



06-02-2003

## **Taxi matti: governi locali e riforme.**

Massimo Bordignon 

Le recenti vicende milanesi legate all'emissione di nuove licenze e alla conseguente selvaggia protesta dei tassisti suscitano sgomento e protesta. Incentivano tuttavia a qualche riflessione più meditata sull'incapacità dei governi locali italiani, di destra o di sinistra, di affrontare efficacemente il problema: incapacità ancora più evidente alla luce degli interventi riformatori succedutisi negli anni '90, che hanno rafforzato enormemente il potere e la responsabilità della dirigenza politica locale.

### **Governo locale e gruppi di pressione**

In particolare, il nuovo meccanismo elettorale dei Comuni italiani introdotto nel 1992 avrebbero dovuto condurre ad una **maggiore responsabilizzazione del sindaco** nei confronti degli elettori e ad una maggiore incisività delle scelte politiche. Questa maggior efficienza politica dei governi locali italiani è evidente, anche sul piano empirico, in molti settori (per esempio, nella fiscalità locale). Tuttavia, **qualcosa non funziona**. Difficile dire cosa sia esattamente questo "qualcosa". Appare quantomeno probabile che il riformatore abbia sottovalutato le capacità di interdizione dei gruppi di pressione sulle politiche locali: ciò soprattutto in relazione al **sistema elettorale**. Il maggioritario ha molte virtù (vedi Galasso) tuttavia, date le sue caratteristiche tendenzialmente bipolari, tende ad esacerbare l'influenza dei piccoli gruppi di pressione. Anche in un Comune grande come Milano, le poche migliaia di voti sotto il controllo diretto di una corporazione possono fare la differenza quando la competizione politica tra i due poli principali è tendenzialmente paritaria.

Risolvere il problema appare difficile, perché si tratta di confrontare l'interesse diffuso, ma debole, di una **stragrande maggioranza** dell'elettorato, con l'**interesse forte di un gruppo limitato di elettori**. In altre parole, un sindaco che cercasse di riformare il sistema delle licenze dei taxi perderebbe certamente i voti dei diretti interessati e delle loro famiglie, senza necessariamente ottenere maggior consenso da parte degli altri. A questo proposito appare interessante e condivisibile la strada scelta dal sindaco di Milano di **appellarsi direttamente alla cittadinanza** (attraverso il referendum) per averne il sostegno preventivo, anche se da un punto di vista formale non necessario. Questo può essere un modo di focalizzare l'attenzione del generico elettore sul problema specifico, migliorando il ritorno atteso (in termini di voti) della politica avviata dal sindaco.

E' opportuno che questo esempio di democrazia diretta, a integrazione del sistema maggioritario, venga imitata, anche nei confronti di altri settori dove l'influenza dei gruppi di pressione locale è, se possibile, ancora più pernicioso di quella dei tassisti (se pensi per esempio al problema delle licenze commerciali).

### **Le compensazioni per i "perdenti"**

Un'altra delle ragioni delle difficoltà a riformare il settore è dovuta ad una **singolare mancanza di fantasia da parte degli amministratori locali**. La riforma del sistema delle licenze è un classico esempio di quello che gli economisti chiamano un miglioramento Paretiano "potenziale". In una città distrutta dal traffico come Milano, aumentare il numero delle licenze dei taxi genererebbe benefici tali per cui i "vincenti" della politica --cioè, i cittadini-- potrebbero sicuramente più che compensare i "perdenti" della stessa, cioè, gli stessi tassisti. Tuttavia, perché il miglioramento Paretiano da "potenziale" diventi effettivo, è necessario che queste compensazioni siano effettivamente pagate. Nello specifico, è a tutti noto che esiste un **fiorente mercato "parallelo" delle licenze per i taxi**. Per quanto queste siano state emesse originariamente gratuitamente da parte delle autorità pubbliche, le licenze sono state poi vendute e rivendute da generazioni e generazioni di tassisti a valori in termini reali crescenti, di per sé un indice della scarsità dei taxi attualmente in circolazione. Ogni emissione di nuove licenze necessariamente riduce il valore delle vecchie, generando una perdita in conto capitale per gli attuali possessori. Visto i valori in gioco (si parla di **200,000 euro per ogni licenza a Milano**) è comprensibile che questi resistano strenuamente ad ogni ipotesi di aumento delle licenze. Per il tassista, la licenza, acquistata a caro prezzo, è come

l'assicurazione per la vecchiaia o l'investimento in borsa; nessuno accetterebbe volentieri di vedersi ridurre il proprio capitale. Appare dunque corretto sia per motivi di efficienza che di equità **"compensare" in qualche misura gli attuali possessori per le perdite da loro inflitte dalla politica di liberalizzazione**, così come in altri contesti si "compensano" i lavoratori licenziati per i processi di ristrutturazione.

Nell'articolo qui a fianco illustriamo in dettaglio una proposta in questo senso, basata sull'idea semplice di finanziare queste compensazioni con i ricavati della vendita delle nuove licenze.

### **Maggioranze ex ante e ex post**

C'è un'ultima considerazione che merita di essere fatta. Uno sviluppo interessante della moderna teoria economica ha affrontato l'analisi delle riforme economiche in senso lato, cercando di capire sotto quali condizioni una riforma, per quanto ottima sul piano economico, possa avere successo su quello politico. La risposta è che è necessario vi sia **una robusta maggioranza che sostenga la riforma ex ante, cioè prima che la riforma venga introdotta, ma anche una robusta maggioranza, non necessariamente uguale alla prima, che la sostenga ex post**, cioè dopo che essa sia stata introdotta. Altrimenti, la riforma una volta fatta, tenderà ad essere "disfatta" in qualche momento futuro, al mutare delle contingenze politiche.

Questo rischio è senz'altro presente nel caso milanese. L'attuale intervento appare molto legato alla figura di un sindaco, non più rieleggibile e ansioso di lasciare qualche eredità positiva in un campo cruciale come quello del traffico urbano, in cui la propria amministrazione è stata finora assai deludente. Nel caso specifico, perché si formi una solida maggioranza *ex post* a sostegno di questa riforma nel campo del trasporto urbano e dunque di ulteriori interventi futuri dello stesso tipo, è necessario che i benefici della riforma siano robusti e siano percepiti come tali dalla cittadinanza. Da questo punto di vista, c'è da chiedersi se 350 nuove licenze su un parco attuale di 5000, siano sufficienti a generare questi benefici. La risposta è quasi certamente negativa. **La lezione** che trascende l'ambito specifico, è dunque la seguente; se si interviene in qualche punto delicato, è necessario che l'intervento sia sufficientemente massiccio da generare consenso *ex post*, altrimenti non conviene neppure intervenire. 350 nuove licenze non fanno differenza; 2000, sì.

[ copyright ]