

Liberalizzazione e lobby di Michele Polo (www.lavoce.info)

Il passaggio della ratifica parlamentare il decreto Salva Italia, con cui il governo Monti ha definito le linee di intervento urgente in materia economica, ha subito modifiche, integrazioni e cancellazioni. Tra queste, sui media ha assunto particolare rilievo il tema delle liberalizzazioni, sul quale è apparsa evidente l'azione e l'efficacia delle lobby che, spesso in modo bipartisan, hanno operato in Parlamento. La vicenda merita alcuni commenti. In primo luogo occorre forse ricordare al lettore il senso complessivo delle misure messe in campo dal governo Monti in tema di liberalizzazioni: sembra infatti dalla lettura dei giornali che taxi e farmacie fossero i principali mercati sui quali il governo scommetteva per il rilancio della crescita! Il decreto, in realtà, senza mai parlare nello specifico delle due attività, delinea un quadro organico molto più articolato. All'art. 34 si stabilisce la cancellazione di una serie di misure amministrative, dalle licenze per l'esercizio dell'attività economica alle restrizioni territoriali, che si applica a molti settori, tra cui farmacie e taxi, ma che comprendono anche il mondo del commercio.

All'articolo 35 si rafforza il ruolo dell'Autorità antitrust nel rimuovere gli ostacoli legislativi e regolamentari alla concorrenza: non più solamente un potere di segnalazione, ma un ben più incisivo potere di denuncia e di azioni in giudizio contro provvedimenti delle pubbliche amministrazioni lesivi della concorrenza. L'articolo 36 ha agitato molti salotti buoni, quei poteri forti spesso paventati dietro il governo dei tecnici, intervenendo sulla presenza di amministratori e manager sia negli organi societari delle società bancarie, assicurative e finanziarie che in quelle delle società beneficiarie dei finanziamenti: una scorsa ai consigli di amministrazione di Mediobanca, Generali, Sai Fondiaria e molte grandi banche per capire il fenomeno e l'impatto del provvedimento. Infine, all'articolo 37 si delinea in modo dettagliato la definizioni dei compiti di un regolatore per le reti di trasporto e i percorsi di liberalizzazione di questi settori, in primo luogo di quello ferroviario. Insomma, sarà un primo passo, ma non sono per fortuna taxi e farmacie a vedersi affidato il compito di trainare la crescita dell'Italia.

Compensazioni per i taxisti. Veniamo tuttavia alla vicenda dei taxi, che ha richiamato l'attenzione dei media, ed è stata interpretata come un arretramento del governo, disegnando un Mario Monti vincitore con Bill Gates, ma sconfitto dal più nostrano tassinaro. Sicuramente l'esclusione dei taxi dall'applicazione dell'articolo 34 è lontana dalle intenzioni originarie del governo, e conferma ancora una volta la capacità di influenza di una constituency piccola, ma molto determinata ed efficiente. Imponendo una riflessione per riuscire a superare questi ostacoli, magari modesti nell'impatto sul sistema economico quando parliamo dei taxi, ma sicuramente presenti in molti altri settori, tanti granelli di sabbia che alla fine inceppano l'ingranaggio economico.

Il punto cruciale nella vicenda taxi è molto semplice e ha una valenza che va al di là di questo settore: una estensione del numero di licenze, o addirittura una loro cancellazione liberalizzando sia l'attività che i suoi confini territoriali, determina un indubbio effetto pro-competitivo sul mercato, con una riduzione dei prezzi a vantaggio degli utenti. E parallelamente a svantaggio dei taxisti, che vedono contrarsi gli introiti. Qualunque studente di economia del primo anno ha imparato a suo tempo che i vantaggi dei primi superano le perdite dei secondi, con un miglioramento complessivo per la collettività che raccomanda di percorrere questa strada.

Le perdite per i taxisti, tuttavia, non si limitano alla riduzione dei profitti correnti dalla loro attività in un mercato più competitivo. Si estendono anche al valore della licenza, fino ad oggi necessaria per operare. Nel regime vigente, le amministrazioni comunali fissano un numero totale di licenze distribuendole gratuitamente agli operatori, che le possono rivendere ad altri quando terminano l'attività. Il prezzo della

licenza acquistata è quindi proporzionale al valore attuale del flusso di redditi attesi in futuro, e viene ammortizzato durante gli anni di servizio attivo attingendo ai risparmi consentiti dall'attività. Un taxista giovane che acquista una licenza la ripaga con i risparmi derivanti dal servizio ammortizzando gradualmente l'investimento iniziale, e al momento di ritirarsi incassa dalla vendita della licenza il valore attuale dei risparmi a suo tempo impiegati per coprire l'acquisto della licenza, una sorta di trattamento di fine rapporto. L'improvvisa liberalizzazione del settore riduce i redditi, e quindi i risparmi, ottenibili dall'attività e squilibra il vincolo di bilancio intertemporale del taxista: questi ha pagato la licenza proporzionalmente a un flusso di profitti maggiori di quelli che è in grado di conseguire in un mercato liberalizzato. Si trova quindi in difficoltà nell'ammortizzare l'investimento iniziale; inoltre, il valore di cessione della licenza al momento di ritirarsi risulta inferiore a quello che si attendeva, richiedendo quindi un aumento dei risparmi durante la vita lavorativa.

L'aumento del numero di licenze, o addirittura la loro cancellazione, genera quindi effetti intertemporali significativi sia sulla capacità di ammortizzare coi redditi correnti la licenza acquistata che sul valore ricavabile dalla cessione della licenza al momento di ritirarsi. I taxisti più giovani sono esposti a entrambi gli effetti, mentre quelli più prossimi alla pensione, che hanno oramai quasi integralmente ammortizzato la licenza a suo tempo acquistata, subiscono principalmente l'effetto della caduta del valore del loro Tfr, incassato con la cessione della licenza a prezzi inferiori rispetto al passato.

Occorre quindi chiedersi se, per ragioni di equità o anche solamente per rendere politicamente gestibile l'avvio della liberalizzazione, non si renda necessaria qualche forma di compensazione per queste perdite. Una forma che, almeno dal punto di vista dei flussi di cassa, non grava sulle già tartassate finanze degli enti locali potrebbe essere quella di mantenere il regime autorizzativo e la cessione gratuita delle licenze, ma di aumentarne significativamente il numero. Conferendo a titolo gratuito agli attuali detentori di una licenza una certa quota di una nuova licenza. Si potrebbe inoltre pensare a conferimenti di quote differenziati a seconda dell'anzianità di servizio, per recuperare la maggior penalizzazione degli operatori più giovani. In questo modo, si crea un evidente incentivo in quanti ricevono la licenza a venderla a nuovi operatori, recuperando l'investimento sostenuto nella fase pre-liberalizzazione. Sarebbero i taxisti stessi a promuovere nei fatti la liberalizzazione, vendendo le nuove licenze a nuovi operatori.

Il punto generale su cui vorremmo quindi concludere è che le resistenze del Parlamento e l'azione di interdizione delle lobby ci ricordano i forti effetti redistributivi delle liberalizzazioni e la necessità di disegnare misure in grado di operare le compensazioni quando legittime, rompendo il fronte compatto degli interessi corporativi.