Si parla di liberalizzazioni e si apre un confronto anche aspro con le categorie coinvolte.

Liberalizzare significa togliere in tutto o in parte i vincoli alla concorrenza in alcuni settori: abolire le tariffe minime, aumentare le licenze o eliminare la necessità di licenze, rivedere i regimi di concessione, e così via.

Noi in quanto liberaldemocratici siamo grandi sostenitori della concorrenza. La concorrenza infatti produce vari benefici: prezzi più bassi per i consumatori e gli utenti in generale; maggiore possibilità di scelta e quindi qualità maggiore; stimoli all'innovazione; più opportunità di lavoro per chi vuole entrare in un certo settore.

Le liberalizzazioni comportano una riduzione dei profitti e delle rendite per gli operatori che sono già attivi in un certo settore, questo è chiaro. E quindi è normale che ci siano proteste.

Ma vale la pena ricordare alcune cose importanti.

Il confronto è tra i profitti di pochi e i benefici per tanti. Se la concorrenza maggiore nel settore del gas o dell'elettricità comporta tariffe più basse queste sono a vantaggio di milioni di famiglie e di imprese e a svantaggio degli azionisti delle aziende del gas e dell'elettricità che riceveranno minori profitti. Lo stesso ragionamento di applica alle tariffe dei taxi: se si liberalizza il servizio si avrà un calo delle tariffe e quindi si avrà un beneficio per milioni di potenziali clienti.

Il beneficio non è solo il prezzo più basso. Se si concedono più licenze, se si aumenta il numero di posti da notaio che vengono banditi, se si aprono più farmacie ci saranno più posti di lavoro per i giovani che vogliono esercitare la professione del tassista o del notaio o del farmacista o dell'esercente commerciale o dell'avvocato e così via.

Inoltre, la riduzione dei prezzi nei servizi regolamentati (quelli appunto da liberalizzare) avranno un effetto benefico anche su tutte quelle imprese industriali che competono con concorrenti stranieri i cui costi sono più bassi. Gli alti costi dell'energia, i costi dei servizi legali, i costi del credito, i costi dei trasporti, i costi delle assicurazioni e così via sono tra i fattori che nell'ultimo decennio hanno ridotto la competitività dell'industria italiane e hanno costretto tante imprese a chiudere.

Qualcuno dice che per ragioni di equità si dovrebbe colpire i grandi semi-monopoli energetici o ferroviari o bancari e lasciar stare i commercianti o i tassisti che sono lavoratori autonomi. Ma questo ragionamento non è corretto. L'ENI, l'ENEL, Unicredit, IntesaSanpaolo e così via sono da anni società a proprietà diffusa: le azioni di queste grandi imprese sono detenute da decine di migliaia di piccoli risparmiatori che hanno investito in questo modo parte dei loro risparmi. Qualora si liberalizzasse (ed è giusto farlo) il settore del gas naturale è chiaro che il valore delle azioni ENI scenderebbe e questo avrebbe un riflesso negativo sui risparmi delle tante famiglie che hanno investito in azioni ENI. Non c'è molta differenza con il caso del tassista.

Una politica di liberalizzazioni deve riguardare tutti i settori, nessuno escluso. Una grande ventata di concorrenza avrebbe un effetto benefico innanzitutto sulle famiglie e soprattutto su quelle meno abbienti: se scendessero i prezzi e le tariffe di molti servizi si avrebbe un aumento del reddito reale di queste famiglie. Si avrebbero più opportunità di lavoro per i giovani. Si ridurrebbero i costi di produzione delle imprese manifatturiere e quindi le nostre esportazioni.

E' chiaro che noi non siamo indifferenti ai problemi di chi opera nei settori sottoposti alle liberalizzazioni.

In particolare, vanno studiate misure per consentire a chi ha acquistato una licenza a prezzi elevati negli scorsi anni di recuperare parte di quei fondi, ad esempio concedendo delle licenze gratuite, da rivendere, ai tassisti che possano dimostrare di aver acquistato una licenza o ai farmacisti che abbiano acquistato una farmacia.

Ma il nodo è: salvaguardare il benessere collettivo, favorire la crescita economica, stimolare l'innovazione.

Prendiamo il servizio taxi. Abbiamo il massimo rispetto per il lavoro dei tassisti onesti che

pagano le imposte sul reddito guadagnato. E' pensabile, del resto, che i tassisti già da ora possano seguire nuove politiche tariffarie, facendo sconti alle famiglie, facendo abbonamenti mensili scontati per le madri che devono portare a scuola i bambini, per le ragazze che usino il taxi la sera, per chi voglia usare il taxi in via sistematica su certi tragitti. Come in tutti i settori, anche nel caso dei taxi se il prezzo scende aumenta la quantità venduta. Nessuno vuole la "precarizzazione" del settore dei taxi, ma va accettata una logica di maggiore attenzione ai clienti e di maggiore concorrenza. E questo si applica a tutti i settori.

In queste ore di scontro andrebbe ricordato che negli ultimi due anni decine di migliaia di operai dell'industria hanno perso il lavoro anche a causa delle inefficienze di altri settori.

Si è creata in Italia una dicotomia tra i settori protetti e i settori esposti alla concorrenza internazionale, in particolare alla concorrenza proveniente dai produttori localizzati nei paesi emergenti come Cina, India, Indonesia, Brasile etc. I settori aperti, in sostanza la quasi totalità dell'industria manifatturiera e alcuni segmenti del terziario (complessivamente si parla di tradables) negli ultimi venti anni hanno conosciuto un cambiamento drammatico: pressione fortissima sui prezzi, aumento dei competitori sia sui mercati stranieri sia sul mercato italiano, necessità di riorganizzare l'impresa, di ridisegnare la catena produttiva, obbligo di essere efficienti e di essere innovativi.

Basta fare un giro per i distretti industriali italiani per capire quanto sia difficile sopravvivere sul mercato, ogni giorno, con una concorrenza internazionale così feroce.

Vi sono d'altro lato, fette importanti di economia italiana che non sono soggette alla concorrenza cinese o brasiliana. Si tratta in generale dei settori non-tradables, e questi sono, in generale, molti servizi. All'interno dei servizi vi sono poi comparti che sono protetti ulteriormente da barriere amministrative come la necessità di licenze, le concessioni; oppure da prezzi minimi fissati da associazioni di categoria (ordini professionali) e così via. Si pensi che per aprire una farmacia serve innanzitutto una laurea in farmacia ma poi serve una licenza che di fatto si può acquistare solo da un farmacista già attivo decide di rivenderle la propria licenza. In molte città italiane una licenza di farmacia sul mercato secondario può costare 1 milione e mezzo di euro o anche 2 milioni, a seconda dei quartieri. Un simile costo è segno del fatto che il reddito netto che una farmacia può assicurare è molto elevato. Nel caso dei notai, non è possibile rivendere la "licenza". Bisogna superare il concorso e la cosa interessante è che spesso chi vince il concorso è figlio o parente di notai. In molti paesi esteri la figura del "notaio" non esiste e le funzioni notarili sono svolte dagli avvocati, da vari uffici pubblici a costi molto contenuti. Le edicole, i tabaccai, i taxi e così via sono altri esempi si servizi regolamentati. Vi sono poi servizi pubblici locali che sono riservati a semi-monopoli pubblici: trasporti, energia,

smaltimento rifiuti, etc.

Si pone è quindi un problema di disparità tra chi è soggetto alla concorrenza internazionale e chi invece ne è protetto. Pensiamo alle migliaia di operai che hanno perso il lavoro per le difficoltà di competizione delle imprese manifatturiere, pensiamo alle centinaia di imprenditori che si sono tolti la vita, pensiamo a come si siano ridotti i salari reali nei settori esposti alla concorrenza estera, pensiamo a quanto sia duro restare attivi se si deve competere in mercati così competitivi come quelli industriali. D'altro lato, i redditi dei lavoratori autonomi sono cresciuti di più dei redditi dei lavoratori impiegati nei settori aperti alla concorrenza.

E' giusto che ci sia chi può fissare prezzi elevati solo perché ha avuto una licenza e chi invece non può farlo perché è soggetto alla concorrenza cinese o indiana rischia di fallire?

E' giusto che un giovane laureato con 110 e lode in ingegneria guadagni 1.600 euro al mese mentre un laureato in legge che faccia il notaio possa guadagnarne 5.000 o 7.000 al mese?

E' giusto che un taxista (lavoro per il quale non serve una qualificazione specifica ma basta solo la patente di guida) guadagni 3.500 o 5.000 euro al mese mentre un operaio metalmeccanico ne guadagni solo 1.150?

La seconda questione è che si liberalizza per far scendere le tariffe, per far diminuire le rendite di chi ha licenze. Più concorrenza vuol dire più attenzione per il cliente finale, prezzi più bassi, più innovazione, servizio migliore. Insomma con le liberalizzazioni si vuole tutelare il consumatore finale. E questo è giusto.

Ma una questione importante è che ciascuno di noi ha varie funzioni sociali: è consumatore, è lavoratore, è cittadino. Può accadere che come consumatori si sia felici di avere più concorrenza perché ci porta prezzi più bassi, più opzioni tra cui scegliere. Ma noi stessi potremmo essere colpiti dalla maggiore concorrenza se siamo operai di una impresa che deve chiudere per effetto della troppa concorrenza straniera o se siamo taxisti che vedono aumentare le licenze.

Non solo. Prendiamo il caso del commercio. Se si liberalizzano gli orari di apertura, ad esempio, è chiaro che si favorisce la grande distribuzione a scapito del piccolo esercizio. Se liberalizziamo le licenze dei taxi è chiaro che si innesca un processo di cambiamento del settore. Se andate a New York potete scoprire facilmente che la quasi totalità dei taxisti è costituita da immigrati di prima generazione. A Washington ad esempio moltissimi sono africani appena arrivati negli USA. Esistono nelle città americane società che sono proprietarie delle licenze e delle vetture e i taxisti sono dei dipendenti pagati poco. Le economie di scala che si possono realizzare in questo modo, ad esempio, nell'acquisto e nella manutenzione delle vetture favorisce le tariffe basse.

Ma siamo sicuri che vogliamo una trasformazione così profonda dal punto di vista sociale?

E cosa dire poi dei legittimi interessi di chi ha comprato la propria licenza di taxi pagando 200.000 euro e che dopo la liberalizzazione si ritrova con una licenza che ha perso molto del valore?

Certo l'operaio metalmeccanico che ha perso il lavoro sta molto peggio, così come il giovane ingegnere che ha studiato cinque anni e che magari ha perso il lavoro.

Con le liberalizzazioni inoltre si intende accrescere le opportunità per i giovani che vogliano entrare in certi settori: i giovani architetti, i giovani laureati in farmacia, i giovani che vogliano fare i taxisti e così via. Rimuovere le barriere all'entrate nei settori regolamentati significa accrescere le possibilità per chi è senza lavoro.

Gli alti costi di molti servizi, dovuti alla scarsa concorrenza, sono una delle ragioni della perdita di competitività dell'industria italiana, soprattutto delle piccole imprese industriali italiane. Aumentare la concorrenza nei servizi pubblici è un modo per far scendere i costi dei trasporti, dell'energia, dei servizi legali, del credito, delle assicurazioni e quindi rendere più competitivi i prodotti italiani sui mercati internazionali.

Aprire alla concorrenza serve molti scopi: equità distributiva, difesa dei consumatori, opportunità di lavoro, competitività del sistema produttivo.

Un sistema economico aperto alla concorrenza è un sistema nel quale i mercati funzionano e quindi se alcuni settori vanno in crisi ci saranno altri settori che nascono e che assorbono i lavoratori e le risorse liberate dai settori in declino.

Ma restano due questioni:

- Come gestire il passaggio da un sistema non di mercato (l'economia italiana di oggi) a un sistema aperto?

- Siamo certi che vogliamo avere anche i mutamenti sociali connessi con il passaggio a un sistema di pieno mercato?

Nel caso dei taxi una possibilità è quella di assegnare ad ogni taxista una licenza aggiuntiva e di consentirgli di venderla e di incamerarne i proventi come parziale compensazione della perdita di valore della propria licenza originaria.

Ma cosa dire se i piccoli esercizi chiudono progressivamente e il volto delle città italiane cambia profondamente?

I taxisti non vanno demonizzati così come i piccoli bottegai. Le loro paure vanno comprese. Insomma non è tutto bianco e nero come a volte si vuole far credere. I problemi sono complessi e le risposte devono essere articolate. Tutto il contrario di ciò che la "politica spettacolo" ha fatto negli ultimi 20 anni.