

Taxi: un'altra vittima del 'libero' mercato

Nonostante i mass media abbiano condotto un'incessante campagna per convincerci che il servizio taxi in Italia sia caro ed inefficiente, uno sguardo attento allo studio di BankItalia sui taxi nel mondo, mostra in modo chiaro come **i taxi italiani siano tra i meno cari d'Europa**. Allora perché tutta questa insistenza sulla liberalizzazione di un servizio che riguarda solo una ridottissima percentuale della popolazione, e che è utilizzato prevalentemente per motivi di lavoro e da benestanti turisti?

La realtà è che il piano di liberalizzazioni punta a fare entrare i grandi capitali nel settore, così come in tutti i settori del servizio pubblico. Si tratta di torte ghiottissime per chi già ha potuto dissossare altre aziende pubbliche (Telecom Italia e Autostrade dicono niente?). **Grandi guadagni per gli oligarchi, nessun vantaggio per gli utenti.**

Lo stesso modello di *deregulation*, giustificato con l'idea che il 'libero mercato' è sempre il sistema più efficiente, è stato sperimentato negli Stati Uniti per i settori delle ferrovie, il trasporto aereo e i prezzi dell'energia elettrica. Il risultato? Numerose società in bancarotta, un sistema ferroviario praticamente scomparso, e prezzi energetici alle stelle. Lo stesso succederà in Italia se si seguirà un modello che punta a fare risparmiare qualche euro ai *consumatori*, ma a scapito di garantire un servizio pubblico regolamentato e basato su una *società di produttori* con un tenore di vita dignitoso.

Per la Banca d'Italia, i taxi italiani sono tra i meno cari d'Europa

Bruxelles	12,16 euro
Amsterdam	11,75 euro
Copenaghen	11,46 euro
Berlino	9,95 euro
Londra	9,87 euro
Stoccolma	9,78 euro
Praga	9,39 euro
Milano	8,75 euro
Barcellona	8,43 euro
Roma	7,36 euro
New York	7,24 euro
Parigi	7,24 euro
Auckland	6,6 euro
Dublino	4,3 euro

Prezzo di una corsa in taxi di 5 km nell'area urbana in alcune città europee ed extra-europee nel 2003¹

Dalla tabella risulta che a **Bruxelles i taxi costano il 39% ed il 65% in più rispetto a Milano e Roma**, e a Londra il 13% ed il 34% in più.

Olanda, Svezia ed Irlanda hanno visto liberalizzato il servizio taxi tra il 1989 ed il 2002. In Olanda vi è stata la liberalizzazione dei prezzi ma nonostante ciò i taxi costano ad Amsterdam il 59,6% in più rispetto a Roma.

In Italia si punta ad aumentare il numero delle licenze – come in Irlanda – ma non a diminuire i prezzi. Quindi il risultato sarà un aumento massiccio delle macchine in circolazione a tutto vantaggio delle grandi società che il Governo intende fare entrare nel settore. Fino ad oggi la legge vietava sia il cumulo delle licenze sia il controllo delle stesse da parte di società. Abrogare questo divieto significherebbe diminuire le regole e la sicurezza costringendo i tassisti ad aumentare gli orari di lavoro (come accade già con gli n.c.c.).

Vogliamo ripetere l'esperienza del primo decreto Bersani sulla liberalizzazione del commercio (d. lgs. 114/98)? Si diceva che servisse per agevolare l'apertura di attività a tutti, ed una più ampia distribuzione dei prodotti sul territorio. Il risultato è stato la moria delle piccole attività (i fondi vengono trasformati in mono e bilocali) a tutto vantaggio della grande distribuzione. **Chi lavorava ha perso il lavoro ed i prezzi non sono certo diminuiti!**

La nostra proposta è che si abbandoni l'ideologica politica delle liberalizzazioni e si apra un bilancio in conto capitale con cui finanziare l'allargamento delle reti di trasporto pubblico metropolitano, assieme a tutte le altre opere infrastrutturali di cui il Paese ha urgente bisogno. Si tratta di attuare una svolta rooseveltiana – come indicata dal leader democratico americano Lyndon LaRouche – in cui i nostri rappresentanti politici e di governo abbiano il coraggio di mettere in discussione i *diktat* della grande finanza internazionale che si esprimono nella politica dei tagli al bilancio imposta dal Patto di Stabilità. Gli investimenti nelle infrastrutture – garanzia per la crescita futura – vanno considerati indispensabili perché diretti a incrementare il bene comune. O si attua questo cambiamento o l'Italia e l'Europa tutta sprofonderanno nell'ingovernabilità!

Città	Superficie (km ²)	Lungh. metro (km)
Monaco	310	90
Milano	182	75
Roma	1285	38
Barcellona	100	102

Se si vuole veramente migliorare la vivibilità delle nostre città, si deve **potenziare il sistema metropolitano** – questo sì veramente deficitario a cospetto delle altre città europee!

www.movisol.org

email: movisol2@libero.it – Tel: 02/2613058

assotaxi@libero.it

Claudio Giudici

Movimento Internazionale per i diritti civili – Solidarietà

¹ Occasional Paper di Febbraio 2007, n. 5.

http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/econo/quest_ecofin/QEF_5.pdf

<http://www.assotaxi.it/it/archivio/Bankitalia-AssoTaxi.pdf>