

MERCATI

LA TRAPPOLA DEL SOGNO STATALISTA

STEFANO LEPRI

Davvero segno dei tempi è sostenere che il disastro di Genova avrebbe potuto essere evitato se le autostrade fossero rimaste statali. Fino a ieri, pareva d'obbligo dar colpa al potere pubblico perfino di catastrofi naturali imprevedibili come i terremoti (un «piove, governo ladro» su larga scala).

Ricompare oggi anche a destra lo statalismo tradizionalmente caro alla sinistra specie se estrema. Non è un fenomeno solo italiano: in vari Paesi, autocrati alla ricerca del consenso popolare nazionalizzano imprese magari con la scusa di toglierle di mano agli stranieri; accrescono il proprio potere trovando bersagli anche tra gli imprenditori di casa.

Ha sì senso interrogarsi, a consuntivo della grande crisi, sui danni provocati dall'ondata neoliberista degli Anni 80 e '90. La deregolamentazione finanziaria aveva indotto le banche a speculazioni irresponsabili. Dallo sconquasso che ne è seguito i Paesi più deboli, come l'Italia, ancora non si sono risollepati del tutto.

Le disuguaglianze sociali si sono accresciute in misura grave soprattutto nei Paesi anglosassoni. La stessa caduta della Russia nell'autoritarismo ha radici nel modo rozzo in cui lì è stato ricostruito il mercato, privatizzare purchessia senza curarsi delle istituzioni (liberali) che lo fanno funzionare.

Ma tutto questo con i mali dell'Italia c'entra poco. Da noi, la rivoluzione liberista un tempo promessa da Silvio Berlusconi non s'è mai veduta. Anzi già nel 2008 Giulio Tremonti ributtava la colpa della crisi sulla sinistra «convertita al mercatismo». Intanto le aziende partecipate comunali proliferavano sotto giunte di ogni colore.

In concreto, se la società Autostrade ha sbagliato, lo ha potuto fare a causa del rapporto non trasparente, ambiguo, tra Stato e privati che ha contraddistinto il regime delle concessioni autostradali. E se qualcuno ha contestato le concessioni, è stata la Commissione di Bruxelles, con ricorsi alla Corte di giustizia europea.

È vero che quando la società Autostrade fu privatizzata, nel 1999, sa-

rebbe stato razionale dividerla, per allargare la concorrenza e per evitare che un così grande operatore privato avesse troppa forza contrattuale. Però nulla impediva di riformare le strutture di controllo inefficaci che per conto dello Stato sorvegliano investimenti e manutenzione.

Strano che il neo-statalismo conviva nel governo con un mito neoliberista come la «flat tax». Ma discutere su principi astratti non ha senso. La corruzione prospera sia nelle aziende interamente pubbliche (come l'Anas nelle strade), sia nei rapporti clientelari tra potere pubblico e privati che se piccoli gareggiano per ottenere i favori dei politici, se troppo grandi possono asservirli.

Occorre confrontarsi su come realizzare un mercato concorrenziale dove gli interessi dei consumatori siano tutelati. Gli strumenti, vari, vanno adattati sulla base dell'esperienza. Ad esempio, le Ferrovie pubbliche funzionano meglio dove si contendono i clienti con un operatore privato, peggio quando manca l'alternativa.

I nuovi statalisti attaccano le privatizzazioni del passato anche per addossarne la colpa all'Europa. Falso. Alle istituzioni europee dobbiamo invece misure di apertura del mercato che hanno aiutato i cittadini a pagare meno certi servizi. Se alcune privatizzazioni deludono, è perché chi le ha governate è riuscito ad offrire posizioni di rendita a imprese amiche.

Da una parte, occorre limitare ogni commistione tra la politica e l'economia, dall'altra potenziare gli strumenti di controllo indipendente. Se «cambiamento» significa tornare al «primato della politica», è un tuffo nel passato. —

CC BY-NC-ND AL CUNO I DIRITTI RISERVATI

