

STATO IMPRENDITORE

Genova, riflettere per evitare gli inganni della nostalgia

—di **Marcello Clarich** | 21 agosto 2018

La tragedia del ponte di Genova potrebbe avere una prima conseguenza: portare a un revival dello Stato imprenditore. Le proposte che sono state avanzate da esponenti del governo - poi seguite da frenate e distinguo - sembrano, infatti, ipotizzare una nazionalizzazione del sistema autostradale. Qualche avvisaglia del nuovo indirizzo si è avuta a proposito di Alitalia, per la quale ha fatto capolino l'idea di un ritorno alla proprietà pubblica.

Ora, se gli annunci di questi giorni avessero un seguito, saremmo in presenza di una svolta rispetto alla politica di liberalizzazioni e privatizzazioni avviata un quarto di secolo fa. Intanto, c'è un problema di lessico. Nazionalizzare e ripubblicizzare la gestione sono due operazioni diverse. Con il primo tipo di intervento si ritornerebbe a una situazione di monopolio legale, cioè di estromissione totale dei privati da un ambito di attività economica. Ciò accadde, per esempio, all'inizio degli anni '60 del secolo scorso con la riforma del settore elettrico e l'istituzione dell'Enel. Ma qui bisognerebbe fare i conti con la Costituzione (articolo 43) che pone limiti stringenti.

Ripubblicizzare, ed è questo con tutta probabilità ciò di cui si dibatte, non significa chiudere il mercato alla concorrenza, ma soltanto consentire lo svolgimento di determinate attività economiche anche a imprese pubbliche. Su questo fronte il diritto europeo pone il principio della neutralità tra impresa privata e impresa pubblica, purché quest'ultima non goda di privilegi diretti e indiretti. Va ricordato però che la politica di privatizzazioni avviata negli anni '90 del secolo scorso fu dovuta, oltre che a ragioni di finanza pubblica, anche al fatto che la gestione deficitaria di molte imprese pubbliche richiedeva ricapitalizzazioni con risorse pubbliche vietate dal diritto europeo.

Inoltre, se è vero che secondo la teoria economica la gestione privata non è necessariamente più efficiente di quella pubblica, bisognerebbe interrogarsi in concreto, con analisi empiriche e confronti internazionali, se il settore autostradale sia tra quelli nei quali la gestione pubblica sia più efficiente. Va ricordato peraltro che uno dei requisiti dello Stato regolatore, subentrato in gran parte dei paesi occidentali allo Stato imprenditore, è la presenza di strutture burocratiche (ministeri e Autorità di regolazione) in grado di regolare e vigilare. Nel caso del settore autostradale, come sta emergendo in questi giorni, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non sembra essere stato in grado di monitorare in modo efficace l'attività dei concessionari.

Il ritorno all'impresa pubblica riproporrebbe poi il tema delle nomine degli amministratori, in passato quasi sempre lottizzate, e il rischio che i governi di turno interferiscano sulle strategie aziendali. In ogni caso, le proposte di questi giorni devono fare i conti con la situazione in essere. Prima di pensare a gestioni pubbliche bisogna infatti rescindere le concessioni in essere. La via della decadenza per inadempimento o della revoca ipotizzate per la società Autostrade non è in discesa e comunque avrebbe strascichi giudiziari infiniti.

Ancor più in salita sarebbe un'altra via che potrebbe essere allo studio e cioè l'annullamento d'ufficio da parte del ministero degli atti di concessione che stanno a monte delle convenzioni. E ciò verosimilmente per il mancato rispetto delle procedure di gara imposte dal diritto europeo. In realtà la Commissione europea in questi anni ha monitorato le concessioni autostradali e sarebbe dunque difficile dimostrare l'illegittimità degli atti originari o delle proroghe. Inoltre, oltre all'illegittimità, bisognerebbe dimostrare l'interesse pubblico all'annullamento, prova assai ardua in ragione del lungo lasso di tempo ormai decorso. In conclusione, all'emozione di questi giorni dovrebbe seguire una fase di riflessione. Il rischio è anche di dare segnali sbagliati a chi ci osserva dall'estero con crescente preoccupazione.

© Riproduzione riservata

IAS Integral
Ad Science

✔ Brand Safe ✔ Viewability ✔ Ad Fraud Certificate

✔ Fake news free ✔ Impatto ADV

SYSTEM 24

Scopri di più