albergano i manager uno strano animale che nel mondo anglosassone è chiamato "crony capitalism" – traducibile come "capitalismo dei comparati" – dove si ha una rendita che ha origine dalla protezione legale di cui usufruisce un comparto produttivo che diventa così monopolista.

Alcuni settori beneficiano più di altri nell'estrazione delle rendite in quanto regolati o legati all'intervento pubblico: la finanza, l'energia, le infrastrutture, il settore immobiliare. Abbiamo anche la protezione legale di alcuni comparti professionali – come i farmacisti, i tassisti, i notai. Più in generale possiamo definire rendita quel reddito che si forma non a seguito di una scarsità, "naturale" come la terra, oppure "sana" come l'innovazione, ma "artificiale", se si ha una protezione legale che dia luogo a posizioni di monopolio. Attenzione, la rendita si distribuisce anche in campo salariale. I dipendenti sindacalizzati dei monopoli sono protetti più dei dipendenti dei settori in concorrenza.

Il ponte di Genova è (stato) gestito da un'impresa che ha ottenuto la concessione a operare dallo Stato. Ergo è un'impresa che è un monopolio naturale, che agisce in un settore regolato, dove i profitti sorgono se la gestione controlla i costi, mentre i ricavi (unitari da pedaggi) sono crescenti. L'impresa in questione ha ottenuto dei pedaggi crescenti (che hanno compensato la caduta del traffico) e quindi (avendo controllato i costi) è in attivo, e perciò si presta ad essere oggetto di polemiche con l'accusa della mancata manutenzione.

Possiamo chiederci quanto fu corretta la decisione di affidare la gestione di un monopolio naturale a un imprenditore privato che non avrebbe potuto fare la differenza in questo contesto (non essendoci la concorrenza, come per esempio nel caso di Telecom che compete con Vodafone e Wind). Ma non possiamo usare il caso di Autostrade per invocare il ritorno dello Stato in qualunque settore dell'economia, dove la sua maggiore efficienza e moralità rispetto a un imprenditore non è affatto scontata.