



[www.assotaxi.it](http://www.assotaxi.it)

Il Consorzio AssoTaxi accoglie con entusiasmo lo studio di Bankitalia **"IL SERVIZIO DI TAXI IN ITALIA: RAGIONI E CONTENUTI DI UNA RIFORMA"** per la complessità dell'opera e per le informazioni contenute. Abbiamo la consapevolezza che questo studio diverrà un testo di riferimento nella bibliografia del settore taxi. Condividendo appieno lo spirito guida della ricerca, vorremmo contribuire all'aggiornamento del testo con gli elementi in nostro possesso. Evidenzieremo le criticità e le errate affermazioni degli autori, purtroppo numerose, e concluderemo con alcune riflessioni su ipotesi di riforma del servizio taxi. Per rendere più leggibile il testo, che riportiamo integralmente, aggiungeremo le nostre osservazioni in blu e tra parentesi.

Sandro Sforza  
Corrado Fanelli

[info@assotaxi.it](mailto:info@assotaxi.it)  
[segreteria@assotaxi.it](mailto:segreteria@assotaxi.it)

### **Questioni di economia e finanza (Occasional Papers)**

Il servizio di taxi in Italia:  
ragioni e contenuti di una riforma

Numero 5 -Febbraio 2007

La nuova serie Questioni di economia e finanza ha la finalità di presentare studi e documentazione su aspetti rilevanti per i compiti istituzionali della Banca d'Italia e dell'Eurosistema. Le Questioni di economia e finanza si affiancheranno ai Temi di discussione del Servizio Studi, volti a fornire contributi originali per la ricerca economica.

La serie comprenderà lavori realizzati all'interno della Banca, talvolta in collaborazione con l'Eurosistema o con altre Istituzioni. I lavori pubblicati rifletteranno esclusivamente le opinioni degli autori, senza impegnare la responsabilità delle Istituzioni di appartenenza.

La serie sarà diffusa esclusivamente attraverso il sito [www.bancaditalia.it](http://www.bancaditalia.it).

### **IL SERVIZIO DI TAXI IN ITALIA: RAGIONI E CONTENUTI DI UNA RIFORMA**

di Chiara Bentivogli\* e Manuela Calderini\*\*

\*Banca d'Italia, Sede di Bologna, Nucleo per la ricerca economica.\*\*

\*\*Banca d'Italia, Filiale di Piacenza.

## Sommario

Questo lavoro fornisce una documentazione quantitativa e analitica al dibattito sulla liberalizzazione del servizio di taxi. I risultati di un'indagine territoriale della Banca d'Italia indicano che l'offerta di taxi è notevolmente inferiore a quella di altre città estere ([dimostreremo invece che è vero il contrario](#)).

Sono anche fornite alcune evidenze quantitative e qualitative degli effetti negativi sui consumatori e sulla creazione di rendite derivanti dalle attuali regole. L'analisi economica e i positivi risultati delle recenti esperienze di liberalizzazione di altri paesi indicano che una rigida regolamentazione delle tariffe e dell'offerta, quale quella adottata in Italia, manca di solide basi analitiche ed empiriche. Analogamente, la minore disponibilità di taxi in Italia non riflette solo i vincoli su prezzi e quantità ma anche altre caratteristiche della regolamentazione, quali il divieto di operare sul mercato da parte di persone giuridiche e un processo decisionale decentrato a livello locale che attribuisce maggiore considerazione agli interessi di categoria rispetto a quelli dei consumatori. Il lavoro presenta alcune proposte, anche alla luce degli effetti del recente decreto Bersani, per una riforma del settore.

## Indice

1. Introduzione
  2. Quantità e prezzi del servizio di taxi e di noleggio con conducente
  3. La regolamentazione del settore in teoria e in pratica
  4. Motivazioni di una riforma del settore dei taxi
  5. Come riformare il settore: le esperienze di altri paesi e il decreto Bersani
  6. Alcune proposte
- Riferimenti bibliografici

En toute espèce de project, il y a deux choses à considerer:  
premièrément, la bonté absolue du project; en second lieu, la facilité de l'exécution  
Rousseau

## 1. Introduzione<sup>1</sup>

Questo lavoro si propone di fornire un contributo di documentazione quantitativa e di analisi al recente dibattito sulla liberalizzazione del servizio di taxi.

1- Email: [chiara.bentivogli@bancaditalia.it](mailto:chiara.bentivogli@bancaditalia.it), [manuela.calderini@bancaditalia.it](mailto:manuela.calderini@bancaditalia.it). Ringraziamo gli osservatori economici provinciali delle Filiali della Banca d'Italia che hanno collaborato all'indagine, Gabriele Ugolini dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma per le informazioni fornite, Luigi Cannari, Federico Cingano, Massimo Omiccioli e Paolo Sestito per i preziosi commenti. Le opinioni espresse sono quelle delle autrici e non coinvolgono la responsabilità della Banca d'Italia. Le autrici sono le sole responsabili di ogni errore o imprecisione presenti nel lavoro. ([singolare ed emblematico è che non ci siano dati forniti da organizzazioni del settore taxi](#)) Classificazione JEL: L51, L92. Parole chiave: regolamentazione, taxi.

Prima di continuare crediamo sia opportuno ricordare di chi e di cosa tratta questo studio:

### • **cosa sono il servizio Taxi e il Noleggio Con Conducente?**

Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea: ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

Costituiscono autoservizi pubblici non di linea:

a) il servizio di **Taxi** svolto con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale.

b) il servizio di **Noleggio Con Conducente** svolto con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale.

- **Cosa fa il servizio Taxi?**

Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad un'utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti, che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale.

- **Qual è la figura giuridica del tassista?**

I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

a) essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443;

b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione.

Dall'art.1 comma 1 e dall'art.7 della legge Quadro 21/1992 e dall'osservazione quotidiana si desumono due importanti aspetti. Il primo è la "casualità" come peculiarità principale, infatti:

- 1) casualmente il tassista inizia il proprio turno lavorativo dove meglio crede.
- 2) casualmente il cliente che sale porterà il taxi verso qualsiasi destinazione.
- 3) casualmente alla discesa del cliente il tassista deciderà se fermarsi nel parcheggio più vicino o recarsi altrove, e nonostante tutti gli sforzi possibili che possiamo fare o tutti i quantitativi di taxi messi in servizio, non si potrà avere mai la certezza che il cliente in attesa incontri il taxi in zona OVVERO CHE LA DOMANDA INCONTRI L'OFFERTA.

Il secondo aspetto che si evince è che il tassista è un lavoratore autonomo che liberamente sceglie di iscriversi all'artigianato o associarsi in cooperative. Il suo reddito proviene esclusivamente dal proprio lavoro quotidiano, svolto nell'ambito del territorio del comune che ha rilasciato la licenza.

Come per molti altri servizi, il processo di liberalizzazione di questo mercato, finalizzato ad accrescere la concorrenza e il benessere degli utenti, è ancora molto arretrato. Nel caso dei taxi l'effetto negativo della mancata liberalizzazione è accentuato dalla generale inadeguatezza dei servizi di trasporto urbano rispetto alle esigenze di mobilità degli utenti: i chilometri di metropolitana, la velocità media degli autobus, la disponibilità di taxi risultano fra le più basse d'Europa<sup>2</sup>. (Come vedremo più avanti, questa affermazione è valida per il servizio pubblico in generale: bus, treni, metropolitane ecc ecc, ma errata per quanto concerne il servizio taxi).

---

2- Cfr. la ricerca svolta per conto di Asstra da Earchimede Consulting (2005). Per i dati sulla lunghezza delle metropolitane in Europa cfr. più oltre.

Il lavoro confronta il mercato italiano dei servizi di taxi e di noleggio con conducente (NCC) con quelli di importanti città estere, utilizzando per l'Italia i risultati di un'indagine territoriale della Banca d'Italia. Si analizzano quindi la regolamentazione del mercato italiano e le sue motivazioni di fondo. Si discutono infine le ragioni a favore di una liberalizzazione del mercato e si presentano alcune proposte, anche alla luce del recente decreto Bersani e degli effetti della deregolamentazione in altri paesi industriali.

## **2. Quantità e prezzi del servizio di taxi e di noleggio con conducente**

Nel 2004 la Banca d'Italia ha rilevato in ciascun capoluogo di provincia il numero di licenze di taxi e di noleggio con conducente e, per i taxi, lo scatto e il costo al chilometro di una corsa urbana ferialle nell'orario centrale della giornata.

Le licenze. - I dati indicano che nell'insieme dei capoluoghi di provincia sono state rilasciate 20.444 licenze di taxi, in media 4,5 ogni 10.000 abitanti (tav.1). (Questo dato di partenza appare non congruo, in quanto nella Provincia di Roma, per esempio, ci sono **117** comuni che nella stragrande maggioranza non hanno un servizio taxi. Nelle Comunità Montane viene applicato l'art.11 comma 5 della legge 21/92 per cui la proporzione Licenze/Popolazione è quanto meno non organico rispetto al territorio in esame. Al momento non esiste in nessun sito Istituzionale un censimento nazionale o statistica delle licenze taxi, in quanto questa

materia è di competenza dei singoli Comuni, molti dei quali omettono la pubblicazione di tali informazioni) La distribuzione delle licenze in rapporto alla popolazione è estremamente variabile. A livello territoriale, la disponibilità di taxi, in rapporto agli abitanti, decresce da Nord a Sud: il Nord Ovest risulta l'area con la maggiore dotazione media di taxi (6,2), il Sud quella con la minore (3,1).

tav. 1

DISTRIBUZIONE DELL'OFFERTA DI TAXI NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA ITALIANI (1)						
Area e dimensione delle città	Licenze taxi x 10.000 abitanti				Licenze di NCC/ Licenze di Taxi	
	media	minimo	massimo	Coefficiente di variazione	media	Coeff. Di variazione
Nord Ovest	6,2	2,3	38,9	1,2	0,8	0,6
Nord Est	4,9	1,4	16,3	0,7	0,7	0,9
Centro	4,4	0,9	22,9	1,2	0,8	1,1
Sud	3,1	0,3	23,6	1,5	1,1	1,2
Isole	3,4	0,3	6,2	0,5	3,7	2,5
Città piccole	2,9	0,3	8,7	0,5	1,6	2,7
Città medie	4,7	1,1	16,8	0,8	0,6	0,9
Città grandi	20,1	3,5	38,9	0,5	0,2	1,0
<b>Italia</b>	<b>4,5</b>	<b>0,3</b>	<b>38,9</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>2,9</b>

Fonte: indagine della Banca d'Italia sull'offerta e i prezzi del servizio di taxi e Istat.  
(1) Dati relativi al 31 ottobre 2004. I dati della popolazione residente sono riferiti all'1/1/2003. Città piccole: con meno di 100.000 abitanti; città medie: fra 100.000 e 500.000 abitanti; città grandi: più di 500.000 residenti.

Fra le città piccole, Siena e Pisa hanno una disponibilità di taxi in rapporto alla popolazione più che doppia rispetto alla media (8,7 e 7,0 per 10.000 abitanti, rispettivamente). Fra i centri urbani di dimensione intermedia, Firenze e Bologna dispongono di un numero di taxi triplo (oltre 16 taxi per 10.000 abitanti) rispetto a quello medio del gruppo. Fra le città di maggiori dimensioni, l'offerta più elevata si riscontra a Milano (38,9 licenze per 10.000 abitanti)<sup>3</sup>, (il dato esatto è di 28,2 ogni 10.000 abitanti ma questo lo vedremo in seguito); segue un gruppo di tre città (Napoli, Roma e Torino) con circa 20 licenze per 10.000 abitanti<sup>3</sup> (questo dato è da correggere; vedi tav.1A).

3- Questo dato si riferisce al solo comune di Milano, mentre il dato della tavola 2 si riferisce all'intera area metropolitana milanese.

Palermo risulta una delle città con minore offerta di taxi, 3,5 per 10.000 abitanti, circa la metà di quella rilevata a Catania (città di medie dimensioni). L'offerta di taxi nelle maggiori città italiane, più elevata della media nazionale, risulta comunque minore di quella di altre importanti città europee ed extra-europee (anche questo è errato, al contrario in alcuni casi il numero di taxi è maggiore in Italia rispetto a importanti città estere; vedi Tav.1A).

Questo dato si riferisce al solo comune di Milano, mentre il dato della tavola 2 si riferisce all'intera area metropolitana milanese.

Dati relativi al 2000 indicano che i taxi in rapporto alla popolazione nelle due principali città italiane sono meno della metà di quelli di molte città europee, un quarto di quelli disponibili a Londra e un quinto rispetto a Barcellona (tav. 2) (dato errato; vedi tav.1A).

Nel caso di Parigi, se si considerasse per omogeneità la sola popolazione residente nel comune, il dato salirebbe a 79 taxi per 10.000 abitanti (questi numeri sono completamente errati: abbiamo provato a fare il calcolo inverso partendo dai dati riportati dagli autori in tav.2, per verificare il numero di abitanti di Parigi e sapendo per certo che i taxi a Parigi sono 15.000, vedi <http://www.infotaxiparis.com/>, con la semplice operazione "15.000 diviso 79 moltiplicato 10.000" otterremmo un numero di abitanti esiguo, 1.898.000, apparentemente molto meno di Roma che ne ha 2.750.000. Invece Parigi è notoriamente molto più grande di Roma ed ha oltre 9.500.000 di abitanti e sfiora i 12 milioni con i sobborghi. Gli autori hanno forse confuso il termine "comune" con il "1° arrondissement" anche detto "Ile de Paris". Sarebbe come se per Roma considerassimo i soli residenti del 1° municipio (122.619 abitanti nel 2001, con una diminuzione di -6,8% rispetto al 1991; vedi <http://www.cives.org/notizie.html>

Anche per quanto riguarda Londra i dati sono erronei. Da Wikipedia <http://it.wikipedia.org/wiki/Londra> rileviamo quanto segue:

“...Londra è la città più popolata dell’Unione Europea, con circa **7.5 milioni di abitanti**. **L’area metropolitana conta più di 14 milioni di residenti** e si estende per svariate decine di chilometri lungo la valle del Tamigi, fino al suo enorme estuario...Al giorno d’oggi, il termine “Londra” si riferisce alla conurbazione conosciuta come “Grande Londra”...suddivisa in 33 “borough”, o borghi, tra i quali sono compresi City of London e City of Westminster...La City occupa solo una piccola porzione dell’enorme agglomerato urbano che costituisce la Londra propriamente detta...La popolazione è attualmente in crescita e dovrebbe raggiungere **8,15 milioni** entro il 2016. Definizioni più ampie dell’area metropolitana londinese (la “London commuter belt”) si estendono su una regione molto più grande che conta fino a **quattordici milioni di abitanti**, ma generalmente comprende distretti distinti dalla Londra vera e propria...Londra è la città più visitata al mondo...”

Quindi al contrario di quanto riportato nella tav.2 il reale rapporto taxi/abitanti va corretto nel seguente modo:

tav.1A

Città	Abitanti (milioni)	Taxi	abitanti/taxi	Taxi/10.000 abitanti
Londra	14	21.000	667	15,0
Parigi	11,6	15.100	768	13,0
Roma	2,75	6.250	440	<b>22,7</b>
Milano	1,7	4.800	354	<b>28,2</b>

Fonte:

<http://www.tfl.gov.uk>

<http://www.infotaxiparis.com/>

[www.taxi-paris.net/page38.html](http://www.taxi-paris.net/page38.html)

<http://www.cives.org/notizie.html>

**Roma e Milano hanno quindi proporzionalmente più taxi di Parigi e anche di Londra.**

Vanno infatti considerati i residenti delle intere aree metropolitane, **sobborghi compresi**. Infatti il numero di abitanti censiti, ad esempio, nel comune di Roma comprende anche quelli residenti nelle numerose “borgate” periferiche, che fanno parte integrante della città. Per Londra e Parigi si deve quindi utilizzare lo stesso metro perché i dati siano veramente confrontabili).

Nel 2003, a tre anni dalla deregolamentazione, il numero di taxi e di auto a noleggio con conducente a Dublino era pari a 12.200, circa 100 veicoli per 10.000 abitanti.

tav. 2

DENSITÀ DEI TAXI IN ALCUNE CITTÀ EUROPEE ED EXTRA-EUROPEE NEL 2000															
Città	Washington	Barcellona (2)	Londra (1)	Dublino	Stoccolma	Praga (2)	Monaco (2)	Auckland	Parigi	Roma (2)	Copenaghen	Berlino	Amsterdam (3)	Milano (2)	Bruxelles
Num.	120	99	83 <b>29,3</b>	52	40	39	29	28	25 <b>13</b>	21 <b>37,5</b>	21	21	18	16 <b>28,2</b>	13

Fonte: Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, elaborazioni su dati EIM (2002) e Bergantino e Boitani (2003).

(1) Incluso il servizio da rimessa. – (2) Per Barcellona, Praga, Monaco, Roma e Milano l’indice è calcolato sui residenti dalla città, mentre per le altre città è calcolato sulla popolazione dell’intera area metropolitana. – (3) Dato precedente alla liberalizzazione delle licenze.

Ci siamo concentrati sui numeri delle metropoli simili alla città di Roma, in quanto esportare realtà australiane o neozelandesi sono fuorvianti in contesti come Roma, Milano, Madrid ecc. ecc. Particolarmente eclatante il dato di Londra, dove si afferma "candidamente" che è "incluso il servizio di noleggio da rimessa" cioè, sono stati aggiunti ai taxi i 20.000 "mini.cabs", fornendo in questo modo dei dati disomogenei e quindi non confrontabili.

Usando lo stesso criterio, a Roma i veicoli circolanti supererebbero le 10.300 unità, raggiungendo così la densità record di **37,5** vetture per 10.000 abitanti, superando di gran lunga il dato di Londra:  $14.000.000 \div 10.000 = 1.400$  ;  $41.000 \div 1.400 = \mathbf{29,3}$  vetture per 10.000 abitanti).

In Italia inoltre l'offerta effettiva di taxi, in ciascuna delle fasce orarie, è risultata finora molto inferiore al numero di licenze concesse (le licenze sono "autorizzate" e non "concesse", la differenza è sostanziale).

Fino alla conversione in legge del decreto Bersani (agosto 2006), infatti, la normativa non prevedeva (se non in casi molto specifici) la possibilità di affidare il taxi a un altro conducente nei turni non effettuati dal tassista titolare della licenza (**errato**: Legge quadro 21, 15 gen 1992, art.10 comma 4: "...i titolari di licenza per l'esercizio taxi e di autorizzazioni di noleggio con conducente possono avvalersi, nello svolgimento del servizio, della collaborazione di familiari, semprechè iscritti nel ruolo di cui all'art.6, conformemente a quanto previsto dall'art.230 bis del codice civile". Semmai sono le amministrazioni comunali che non hanno rispettato la legge).

Ne segue che, ad esempio, a Roma, su circa 5.800 licenze in vigore nel 2003 (6.250 deliberate prima del decreto Bersani), l'offerta potenziale (data dalla somma delle vetture in servizio obbligatorio e di quelle in servizio facoltativo) era massima (poco più di 5.300 taxi) dalle 13.30 alle 14.30. In alcune fasce orarie diurne (fra le 7.00 e le 22.00) l'offerta di taxi poteva invece scendere sino a livelli inferiori alle 2.400 unità, considerando le sole vetture in servizio obbligatorio (Agenzia, 2004a)<sup>4</sup>. (Le affermazioni degli ultimi due periodi sono da considerarsi prive di significato in quanto i turni di lavoro sono modificati costantemente seguendo alcuni parametri di riferimento ormai consolidati nel tempo, tenendo conto del periodo dell'anno, dei turni notturni, turni supplementari settimanali ect ect, e sono ed erano modificabili in qualsiasi momento dall'amministrazione comunale).

4- È necessario sottolineare che il numero di vetture in servizio obbligatorio non rappresenta il numero minimo di vetture effettivamente in circolazione, perché i tassisti in turno obbligatorio possono decidere di non lavorare senza poter essere facilmente individuati e sanzionati (mentre l'entrata in servizio fuori turno è più facilmente individuabile e sanzionabile) (**errore**: la sanzione per "il mancato lavoro" non è prevista da nessuna regolamentazione, anche perché se il taxista non lavora danneggia solo a se stesso, non ricevendo alcun compenso e non costando nulla alla collettività. Invece l'unica sanzione comminata è sempre stata quella per l'uscita "fuori turno". Alcuni anni fa uno degli scriventi è stato multato, insieme ad altri, per 15 minuti di anticipo sul turno, alla staz. Termini, mentre c'erano clienti in attesa. Per cui è del tutto contraddittorio lamentarsi della scarsa presenza in servizio e contemporaneamente sanzionare "l'eccesso di presenza").

La bassa disponibilità di taxi in rapporto alla popolazione, rispetto alle principali città estere (**abbiamo dimostrato come ciò sia falso**), non è compensata dal servizio di noleggio con conducente. La rilevazione della Banca d'Italia indica che le auto in servizio di NCC nei capoluoghi di provincia italiani sono 4.312, (**un dato stupefacente considerando che solo a Roma i permessi d'accesso alla ZTL rilasciati agli NCC sfiorano le 4.000 unità, tra i licenziatari di Roma e della regione**) mediamente 2,4 ogni 10.000 abitanti. In media nelle città italiane sono disponibili 1,2 NCC per ogni taxi (tav.1)<sup>5</sup> (**contraddicendo quanto asserito poco prima, ora si afferma che ci sono più NCC che taxi; ignorando inoltre che nelle piccole non c'è distinzione e gli NCC si comportano come i taxi**).

5- È stato considerato solo il numero di NCC relativo alle auto (escludendo quindi autobus, ambulanze, ecc.).

Tuttavia, se si esclude la Sardegna, dove il rapporto NCC/taxi è particolarmente elevato (12,2), il servizio di NCC è ancor meno diffuso di quello di taxi (**nuova contraddizione: ora ci sono più taxi che NCC**). La mediana del rapporto fra NCC e taxi (circa 0,7) è infatti molto minore della media. Il rapporto fra NCC e taxi è in media 1,6 nelle città di piccola dimensione, 0,6 in quelle medie e 0,2 in quelle grandi.

Lo sviluppo del servizio di NCC, che è stato particolarmente intenso in altri paesi europei e soprattutto nel Regno Unito (a Londra a metà degli anni novanta circolavano 40.000 minicab, un servizio analogo a quello dell'NCC italiano), svolge in Italia un ruolo ancora di nicchia, a prezzi omogenei con quelli del servizio di taxi, dato che il basso numero di licenze concesse (**autorizzate**) riduce fortemente l'incentivo al confronto

concorrenziale (Agenzia, 2004b). (La legge consente ad un singolo operatore di intestarsi fino a 5 licenze di NCC, ma se questi non profitta di tale opportunità significa evidentemente che la richiesta da parte dei clienti è scarsa, altrimenti perché rinunciare ad una simile occasione di guadagno?)

I prezzi. -L'indagine della Banca d'Italia ha rilevato lo scatto alla partenza e la tariffa urbana a chilometro nell'orario centrale di una giornata ferialle. Questi dati forniscono un'indicazione estremamente semplificata della tariffa applicata, anche perché la tariffa è generalmente a tempo e a percorso (al di sotto di una determinata velocità entra in vigore la tariffa a tempo). Pertanto, a parità di percorso, la tariffa rilevata dall'indagine risulterà tanto meno rappresentativa di quella effettiva quanto maggiore è la congestione stradale.

Secondo l'indagine della Banca d'Italia, il prezzo medio di una corsa in taxi di 5 chilometri è di 7,5 euro. La variabilità del costo è inferiore a quella relativa al numero di licenze: nelle medie regionali i prezzi oscillano da 5,5 euro in Sicilia a 9,3 nel Lazio. Nella tariffa di base, la componente fissa, data dallo scatto iniziale, è mediamente pari a 2,8 euro e presenta una variabilità molto bassa sia nelle diverse aree del paese sia per dimensione delle città (tav. 3)<sup>6</sup>.

6- Nel Nord Est fa eccezione il servizio di taxi lagunare a Venezia, per il quale lo scatto fisso è pari a € 8,70. L'unico valore dello scatto iniziale inferiore a un euro si riscontra a Enna.

Una distribuzione analoga si riscontra per la componente variabile, oscillante attorno a 1 euro al km (mentre a Londra la tariffa al km varia da 1,8 a 2,56 euro).

Nelle principali città italiane il costo di una corsa di 5 chilometri è decrescente da Nord a Sud, da 7,7 euro a Torino a 5,4 a Palermo. Tuttavia, mentre il costo a Roma è analogo a quello rilevato a Napoli, quello osservato a Milano è inferiore di circa il 15 per cento a quello di Torino.

tav. 3

STRUTTURA DELLA TARIFFA URBANA DI TAXI NEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA ITALIANI PER DIMENSIONE DELLA CITTÀ E PER AREA (1) (Euro)					
Area	Città piccole	Città medie	Città grandi	Media	Differenza tra minimo e massimo
Scatto alla partenza					
Nord Ovest	3,0	2,8	3,0	3,0	3,0
Nord Est	2,6	3,3	...	3,0	7,0
Centro	2,8	2,5	2,3	2,7	4,1
Sud	2,7	2,6	2,6	2,7	2,1
Isole	2,0	2,4	2,1	2,2	2,3
<b>Italia</b>	<b>2,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>8,2</b>
Costo al km					
Nord Ovest	0,8	1,1	0,8	0,8	1,0
Nord Est	1,0	1,0	...	1,0	0,7
Centro	1,1	1,2	0,8	1,1	1,7
Sud	0,9	1,1	0,7	0,9	1,0
Isole	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7
<b>Italia</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>2,2</b>
Fonte: indagine della Banca d'Italia sull'offerta e i prezzi del servizio di taxi. (1) Dati relativi al 31 ottobre 2004.					

Il prezzo del servizio nelle maggiori città italiane non si discosta significativamente da quello di altre grandi città non italiane (tav. 4).

La tavola 4 evidenzia prezzi particolarmente contenuti a Dublino e a Auckland, dove è stata attuata la deregolamentazione del servizio (e dove il costo dei carburanti e della fiscalità è più basso che in Italia). Un confronto significativo del costo del servizio nelle principali città italiane rispetto a quelle estere deve tener conto, assieme al costo teorico per un determinato tragitto urbano, della significatività della tariffa

rilevata, cioè la sua vicinanza al costo effettivamente sostenuto dagli utenti. Quest'ultimo dipende dalla congestione e dalla numerosità dei supplementi e delle tariffe diverse da quella di base.

Il prezzo di una corsa di 5 chilometri indicato in precedenza è calcolato nell'ipotesi in cui non si verificano soste del taxi dovute a semafori o a congestione. La parte variabile delle tariffe è infatti generalmente fissata sia a tempo sia a percorrenza; un minuto circa di stazionamento del taxi a causa del traffico può aumentare la tariffa variabile di oltre il 30 per cento a chilometro (come può un minuto di stazionamento variare la tariffa al km? il significato di questa ultima frase ci è completamente oscuro).

Le grandi città italiane sono, nel confronto internazionale, relativamente più congestionate sia per la loro struttura urbana sia per la scarsa dotazione di linee metropolitane (cfr. più oltre); a parità di tariffa, il costo effettivo del servizio può risultare pertanto molto superiore.

tav. 4

PREZZO DI UNA CORSA IN TAXI DI 5 KM NELL'AREA URBANA IN ALCUNE CITTÀ EUROPEE ED EXTRA-EUROPEE NEL 2003 (euro alle parità dei poteri d'acquisto)														
Città	Bruxelles	Amsterdam	Copenhagen	Berlino	Londra	Stoccolma	Praga	Milano	Barcellona	Roma	New York	Parigi	Auckland	Dublino
Prezzo	12,16	11,75	11,46	9,95	9,87	9,78	9,39	8,75 <b>6,85</b>	8,43	7,36 <b>6,23</b>	7,24	7,24	6,6	4,3

Fonte: Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma ed elaborazioni su dati UBS e OCSE.  
(In blu i prezzi corretti)

(Di nuovo numeri in libertà. Esempio: il costo chilometrico a Roma è di 0,78 euro che moltiplicato per 5 km fa 3,9 euro, ai quali si deve aggiungere lo scatto iniziale di 2,33. Il totale è **6,23** euro e non 7,36, gli autori ci attribuiscono un maggior costo del 18,13%, molto maggiore dell'aumento di tariffa proposto dal Campidoglio; dopo 6 anni si parla del 12%.

Dal sito ufficiale dei trasporti londinesi [http://www.tfl.gov.uk/pco/taxi\\_fares.shtml](http://www.tfl.gov.uk/pco/taxi_fares.shtml) e da quello francese [www.taxi-paris.net/page38.html](http://www.taxi-paris.net/page38.html) abbiamo ricavato la seguente tabella che confronta i costi del taxi in condizioni paragonabili:

tav. 4A

Confronto tra il prezzo di una corsa in taxi a Roma, Londra, Parigi nelle seguenti condizioni: -il taxi viene chiamato via radio -percorso di 4 miglia inglesi corrispondenti a 6,43 km -traffico intenso (circa 30 minuti) influente per il 30% del costo totale -1 sterlina = 1,444 euro			
Città	Percorso	Costo	Costi convertiti in euro
Roma	6,437 km	11,00 euro	11,00 euro
Londra	4 miglia	17 pound	24,55 euro
Parigi	6,437 km	23,97 euro	23,97 euro

Fonte:  
ufficio studi e ricerche AssoTaxi Roma  
[http://www.tfl.gov.uk/pco/taxi\\_fares.shtml](http://www.tfl.gov.uk/pco/taxi_fares.shtml)  
<http://www.taxi-paris.net/page38.html>

Come si vede il costo reale a Londra è maggiore rispetto a Roma di ben **+123,18%**. Il costo a Parigi è maggiore rispetto a Roma di **+117,90%**. Affermando gli autori che la tav.4 è corretta a "parità di potere d'acquisto" ed essendo il maggior costo di Londra e Parigi ben oltre il doppio di quello di Roma, ci domandiamo se il potere d'acquisto degli Italiani sia veramente così basso. In compenso i costi per il taxista italiano sono simili, se non addirittura maggiori dei loro colleghi londinesi e parigini).

Un ulteriore fattore di significatività della tariffa di base è dato dall'ampiezza della tabella tariffaria, cioè dal numero di supplementi o di diverse componenti da considerare per il calcolo della spesa effettiva. Un'indagine effettuata nel 2003 presso i capoluoghi di provincia dell'Emilia-Romagna ha rilevato 16 supplementi e tariffe diversi da quella di base (fra cui un "supplemento ghiaccio e nebbia", un "supplemento bagagli ingombranti", un "supplemento sci", e così via). La definizione di tabelle tariffarie complesse riduce la trasparenza dei prezzi e tende in buona sostanza ad aumentare i costi sostenuti dai consumatori. (anche i costi sostenuti dagli operatori aumentano perché è certo che per guidare sul ghiaccio occorre un equipaggiamento specifico, quindi costoso, oltre che perizia cautela e "tempo", e il tempo è denaro! Calibrare le tariffe sulle condizioni locali non può che favorire la trasparenza e in definitiva offrire un servizio migliore).

### **3. La regolamentazione del settore in teoria e in pratica**

Nei paesi industrializzati, la regolamentazione del settore ha origini antiche. I primi vincoli risalgono al 1635, quando Carlo I introdusse l'obbligo di licenza per le carrozze a nolo a Londra e a Westminster, al fine di limitare la congestione delle strade cittadine. Queste finalità sono state abbandonate nelle successive normative del settore.

La regolamentazione attuale si fonda, in primo luogo, sul riconoscimento di un interesse pubblico affinché il servizio sia fornito in tutti gli orari e in tutte le aree urbane, incluse quelle più periferiche. Questi obblighi di servizio pubblico avrebbero come controparte la fissazione di tariffe e di limiti quantitativi in favore dei conducenti di taxi (no, la tariffa fissa è in favore dei clienti, perché è evidente che essa costituisce un tetto massimo, il cui superamento verrebbe sanzionato. Questo unito al cronico e colpevole ritardo negli adeguamenti tariffari costituiscono un evidente effetto calmiera, che non può che danneggiare i taxisti). L'esposizione di tariffe fisse avrebbe, inoltre, il compito di evitare una contrattazione bilaterale ogni volta che il consumatore richiede il servizio, con risultati variabili a seconda del livello della domanda e dell'offerta disponibile nelle immediate vicinanze e alti costi di ricerca della tariffa migliore (Visco Comandini et al., 2004).

La fissazione di tariffe e di limiti quantitativi all'entrata avrebbe anche l'obiettivo di garantire al tassista un livello di reddito "adeguato", dati i vincoli imposti dal regolatore sui turni e sugli orari, evitando forme di "concorrenza distruttiva" fra gli operatori (Kang, 1998).

La motivazione della "concorrenza distruttiva" come fondamento alla regolamentazione non gode di solide basi analitiche, ancor più in un settore in cui i costi di entrata diversi dalla licenza sono relativamente bassi e non sono irrecuperabili<sup>7</sup>.

7- Cfr. Bentivogli, Trento (2005), cap. 11.

Anche la motivazione di sostegno al reddito degli operatori, che dovrebbe giustificare l'imposizione dei vincoli, appare poco fondata. La regolamentazione del settore infatti non fissa un livello "adeguato" del reddito dei tassisti, né si propone di verificare ex post i redditi dichiarati dagli operatori, anzi i tassisti italiani sono attualmente esentati dall'emissione di ricevuta fiscale (essendosi rivelata del tutto inutile dopo l'introduzione degli studi di settore che impongono al taxista una dichiarazione dei redditi standard senza documentazione delle uscite, quindi inutile anche quella in entrata). Gli studi di settore evidenziano le difficoltà di stimare i redditi in questo contesto (tenendo conto delle corse a vuoto e dell'utilizzo del taxi anche come mezzo personale), dato che il tassametro non memorizza il prezzo delle corse giornaliere effettuate. Si noti peraltro che, a differenza di altre attività terziarie, l'attività non è soggetta a IVA (errore: è il cliente del taxi ad essere esentato dall'IVA; "...ex art.10, comma 1 n°18 d.p.r. 633/1972". Invece il taxista paga sempre l'IVA sui suoi acquisti: vettura, carburanti, ricambi, manodopera, rimessa, radiotaxi, ecc. ecc. e in virtù di questo particolare regime fiscale paga l'IVA come "utilizzatore ultimo" e non può mai recuperarla) ed è riconosciuto ai conducenti un parziale rimborso delle accise sulla benzina (avendolo anticipata al momento dell'acquisto e non potendola detrarre, sempre a causa del particolare regime fiscale cui il taxista è obbligato. Quindi il rimborso dell'accisa è dovuto e non va considerato come un sussidio).

A New York, invece, i tassisti sono obbligati a compilare uno specifico modulo con i dettagli delle corse effettuate (perché sono dipendenti e lavorano a percentuale). Questi moduli possono essere controllati (e

confrontati con le indicazioni del tassametro) sia dalla polizia sia dagli ispettori della Taxi and Limousine Commission (Farber, 2005) (che li utilizzano per verificare gli introiti delle compagnie di taxi, certamente non per le mance degli autisti). La sola fissazione delle tariffe massime, unita alla libertà di entrata, dovrebbe essere sufficiente, di norma, a garantire agli operatori una remunerazione appropriata (Beesley e Glaister, 1983).

La liberalizzazione avrebbe anche l'effetto di stimolare l'innovazione, con l'offerta di una tipologia più ampia di servizi.

Dal punto di vista del raggiungimento dell'obiettivo finale, che è la fornitura di un servizio all'utenza, la regolamentazione rigida delle tariffe e dell'accesso al mercato risulta in generale inefficace e inadeguata (affermazione indimostrabile). È inefficace perché, come mostrano le esperienze di liberalizzazione attuate all'estero (cfr. più oltre), i livelli del servizio risultano notevolmente inferiori a quelli di un mercato liberalizzato (abbiamo già dimostrato come ciò sia notevolmente falso). Inoltre il regolatore ha pochi strumenti per controllare l'effettivo numero di vetture in circolazione in ciascuna fascia oraria. È inadeguata perché le misure attuate tendono a risultare ingiustificatamente restrittive. La fissazione di un semplice tetto tariffario è meno distorsiva di una tariffa fissa; l'introduzione di standard qualitativi minimi è meno restrittiva dell'offerta rispetto a vincoli quantitativi all'entrata. Mancano inoltre nell'esperienza internazionale esempi di casi in cui si siano verificati significativi fallimenti di mercato in presenza di una liberalizzazione (essendo i taxisti lavoratori autonomi, per di più operanti in ambito comunale, se dichiarano il fallimento normalmente la notizia non viene pubblicata sul "The Economist". Nel nostro piccolo però possiamo contribuire all'informazione riportando questo caso relativo all'esperienza internazionale:

## INDIA - I conducenti di motorisciò: “non possiamo essere onesti”



New Delhi (AsiaNews/Agenzie) – A New Delhi oltre 55 mila “autorisciò” verdi e gialli corrono per le vie come pirati della strada, non rispettano le tariffe e spennano i clienti. La cittadinanza li detesta e loro lanciano una campagna-simpatia. Ma rinunciano subito, per non morire di fame.

I piccoli tassì hanno sostituito gli storici riscìò e sono fondamentali per il trasporto cittadino. L'agenzia *Nyaya Bhoomi*, che è impegnata per migliorare i servizi cittadini ed è esperta nelle pubbliche relazioni, spiega a *Time* che questi tassisti “sono considerati molto corrotti e subdoli”. Lo scorso novembre i tassisti, con l'aiuto dell'agenzia, hanno lanciato una campagna pubblica per migliorare la loro immagine.

Con slogan come: “Vogliamo costruire un nuovo rapporto di fiducia”, alcune decine di loro si sono impegnati ad essere del tutto corretti e onesti e hanno attaccato al veicolo una scritta: “Sono orgoglioso di essere un autista onesto e chiedo perdono per i miei precedenti sbagli”.

Dopo poche settimane hanno rinunciato, perché non guadagnavano abbastanza nemmeno per dar da mangiare alle famiglie. Allora hanno lanciato una nuova campagna pubblicitaria, per spiegare perché debbono essere disonesti e imbrogliatori. “Come possiamo essere onesti?”, dice una scritta sugli autorisciò. Segue un elenco dei loro problemi, quali le tariffe troppo basse che debbono applicare, inferiori a quelle di altre città, e il costo del gas naturale (che le autorità cittadine li costringono a usare come carburante) che è aumentato di oltre il 70% nel 2006.

Sul sito *web* di *Nyaya Bhoomi* si legge che “la maggior parte dei tassisti vive in tuguri o in case popolari. I loro figli sono costretti a lavorare. Migliaia di tassisti ancora debbono noleggiare gli autorisciò, nonostante ci lavorino da 30 anni o più”.

“Perché dobbiamo essere educati se siamo pagati così poco?”, commenta Sunil Kumar. Spiega che guadagna meno di 100 dollari al mese e che non può permettersi di ammalarsi o di fare sciopero.

Intanto il quotidiano *Hindustan Times* dice che in città ci sono oltre 71 mila denunce contro “auto pirata”, riferite ai tassisti, più del numero totale degli autorisciò. Nel 2006 le autorità pubbliche hanno controllato il tassametro di circa 5mila autorisciò: circa la metà sono risultati “difettosi”.

<http://www.asianews.it/index.php?l=it&art=8690&size=A>

Evidentemente onesto dev'essere sinonimo di povero. Come si vede, certa demagogia non ha nazionalità).

L'eccessiva regolamentazione del settore potrebbe riflettere, più che un errore del regolatore, l'interesse privato dei tassisti. Secondo Stigler (1971), quando la regolamentazione riflette prevalentemente questa seconda motivazione, essa tende a essere caratterizzata da:

- i) un sussidio diretto;
- ii) barriere all'entrata;
- iii) vincoli/disincentivi alla creazione di sostituti e stimoli alla produzione di servizi complementari;
- iv) la fissazione dei prezzi.

La regolamentazione del servizio dei taxi in Italia sembrerebbe in effetti un caso da manuale di regolamentazione indotta da interessi privati. Essa infatti comprende:

-Un sussidio sul prezzo del carburante acquistato dai tassisti (Non si può chiamare sussidio una parziale restituzione di una imposta versata e non altrimenti detraibile dai costi in virtù del particolare regime fiscale a cui viene obbligato il taxista), la concessione (autorizzazione) di licenze per operare sia sul mercato principale (quello dei taxi) sia sul suo principale sostituto (quello del noleggio con conducente) e la fissazione di tariffe per il servizio (il servizio di noleggio con conducente **non** ha alcuna tariffa imposta, quindi opera in regime di libera concorrenza, di conseguenza **non** può essere considerato un sostituto del taxi. Nello stesso modo il taxi non può essere considerato il sostituto dell'autobus. Ogni servizio opera in ambiti differenti anche se complementari l'un l'altro).

-La regolamentazione stringente su prezzi e quantità tende a sua volta a creare forti interessi di categoria fra i conducenti di taxi, che esercitano pressioni sui regolatori in quanto gruppo elettorale e mediante la propria capacità di bloccare la mobilità cittadina con le loro agitazioni (in misura non superiore a qualsiasi altra categoria). Si generano extraprofiti nel settore (poco sopra gli autori confessano di non essere in grado di stabilire quanto guadagna un taxista, non hanno prodotto alcuna osservazione sui costi, ora però affermano invece che si generano extraprofiti) e lo sviluppo di un mercato secondario delle licenze il cui prezzo è correlato positivamente con la “rendita da regolamentazione” (forse è più corretto dire che il prezzo è legato al valore di mercato. Questo è un male? Non lo sappiamo, però ci chiediamo se le stesse considerazioni si possono applicare al “mercato secondario” delle licenze di latteria, panettiere, salumiere, edicolante, tabaccaio ecc. ecc. con cui tutti i cittadini hanno a che fare giornalmente).

Ciò accresce ulteriormente le resistenze degli operatori alla distribuzione di nuove licenze. La cattura del regolatore determina un ulteriore razionamento dell'offerta (il regolatore più che catturato andrebbe depotenziato della discrezionalità con la quale, senza alcun parametro di riferimento, immette in servizio licenze taxi. Emblematico è il caso di Roma dove, dal 1980 al 2007, il numero di licenze taxi è passato da 2.800 a 6.250, con un aumento percentuale del +123,21%. Se si verificherà l'ulteriore immissione di 1.000 licenze l'aumento sarà del 158,92% senza che nello stesso periodo ci sia stato un incremento della popolazione residente. Sarebbe interessante verificare nello stesso periodo se e di quanto è aumentata la disponibilità di bus, tram e metropolitane, sui quali il regolatore ha la piena responsabilità).

Fra i maggiori paesi industriali, l'Italia condivide con la Francia e la Germania la più stringente regolamentazione sia sull'entrata sia sulle tariffe (tav. 5).

In generale, la regolamentazione del settore è più stringente nei paesi avanzati rispetto alle economie emergenti e ai paesi in via di sviluppo. In questi ultimi, l'offerta limitata di trasporti pubblici (a causa delle contenute risorse pubbliche) e la minore disponibilità di automobili per famiglia (a causa del basso reddito pro capite) determinano lo sviluppo di un ampio ventaglio di tipologie di trasporto locale gestito da privati<sup>8</sup>.

8- Ad esempio nelle maggiori città del Sud Est asiatico sono disponibili servizi di trasporto con taxi, motoveicoli, riscio a pedali, veicoli a tre ruote a due posti e minibuses a percorrenza fissa su alcune principali arterie cittadine (vedi quanto riportato sopra nell'articolo a proposito dei motorisciò).

tav. 5

REGOLAMENTAZIONE DEI TAXI IN ALCUNI PAESI INDUSTRIALI (1)	
Paese	Tipo di regolamentazione del settore
Svezia	Completamente deregolato
Nuova Zelanda	Completamente deregolato
Paesi Bassi	Entrata libera, massimali tariffari
Irlanda	Entrata libera, massimali tariffari
Regno Unito	Entrata soggetta a requisiti oggettivi (superamento di un esame d'idoneità), massimali tariffari (tariffe fisse)
Belgio	Numero chiuso a Bruxelles, entrata libera nelle Fiandre dal 2002, massimali tariffari
Danimarca	Entrata flessibile e tariffe fisse
Francia	Numero chiuso e tariffe fisse
Germania	Numero chiuso e tariffe fisse
Italia	Numero chiuso e tariffe fisse

Fonte: elaborazioni su dati EIM (2002).  
(1) I dati si riferiscono al periodo 2001-02.

In Italia il servizio di taxi e quello di NCC sono disciplinati dalla legge quadro n. 21/92<sup>9</sup> e, da ultimo, dall'art. 6 D.L. 223/2006 (c.d. decreto Bersani; cfr. più avanti)<sup>10</sup>.

9- Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea. Il D.lg n. 422/97 ha definito le competenze delle Regioni e degli enti locali in materia di trasporto pubblico locale. La riforma del titolo V della Costituzione (art. 3 L. Cost. n.3/01) ha dato alle Regioni la facoltà di legiferare in deroga alle leggi nazionali nel caso del trasporto di persone.

10- D.L. 223/2006, convertito con modifiche in L. 248/2006.

La legge quadro distingue tra servizio di taxi, con obbligo di stazionamento in luogo pubblico e tariffe regolamentate dai Comuni, e noleggio di autovetture con conducente, con stazionamento all'interno di rimesse, tariffe non regolamentate e fruibilità solo su prenotazione.

I Comuni, sulla base di criteri indicati in leggi regionali, stabiliscono le modalità per lo svolgimento del servizio (turni, ecc.), fissano le tariffe, rilasciano le licenze per il servizio di taxi e le autorizzazioni nel caso del NCC. Le licenze sono assegnate a singoli individui (e non a società) mediante un concorso pubblico e sono trasferibili.

#### 4. Motivazioni di una riforma del settore dei taxi

La necessità di una liberalizzazione, o di una diversa regolamentazione di un settore, sorge quando il sistema di vincoli introdotto sul mercato per affrontare un fallimento di mercato genera costi largamente superiori ai benefici per il consumatore. Questa necessità è tanto più sentita dal regolatore quanto meno intensa è la sua cattura da parte dell'agente rentseeker e quanto più elevati sono i costi imposti ai consumatori dallo status quo.

Una valutazione completa della riduzione del benessere del consumatore derivante dalla regolamentazione del servizio di taxi richiederebbe dati dettagliati sulla domanda del servizio, sulla sua elasticità al prezzo, sia diretta sia rispetto al prezzo di sostituti prossimi, sui redditi dei tassisti rispetto a quelli di lavoratori che svolgono mansioni analoghe in comparti non regolamentati dei trasporti, sul costo delle licenze sul mercato secondario, ecc. Purtroppo i dati disponibili sono tratti da sporadiche indagini locali e non consentono valutazioni quantitative puntuali (alcuni "regolatori" infatti si guardano bene dall'effettuare studi attendibili, e preferiscono affidarsi alla facile demagogia promettendo, in campagna elettorale, aumento del numero dei taxi e riduzione delle tariffe. L'aumento del numero dei taxi puntualmente arriva, mentre l'aggiornamento delle tariffe che matematicamente è al rialzo perché i costi d'esercizio aumentano, viene "dimenticata", rinviandola "...ad una seria ed attenta analisi dei costi..." che puntualmente viene disattesa).

Nel seguito si riportano alcuni elementi a sostegno di una riforma del settore.

Razionamento della domanda. – Una prima evidenza di razionamento della domanda del servizio di taxi emerge dal confronto internazionale presentato in precedenza, che evidenzia, anche per Roma e Milano, un

numero di licenze per 10.000 abitanti notevolmente inferiore a quello delle principali città europee (non ci stanchiamo di ripetere che l'evidenza è del tutto opposta; vedi tav. 1A).

Una seconda evidenza si ricava dalle indagini presso i consumatori, i tassisti e le centrali radiotaxi effettuate dal Comune di Roma (Sta, 2001). In base a queste indagini, nella Capitale la domanda insoddisfatta (relativamente ai soli residenti nel comune) risulta in media del 20 per cento, con picchi più elevati nelle ore di punta (fino al 40 per cento) e, in media, a novembre e a dicembre (22 e 27 per cento, rispettivamente) (questi dati anche se sostanzialmente esatti inducono nel grossolano errore di credere che se la richiesta è inevasa ciò sia dovuto alla carenza di offerta. Quindi si potrebbe semplicisticamente aumentare l'offerta, cioè i taxi, del 20% per colmare automaticamente ogni lacuna. Essendo i taxi 5.800 all'epoca dell'indagine, ne basterebbero altri 1.160, invece vogliono propinarcene ben 450+1000+1300 cioè 2.750, cioè +47,5%. Bene, dirà il lettore, così siamo sicuri di coprire ampiamente anche i picchi del 40% nell'ora di punta e ci rimane anche un bel margine di sicurezza. Invece, se tale aumento sproporzionato si verificasse, la percentuale inevasa resterebbe esattamente la stessa, com'è puntualmente successo negli anni passati. Perché i taxi non sono come i vagoni di un treno, per cui più vagoni aggiungi uguale più passeggeri trasportati. E non sono nemmeno come gli autobus, per cui più autobus sulla stessa linea uguale a minor attesa tra un bus e l'altro. I taxi si muovono casualmente e in modo discontinuo e nemmeno il taxista sa dove sarà tra un'ora o tra 20 minuti. Bisogna poi considerare che certi luoghi della città, a certe ore, o in certe occasioni, sono praticamente irraggiungibili, leggasi cortei, partite di calcio, concerti, incidenti stradali, spostamento di alte personalità internazionali e non, ecc. ecc. C'è poi un altro importantissimo fattore, di cui tener conto, e a questo punto il lettore ci perdonerà una lunga ma necessaria dissertazione:



Dunque, c'era una volta la "ciriola", un piccolo pane oblungo del peso di circa 100 gr che non mancava in nessuna panetteria romana essendo il formato preferito da un largo strato di popolazione. Era infatti il pranzo preferito di muratori e operai in genere che la consumavano ben farcita di salumi e latticini, ma senza disdegnare uova sode, cicoria, fettina panata e perfino fagioli in umido o con le cotiche. Un vero e abbondante pasto che anche lontano da casa forniva le calorie necessarie al loro duro lavoro. Negli anni '70 l'inflazione galoppava e i politici di allora pensarono, sperarono, di porvi rimedio adottando il vecchio metodo del "calmiere", cioè bloccando i prezzi. Così anche la ciriola, essendo un cibo popolare venne inserita nella lista dei prodotti a prezzo bloccato, nonostante il costo alla produzione fosse ovviamente aumentato come ogni altro tipo di pane. Chi c'era si ricorda come andò a finire? Il pane dei "poveri", cioè la ciriola, sparì dalle panetterie e dalle mense del popolo, e il pane "di lusso" aumentò come tutto il resto. Si ma questo che c'entra col taxi che non si trova?

Ecco la spiegazione:

Anche il taxi è stato lungamente, per anni e anni, sottoposto ad una forma di calmiera e, non essendo mai stata adeguata la tariffa al reale aumento dei costi, sta sparendo da alcune "mense". In certi quartieri, in certi posteggi, perfino **alla stazione Termini, i taxi non vanno perché non gli conviene**, ci si fermano, e neanche in tutti, solo se ci capitano.

Un chiaro esempio dell'effetto "ciriola" sul servizio taxi è l'ultima proposta dell'assessore Calamante:

"...alzare il costo del diritto di chiamata e renderlo fisso, a prescindere dalla distanza in cui si trova il taxi nel momento della risposta. In questo modo, secondo il Campidoglio, i tassisti saranno costretti a rendere più efficiente il servizio, dato che a loro non converrà più arrivare da troppo lontano..."; vedi <http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=164545>

Ha ragione l'assessore, ai taxi non converrà, quindi non ci andranno, e si priverà un'altra fetta di popolazione, soprattutto quella delle periferie, del servizio di radio-taxi, che diverrà economico ma introvabile come la ciriola. Oltretutto il radio-taxi, nato per iniziativa privata, ha svolto in questi anni una funzione suppletiva, facendo fronte all'inadeguatezza dei parcheggi taxi. Saremo tacciati di "viltà" ma il tassista si muove solo per danaro, la zavorra di **85,55** euro al giorno lascia poco spazio alla filantropia; vedi più avanti la tav. 5A sui costi.

La stazione Termini è il luogo dove maggiori sono i disservizi e maggiore è la domanda. Quindi noi, provocatoriamente, proponiamo all'assessore quanto segue:

1. tutti i NCC della provincia, che abitualmente svolgono il servizio a Roma, presidino il lato della stazione di via Marsala, invece di stazionare davanti agli alberghi della città in maniera improduttiva.
2. tutti i cosiddetti "Multipli" o "taxi-bus" o "moto-risciò" presidino il lato della stazione Termini di via Giolitti invece di stazionare a S.Pietro e ai Musei Vaticani in maniera improduttiva.
3. il servizio taxi occuperà il piazzale centrale antistante la stazione e con lo spirito che ha portato a fissare delle tariffe fisse per le tratte aeroportuali fa la propria offerta:
  - a. 15 euro st.Termini/Z.T.L
  - b. 20 euro st.Termini/Anello Ferroviario
  - c. 30 euro st.Termini/GRA

Ognuno di questi soggetti darà massimo risalto ai propri costi fissi per i percorsi dalla stazione per la città. Questi soggetti concorreranno liberamente in questo particolare "Mercato" ed il cittadino consumatore potrà scegliere di volta in volta a seconda dei propri interessi.

Se invece si preferirà scegliere il calmier si renderà necessario applicare le stesse logiche gestionali delle aziende pubbliche come l'ATAC:

- [Basso costo](#)
- [Scarsa copertura del territorio](#)
- [Ripianamento del deficit a carico dei contribuenti](#)
- [Consequente disaffezione del cliente\).](#)

Una rilevazione del 2000-01 evidenziava come il servizio di radiotaxi avesse registrato una domanda inevasa del 20-30 per cento (Agenzia, 2004b). Un utente abituale su tre ha definito scarso o pessimo il livello di disponibilità del servizio. La domanda insoddisfatta sottende anche lunghi tempi di attesa. Sempre secondo l'indagine del Comune di Roma (Sta, 2001) i tempi di attesa nella Capitale oscillano dai 4 ai 24 minuti (15 minuti in media per la periferia). Un tempo di attesa medio di 15 minuti risulta pari al 5,3 per cento del tempo di percorrenza di un treno Eurostar della tratta Roma-Milano (che notoriamente viaggia su binari, cioè su una strada riservata, privilegio che i taxi non hanno). Una riduzione dei tempi complessivi di spostamento di eguale portata sui trasporti ferroviari comporterebbe costi significativamente superiori.

**Bassa offerta di sostituti.** -La carenza di offerta rispetto alla domanda di mobilità che si rileva nelle metropoli italiane risulta ancora maggiore se si considera il minore sviluppo del trasporto pubblico urbano veloce (metropolitane) in Italia. Fra le 6 città italiane dotate di una metropolitana urbana, solo a Roma e a Milano la rete supera i 10 km (40 e 48 km di rete urbana, rispettivamente). Nel confronto con le principali città europee, le dimensioni delle due principali linee metropolitane italiane sono superiori solo a quella di Lisbona (27 km) e risultano molto più ridotte non solo di quelle di Londra, Parigi, Madrid e Berlino (408, 211, 171 e 143 km, rispettivamente) (senza dimenticare i circa 5.000 km di ferrovia urbana interconnessa di Parigi) ma anche di quelle di Atene e Bucarest (72 e 63 km, rispettivamente) (una bella tabellina con le medie ecc. qui ci stava proprio bene. E a nessuno viene in mente di ADEGUARE QUESTI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI portandoli agli standard esteri? No perché costa. Invece i taxisti non costano niente a nessuno, anzi danno gettito all'erario! Quindi l'idea geniale, tutta italiana, sarebbe quella di sostituire le metropolitane con i taxi).

**Congestione.** – Una maggiore disponibilità del servizio potrebbe indurre a utilizzare il taxi almeno una parte di coloro che effettuano spostamenti urbani con l'auto privata (circa il 60-70% degli intervistati dal Comune di Roma), con un impatto positivo sulla mobilità urbana in generale e sui costi necessari a garantirla (gli automobilisti Romani non rinunciano alla propria vettura nonostante **L'OTTIMO ED ECONOMICISSIMO SERVIZIO DI AUTOBUS** messi a disposizione dal Campidoglio, come si potrebbe mai convincerli ad utilizzare il ben più costoso servizio di taxi? Anche più costoso della loro auto privata, ovviamente, perché bisogna aggiungere al costo della vettura il giusto guadagno del taxista, più le tasse. Inoltre le centinaia di

migliaia di pendolari che dalla provincia ogni giorno entrano in Roma con le loro vetture, come potrebbero essere serviti dai taxi? il sondaggio ACI/Eurispes del 13/12/06 afferma che il **23,7%** non è mai salito su un mezzo pubblico, il **34,4%** li usa qualche volta, il **44,7%** usa la metropolitana e già che ci siamo il **50% non usa il taxi**. L'ultima relazione dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali reitera critiche al servizio pubblico confermando come Roma è la Capitale dell'auto privata).

**Presenza di rendite da regolamentazione.** - Un'ulteriore indicazione della restrizione dell'offerta derivante dalla regolamentazione si può trarre dal valore delle licenze scambiate sul mercato secondario. Questo valore dipende, oltre che dal tasso di interesse di mercato, dai flussi di reddito futuri attesi dagli aspiranti tassisti. Un prezzo particolarmente elevato delle licenze (rispetto a investimenti alternativi) (**qual è un investimento alternativo al taxi? Un bar? Un'edicola? Una farmacia? Costano di più!**) segnala un eccesso di profitti del settore. In Italia le licenze dei taxi costano sul mercato secondario fra i 140.000 e i 300.000 euro (**neanche in città si raggiungono tali cifre. La media è NOTEVOLMENTE più bassa**) (Bordignon, 2003, Visco Comandini et al., 2004, Boeri, 2006). Il valore complessivo delle circa 20.450 licenze rilevate alla fine del 2004 nei capoluoghi di provincia italiani si aggira quindi intorno a 4,5 miliardi di euro. Rispetto a un investimento immobiliare medio nel comune di Roma, fra il 1986 e il 2002 l'acquisto di una licenza di taxi avrebbe avuto un rendimento superiore di circa 0,5 punti percentuali (Visco Comandini et al., 2004) (**invece negli anni '80 vendendo la casa al mare, molti compravano al figlio un taxi; oggi, con la stessa casa, potrebbero comprare due licenze di taxi**).

Un confronto effettuato negli anni settanta fra il mercato londinese e quello di altre città britanniche indicava un prezzo nullo per le licenze di taxi a Londra, dove l'unico vincolo all'entrata era il superamento di un esame (**estremamente difficile e selettivo, della durata media di almeno 34 mesi. Ci sono 320 itinerari da imparare a memoria oltre ai punti d'interesse e una dettagliata conoscenza della topografia della città, <http://www.tfl.gov.uk/pco/>**); nelle città in cui erano imposte barriere quantitative all'entrata, il costo della licenza risultava inversamente proporzionale al rapporto fra numero di licenze di taxi e popolazione (Beesley, 1973).

A Dublino, dopo la liberalizzazione delle licenze dei taxi, il costo di una licenza è passato da 90.000-100.000 euro a 6.300 (**quindi la distruzione del valore economico delle aziende del settore è salutato come un fatto positivo per l'economia nazionale. Quindi il crollo della borsa o del mercato immobiliare o quant'altro sarebbe addirittura auspicabile per l'economia locale, e verrebbe celebrato con tre giorni di festa nazionale...? Chi ha detto no, alzi la mano!**), un livello prossimo al costo stabilito in via amministrativa. A Parigi nel 2001 il prezzo di una licenza era di circa 110.000 euro (EIM, 2002).

**Offerta potenziale insoddisfatta.** - Vi è inoltre un consistente numero di iscritti al ruolo dei conducenti che non sono titolari di licenza. Ad esempio gli iscritti al ruolo presso la camera di commercio della Provincia di Roma che non sono titolari di licenza sono circa 13.000, dei quali solo una modesta quota svolge mansioni di sostituto alla guida (Agenzia, 2004a) (**infatti sono stati inutilmente iscritti, intasando gli archivi dell'Istituto, quando è ovvio che andrebbero iscritti solo se esercitano realmente. Che dire poi delle centinaia di migliaia di iscritti agli uffici di collocamento? Si pensa di impiegarli in massa con obbligo di assunzione coatta da parte dei titolari di licenza taxi?**). Poiché l'iscrizione è un requisito per partecipare ai bandi di assegnazione delle licenze nella Capitale, questo dato fornisce un'indicazione sulla numerosità dei potenziali entranti nel settore.

Nell'ipotesi che il rapporto fra aspiranti e titolari di licenze sia simile a quello esistente nella provincia di Roma (13.000/6.000), i potenziali entranti nei capoluoghi di provincia italiani (ai prezzi e alle condizioni correnti) sono circa 44.000. L'entrata di tutti gli aspiranti tassisti sul mercato determinerebbe un rapporto medio taxi/popolazione circa doppio rispetto a quello attuale, che resterebbe comunque su livelli ancora inferiori a quelli di molte città europee. (**di nuovo numeri in libertà: la Capitale è paragonabile, ad esempio, a Novara? L'operosa città del ricco Nord-Ovest che conta la bellezza di 23 taxi e ben 37 NCC avrebbe quindi almeno 50 aspiranti taxisti?! Con un aumento d'organico del 217,4%!! <http://www.comune.novara.it> , l'ipotesi formulata è francamente fuori da ogni logica**).

**Cattura del regolatore.** - La scarsità di informazioni sulla domanda sottende processi decisionali delle amministrazioni locali basati su considerazioni diverse dalle esigenze degli utenti (attuali e potenziali) del servizio. In effetti, la normativa locale (leggi regionali e regolamenti comunali) prevede di norma l'istituzione di una Commissione consultiva che esprime pareri e proposte su materie tariffarie e regolamentari. Queste commissioni nei fatti rappresentano principalmente gli operatori del settore e solo in misura residuale gli utenti del servizio. Ad esempio, nel Comune di Roma la commissione è composta da 3 esperti designati dal

sindaco, 19 rappresentanti sindacali per il servizio di taxi e dei centri di radiotaxi, 2 per il servizio NCC e 3 rappresentanti delle associazioni locali di utenti e consumatori ([puntualizziamo che l'Art.32 dell'attuale regolamento comunale di Roma, prevede solo 9 membri del settore taxi e non 19 come riportato dagli autori](#)). A Bologna la commissione comprende 3 rappresentanti comunali, 6 delle associazioni di categoria e delle associazioni di imprese in forma associata e 3 di quelle degli utenti.

Questo tipo di regolamentazione ha prodotto una forte staticità nel tempo del numero delle licenze. Ad esempio, il Comune di Roma ha assegnato 500 licenze nel 1981, nel 1988 e nel 1996, rispettivamente ([ripetiamo che le licenze a Roma erano circa 2.800 nel 1980. Sono passate da 2.800 a 6.250, cioè +123,21% a fronte di una diminuzione di -6,8% della popolazione residente nel 1991; <http://www.cives.org/notizie.html>. E senza bisogno del decreto Bersani. Se questa si può chiamare "staticità"...](#)).

Nel 2005 sono state bandite altre 450 licenze che nel novembre del 2006 non erano ancora state tutte assegnate a causa dei ricorsi presentati contro le decisioni del Comune<sup>11</sup>.

11- Ai due bandi per le complessive 450 licenze sono state presentate 6.600 domande. ([relativamente poche; ad esempio "...nella primavera del 2006, la ASL di Frosinone... bandisce un concorso per 21 posti da coadiutore amministrativo. Un lavoro d'ufficio, ambitissimo da queste parti, e non a caso oltre mille persone presentano domanda...". Qualcuno propone l'eliminazione delle "rendite da regolamentazione" nelle ASL? ; vedi <http://www.ilgiornale.it/a.pic1?ID=151705> \)](#)

Nel Comune di Milano, dopo oltre venti anni in cui il numero delle licenze era rimasto invariato, sono state assegnate 270 licenze nel 2004, rispetto alle 500 indicate come obiettivo dal sindaco un anno prima. Nel Comune di Firenze, dopo il decreto Bersani è stato raggiunto un accordo per un nuovo bando con 60 nuove licenze, il primo da oltre trenta anni. Nel Comune di Bologna il numero di licenze non è variato dal 1981, in quello di Napoli da oltre 10 anni. La staticità del numero di licenze nei principali comuni italiani tende ad accrescere nel tempo la scarsità dell'offerta rispetto alla domanda ([affermazione supponente, dal momento che non è affatto verificato l'aumento della domanda](#)). Anche se non si sono avuti significativi aumenti della popolazione fra i due più recenti censimenti, altre variabili di domanda, che colgono meglio la tipologia di consumatore che si rivolge al servizio di taxi, hanno avuto una dinamica particolarmente accentuata.

Ad esempio, fra il 1990 e il 2003 il traffico di passeggeri negli aeroporti di Milano, Roma e Bologna è aumentato di oltre il 1.000%, l'828% e il 511% per cento, rispettivamente; ([riportiamo da Repubblica del 15 mar 2007:](#)

**‘E’ boom per il trasporto aereo** ...nuovi record in un rapporto dell'ICSAI, istituto che si occupa della competitività nel settore... tra il 2000 e il 2005 il numero dei passeggeri in Europa è cresciuto mediamente del 3,5% l'anno... Su un campione di 244 aeroporti quello che ha visto crescere in modo esponenziale i passeggeri è Londra Stansdet... Tra gli aeroporti italiani vanno sottolineate le diverse performance a livello europeo dei nostri due hub tra 2000 e 2005: [stabile Fiumicino](#) al settimo posto e [calo per Malpensa](#) che perde tre posizioni e scivola al quindicesimo posto... Il 2006 conferma queste tendenze, ma su livelli ancora più elevati per il nostro Paese che, con Spagna e Gran Bretagna, mostra un aumento dei trasportati dell'8%... ed è dovuto ai record messi a segno dagli scali minori..."

Quindi c'è stato un aumento medio del [3,5% tra il 2000 e il 2005](#) e si parla di "BOOM". Per giunta con Fiumicino stazionario e Malpensa in calo. Gli stratosferici aumenti del 1000%, mille per cento, 828% e 511% degli anni precedenti avrebbero come minimo dovuto far gridare al "MIRACOLO". Ci sarà stata una pronuncia del Vaticano al riguardo? La protezione civile allestiva campi di fortuna per sistemare i viaggiatori? Già perché gli alberghi come hanno fatto ad aumentare del 1000% i posti letto? E i ristoranti? Vogliamo sperare che si tratti di un errore di trascrizione)

gli arrivi di turisti nelle stesse città si sono accresciuti del 41,5%, 25% e 28,9% per cento ([quindi il 958,5%; 803%; 428,1% erano uomini d'affari?](#)). Infine, nel solo quinquennio 2000-2004 i visitatori alle fiere italiane sono aumentati dell'11,5 per cento (Censis, 2006).

Le tariffe sono invece adeguate più frequentemente: ad esempio, l'ultimo aumento delle tariffe risale al 2001 per il Comune di Roma, al 2002 per quello di Napoli e al 2003 per quello di Bologna ([più frequentemente di cosa? Come si fa a paragonare gli aumenti di tariffa, dipendenti dagli aumenti dei costi, con l'aumento dei turisti?](#)). Anche questi aumenti non riflettono valutazioni delle Amministrazioni sui redditi dei tassisti ([infatti le amministrazioni non si devono occupare dei redditi ma dei costi. A questo proposito suggeriamo la seguente tabella:](#)

tav.5A

Calcolo dei costi medi di un taxista titolare di licenza (anno 2007)		
Voci di spesa	Costo/mese Euro	Note
Acquisto Vettura	400,00	Fiat Multipla 1900 TD ripartita su 4 anni
Carburante	500,00	
Manutenzione	200,00	
Assicurazione	331,00	3.979/anno, classe 14, uomo, 30 anni
Rimessa	110,00	
Tassa possesso	6,67	25% della normale tassa di possesso
Radio-taxi	170,00	Socio 3570 Roma
Camera commercio	6,60	80/anno
Inail	25,00	300/anno
Inps	229,15	2750/anno
Irpef	125,00	1500/anno
Irap	83,00	1000/anno
Addizionale regionale	8,30	100/anno
Addizionale comunale	4,15	50/anno
Commercialista	83,30	1000/anno compreso modell.unico
Credito d'imposta	-57,92	695/anno gasolio; 800/anno benzina (presunto; vedi nota 6)
<b>Totale costi medi mensili</b>	<b>2.224,25</b>	
<b>Costi medi giornalieri</b>	<b>85,55</b>	Calcolati su 26 giorni lavorativi
<b>Costo medio per cliente</b>	<b>8,55-5,70</b>	Su 10-15 clienti trasportati al giorno
Fonte: - ufficio studi e ricerche AssoTaxi, Roma - A.S.T.P. Associazione Servizi Trasporto Persone, Roma		

Questo è un calcolo medio che ovviamente andrebbe perfezionato per ogni singolo operatore, ma difficilmente smentibile. Il lettore consideri in particolare i seguenti punti:

1. la vettura dopo 4 anni ha percorso quasi 280.000 km, quindi è praticamente da cambiare, e il suo valore residuale è praticamente zero. Quindi i 400 euro/mese sono praticamente un costo fisso.
2. non sono stati aggiunti costi per rotture, incidenti, malattie, rapine, ferie ecc. quindi i costi sono all'osso.
3. non è stato considerato il costo di acquisto della licenza e i relativi oneri accessori, perché **non rientra in alcun modo nel calcolo della tariffa.**
4. il costo assicurativo va aumentato mediamente del 20% rispetto ad un privato perché le compagnie tengono conto del maggior fattore di rischio, non tengono però in considerazione la maggior perizia acquisita negli anni, indispensabile pena aumenti vertiginosi della polizza.
5. il costo medio di circa **7,12 euro per ogni passeggero** trasportato dimostra chiaramente quanto siano aleatorie e demagogiche le ipotesi di diminuzione delle tariffe.
6. il credito d'imposta subirà nel 2007 una forte riduzione, almeno del 50%, o scomparirà del tutto, andrà definito in sede europea.

La verifica dei suddetti costi è compito precipuo delle amministrazioni, i "regolatori" se preferite. Mentre il reddito del taxista è esclusivamente compito ed interesse del taxista stesso o al massimo del fisco. Il reddito sarà più o meno alto se il taxista sarà più o meno bravo a districarsi nella "giungla d'asfalto" in concorrenza con **tutti** i suoi colleghi, quindi a fare più corse, o fare corse migliori, cioè più remunerative.

**85,55 euro al giorno** sono le spese del taxista, tutte fisse tranne il carburante. Cioè se il taxista non va a lavorare risparmia solo il carburante. Infatti anche se malato o in ferie deve dichiarare lo stesso incasso previsto dagli studi di settore. Idem se la vettura è guasta. In compenso gli viene detratto il credito d'imposta per i giorni non lavorati !!!

**85,55 euro al giorno** sono un dato, pur nella sua crudezza, che impone alcune riflessioni. Gli autori, come del resto tutti coloro che in questi anni si sono cimentati sulla materia, hanno concentrato l'attenzione sul prezzo di una corsa di 5 km a Roma e nelle altre città italiane, trascurando quanto costa al tassista la corsa stessa. Noi ci siamo occupati di questo dato colmando questa malinconica lacuna. Se il trentenne tipo di tav.5A oggi, grazie all'ultimo bando di concorso a Roma diviene titolare di licenza taxi, potrebbe effettuare nell'arco del suo turno di lavoro 10/15 servizi, questa previsione è legata anche al ns convinto ottimismo. Se dovesse incassare in media 7,6 euro a corsa, cosa assolutamente plausibile, non riuscirebbe neanche a coprire i suoi costi giornalieri. A Roma 10/15 corse di 5 Km non sono sufficienti a creare il reddito del tassista. La Costituzione Italiana all'art. 36 enuncia tra i diritti irrinunciabili: "...il lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro e in ogni caso sufficiente ad assicurare a sé e alla sua famiglia un'esistenza libera e dignitosa".

**85,55 euro al giorno** rappresentano la "...seria ed attenta analisi dei costi..." che regolarmente viene dimenticata dagli amministratori al momento del doveroso aumento di tariffa, che mediamente a Roma avviene ogni 6/7 anni. È possibile auspicare che gli adeguamenti della tariffa avvengano calcolando una giusta percentuale di guadagno rispetto al costo della corsa stessa, lasciando all'abilità, alla professionalità e alla fortuna del tassista l'ammontare del suo reddito?

**85,55 euro al giorno** rappresentano anche il dato tecnico, relativo alle spese di gestione, indispensabile per qualsiasi buon amministratore, che permette di valutare con attenzione gli investimenti da operare nella propria azienda. Ma questo dato risulta clamorosamente assente da tutti i testi di riferimento da noi analizzati, a cominciare dalla segnalazione del 1995 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, al parere dell'Autorità per i servizi pubblici locali del 1997, agli studi della STA del 2001, all'ipotesi di riforma del 2004 (Agenzia 2004) fino a "un caso particolare di apertura al mercato della concorrenza" di Visco Comandini, Flaminia Violati e Simona Capelloni del 2006.

**85,55 euro al giorno** sono la montagna di euro che, quotidianamente, il tassista deve scalare prima di guadagnare qualcosa per se e per la propria famiglia, ed è da qui che bisogna partire per qualsiasi discussione di riforma del settore taxi.

Prima di affrontare gli improbabili vantaggi che giungerebbero, attraverso una liberalizzazione del settore taxi, al cittadino consumatore, si rende opportuna una attenta riflessione sull'utilità stessa del taxi nelle grandi città. Quanto mai rivelatore è il paragone fatto sopra con la "ciriola romana".

**85,55 euro al giorno** sono il dato nella colonna "costi", che manca in tutte le statistiche pubblicate da tutti i giornali).

Come si è già accennato, il regolatore non dispone infatti di dati sul loro reddito effettivo, grazie anche all'esenzione dal rilascio di ricevuta fiscale (come già detto sopra è il cliente ad essere esentato dall'IVA e non il taxista che invece paga l'IVA per intero e non la recupera).

Nel 2004, in base ai dati dell'Agenzia delle Entrate, il reddito medio dichiarato da un tassista era di 11.482 euro, a fronte di 20.345 euro di un operaio metalmeccanico (l'imponibile dichiarato dai taxisti in base agli studi di settore è di 25.000 euro nelle principali città italiane. Con le medie non si ha un valore realistico perché nel conto entrano anche gli operatori di comuni rurali piccolissimi, anche con meno di 1.000 residenti, dove ci sono, se ci sono, 1 o 2 taxi al massimo, che lavorano solo stagionalmente e che spesso integrano le magre entrate utilizzando il taxi come scuola-bus la mattina e consegnando le bombole di GPL casa per casa il pomeriggio. Ovviamente le loro dichiarazioni dei redditi sono in proporzione e abbassano la media nazionale dato che buona parte della popolazione italiana non vive in città ma in questi piccoli comuni, taxisti compresi).

##### **5. Come riformare il settore: le esperienze di altri paesi e il decreto Bersani**

I recenti interventi di liberalizzazione del settore in alcuni paesi, fra cui l'Irlanda, i Paesi Bassi, la Svezia, l'Australia e la Nuova Zelanda, hanno generalmente ridotto i vincoli all'espansione del numero di licenze e aumentato i requisiti qualitativi e di sicurezza del servizio (a questo proposito riportiamo l'opinione della CNA - Confederazione Nazionale Artigiani:

## **Il Cna attacca Bersani e Draghi: "I fatti ci stanno dando ragione"**

Martedì 27.02.2007

Tariffe in crescita, livelli di efficienza e di affidabilità in flessione. La città simbolo della liberalizzazione nei servizi di Taxi, quella citata ad esempio per giustificare anche tentativi di radicalizzazione nel processo di deregulation, ingrana la retro marcia.

Il municipio di Amsterdam ha infatti annunciato in queste ore la decisione di reintrodurre, a partire dal giugno prossimo, una forma di regolamentazione nel servizio di auto pubbliche.

"I fatti ci stanno dando ragione – ha sottolineato Maurizio Longo, responsabile nazionale di Cna Fita, organizzazione che rappresenta in Italia circa 7.000 tassisti.

Il comune di Amsterdam ha preso atto che la liberalizzazione, nel corso del tempo, ha generato un quadro da “selvaggio west”, privando gli utenti oltre che gli stessi tassisti delle condizioni minime di garanzia. Con la nuova regolamentazione vengono reintrodotte norme relative alla trasparenza delle tariffe, all'impossibilità di rifiutare le corse, agli standard del conducente (deve conoscere il territorio e deve rispondere a regole comportamentali precise); viene inoltre fissato un nuovo regime di rilascio di licenze e sugli standard del servizio vigileranno dalle 7 del mattino alle 4 di notte ispettori in borghese.

Secondo Longo, "al contrario, di quanto sostenuto da molti esperti dell'ultima ora il caso Amsterdam conferma la validità del modello regolamentare ed organizzativo italiano; modello che, dopo la riforma Bersani, richiama le amministrazioni locali alla messa a punto di sistemi operativi che potrebbero essere via via più efficienti nella misura in cui saranno progettati e pensati sulle effettive necessità delle realtà locali".

"Il tanto citato studio della Banca d'Italia sulle liberalizzazioni – ha concluso Longo – si è rivelato inesatto ed incompleto: le fonti di raccolta dei dati sono scarsamente verificate, sono sbagliati i rapporti percentuali taxi/abitanti, così come le comparazioni delle tariffe; peraltro nello studio non si tiene conto dei livelli di sicurezza cui il servizio deve essere soggetto: i minicab londinesi, che non sono taxi ma bensì vetture sprovviste di tassametro il cui servizio parte dal garage in quanto non possono sostare in piazza, hanno prodotto nel 2005 circa 450 denunce per molestie sessuali". <http://canali.libero.it/affaritaliani/economia/taxi2602.html> ).

Qualche parola vorremmo spenderla anche sulla Svezia, dove il settore taxi è completamente deregolamentato:

"...Sei mesi fa il sig.Fredrik Reinfeldt ha vinto le elezioni e... la nuova amministrazione ha promesso di avviare subito le riforme... , **saranno privatizzate molte grandi imprese pubbliche...**"; [http://www.lavoce.info/news/print.php?id=30&cms\\_pk=2387&from=index](http://www.lavoce.info/news/print.php?id=30&cms_pk=2387&from=index)

In Italia invece si pretende di “liberalizzare” le imprese private aumentando e centralizzando i poteri statali su di esse. In Svezia il settore taxi è deregolamentato perché fa parte integrante del “sistema paese”, mentre nel “sistema Italia” si vorrebbe partire proprio dai tassisti per il suo percorso di emancipazione economica?)

Sul piano tariffario le misure sono state molto più differenziate e raramente si è proceduto a una completa liberalizzazione delle tariffe. Le analisi degli effetti delle esperienze di deregolamentazione sono generalmente concordi nel rilevare un sostenuto aumento dell'offerta. Vi è invece un minore consenso sull'impatto sulle tariffe e sulla qualità del servizio. Secondo uno studio commissionato dal Governo olandese, si sarebbe registrato in generale un calo delle tariffe medie che ha accresciuto il livello della domanda (EIM, 2002). Altri studi evidenziano in taluni casi un aumento delle tariffe, un abbassamento della qualità e un peggioramento delle condizioni reddituali dei tassisti (Kang, 1998) (anche lo studio dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, 2004, perviene alle stesse conclusioni).

L'aumento delle tariffe dei taxi che si è verificato in alcuni casi potrebbe riflettere il fatto che la deregolamentazione del settore è stata accompagnata da una sostenuta liberalizzazione di servizi parzialmente sostitutivi al taxi (minibus, taxi collettivo, ecc.). In questo caso la domanda che continua a rivolgersi ai taxi è quella meno elastica al prezzo, mentre le altre tipologie di consumatori si orientano verso servizi con un diverso rapporto qualità/prezzo.

Ad esempio negli Stati Uniti il servizio di trasporto su prenotazione telefonica (shuttle-bus per l'aeroporto, minivan, ecc.) rappresenta fra il 70 e l'80 per cento del mercato totale del trasporto urbano privato (Kang, 1998).

Fra le riforme più recenti del settore, quella avviata nei Paesi Bassi nel 2000 (con i risultati evidenziati nell'art. citato poco sopra, che dimostra il fallimento degli scopi dichiarati) ha centralizzato la regolamentazione dai Comuni, province e regioni al Ministero dei trasporti, con la finalità di stabilire criteri uniformi per l'esercizio dell'attività a livello nazionale. È stata inoltre resa obbligatoria l'installazione di un computer di bordo, in sostituzione del tassametro, che misura la tariffa e il tempo di guida del conducente e rilascia (come in altri paesi, ad esempio in Svezia) una ricevuta al cliente che include la composizione del prezzo della corsa, il nome del tassista, l'impresa e il numero di registrazione del veicolo. In Irlanda la liberalizzazione è avvenuta nel 2000 a seguito di una decisione della Corte Suprema.

L'eliminazione delle barriere amministrative all'entrata ha determinato la triplicazione dei taxi in circolazione

in due anni e una riduzione delle tariffe medie, senza deterioramenti significativi della qualità (Barrett, 2003; Daly, 2004).

In Italia, ancora prima del decreto Bersani, sono state avanzate numerose proposte di riforma del settore, fra cui<sup>12</sup>:

- i) la fissazione delle sole tariffe massime a tutela del consumatore;
- ii) l'imposizione di turni minimi di servizio in alcuni giorni e in alcune fasce orarie a bassa domanda e di corrispondenti sovrapprezzi;
- iii) un aumento dell'offerta mediante il rilascio di nuove licenze;
- iv) l'introduzione della possibilità di cumulo delle licenze, assegnabili anche a persone giuridiche e di locazione della vettura ad altri conducenti per l'utilizzo oltre il proprio turno di servizio;
- v) l'introduzione di servizi innovativi differenziati (taxibus, taxi collettivo, ecc.)<sup>13</sup>

---

12- Le proposte più significative sono venute dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, dall'Autorità antitrust e da diversi contributi pubblicati su [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info).

13- Il taxi collettivo è già stato introdotto da alcuni anni nel Comune di Roma. [\(infatti tutti i taxi di Roma hanno il tassmetro in grado di funzionare con la tariffa collettiva, ma nessuno la chiede mai perché l'interesse del pubblico è pari a zero. Questo è un chiaro esempio di come si perseguano motivazioni ideologiche invece di dare risposte concrete alle vere esigenze del pubblico\).](#)

L'attuabilità di queste misure è stata affidata soprattutto al contenimento dell'opposizione dei tassisti alle riforme, "compensandoli" per la riduzione progressiva del valore delle licenze (che dovrebbe verificarsi con la liberalizzazione) mediante distribuzioni gratuite di licenze vendibili e/o di parte degli introiti derivanti da aste per il rilascio di nuove licenze.

Alcune di queste proposte sono state accolte, almeno parzialmente, dal decreto Bersani.

Dopo le proteste dei tassisti nei mesi estivi, il decreto è stato modificato dalla legge di conversione (tav. 6).

Sebbene gli obiettivi dichiarati del decreto (aumento della concorrenza, liberalizzazione di attività imprenditoriali, adeguamento dell'offerta alla domanda e così via) siano analoghi a quelli che hanno guidato le esperienze di liberalizzazione di altri paesi, la riforma italiana risulta molto più timida delle altre. Non vengono infatti modificati i capisaldi della regolamentazione del settore, la fissazione delle tariffe e delle licenze da parte del regolatore locale, e pertanto non sono introdotti veri e propri strumenti di stimolo della concorrenza.

Nella versione finale inoltre si cerca di ottenere l'adeguamento dell'offerta utilizzando gli operatori già presenti sul mercato, senza considerare che, anche se nel breve periodo queste misure fossero efficaci, le implicazioni per la concorrenza in senso dinamico sarebbero molto diverse da quelle derivanti da una maggiore liberalizzazione all'entrata. Anche l'istituzione di comitati di monitoraggio, con l'obiettivo esplicito di favorire un adeguamento dell'offerta, è un'alternativa destinata a non produrre effetti analoghi a quelli di una riduzione delle barriere all'entrata, tenuto conto della presenza degli incumbent prevista in questi comitati e del peso preponderante ad essi attribuito finora nei comitati consultivi dei Comuni.

Il decreto non consegue neanche l'obiettivo indicato di liberalizzare attività imprenditoriali:

la versione finale mantiene il divieto del cumulo di licenze al medesimo intestatario prevista dalla L. 21/92.

La possibilità di cumulare licenze, inclusa nella prima versione e a cui si sono opposti tenacemente i tassisti, costituisce una fondamentale spinta al cambiamento strutturale del mercato, le cui unità produttive potrebbero diventare sempre più "imprese" e possedere perciò una maggiore flessibilità e una migliore capacità organizzativa e di introdurre forme innovative di servizio.

tav. 6

DEREGOLAMENTAZIONE DEL SETTORE DEI TAXI: IL DECRETO BERSANI PRIMA E DOPO LA CONVERSIONE IN LEGGE (in corsivo le parti modificate e aggiunte)	
Art. 6 Decreto legge n. 223/2006	Art. 6 testo convertito con L. 248/2006
Facoltà aggiuntive dei Comuni	Facoltà aggiuntive dei Comuni, <i>sentite le commissioni consultive</i>
- Concorsi straordinari per il rilascio di nuove licenze a titolo oneroso anche riservati a coloro che sono già titolari di licenza. - Se gli assegnatari di nuove licenze sono già titolari di una licenza, non le possono cedere separatamente. - I proventi sono distribuiti per il 60-80% fra i titolari di un'unica Licenza	- Concorsi straordinari per il rilascio di nuove licenze a titolo oneroso <i>o gratuito</i>  - I proventi sono distribuiti <i>per almeno l'80% fra i titolari di licenza e per la parte restante per iniziative volte a migliorare la qualità dei servizi pubblici non di linea, anche mediante l'impiego di tecnologie satellitari</i>  - Sono fatti salvi il conferimento di nuove licenze secondo la vigente programmazione numerica e il divieto di cumulo di più licenze al medesimo intestatario
Possibile assunzione conducente con contratto di lavoro subordinato per effettuare il servizio	<i>Turnazioni integrative</i> , con assunzione di sostituti alla guida o collaboratori e con forme di controllo del comune sul servizio svolto
Rilascio di autorizzazioni temporanee, non cedibili, per eventi Straordinari	Rilascio, <i>preferibilmente a titolari di licenze</i> , di autorizzazioni temporanee, non cedibili, <i>o per eventi straordinari o per periodi di prevedibile incremento della domanda</i>
	<i>Utilizzo, in via sperimentale, di veicoli sostitutivi e aggiuntivi per svolgere servizi diretti a particolari categorie di utenti, avvalendosi di sostituti alla guida</i>
	<i>Rilascio di autorizzazioni (a tassisti e loro cooperative e consorzi) per servizi sperimentali e innovativi con obblighi di servizio e tariffe differenziate</i>
	<i>Tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti</i>
	<i>Comitato monitoraggio composto da funzionari comunali, rappresentanti della categoria, dei radiotaxi e rappresentanti degli utenti per favorire la regolarità e l'efficienza del servizio e adeguarlo alla domanda</i>

L'attuazione concreta degli obiettivi del decreto fa perno su due strumenti:

- i) la facoltà dei Comuni di utilizzare o meno le norme, a seconda delle specifiche necessità locali;
- ii) la compensazione degli incumbents per la riduzione del valore delle loro licenze (derivante dai nuovi rilasci) al fine di ridurre l'opposizione dei tassisti già presenti sul mercato.

Il primo strumento ha notevoli limiti ed effetti collaterali. In primo luogo la scala comunale non è quella efficiente, sia perché non considera che gli utenti del servizio sono in larga misura persone non residenti (turisti, commuters, viaggiatori per affari), sia perché i confini comunali determinano un'artificiale segmentazione del mercato (ad esempio, l'aeroporto di Fiumicino è esterno ai confini del comune di Roma). In secondo luogo il legislatore non tiene conto che il decentramento della regolamentazione tende di norma a rafforzare l'influenza sul regolatore di gruppi che hanno un peso significativo solo a livello locale, rendendo meno efficaci gli strumenti predisposti (Noam, 1982) [\(a Roma un effetto collaterale del Decreto Bersani è stato che l'amministrazione comunale, dall'estate 2006 ad oggi, ha praticamente scelto le organizzazioni sindacali con cui interloquire, tentando di lasciar fuori dalla porta alcune tra le più rappresentative\)](#).

Il mantenimento di un potere di cattura del regolatore che ne discende e che può bloccare, come in passato, il rilascio di nuove licenze, spiega le ridotte richieste di rafforzamento delle misure compensative della perdita di valore delle licenze da parte dei tassisti. La categoria si è invece opposta fermamente alla possibilità di cumulare le licenze proprio perché la configurazione di mercato che ne poteva scaturire (con operatori di mercato di dimensioni diverse) era suscettibile di mettere a repentaglio l'equilibrio collusivo finora mantenuto [\(no, era suscettibile di svendita forzosa ai soliti noti, amici degli amici. L'AGCM nella segnalazione del marzo](#)

2004, formulò alcuni interventi nell'ottica di pervenire ad un graduale processo di liberalizzazione del settore. Ad esempio con il ricorso a procedure d'asta, le amministrazioni avrebbero potuto rilasciare nuove licenze a "titolo oneroso". Gli introiti derivanti da tali procedure sarebbero serviti per compensare "una tantum" gli attuali titolari di licenza. Oppure rilasciare a titolo gratuito un'ulteriore licenza agli attuali operatori del settore. Queste pur interessanti soluzioni sono state completamente ignorate dagli attuali "regolatori", che vedevano diminuito il loro potere discrezionale. Hanno quindi preferito battere la solita strada dell'aumento indiscriminato ed immotivato delle licenze).

I dati presentati all'inizio mostrano peraltro che in Italia l'offerta del servizio risulta talvolta inferiore anche a quella di altri paesi con una regolamentazione altrettanto stringente (ampiamente dimostrato come falso. Repetita juvant anche da parte nostra).

Ciò suggerisce che non è solo il tipo di vincolo imposto dal regolatore a definire il risultato finale (tariffe e licenze, solo tariffe o solo licenze e così via), ma è rilevante anche il tipo di processo decisionale previsto dalla regolamentazione per fissare gli obiettivi quantitativi.

L'indagine della Banca d'Italia sembra segnalare che finora gli effetti principali del decentramento sono stati uno scarso utilizzo degli strumenti già a disposizione, come l'assegnazione di nuove licenze, l'assenza di criteri trasparenti di fissazione delle tariffe e dell'offerta (ben più scarsa è la trasparenza dei criteri di assegnazione delle nuove licenze, dimostrata dagli innumerevoli ricorsi in essere) e la predominanza degli incumbent nei comitati consultivi a sostegno delle decisioni del regolatore (si vuole liberalizzare il regolatore, o il mercato, cioè gli operatori?). Non vi sono elementi per ipotizzare cambiamenti radicali di questa situazione.

In effetti, a pochi mesi dalla conversione in legge del decreto, nelle principali città italiane non si sono avute modifiche sostanziali del servizio di taxi, con la sola eccezione di Roma. In alcune città (Milano, Bologna, Ancona, Perugia) è previsto o è in corso un confronto fra comune e tassisti, in altre (Carpi) sono allo studio forme innovative del servizio, a Siena è stata introdotta la possibilità di integrare i turni del conducente con sostituti alla guida.

A Napoli e a Torino, secondo i rappresentanti dei tassisti, l'offerta risulterebbe superiore alla domanda (come in altre importanti città italiane). Il comune di Firenze ha deciso di emanare un bando per 60 licenze, di concedere 30 licenze temporanee, il prolungamento dell'orario, l'introduzione di altre tipologie di servizio. A Pisa è previsto un aumento di 15 licenze. A Roma sono stati ampliati i turni esistenti, sono stati introdotti turni alternativi ed è stata fissata una tariffa unica per gli aeroporti (tutte cose possibili anche prima del decreto Bersani e sulle quali il giudizio non è certo unanime: "...commenta il presidente dell'Uri - non è giusto che chi prende il taxi per l'aeroporto alla Piramide paghi la stessa cifra di chi per esempio lo prende a Porta Pia. Nel primo caso si spendevano 34 euro, nel secondo magari 42..." ora il costo è di 40 in tutti e due i casi, "...Non mi pare che in questo modo si sia fatto un favore ai cittadini, anzi...").

All'inizio di novembre, vista l'opposizione dei tassisti all'introduzione di un sistema satellitare di controllo del rispetto dei turni, il sindaco ha annunciato, oltre al completamento dell'assegnazione delle licenze già messe a bando in passato, la concessione di 2.300 licenze in tre tranches nei prossimi tre anni (garantendo a Roma il record europeo di taxi/abitante e confermando la volontà di battere la solita strada dell'aumento indiscriminato ed immotivato delle licenze).

## 6. Alcune proposte

La distanza che si rileva nel decreto fra gli obiettivi dichiarati e la loro trasposizione in norme suggerisce di fare un passo indietro, partendo dalle motivazioni teoriche e dagli effetti concreti dell'attuale regolamentazione, discussi sopra, per individuare alcuni obiettivi "intermedi" che una riforma del settore (orientata all'aumento del benessere del consumatore) (il benessere dell'operatore è evidentemente sacrificabile) dovrebbe cercare di conseguire. Questi potrebbero essere raggruppati in quattro categorie:

- accrescere la capacità dell'offerta di adeguarsi alla domanda. Anche se il processo potrebbe risultare lungo, ciò dovrebbe comportare, alla fine, la creazione di un mercato il meno regolamentato possibile, in cui possano operare anche persone giuridiche. I fallimenti di mercato dovrebbero essere affrontati utilizzando la minima regolamentazione sufficiente, dati i costi che ne discendono. Ad esempio, si possono ipotizzare tariffe massime (per evitare comportamenti opportunistici dei tassisti) (cioè per evitare che guadagni troppo. Ci domandiamo se tale sollecitudine sia rivolta anche ad altri settori o è ha nostro esclusivo svantaggio. In cosa sono diversi i taxisti dagli altri artigiani?) e requisiti minimi di assegnazione delle licenze (in termini di caratteristiche del tassista e del mezzo di trasporto). Questo processo potrebbe essere avviato liberalizzando anche le licenze (le tariffe sono già libere) sui mercati contigui del noleggio con conducente, ampliandone le possibili tipologie di

servizio. I servizi diversi da quello di taxi in senso stretto hanno avuto un forte sviluppo in altri paesi e potrebbero essere utilizzati da utenti con una domanda più elastica al prezzo. (L'esperienza di Roma smentisce questa affermazione. Nel corso degli ultimi 10 anni abbiamo assistito alla nascita di questi servizi alternativi e a tal proposito occorre ricordare: il Dec. legge 422 del 19/11/1997 nel quale, tra i vari provvedimenti, fu istituito il "Taxi Collettivo" per potenziare i servizi integrativi ai servizi di linea di cui alla legge 21/92. Il tutto attraverso procedure concorsuali atte ad incentivare la concorrenza tra gli operatori. I risultati, nel corso di questi anni, sono stati sconolanti. Gli operatori superstiti del Taxi Collettivo sono circa una trentina e svolgono un lavoro praticamente da "abusivi" nei pressi di S. Pietro e dei Musei Vaticani. Aspettano i turisti stranieri e patteggiano la corsa non avendo tassometro, chiedendo più del taxi ovviamente, invece di effettuare "servizio di linea", tradendo completamente lo spirito di questa legge. Ultimamente è stata ripresa dal disegno di legge 2272 in data 7/3/2007 a firma dell'On. Rutelli che riprende la 422/97 deregolamentandola ulteriormente. Nel 2000 le cronache dei giornali salutarono con giubilo l'introduzione del "MotoTaxi" prenotabile al Call Center dedicato. Doveva trasportare persone con il massimo rispetto del confort e della sicurezza. Sottocasco igienico usa e getta, interfono, portapacchi e l'ineffabile controllo satellitare annesso. Soldi pubblici a parte, sapete quante corse ha effettuato questo servizio? zero!! Nel 2005 è stata poi creata e finanziata la cooperativa Blow-up che sfruttando risciò elettrici guidati da ex detenuti usciti con la legge sull'Indulto, avrebbero dovuto agevolare gli spostamenti dei romani e non. Lasciamo spazio alla fantasia di chi legge gli opportuni commenti. Insomma più che iniziative per servizi alternativi si deve parlare di politiche ad "**effetto annuncio**", costose per la collettività, improduttive, e che sviliscono gli stessi relatori)

- annullare le rendite da regolamentazione, in termini di valore delle licenze sul mercato secondario (cioè distruggendo il mercato con un atto dirigista e liberticida) e di "extraprofitti" (del tutto immaginari) dei tassisti. L'esperienza irlandese mostra come questo è un diretto risultato della liberalizzazione del mercato.
- rendere trasparenti i costi e i benefici della regolamentazione per la collettività. Giovano a questo scopo misure di eliminazione di sgravi e privilegi fiscali (inesistenti; anche questi del tutto immaginari) e l'introduzione di forme di controllo dei redditi analoghe a quelle di altri comparti del terziario. I comitati di monitoraggio previsti dal decreto Bersani potrebbero utilizzare indagini sui consumatori (per evidenziare problemi di qualità e di razionamento della domanda) e fissare parametri basati sia sull'andamento della domanda sia sul confronto con altre città estere (così finalmente potremo ridurre l'eccessivo numero di taxi presenti in molte città italiane e riportare la redditività al livello più alto delle altre città europee).
- rendere massima la probabilità di effettiva attuazione della riforma stessa. Questo obiettivo si può conseguire riducendo il potenziale effetto di cattura del regolatore da parte dei tassisti. A questo scopo strumenti come il parziale risarcimento del costo della licenza degli incumbent, previsti dal decreto Bersani possono risultare molto utili. Questo tipo di strumenti avrebbero un'applicazione temporanea, fintantoché l'apertura del mercato non riduce drasticamente il valore delle licenze scambiate sul mercato secondario. Alla luce dei risultati conseguiti dal decentramento della regolamentazione, sia prima sia dopo il decreto Bersani, sarebbe anche opportuno sostituire l'attuale "concertazione" locale con indicatori quantitativi vincolanti legati all'andamento di alcune variabili di domanda stabiliti a livello nazionale. La valutazione dei risultati potrebbe essere sostenuta anche da indagini locali effettuate dai Comuni presso gli utenti del servizio (cioè strettamente di parte ed inattendibili come quelli prodotti finora).

### Conclusioni

Per concludere, vorremmo condividere con coloro che leggeranno questo lavoro alcune riflessioni ed idee che potrebbero migliorare l'offerta e la funzione pubblica del servizio taxi. Per riformare questo settore bisogna agire su più livelli: l'offerta (il taxi), la domanda (i clienti), il "regolatore" (le amministrazioni).

Le politiche di quantità, le uniche adottate dalle amministrazioni locali da sempre, hanno fallito, mentre non si sono mai attuate politiche di qualità verso il servizio taxi. Chiediamo venia se inevitabilmente abbiamo una visione Romanocentrica, ma siamo persuasi che Roma rappresenti uno straordinario banco di prova sia per l'amministrazione comunale sia per la classe dirigente della nostra comunità professionale.

La caratteristica principale del ns lavoro è la "casualità". Questa organizzazione casuale spesso produce una presenza eccessiva in certi posteggi a scapito di altri.

La casualità è la caratteristica principale del ns lavoro e nonostante tutti gli sforzi possibili che possiamo fare o tutti i quantitativi di taxi messi in servizio non si potrà mai avere la certezza che il cliente in attesa incontri il taxi dove gli serve.

La congestione del traffico complica ulteriormente le cose impedendo di fatto ai taxi di recarsi dove servirebbero. Facciamo un esempio, un taxi parte alle ore 9:00 dalla stazione Termini e porta un cliente all'Eur, arrivando circa alle 9:30, alla discesa del cliente ha due possibilità:

1. si ferma al parcheggio più vicino, anche se ci sono altri taxi già in attesa, anche preventivando almeno mezzora o più di sosta. Ripartirebbe quindi con un secondo cliente alle 10:00 circa.
2. torna a Termini scarico (dove quasi sicuramente altri treni hanno sbarcato passeggeri) ma in questo caso si sobbarca mezzora o più di viaggio (che nessuno gli paga). Ripartirebbe quindi alle 10:00 con il secondo cliente.

Nel secondo caso, tornando scarico a Termini, è evidente che il taxista non ha avuto nessun vantaggio, né economico né temporale, ma ha consumato di più per la vettura e ha lavorato mezzora in più.

Il taxista andrà nei parcheggi dove c'è richiesta (ad esempio a Termini) solo quando ne avrà convenienza, cioè una tariffa adeguata e una viabilità sostenibile.

Sono quindi questi fattori (casualità, economicità, traffico) a determinare la carenza di servizio in alcune zone e a certe ore e **non il numero basso di licenze**.

Altro aspetto da sottolineare è questo: il momento dove c'è maggiore copertura del territorio e maggior possibilità che l'offerta incontri la domanda è all'inizio di ogni turno di lavoro. Abbiamo bisogno che il parco taxi, a Roma tra i più numerosi del mondo, entri in servizio non più "casualmente" ma in maniera pianificata ottimizzando al massimo le ns risorse umane. Per cui dovremmo moltiplicare le "uscite in turno" con un ventaglio di orari maggiore, dando l'opportunità al tassista di scegliersi il turno base di lavoro, pur rispettando la copertura del servizio nell'arco delle 24 ore.

Altro aspetto sensibile è il posteggio taxi.

Le vecchie colonnine telefoniche sono state solo in parte sostituite con quelle presenti oggi nei vari posteggi taxi e sono tanto innovative che occorrono 5 pulsanti per rispondere... A parte questo se ne sfruttassimo le potenzialità si potrebbero trasformare in un vero e proprio centro polifunzionale.



il parcheggio di p.le degli Eroi, a 2 corsie, con una corsia interamente occupata da ambulanti.

L'area dovrà essere monitorata 24h su 24 da telecamere collegate con le forze dell'ordine e questo garantirà l'agibilità del posteggio taxi, spesso invaso da macchine in sosta selvaggia, da abusivi o da venditori ambulanti (vedi foto). In tutta la città rappresenterebbero un vero e proprio controllo del territorio e offrirebbero al cittadino e al turista un riparo sicuro in situazioni di pericolo.

Il cliente si troverà in un'area protetta, soprattutto nelle ore notturne, dove tramite la centralina appositamente installata potrà:

- a) Chiamare le forze dell'ordine
- b) Chiamare il Pronto Soccorso
- c) Chiamare un taxi, se non presente

In quest'ultimo caso, la centralina invierà un messaggio (es. "**P.le Clodio con clienti**") a tutte le centrali radio/taxi che a loro volta lo rilanceranno a tutti i taxi collegati. Questo oggi già avviene

su segnalazione del tassista, con la nostra proposta la richiesta sarà inviata direttamente dal cliente a tutti i taxi collegati.

Volendo applicare una tecnologia più sofisticata il messaggio potrà essere inviato **direttamente** a tutti i taxi con:

- Messaggistica su telefono cellulare del Tassista, in modalità GSM.
- Computer Palmare in modalità Wi-Fi o Wi-Max.
- Apposito ricevitore digitale ( es. Tag Trasponder).
- ...quant'altro la tecnologia può offrire.

d) Il tassista potrà dare la conferma d'inizio turno:

- Digitando il suo codice di licenza sull'apposita tastiera della colonnina
- Avvicinando il proprio Tag Trasponder alla colonnina
- ...altro

Questa organizzazione dello stazionamento permetterà di effettuare un vero e proprio monitoraggio sull'effettiva richiesta di taxi in ogni area, in quali orari e sui tempi di attesa dei clienti nei posteggi sguarniti. Questa **tecnologia è attiva** e permette l'incontro tra **il tassista ed il suo cliente**, tra la domanda e l'offerta, ed è finalizzata a migliorare il servizio prestato.

Questa organizzazione permette altresì di effettuare il controllo sistematico sui taxi presenti in servizio come richiesto dall'A.C.

Nelle aree dove la domanda risulterà maggiore si potrà intervenire efficacemente sulla presenza dei taxi, e sulla viabilità locale, con la creazione di corsie preferenziali o altre misure che incentivino l'uso di questo vettore.

Punto qualificante è l'attribuzione di competenze che NON possono essere delle amministrazioni ma delegate alle classi dirigenti del ns settore.

È mai possibile che i sette radiotaxi debbono seguire turnazioni standard senza poter usufruire del loro parco taxi per meglio interloquire con la propria clientela?

È mai possibile che in un Comune come Roma si possa credere di poter intervenire sulla programmazione dei taxi di rinforzo in certi periodi dell'anno o quando piove?

Dal sito dei trasporti pubblici di Londra:

(Rivolgendosi ai taxisti) "L'Ufficio Trasporto Pubblico vi aiuta a proporre al pubblico un servizio legale, sicuro, accessibile e conveniente. In oltre ascolta le vs. opinioni e risolve i vs. problemi, vi aiuta a lavorare".  
(vedi [http://www.tfl.gov.uk/pco/pdfdocs/fares/translated-information/Taxi%20FareA4\\_FRENCH.pdf](http://www.tfl.gov.uk/pco/pdfdocs/fares/translated-information/Taxi%20FareA4_FRENCH.pdf))

Un rinnovato spirito collaborativo tra le amministrazioni e gli operatori del servizio taxi non è più procrastinabile. In Gran Bretagna sono decisamente più avanti ma anche noi possiamo farcela.

La classe dirigente di questo settore deve uscire dallo scontro quotidiano con le Istituzioni e preparare un proprio progetto che guardi allo sviluppo del ns lavoro, e solo noi siamo in grado di farlo, in quanto tecnici e non politici del settore.

Per quanto riguarda "la domanda" anche qui occorre chiarire alcuni aspetti. Vogliamo fare una provocazione a tutti coloro che "...sono 15 minuti che aspetto un taxi..." o che "...costa troppo la licenza, per forza la tariffa è cara..." o che "...a mezzanotte non c'era un taxi...". Ricordiamo a tutti che non esiste nessuna statistica o studio serio dove si evincono i reali livelli di domanda del taxi. Tutti i sondaggi effettuati palesano che, Roma è la Capitale dell'auto privata (primato saldamente detenuto), la disaffezione dei romani verso il mezzo pubblico (metro, autobus), il fallimento di politiche tanto pubblicizzate come il "car sharing" o "car pooling" o "mobility manager", l'esponentiale crescita del traffico privato. Ma allora chi è che prende il taxi?

Noi ci siamo concentrati sul posteggio taxi come volano per un efficace raccolta dati, in quanto siamo i primi a dover conoscere le esigenze del ns mercato.

Grazie per l'attenzione.

### **Riferimenti bibliografici:**

- AGCM (1995), Servizio di trasporto di persone mediante taxi, in "Bollettino", n. 29.
- AGCM (2004), Distorsioni della concorrenza nel mercato del servizio dei taxi, in "Bollettino" n. 9.
- Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2004a), Il settore taxi a Roma. Ipotesi di riforma.
- Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2004b), Relazione annuale.
- Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2004c), Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici nel Comune di Roma, gennaio.
- Barrett S. D. (2003), Regulatory capture, property rights and taxi deregulation: a case study, in "Economic Affairs", December.
- Beesley, M. E. (1973), Regulation of taxis, in "The Economic Journal", vol 83, n. 329, March, pp. 150-72.
- Beesley, M. E. e S. Glaister (1983), Information for regulating: the case of taxis, in "The Economic Journal", vol. 93, n. 371, September, pp. 594-615.
- Bentivogli C. e S. Trento (2005), Economia e politica della concorrenza, nuova edizione, Roma, Carocci.
- Bergantino A. e A. Boitani (2003), Taxi: un mercato molto particolare, in [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 28 gennaio.
- Boeri T. (2006), Un taxi chiamato desiderio, in [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 6 luglio.
- Bordignon M. (2003), Un mercato per le licenze, in [www.lavoce.info](http://www.lavoce.info), 6 febbraio.
- Censis (2006), Il sistema delle fiere in Italia: tendenze evolutive e confronto con i principali competitor, Roma.
- Daly J. (2004), Taxi deregulation: three years on, in "Student economic review", vol. 18.
- Earchimede Consulting (2005), La resa dei conti. Rapporto sul trasporto pubblico locale - Situazione attuale e prospettive evolutive, rapporto elaborato per conto di Asstra e Anav.
- EIM (2002), Taxi abroad: an inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad, aprile, nel sito internet del governo olandese [www.minvenw.nl/dgp/taxi-wet/Ordenemers/English/index.aspx](http://www.minvenw.nl/dgp/taxi-wet/Ordenemers/English/index.aspx).
- Farber H. S. (2005), Is tomorrow another day? The labor supply of New York City cabdrivers, in "Journal of Political Economy", vol. 113, n. 1, February, pp. 46-82.
- Kang C. (1998), Taxi deregulation: An international comparison, International Transport Workers' Federation, London.
- Noam E. (1982), The choice of governmental level in regulation, in "Kyklos", vol. 35, n. 2, pp. 278-91.
- Shaller (2005), A regression model of the number of taxicabs in U.S. cities, mimeo, Shaller consulting, November.
- Sta (2001), Attività di monitoraggio della domanda e dell'offerta del servizio di taxi nel comune di Roma, Roma.
- Stigler, G.J. (1971), The theory of economic regulation, in "The Bell Journal of Economics and Management Science", vol. 2, n. 1, Spring, pp. 3-21.
- Visco Comandini V., S. Gori e F. Violati (2004), Le licenze dei taxi: abolizione, regolazione o libero scambio dei diritti?, in "Mercato, Concorrenza Regole", n. 3, dicembre, pp. 515-48. 27