*Strade e altre infrastrutture di trasporto*

Le strade, erroneamente considerate *public good* dalla teoria dominante[[1]](#footnote-1), possono essere efficientemente possedute e gestite da privati. Dal punto di vista della struttura proprietaria, potrebbero essere incorporate in una data unità territoriale oppure essere proprietà di compagnie stradali private (soluzione più probabile per le autostrade e le strade a lunga percorrenza), con riscossione di un pedaggio in relazione alla distanza percorsa, alle dimensioni del veicolo e agli orari di transito. Le strade brevi o di quartiere potrebbero essere retribuite dai proprietari di case per i servizi di manutenzione, miglioramento e sorveglianza.

Ciascun proprietario avrebbe il diritto di fissare norme di comportamento – velocità, utilizzo delle cinture, tasso alcolemico ecc. - per la circolazione nella propria strada o autostrada. Non si possono prevedere gli esiti del mercato: inizialmente alcuni imporrebbero norme severe, altri permissive, con vari gradi all’interno dei due estremi, ma sarebbero i desideri dei consumatori a decretare il successo del miglior set di regole, conferendo i maggiori profitti agli imprenditori che offrono il miglior prodotto (in questo caso le regole) al prezzo più basso.

La tecnologia moderna consente di predisporre le opportune soluzioni al problema dell’applicazione e riscossione del prezzo per le strade urbane senza che sia compromessa la scorrevolezza della circolazione: il Telepass, la Viacard, l’EZPass americano, i gps con addebiti su carte di credito e bancomat e altri tipi di *card* consentono pagamenti automatici. Altre soluzioni sono rappresentate dall’acquisto di permessi da esporre sul veicolo; o dall’installazione di telecamere agli incroci per la registrazione delle targhe seguita dall’invio di una fattura con l’importo. Il finanziamento tramite tariffe sul passaggio e parcometri è più efficiente rispetto al finanziamento tramite fiscalità generale.

La natura privata risolverebbe il problema della congestione da traffico[[2]](#footnote-2). Lo spazio infatti è una risorsa scarsa, e quanto più lo è tanto più alto sarà il prezzo da pagare per il passaggio. I pedaggi varierebbero anche in relazione all’orario, con tariffe più alte nelle ore di punta.

In questo modo, oltretutto, la costruzione delle strade non sarebbe più determinata dall’influenza dei gruppi di pressione o dalle decisioni arbitrarie dei politici, ma dalla domanda espressa dal mercato.

Anche l’elevato numero di incidenti è una conseguenza della struttura pubblica. Come ha osservato Walter Block, si attribuiscono le responsabilità delle vittime della strada ai fattori più svariati – la velocità, l’alcol, la stanchezza, la disattenzione, le cinture di sicurezza non indossate, il traffico, i guasti meccanici, l’obsolescenza del parco macchine – ma mai al gestore delle strade, e alle circostanze da esso dipendenti: la qualità del manto stradale, l’illuminazione, la manutenzione, l’introduzione di requisiti all’ingresso. «È come se in un ristorante il cattivo servizio fosse attribuito al forno guasto o al cameriere che è caduto sul pavimento scivoloso. […] Come si può dare la colpa a questi fattori e ignorare la responsabilità del gestore del ristorante?»[[3]](#footnote-3).

Anche le cause contro i responsabili dell’inquinamento sarebbero più agevoli, perché, anziché intentarle a milioni di automobilisti, verrebbero mosse contro pochi proprietari, con una drastica riduzione dei costi di transazione.

Alla frequente obiezione che ipotizza la situazione di un residente a cui viene impedito di accedere all’unica strada che collega la sua abitazione (ad esempio per un’avversione del proprietario della strada nei suoi confronti), i libertari replicano che qualunque acquirente dell’abitazione si garantirebbe prima il titolo di accesso: «già negli attuali assetti giuridici, prima di acquistare una casa o qualsiasi altra proprietà ci si garantisce sul titolo. Si vuole essere protetti contro le eventuali pretese altrui sulla proprietà della casa acquistata. Dunque, in un contesto di strade private, le persone acquisterebbero garanzie sul titolo. Nessuno vorrebbe rimanere intrappolato nella sua proprietà. Nessuno acquisterebbe alcun immobile senza la certezza che questa costrizione non si verifichi. È quindi nell’interesse economico del proprietario non attuarla, dal momento che egli vuole attrarre, non respingere, le persone, così da realizzare maggiori guadagni»[[4]](#footnote-4). Il richiamo all’interesse economico del proprietario della strada è convincente anche nel caso, simile al precedente, del proprietario di una grande arteria di comunicazione in grado di tagliare in due un paese (ad esempio, negli Stati Uniti da Boston a Los Angeles): se non consentisse che altre strade possano inserirvisi lungo il percorso o attraversarla, gli incassi sarebbero bassissimi e i profitti probabilmente insufficienti o inesistenti[[5]](#footnote-5).

Storicamente le reti viarie non sono sorte per opera dello Stato. Nel Regno Unito e negli Stati Uniti fino all’inizio del Novecento, quando operò la monopolizzazione pubblica, le strade a lunga percorrenza furono gestite privatamente: nel Regno Unito vi erano più di 1100 compagnie private che riscuotevano i pedaggi su circa 35.000 chilometri di strade, una fra le migliori reti stradali del mondo; negli Stati Uniti circa 3000 compagnie private costruirono e gestirono più di 48.000 chilometri di strade. Oggi negli Stati Uniti strade private esistono in molte comunità, in particolare a St. Louis, nel Missouri.

Per quanto riguarda il trasporto aereo, non vi sono ragioni convincenti che inducano alla proprietà pubblica degli aerei o al controllo statale di tariffe, orari e sicurezza. Circa gli aeroporti, la gestione privata è esistita sin dalle origini dell’aviazione. L’aeroporto di Burbank, quando rappresentava il principale aeroporto dell’area di Los Angeles, era di proprietà della Lockheed.

Un contesto totalmente di mercato consentirebbe di allocare in maniera efficiente gli *slot* per gli atterraggi e i decolli, eliminando i numerosi ritardi o cancellazioni per eccesso di traffico. L’aumento e la riduzione delle tariffe selezionerebbero l’offerta e la domanda di una risorsa scarsa quale è lo *slot*.

1. Le strade mancano di entrambi i requisiti definiti dalla teoria affinché un bene possa essere definito *pubblico*, e cioè la non-escludibilità e la non-rivalità. È possibile escludere, selezionando a piacere attraverso sbarre o pedaggi; ed esiste rivalità nel consumo, dal momento che le strade possiedono la caratteristica della “congestionabilità”: il traffico ne è un tipico esempio. [↑](#footnote-ref-1)
2. W. Block, *Congestion and Road Pricing*, in “Journal of Libertarian Studies”, vol. 4, n. 3, estate 1980, pp. 299-330. [↑](#footnote-ref-2)
3. W. Block, *Free Market Transportation: Denationalizing the Roads*, in “Journal of Libertarian Studies”, vol.3, n. 2, estate 1979, p. 211. [↑](#footnote-ref-3)
4. W. Block, *The Privatization of Roads & Highways*, Mises Institute, Auburn, Al, 2009, pp. 412-413. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ipotizzando che un proprietario capriccioso e indifferente ai profitti insista a negare qualunque accesso alla sua strada, un altro imprenditore potrebbe costruire un’altra strada o con un tunnel sottoterra o con una sopraelevata. Block infatti precisa che per i libertari il diritto di proprietà non è regolato dalla dottrina *ad caelum*, e dunque il proprietario della strada non può impedire costruzioni in tutto il soprassuolo o in tutto il sottosuolo. W. Block, M. Block, *Roads, Bridges, Sunlight, and Private Property Rights*, in “Journal des Economistes et des Etudes Humaines” 7, no. 2/3, June–September 1996, pp. 351-362. [↑](#footnote-ref-5)