

Liberalizzazioni - Se la concorrenza non è sufficiente

Il decreto sulle liberalizzazioni rappresenta una vittoria politica per il governo Monti. Inizialmente sospettato di connivenze con le banche e in debito di equità verso i cittadini, cui ha aumentato le tasse e ridotto le pensioni, il governo ha incassato il plauso di quasi tutte le forze politiche in Italia e in Europa (e anche dell'autorevole The Economist) per aver difeso i consumatori e attaccato i privilegi. Tuttavia, dopo aver riconosciuto il valore politico dell'operazione, dobbiamo anche evitare di farci illusioni. Le «liberalizzazioni» varate, di liberale hanno ben poco e soprattutto porteranno pochi benefici ai consumatori. Infatti, dopo un inizio promettente con iniziative molto valide come la liberalizzazione degli orari del commercio, il decreto ha prodotto molte norme poco rilevanti e in qualche caso sbagliate. C'è un primo problema di metodo e percezione, perché si è scambiato l'aumento dei concorrenti con il fine ultimo dell'operazione. Si incrementa il numero di licenze di taxi e di farmacie, e si obbligano gli agenti assicurativi a fare tre preventivi. A volte, però, avere più offerte per un certo servizio non è il vero problema dei clienti. Prendiamo ad esempio i taxi. Il problema di un milanese o di un romano è sì quello di trovare rapidamente un taxi quando lo cerca, ma anche di avere tariffe più basse, un buon trasporto pubblico locale, meno inquinamento e parcheggi quando ce n'è bisogno. Il che si può ottenere solo allontanando dal centro le auto private, creando così anche più lavoro per i tassisti, non dando più licenze che devono dividersi le stesse corse. Altrimenti aumentare le licenze non fa scendere i prezzi, ma li fa crescere. A Roma, quando il Comune ha aumentato le licenze l'ultima volta, si è accordato con i tassisti per aumentare le tariffe come compenso. Nell'attesa di avere i trasporti locali che consentano di chiudere il centro alle auto private, si può favorire la nascita di società proprietarie di tante licenze che possono avere costi più bassi perché utilizzano meglio le auto. E magari rimuovere i cento vincoli alle Ncc (noleggio con conducente) che danno un servizio a clienti pronti a pagare di più per un autista che li aspetta a Fiumicino o Malpensa (e oggi costano meno dei taxi bianchi). Questa ricerca della concorrenza fine a se stessa ricorre spesso nel decreto per le liberalizzazioni. Per esempio nelle assicurazioni ha portato la norma di richiedere all'agente di offrire almeno tre polizze al cliente, sperando di ridurre le tariffe. Cosa che non avverrà perché l'agente offrirà due polizze più care della propria trovate su Internet. Per ridurre le tariffe in Italia (le più alte d'Europa) bisogna innanzitutto combattere le frodi che danno al nostro Paese il record dei «colpi di frusta». In effetti il decreto dà lo stop alle lesioni senza riscontri oggettivi e inasprisce le pene contro periti complici delle truffe. Ma purtroppo senza una giustizia civile che non prenda sempre le parti dell'assicurato (anche quando imbrogli) servirà a poco. La vera liberalizzazione delle assicurazioni auto è quella delle tariffe, per consentire alle compagnie di fare tariffe molto più alte ai recidivi (truffatori e indisciplinati) e ridurle agli automobilisti veramente onesti e prudenti. Lungi dal proporla, il decreto ingessa ulteriormente il mercato, prevedendo una tariffa unica nazionale per gli automobilisti virtuosi nella prima classe di merito (55% del mercato), consentendo così a un neopatentato che ha ereditato la classe 1 dalla madre e guida a Roma di avere la stessa tariffa di un 45enne che non ha mai fatto in vita sua un incidente e vive in Valle d'Aosta. Taxi, banche e assicurazioni sono servizi come il trasporto locale, l'energia, le costruzioni, ecc. In un'economia di servizi, liberalizzare vuole dire quasi sempre «ri-regolare» che non vuole dire avere in ogni caso dei nuovi concorrenti, ma nuove regole che aumentino la produttività dell'intero settore a favore dei consumatori. E come si fa? Qui entra il secondo errore di metodo. Sono state inserite troppe tecnicità in un provvedimento che però necessitava di approfondimento. Provvedimento che poi ha dovuto essere approvato dal Parlamento con urgenza. La giusta alternativa è quella di affidare a una commissione di esterni indipendenti di grande valore la stesura di un «libro bianco» che analizzi i problemi di un settore intero e non di una sola categoria (ad esempio il trasporto locale anziché i taxi), definisca come aumentarne la produttività a favore dei consumatori, suggerisca al governo i cambiamenti normativi

e la definizione di policy che vengono poi realizzate da autorità di grande qualità. Per liberalizzare un Paese che è molto indietro nella classifica della libertà economica (al 90° posto) ci vuole tempo, che purtroppo il governo Monti non ha. Vale la pena in ogni caso quindi che lo sforzo vada avanti, anche se le misure sono discutibili. E comunque, la migliore liberalizzazione della nostra economia Monti l'ha già realizzata quando ha dato il coraggio a milioni di italiani

