

Editoriale

Autostrade, aspettando i dettagli

PASSO VERO FUORI DALLA TRAPPOLA

LEONARDO BECCHETTI

L'epilogo del braccio di forza tra il governo e Autostrade rappresenta uno dei pochi casi nei quali l'attore pubblico ha avuto abbastanza coraggio e forza per uscire dalla logica della "cattura del regolatore", una patologia ben nota e quasi inevitabile per la letteratura scientifica di economia industriale nei rapporti di concessione tra autorità pubblica e gestore privato dell'infrastruttura. Di solito si parte con la migliore delle intenzioni. Il contratto di concessione impegna il gestore privato a realizzare gli investimenti di manutenzione necessaria in cambio di una tariffa che dovrebbe rappresentare il giusto mezzo tra interesse degli utenti (gli automobilisti che pagano i pedaggi in autostrada) e profitti del gestore stesso. Poi le cose lentamente, quasi per inerzia, scivolano verso la "cattura". I politici per motivi vari e diversi diventano accomodanti nei confronti del concessionario che non manca di solito di potere economico, capacità di lobbying e persuasione. Si finisce con ritorni del capitale molto elevati per il gestore, tariffe elevate per il consumatore e investimenti in manutenzione non all'altezza delle necessità e delle aspettative. Come ricordato recentemente in un'analisi di Giorgio Ragazzi (in un pezzo scritto nel 2018 ma che consigliamo di leggere oggi <https://www.lavoce.info/archives/54644/autostrade-i-vantaggi-della-nazionalizzazione/>), nel 2017 autostrade per l'Italia (Aspi) ha incassato 6 miliardi di profitti dai pedaggi autostradali facendo investimenti per meno di un miliardo, realizzando un margine operativo di 2.450 milioni e investendone nella rete solo 517. Nonostante gli esiti deludenti in termini di benessere per la collettività (che non coincide col valore delle azioni del concessionario) il quieto vivere prevale e la cattura del regolatore non fa notizia, a meno che non accada qualcosa di deflagrante, come la caduta del ponte Morandi. Bisogna dare atto al vertice di governo e al partito di maggioranza relativa, il M5s, di aver assunto dopo la

tragedia una posizione dura e decisa che ne ha aumentato il potere contrattuale e portato alla fine a un esito che ribalta del tutto la logica della cattura del regolatore. Ormai gli accordi, le riforme, i decreti si annunciano quando sono abbozzati per grandi linee prima che vengano definiti tutti i particolari che spesso in realtà sono decisivi per valutare tutto l'insieme. È questa parte essenziale e non il tutto nei dettagli che possiamo giudicare oggi. Le notizie ci dicono che il braccio di forza del governo ha prodotto un accordo con misure compensative a carico del concessionario fino a 3,4 miliardi, il rafforzamento dei controlli, la rinuncia da parte dello stesso a giudizi e a risarcimenti sulle attività di ricostruzione del ponte, maggiore moderazione tariffaria e sanzioni più severe in caso di violazioni da parte del concessionario. E infine, punto decisivo per il futuro assetto proprietario di Autostrade per l'Italia, aumenti di capitale dedicati e cessione di azioni da parte di Atlantia a Cassa Depositi e Prestiti o a investitori ad essa graditi che significa passaggio del controllo dal privato al pubblico. Molti commenti a caldo alla vicenda sono improntati a logiche sbagliate. Il tema non è se il governo abbia "punito" adeguatamente o meno i Benetton. Decisioni come la revoca immediata avrebbero prodotto contenziosi infiniti e danni per i contribuenti. Ad Autostrade si concede una via d'uscita tutto sommato onorevole che non apre un conflitto legale infinito e allo stesso tempo realizza l'obiettivo di un cambio di gestione. L'obiettivo non era e non doveva essere quello di mettere in ginocchio un'azienda importante del nostro Paese nonostante i suoi limiti.

continua a pagina 2



Dalla prima pagina

PASSO VERO FUORI DALLA TRAPPOLA

Il tema era se a partire da questa tragedia fosse possibile ritrovare quell'equilibrio nella gestione di un'infrastruttura così importante come la principale concessionaria autostradale italiana tra remunerazione del capitale privato del gestore e benessere dei cittadini-utenti (nelle diverse dimensioni del costo delle tariffe, della qualità del servizio e della sua sicurezza). Un buon accordo nelle sue linee fondamentali non basta a garantire un futuro virtuoso. Aspettiamo i dettagli per quanto riguarda la cessione delle quote di Atlantia (anche qui non deve essere punitiva, ma neanche premiare il concessionario) e speriamo che la sfida di co-

niugare controllo pubblico ed efficienza (assieme ovviamente a un aumentato benessere dei cittadini/utenti) sia vinta nel tempo. Se la cattura del regolatore è la patologia più grave in cui si rischia di imbattersi in caso di concessione a privati conosciamo benissimo le patologie altrettanto gravi di un controllo pubblico che sfugge ai criteri di efficienza e finisce nella malagestione (e anche in continui costi a carico dei contribuenti). Per questo bisogna assolutamente impegnarsi da oggi affinché la fatica e il buon risultato di questa vicenda non siano vani.

Leonardo Becchetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA