

le grane di Monti

La fissa dei prof: impoverire il ceto medio

L'ideologia socialista che anima il governo Monti rivelata a La7 dall'economista Messori, che dei tassisti dice: solo da noi hanno i soldi. Dovrebbero essere straccioni come in Usa

■■■ Marcello Messori è professore ordinario di Economia politica all'Università romana di Tor Vergata. Economista di area, fu consigliere di Massimo D'Alema a palazzo Chigi e vi rimase anche l'anno successivo con Giuliano Amato. Editorialista del *Corriere della Sera*, è convinto sostenitore del governo di Mario Monti, così come dei provvedimenti recentemente presi nel decreto legge sulle liberalizzazioni. Ieri mattina, ospite di Omnibus La7, ha sostenuto di essere perfino più ottimista del premier sugli effetti che avranno sul Pil. Sono discussioni e stime che lasciano un po' il tempo che trovano, perché qualsiasi controprova potrà esserci solo fra qualche anno, quando forse Monti non sarà più a palazzo Chigi e lo stesso Messori avrà dimenticato l'entusiasmo di queste ore. Naturalmente nel dibattito ci si è incagliati come avviene in questi giorni sulla liberalizzazione delle licenze dei taxi, che economicamente sono uno dei settori meno rilevanti, ma che per l'efficacia e la durezza delle proteste sono divenute l'argomento chiave su cui dividersi.

ANOMALIA ITALIANA

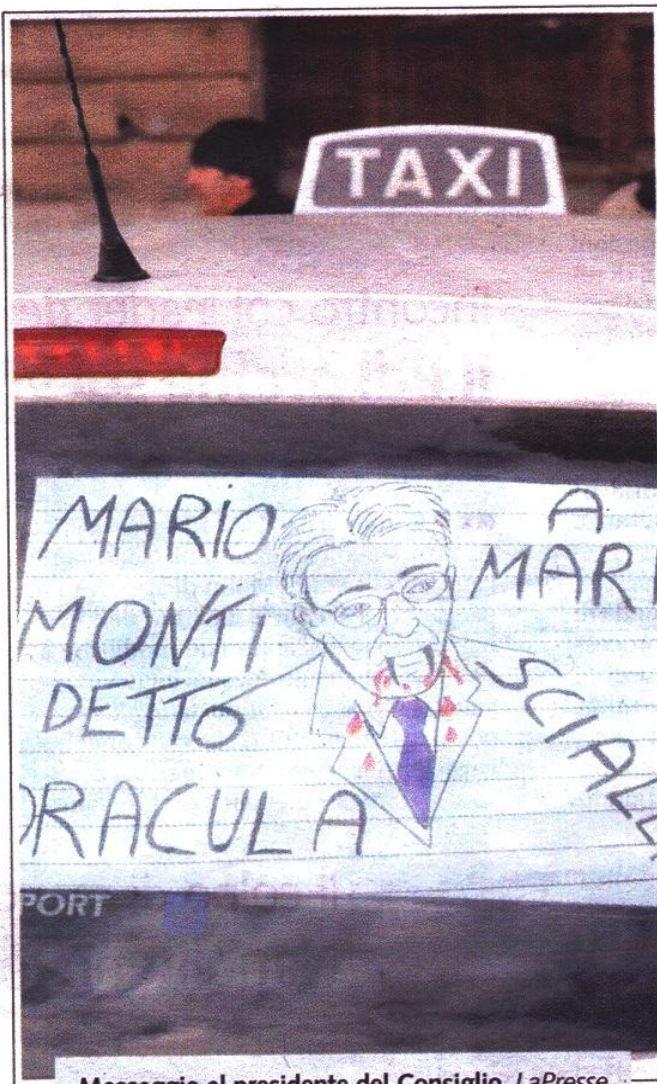
Nella discussione, un po' andata in onda, un po' proseguita nei fuori onda, a un certo punto il professor Messori è sbottato: «La vera anomalia italiana è nel fatto che i tassisti fanno parte del cetto medio. Non accade da nessuna altra parte del mondo. Guardate negli Stati Uniti, a fare i tassisti sono gli ultimi immigrati, dal portoricano all'indiano di turno...». Ecco l'argomento chiave finalmente sfoderato, che fa comprendere meglio di

ogni altro il vero senso di molte liberalizzazioni contenute nel pacchetto Monti-Passera. La caduta dei monopoli è uno degli obiettivi naturali dell'economia liberale, così come la promozione della concorrenza. Ma per usare questi termini - monopolio e concorrenza - ci vogliono anche dimensioni e fatturati degni. Giusto usare questi termini se ci si riferisce a macro settori dei servizi e delle utilities. È evidente che non sia questo il caso di tassisti e farmacie.

dito considerato eccessivo fra più soggetti.

LIVELLARE AL BASSO

Magari alla fine non cambierà nulla per il Pil italiano, perché averne mille che guadagnano 3 mila euro al mese o averne duemila che ne guadagnano 1.500 non porta crescita né valore aggiunto. Anzi, livellando verso il basso la società, l'effetto più probabile è quello di una depressione dell'economia e dei consumi. Certo con questa filosofia che vale per i tassisti e anche per farmacisti (ma in fondo pure per i notai e gli altri professionisti) il liberalismo non c'entra un fico secco. La logica semmai è quella socialcomunista, già sperimentata senza grande successo nella vecchia Unione Sovietica e nella Cina popolare. Con questo metodo sicuramente cambia qualcosa nei livelli di reddito delle categorie interessate, ma c'è poco di certo anche sotto il profilo dei vantaggi dei consumatori, perché nessuno ha calcolato i margini di oscillazione delle tariffe prima di procedere alla liberalizzazione di un settore. Nel settore taxi le tariffe italiane cambiano qualcosa da città a città, ma nel confronto europeo e perfino in quello



Messaggio al presidente del Consiglio LaPresse

Lì il tema è assai semplice: esiste una domanda di taxi o di farmacie assai superiore all'offerta attuale? Perché se esiste, e magari esiste in un comune e un po' meno in un altro, è giusto più che liberalizzare, aumentare il numero di licenze esistenti. Questa domanda però non se l'è fatta chi ha scritto il decreto, e la sensazione è che le ragioni di fondo siano molto vicine a quelle candidamente sostenute dal professor Messori: tassisti e farmacisti guadagnano troppo rispetto ad altri Paesi. Bisogna redistribuire il loro red-

internazionale non ci sono grandi spazi di flessibilità. Il costo a km come il costo orario a Roma e Milano è nettamente inferiore a quello di Berlino e Londra e simile a quello di Parigi. Il costo orario cambia invece le proporzioni, a seconda del traffico esistente. Solo che gran parte del pacchetto liberalizzazioni ha proprio l'obiettivo Messori: non il consumatore, ma la livella del settore. Ha purtroppo ragione quindi chi temeva che fossero fatte "contro" qualcuno e non in favore della maggioranza dei cittadini.