

IL MIRAGGIO DEL MONOPOLIO DI STATO

MICHELE ANINIS

Il crollo di Genova No, non è così che potremo risparmiarci altri lutti, altre disgrazie. Non trasferendo ad Anas tutte le autostrade. Non sostituendo a un monopolio privato il monopolio dello Stato. La medicina da cui dipende la nostra sicurezza si chiama efficienza. continua a pagina 30 segue dalla prima pagina Nella gestione così come nei controlli. E l'efficienza è figlia della concorrenza, virtù mai troppo praticata alle nostre latitudini. Sarà che la competizione ci spaventa, in nome d'un malinteso sentimento di protezione nei riguardi dei più deboli; e intanto ci alleviamo in corpo disequaglianze e mobilità sociale prossima allo zero. O forse sarà che abbiamo in gran dispetto il pluralismo, a causa di una cultura organicistica testimoniata perfino dal vocabolario. Sicché gli inglesi dicono people, al plurale, per definirsi come una comunità di individui; noi diciamo "popolo", al singolare, e ciascuno annega in una

totalità indifferenziata, in un unico organismo. Da qui l'idea di nazionalizzare 3mila km di rete autostradale, consegnandola alle amorevoli cure dello Stato. Dopo di che nessun ponte cadrà giù come un birillo e risparmieremo sul pedaggio nei caselli. Magari fosse vero. E magari le nazionalizzazioni fossero sempre un affare. Nel 1962, quando per legge venne istituito l'Enel, l'indennizzo incassato dalle società elettriche fu superiore al loro valore di mercato; e finì per finanziare la nascita d'un gruppo di potere petrolchimico (Montecatini-Edison) più potente. Nel frattempo i deficit di Stato diventavano voragini, all'Iri e all'Eni; l'Alfa Romeo, azienda automobilistica di Stato, a Pomigliano d'Arco fabbricava l'Alfasud, spendendo per ogni auto un milione di lire in più del suo prezzo di vendita; e s'ingrassava la "razza padrona", i manager pubblici come Eugenio Cefis, sotto l'ombrello dei partiti di governo. Il fatto è che lo Stato italiano è sempre stato fragile, poroso rispetto alle incursioni delle lobby, gravato da una burocrazia ipertrofica e inefficiente. Non a caso già Silvio Spaventa, nel 1879, ne denunciò l'arretratezza. E non a caso i giuristi cominciarono a discutere di "crisi dello Stato" nel primo Novecento: basta rileggere



Romano, Orlando, Jemolo. Ma nessuno ha più voglia di leggere, figurarsi di rileggere. E nell' ignoranza del passato ripetiamo come in sogno lo stesso copione, magari rovesciando il finale. Ora è la volta dello statalismo, un déjà- vu degli anni Sessanta. Negli anni Novanta, viceversa, aprimmo la stagione delle privatizzazioni. Sempre a quel tempo fummo giustizialisti, sulla scia di Tangentopoli; mentre dieci anni dopo diventammo garantisti. Abbiamo amoreggiato con leggi elettorali proporzionali e maggioritarie, cambiandole come fossero cravatte. Eravamo regionalisti nel '47, centralisti ai tempi di mamma Dc, regionalisti nel 2001, centralisti nel 2016, e adesso chissà mai che siamo. Ah sì, siamo le belle statuine dello Stato, imbambolati dinanzi alla divinità che ci soccorre. Ma è un miraggio, anzi un errore. Nel cielo dei valori costituzionali brilla la concorrenza, non lo statalismo. Implicitamente nell' articolo 41, nero su bianco nell' articolo 117. E la Consulta, a partire dalla sentenza n. 14 del 2004, ne ha disegnato una nozione ampia, affidando allo Stato tutela e promozione della concorrenza. Significa che i poteri pubblici devono opporsi ai monopoli, non ricostituirli dentro il proprio seno. Le concessioni ai privati vanno segmentate, sottoposte a vincoli, circoscritte in un lasso di tempo ragionevole, anziché irragionevolmente prorogate (fino al 2042, nel caso di Atlantia, la società che gestiva il ponte Morandi). Significa, in conclusione, costringere i forti alla concorrenza dei più forti, affinché se ne avvantaggino i più deboli. © RIPRODUZIONE RISERVATA Michele Ainis, costituzionalista, è ordinario all' università di Roma Tre. Il suo ultimo libro è "Risa" (La nave di Teseo, 2018)