

IL SERVIZIO TAXI NELLA REGIONE LAZIO E NEL COMUNE DI ROMA

Flaminia Violati e Simona Cupelloni ()*

Avvertenza:

Questo studio fa parte della ricerca “Valutazione del nuovo assetto istituzionale e finanziario in materia di servizi pubblici locali”, svolta presso l’ISSIRFA e cofinanziata dal MIUR nell’ambito del progetto FIRS “Individuazione delle più adeguate metodologie per l’analisi delle politiche pubbliche di rilievo strategico e di rilevanza innovativa”.

Sommario:

1. Struttura dell’indagine. – 2. La disciplina degli autoservizi pubblici non di linea nella Regione Lazio, nella provincia e nel Comune di Roma. – 3. La regolazione del servizio nel Comune di Roma. - 4. Le tariffe e le condizioni del servizio a Roma. – 5. La domanda del servizio a Roma. – 6. Conclusioni. – Bibliografia.

(*) F. Violati lavora presso l’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma; S. Cupelloni è contrattista presso Confservizi. Le opinioni qui espresse non impegnano le istituzioni di appartenenza delle autrici. S. Cupelloni ha scritto il par. 4, F. Violati i rimanenti. Si ringraziano per i contributi e i commenti Ivana Paniccia, Gabriele Ugolini e Vincenzo Visco Comandini.

1. *Struttura dell'indagine*

Nel delineare il quadro normativo e regolamentare del servizio taxi a Roma, oltre agli indirizzi delle linee politiche emergono i problemi pratici che le amministrazioni locali incontrano nella gestione del servizio e nell'adeguamento dello stesso alla dinamica delle esigenze di una grande città. Dopo aver descritto gli sviluppi normativi a livello regionale, provinciale e comunale, il capitolo entra nel merito pratico della regolazione del servizio nel Comune di Roma, valutando la disponibilità e le condizioni economiche di offerta anche alla luce di recenti indagini sul livello, sulla distribuzione spazio-temporale e sul grado di soddisfazione della domanda. Vengono infine delineate alcune conclusioni in merito a piccoli interventi regolamentari per incrementare la disponibilità effettiva e l'efficacia dei servizi di trasporto pubblico non di linea a parità di offerta.

2. *La disciplina degli autoservizi pubblici non di linea nella Regione Lazio, nella Provincia e nel Comune di Roma*

La Regione Lazio di recente ha legiferato in lieve deroga rispetto alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, che disciplina il settore a livello nazionale (Legge Quadro)⁽¹⁾, distinguendosi così dalle altre normative regionali che ricalcano nella sostanza il testo della Legge Quadro.

Con propria normativa (legge regionale 26 ottobre 1993, n. 58, più recentemente modificata con legge regionale 14 febbraio 2005, n. 7), la Regione Lazio aveva stabilito le modalità cui debbono attenersi i comuni nel definire i regolamenti relativi all'esercizio di trasporto pubblico non di linea e le norme concernenti il ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea (art. 14). Secondo la legge, i comuni sono quindi responsabili della fissazione delle tariffe (art. 12, comma 1 e art. 14, comma 1, punto c) e della determinazione del numero delle concessioni, da rilasciare con procedure di concorso pubblico (art. 7). È importante sottolineare che la legge regionale ribadisce esplicitamente il divieto di cumulo delle concessioni taxi in capo alle persone fisiche, mentre consente quello delle autorizzazioni per il servizio di NCC (per il quale, peraltro, la disponibilità di una rimessa adeguata costituisce prerequisite indispensabile).

Si stabiliscono inoltre idonee sanzioni amministrative nei casi di inosservanza dell'obbligo di prestazione del servizio di taxi all'interno delle aree comunali o comprensoriali (art. 4)⁽²⁾. Nella stessa legge n. 58/93 vengono poi puntualizzate le modalità per lo svolgimento dell'esame di idoneità all'esercizio del servizio e la successiva iscrizione al ruolo istituito presso la Camera di

⁽¹⁾ Per una descrizione dei contenuti della Legge Quadro, vedi Visco Comandini V., Violati F., Cupelloni S. (2006).

⁽²⁾ Da un mese di sospensione alla prima inosservanza, alla revoca della concessione alla quarta inosservanza.

Commercio, requisito indispensabile per il rilascio e mantenimento della concessione per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per il servizio di NCC (artt. 16-23).

Successivamente, con la legge regionale 6 agosto 1999, n. 14, la Regione Lazio ha delegato alle province l'approvazione dei regolamenti comunali relativi ai noleggi da rimessa e ai servizi da piazza. In particolare, la Provincia di Roma, con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 213 del 15 marzo 2003, ha stabilito i criteri che i comuni devono seguire nel definire i regolamenti per disciplinare l'offerta dei servizi, con specifico riguardo al fabbisogno teorico delle concessioni.

Con la legge regionale 16 giugno 2003, n. 16, sono state quindi eliminate le procedure di autorizzazione regionale dei regolamenti approvati in sede di consiglio comunale e sono state introdotte sanzioni per la tutela del servizio taxi contro forme non corrette di concorrenza (a carico dei conducenti NCC che sostino nei posteggi taxi o che non rispettino l'obbligo di attendere le prenotazioni presso la propria rimessa) o contro violazioni degli ambiti territoriali di appartenenza dei taxi ⁽³⁾ (sanzioni fino a 1.500 Euro, con possibilità di sospensione della concessione in caso di recidiva).

L'ultima modifica alla legge regionale è stata introdotta con la citata legge 14 febbraio 2005, n. 7. Il nuovo testo, restrittivo della concorrenza nel trasporto non di linea in generale, estende agli NCC molti dei vincoli e delle prescrizioni che precedentemente, in ragione del differente tipo di servizio e di utenza, erano riservati alla categoria taxi. La nuova norma che incide maggiormente sulla configurazione del settore romano – in deroga rispetto alla Legge Quadro nazionale – è quella che impone anche agli NCC il servizio a partire dal territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, vincolo che prima valeva solo per i taxi. Secondo la nuova impostazione, l'autorizzazione NCC può essere ottenuta solo se si dispone di una rimessa nel Comune di riferimento (l'indicazione territoriale per l'ubicazione della rimessa in precedenza non esisteva) e il servizio deve partire dal territorio dello stesso. E' possibile derogare a questo principio solo qualora in Comuni limitrofi non sia disponibile il servizio taxi (e non NCC, si noti), ovvero nei casi del servizio a porti ed aeroporti ⁽⁴⁾ e di contratti con enti pubblici e privati del proprio Comune in base ai quali sia richiesto di prelevare o trasportare persone in territorio extracomunale. Questa variazione impedisce l'esercizio del servizio nel Comune di Roma a gran parte degli NCC che gravitano in quest'area ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ Quando la corsa ha inizio all'esterno del territorio del Comune che rilascia la concessione taxi.

⁽⁴⁾ Dove oltre agli esercenti dei Comuni nel cui territorio è ubicato il porto possono esercitare anche quelli del Comune di Roma, in quanto capoluogo di Regione, purché entrambi i Comuni interessati disciplinino di comune accordo le modalità, l'offerta e le tariffe del servizio.

⁽⁵⁾ Sono circa 5.000 in totale, di cui solo un migliaio dispongono di autorizzazione rilasciata dal Comune di Roma, mentre le altre autorizzazioni sono state rilasciate in altri Comuni del Lazio (e quindi sono soggette alla nuova normativa, non potendo più esercitare a Roma) e di altre Regioni (questi, non essendo soggetti alla normativa della Regione Lazio, in linea di principio possono continuare ad esercitare a Roma). Tuttavia, fra le norme transitorie è

Il nuovo testo abroga, inoltre, le sanzioni amministrative di carattere pecuniario per inosservanza dell'obbligo di prelevamento del cliente all'interno del territorio comunale di riferimento e dell'obbligo di servizio nel territorio stesso, ma mantiene le sanzioni disciplinari che erano riservate ai titolari di licenza taxi, estendendole anche agli NCC: si tratta della sospensione dal servizio, progressivamente più lunga dalla prima alla quarta infrazione, fino alla revoca del titolo di abilitazione al servizio. I tempi di sospensione sono stati allineati anche per i sostituti alla guida che invece, precedentemente, venivano sospesi dal ruolo per periodi decisamente più lunghi di quelli riferiti ai titolari.

Fra i nuovi vincoli assegnati agli NCC, va segnalato l'obbligo di tenere un registro dei collaboratori e/o dipendenti, indicante il tipo di rapporto (che deve rispettare i contratti collettivi di lavoro), la retribuzione e il trattamento fiscale e previdenziale. Inoltre i collaboratori e i dipendenti in servizio devono disporre di una certificazione rilasciata dal titolare, in mancanza della quale il titolare stesso viene cancellato dal ruolo dei conducenti e perde l'autorizzazione.

La nuova legge cambia anche i requisiti per l'iscrizione al ruolo dei conducenti, eliminando l'obbligo di cittadinanza italiana, europea o di paesi con condizioni di reciprocità nei confronti dei cittadini italiani che vogliono ivi esercitare il servizio taxi e/o NCC; non è più richiesta la cultura generale italiana media e la conoscenza della lingua italiana (!), ma è richiesta la conoscenza geografica e toponomastica della provincia in cui si esercita.

Per quanto riguarda la determinazione del fabbisogno locale di taxi ed NCC, i criteri di stima sono stabiliti con deliberazione della Provincia tenendo conto della popolazione residente, dei flussi turistici, dell'estensione territoriale e dei poli generatori di mobilità, oltre all'integrazione con le altre modalità di Tpl. Entro tre mesi dalla deliberazione provinciale, i comuni devono aggiornare i propri regolamenti circa la quantificazione del fabbisogno, le modalità di servizio, i criteri tariffari; entro un mese i nuovi regolamenti devono essere inviati alla Provincia, anche se è stata soppressa la formalità dell'approvazione da parte di quest'ultimo ente. Dal punto di vista della tempistica, si segnala che mentre i comuni devono rispettare le scadenze in seguito alla deliberazione provinciale, per tale deliberazione il nuovo testo della legge regionale non impone alcun termine, così che l'entrata in vigore delle nuove normative comunali è tutt'altro che prevedibile. Questo particolare non è irrilevante in quanto, fra le norme transitorie, è inserito il divieto ai comuni di rilasciare autorizzazioni NCC fino all'approvazione dei nuovi regolamenti, a meno che i relativi concorsi non siano stati banditi prima dell'entrata in vigore della legge: tale divieto non è invece esteso all'emissione di nuove licenze taxi.

previsto che il Comune di Roma possa inserire fra i titoli preferenziali di assegnazione di eventuali nuove autorizzazioni NCC il requisito di aver già prestato tale servizio nel Comune di Roma stesso, purché i titolari abbiano definitivamente rinunciato alle autorizzazioni precedentemente ottenute presso altri Comuni.

Relativamente alla normativa del Comune di Roma, la materia era regolata, fino al 1998 (anno in cui fu approvato il vigente “Regolamento comunale per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea”), dalla deliberazione della Giunta Municipale n. 2860 del 30 aprile 1966 e successive modificazioni, l’ultima delle quali risalente al 9 marzo 1990.

Con deliberazione del Consiglio Comunale n. 214 del 12/13 novembre 1998 è stato approvato il nuovo Regolamento Comunale che, in sostanza, ripropone i contenuti della Legge Quadro nazionale, disciplinando alcuni aspetti relativi al rilascio e la gestione della concessione di esercizio per il servizio di taxi con autovettura e il servizio di NCC ⁽⁶⁾. La deliberazione ha introdotto due strumenti di tutela nei confronti dell’utenza: il “Codice di comportamento” degli operatori del settore e la “Carta dei servizi”. Il Codice di comportamento ⁽⁷⁾ è finalizzato alla individuazione degli obblighi (generali e specifici) e dei principi cui i conducenti di taxi e vetture da NCC devono conformarsi durante l’esercizio dell’attività. In tale documento vengono quantificate le sanzioni applicabili e definiti i relativi criteri di valutazione, nonché viene istituita una Commissione di garanzia con il compito di acquisire le notizie di violazione, verificarne la fondatezza, esprimere un giudizio sulla eventuale responsabilità del conducente e proporre la sanzione da applicare. Il 9 luglio 1999, nella medesima seduta, con deliberazione di G.C. n. 1405, sono stati altresì approvati i principi fondamentali della Carta dei servizi del settore: eguaglianza, imparzialità, continuità, partecipazione, qualità ed efficacia (art. 45 del Regolamento Comunale).

Come accennato, si è in presenza di un concorso di competenze provinciali e comunali per la determinazione quantitativa dell’offerta, la cui ripartizione assegna al livello provinciale il compito di stabilire criteri e parametri di riferimento per quantificare domanda e necessità del mercato e al livello comunale la determinazione del numero effettivo di concessioni idoneo a soddisfare le esigenze del servizio. La teoria del federalismo competitivo è scettica sui benefici derivanti da forme di concorrenza verticale fra amministrazioni pubbliche di diverso livello ⁽⁸⁾. In linea di principio, però, nel caso di produttori organizzati in gruppi d’interesse concentrati, come i tassisti, la competizione verticale fra enti potrebbe rivelarsi positiva per il perseguimento di un vero interesse pubblico, allorchè i politici del livello di governo superiore (in questo caso quello regionale e provinciale, competenti in parziale sovrapposizione con quello comunale) entrassero sul tavolo della mediazione degli interessi difendendo quelli contrapposti, ma fortemente visibili e comunque

⁽⁶⁾ Il presente Regolamento dovrà essere aggiornato per tenere conto delle recenti modifiche alla legge regionale.

⁽⁷⁾ Del. G.C. n. 1406/99 modificata e integrata dalla Del. G.C. n. 646/2000.

⁽⁸⁾ Infatti le attività pubbliche oggetto di forte domanda da parte dei cittadini vengono sicuramente esercitate, se non con efficienza, quantomeno con cura ed attenzione da parte degli amministratori, mentre quelle politicamente non appetibili perchè generatrici di conflitti vengono invece tralasciate (Visco Comandini, 1997).

finora sottorappresentati, degli utenti e dei consumatori ⁽⁹⁾. Tuttavia, all'atto pratico sembra prevalere la prima ipotesi, e cioè che anche in questo caso la concorrenza si rivela di detrimento dell'interesse pubblico, perchè le istituzioni di diversi livelli di governo competono sì fra loro, ma con l'obiettivo di rappresentare e proteggere il gruppo d'interesse più forte, in questo caso i tassisti, assicurandosene l'appoggio politico ed elettorale. La nuova normativa, infatti, ha ristretto anzichè allargare la concorrenza, proteggendo gli interessi della categoria con logiche più corporative che di stimolo all'efficienza. Si pensi, ad esempio, all'abolizione della sanzione amministrativa per l'interruzione di servizio, una pratica fortemente dannosa per i consumatori, manifestandosi soprattutto proprio durante i picchi di domanda.

3. *La regolazione del servizio nel Comune di Roma*

Chiarito il quadro normativo di riferimento, è utile descrivere le modalità concrete di regolazione del servizio taxi a Roma, con particolare riguardo agli aspetti di determinazione dell'offerta, delle tariffe e dei sistemi di controllo.

I soggetti responsabili della funzione di regolazione del servizio di trasporto pubblico non di linea a Roma sono, oltre la Giunta Comunale (che emette le deliberazioni relative al settore), la Commissione di Garanzia e la Commissione Consultiva.

La Commissione di Garanzia ⁽¹⁰⁾ svolge funzioni di monitoraggio e controllo della funzionalità dei servizi di trasporto non di linea. Acquisisce le informazioni sulle violazioni delle norme vigenti ed esprime proposte di sanzione vincolanti contro i comportamenti illegittimi, previo accertamento delle responsabilità.

La Commissione Consultiva ⁽¹¹⁾, istituita ai sensi dell'art. 15 della legge regionale, svolge invece le funzioni di espressione degli interessi dei diversi *stakeholder* e di promozione della concertazione, finalizzata all'individuazione di soluzioni regolamentari condivise.

Il numero delle vetture taxi e NCC è stabilito dalla Giunta Comunale, sentita la Commissione Consultiva. Secondo il Regolamento comunale, il numero delle concessioni taxi e delle autorizzazioni NCC deve soddisfare la domanda effettiva, tenendo conto del rapporto tra taxi e residenti, dei flussi turistici e di altri fattori che possono modificarla.

⁽⁹⁾ Cfr. Visco Comandini, Violati, Cupelloni, 2006.

⁽¹⁰⁾ Composta da un rappresentante dell'Agenzia per il controllo della qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, con funzioni di Presidente, da un rappresentante dell'Avvocatura Comunale e da un rappresentante dell'Ufficio Legale Regionale.

⁽¹¹⁾ Allo stato attuale, vi partecipano tre esperti designati dal Sindaco, nove rappresentanti sindacali per il servizio taxi, due rappresentanti sindacali per il servizio NCC e tre rappresentanti delle associazioni locali di utenti e consumatori.

Le concessioni e le autorizzazioni, come già ricordato, sono rilasciate mediante concorso pubblico a persone fisiche iscritte al ruolo dei conducenti di veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea. In ogni caso, non può essere rilasciata concessione o autorizzazione a soggetti già esercenti che abbiano ceduto il proprio titolo di abilitazione al servizio entro i cinque anni precedenti.

Il Regolamento ritiene automaticamente autorizzato il conferimento dei diritti e degli obblighi della *gestione* del servizio taxi alle cooperative o ai consorzi di appartenenza da parte dei titolari.

La *titolarità* della concessione o dell'autorizzazione è, invece, trasferibile ad altri soggetti abilitati all'esercizio della professione solo dietro autorizzazione del Comune. Nella pratica accade che i trasferimenti delle concessioni avvengano a titolo oneroso ⁽¹²⁾. I titolari di concessione o autorizzazione possono avvalersi della collaborazione di familiari iscritti nel ruolo provinciale dei conducenti. In alcuni specifici casi di impossibilità del titolare ad esercitare il servizio (motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio; servizio di leva o servizio civile; ferie; sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida, incarichi sindacali a tempo pieno o pubblici elettivi), è prevista la facoltà di nominare un sostituto alla guida iscritto al ruolo: negli stessi casi, peraltro, il titolare può decidere di attuare il fermo del taxi, per un periodo non superiore a sei mesi, rinunciando alla sostituzione.

Al dicembre 2005, le concessioni taxi a Roma risultavano 5.819. Dagli anni settanta ne sono state rilasciate 1.500, in tre *tranche* da 500 concessioni ciascuna ⁽¹³⁾. In seguito agli accordi derivanti dal protocollo d'intesa del 31 luglio 2004, siglato dal Comune di Roma con le rappresentanze sindacali della categoria taxi, e dei suoi molteplici sviluppi è stata approvata la realizzazione di 56 km di nuove corsie preferenziali, di 149 colonnine telefoniche e del numero unico. Il cuore dell'accordo, tuttavia, è l'emissione di un bando per il rilascio di 300 nuove licenze entro la fine del 2005, cui dovrebbe seguirne un altro per ulteriori 150 licenze.

Con le nuove licenze l'offerta complessiva arriverà a 6.119/6.269 vetture: l'aumento di circa il 5% dell'offerta porterà l'indice di densità di taxi a Roma da 2,19 a 2,20 taxi per 1.000 abitanti. La tavola 1 e la tavola 2 riportano alcuni confronti internazionali dell'indice di densità (numero di taxi

⁽¹²⁾ In caso di morte del titolare, la concessione taxi o l'autorizzazione NCC rientrano nell'asse ereditario e possono essere trasferite ad uno degli eredi, purché sia in possesso dei requisiti di legge per l'esercizio dell'attività. Se minore, l'erede può mantenere il diritto, designando un sostituto alla guida abilitato fino ad un anno dopo il raggiungimento della maggiore età, data entro la quale deve ottenere l'abilitazione al servizio, pena il decadimento del diritto stesso.

⁽¹³⁾ Bandi di concorso nel 1976, nel 1983 e nel 1992; assegnazione ed entrata in servizio, rispettivamente, nel 1981, nel 1988 e nel 1996.

per 1000 abitanti) ⁽¹⁴⁾ e di altri indici significativi per descrivere l'offerta del servizio: come si può osservare, entrambi i confronti evidenziano per Roma un servizio quantitativamente carente.

⁽¹⁴⁾ Gli scostamenti dei valori di Parigi e Milano dipendono dal fatto che in Tavola 1 la densità di taxi per queste città è riferita all'area metropolitana allargata, mentre in Tavola 2 è riferita ai soli residenti della città.

Tavola 1
Densità di taxi: confronti internazionali

CITTA'	Washington	Barcellona (2)	Londra (1)	Manhattan	NYC	Dublino	Stoccolma	Praga (2)	Monaco (2)	Auckland	Parigi	ROMA (2)	Copenaghen	Berlino	Milano	Bruxelles
CONCESSIONI /1000 ab.	12,0	9,9	8,3	8,0	5,4	5,2	4,0	3,9	2,9	2,8	2,5	2,5	2,1	2,1	1,6	1,3

(1) *Black cabs* e *mini cabs*, rispettivamente per il servizio da piazza e da rimessa;

(2) per Barcellona, Praga, Monaco e Roma l'indice è calcolato sui soli residenti della città, mentre per le altre sul totale riferito all'intera area metropolitana.

Fonte: nostre elaborazioni su dati Bergantino e Boitani (2003), EIM, Shaller Consulting (2002) ⁽¹⁵⁾.

Tavola 2
Indici relativi del livello di offerta di taxi nelle principali città italiane ed estere

Città	taxi	taxi / 1000 vetture private	taxi / 1000 abitanti residenti	popolazione residente / taxi
Roma	5.820	3,00	2,19	457
Milano	4.571	5,73	3,50	286
Napoli	2.370	3,87	2,37	422
New York	42.894	23,28	5,36	186
Londra*	61.212	26,26	8,30	120
Parigi	17.087	13,21	7,89	126

* Il dato di Londra riguarda la popolazione dell'area metropolitana e non solo la popolazione comunale residente.

Fonte: elaborazioni e stime su dati tratti dall'Annuario Statistico ACI (2003) e dai seguenti siti: www.nydmv.state.ny.us, www.tfl.gov.uk.

La disponibilità del servizio dipende anche dalla gestione dei turni. A Roma il servizio giornaliero dei taxi non può essere inferiore a 6 ore. Le concessioni, normalmente, sono suddivise fra più turni, alcuni obbligatori, altri facoltativi; in caso di eventi eccezionali, il Sindaco con ordinanza può stabilire turni ed orari diversi. In relazione ai turni, occorre notare che, mentre le vetture in servizio durante il turno di riposo sono individuabili e passibili di sanzione, è di fatto impossibile individuare e sanzionare i conducenti che non rispettano l'esercizio del servizio nel turno obbligatorio ovvero che terminano anticipatamente il proprio orario di lavoro ⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁵⁾ Disponibile sul sito: http://www.taxiwet.nl/download/taxi_abroad_part1.pdf.

I dati sul n. taxi/abitante della tavola 1 in alcuni casi non coincidono con quelli della tavola 2 (in particolare, gli indici relativi a Milano e Parigi). Ciò non deve stupire, perché mentre il numeratore del rapporto è il medesimo nelle due tavole, al denominatore compaiono ora gli abitanti residenti del comune ora quelli dell'area metropolitana. Mentre nel caso di Roma la differenza fra i due dati è minima – in effetti, il Comune di Roma è il più grande d'Italia e include la stragrande maggioranza degli abitanti dell'area metropolitana – per Parigi e Milano è invece notoriamente molto elevata (l'Ile de France comprende quasi 10 milioni di abitanti, Parigi meno di 3 milioni; la popolazione residente a Milano è di circa 1,8 milioni, mentre l'area metropolitana milanese di più di 5 milioni).

⁽¹⁶⁾ Questo limite regolatorio si ripercuote, come analizzato in, Visco Comandino, Gori e Violati (2004) in una decisa riduzione dei livelli quantitativi del servizio, tanto più probabile quanto più elevato è il picco della domanda.

Con l'Ordinanza n. 15 del 15 giugno 2005 ⁽¹⁷⁾, il Sindaco ha approvato una modifica del sistema di turnazione mirata a rafforzare il servizio in alcune ore "critiche" serali e notturne. Per i giorni feriali ordinari, l'aumento del servizio prevede 291 vetture in più ⁽¹⁸⁾: dalle 22.00 all'1.00 in servizio obbligatorio e dall'1.00 alle 2.00 in servizio facoltativo; contemporaneamente, però, il servizio facoltativo dalle 22.00 alle 24.00 diminuisce di 291 unità, mantenendo invariato per questa fascia oraria il totale potenziale di servizio. Il servizio di una parte delle vetture in turno facoltativo dalle 6.00 è stato anticipato alle 5.30 (1.455 vetture), mentre dalle 6.00 alle 7.00 il servizio obbligatorio è stato potenziato (+ 1.164 taxi), anche se corrispondentemente quello facoltativo è stato dimezzato (- 1.455).

A fronte delle fasce orarie "potenziate", viene invece ridotto di 291 unità il servizio obbligatorio dalle 14.30 alle 17.00, mentre quello facoltativo diminuisce di 291 e 1.746 unità rispettivamente dalle 13.30 alle 14.30 e dalle 15.00 alle 15.30 (tavola 3).

Tavola 3

Variazione dei turni di servizio taxi nei giorni feriali ordinari

ORDINANZA DEL SINDACO n.6 del 10/3/2005					ORDINANZA DEL SINDACO n.15 del 15/6/2005				
ORA	Turni feriali ordinari	vetture in servizio		TOTALE ANTE	vetture in servizio		TOTALE POST	Turni feriali ordinari	ORA
		obbligatorio	facoltativo		obbligatorio	facoltativo			
00.00/01.00		582		582	873		873		00.00/01.00
01.00/02.00		291	291	582	291	582	873		01.00/02.00
02.00/03.00		291		291	291		291		02.00/03.00
03.00/04.00		291		291	291		291		03.00/04.00
04.00/05.00		291		291	291		291		04.00/05.00
05.00/05.30		291		291	291		291		05.00/05.30
05.30/06.00		291		291	291	1455	1746		05.30/06.00
06.00/07.00		291	2910	3201	1455	1455	2910		06.00/07.00
07.00/08.00		2910		2910	2910		2910		07.00/08.00
08.00/09.00		2910		2910	2910		2910		08.00/09.00
09.00/10.00		2910		2910	2910		2910		09.00/10.00
10.00/11.00		2910		2910	2910		2910		10.00/11.00
11.00/12.00		2910		2910	2910		2910		11.00/12.00
12.00/13.30		2910		2910	2910		2910		12.00/13.30
13.30/14.30		2910	2328	5238	2910	2037	4947		13.30/14.30
14.30/15.00		2328	2910	5238	2037	2910	4947		14.30/15.00
15.00/15.30		2328	2910	5238	2037	1455	3492		15.00/15.30
15.30/16.00		2328		2328	2037		2037		15.30/16.00
16.00/17.00		2328	291	2619	2037	582	2619		16.00/17.00
17.00/18.00		2619		2619	2619		2619		17.00/18.00
18.00/19.00		2619		2619	2619		2619		18.00/19.00
19.00/20.00		2619		2619	2619		2619		19.00/20.00
20.00/21.00		2619		2619	2619		2619		20.00/21.00
21.00/22.00		2619		2619	2619	291	2910		21.00/22.00
22.00/23.00		582	2328	2910	873	2037	2910		22.00/23.00
23.00/24.00		582	2328	2910	873	2037	2910		23.00/24.00

Fonte: Ordinanze del Sindaco di Roma n. 6 del 10 marzo 2005 e n.15 del 15 giugno 2005.

⁽¹⁷⁾ Modificando l'Ordinanza n. 6 del 10 marzo 2005, che confermava la precedente organizzazione, in vigore da diversi anni.

⁽¹⁸⁾ Dal punto di vista organizzativo, le 5.823 licenze taxi vigenti sono divise in 20 gruppi da 291 taxi (contrassegnati da 01 a 10).

In sostanza, quindi, la nuova turnazione anticipa di mezz'ora (alle 5.30) l'entrata in servizio facoltativo di 5 gruppi e raddoppia da 1 a 2 il numero di gruppi del turno "seminotte", diminuendo di 1 gruppo (da 8 a 7) il turno "pomeriggio".

Moltiplicando il numero dei taxi in servizio per ciascuna fascia oraria, è possibile calcolare in numero di "vetture /ora" complessive nell'arco delle 24 ore (tavola 4).

Tavola 4

Offerta del servizio taxi obbligatorio, facoltativo e totale nei giorni feriali ordinari

VEETTURE x ORA	Obbligatorio	Facoltativo	TOTALE
Ordinanza n. 6 del 10 marzo 2005	44.232	13.386	57.618
Ordinanza n. 15 del 15 giugno 2005	45.541	11.931	57.472
Variazione %	+3,0%	-10,9%	- 0,3%

Fonte: elaborazioni su Ordinanze del Sindaco di Roma n. 6 del 10 marzo 2005 e n. 15 del 15 giugno 2005.

La nuova turnazione potenzia quindi il servizio obbligatorio, ma diminuisce quello facoltativo, riducendo così l'elasticità del sistema di offerta: infatti a parità di concessioni in essere, un aumento di vetture in turno facoltativo consente di adeguare l'offerta potenziale alle oscillazioni di domanda, evitando tanto i razionamenti di domanda quanto i surplus di offerta.

Le figure giuridiche titolari fra cui sono suddivise le attuali concessioni (art. 7, l. 21/1992) sono riportate nella tavola 5, desunta dalla Relazione Annuale dell'Agenzia per il controllo della qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2004). Da questa Tavola si rileva come oltre un terzo dell'offerta di taxi a Roma sia rappresentata da imprese individuali, mentre i restanti due terzi degli operatori si sono ormai strutturati secondo tipologie associative più o meno strutturate: i tassisti individuali sono ormai una minoranza.

Tavola 5

Suddivisione delle concessioni taxi del Comune di Roma

Figura Giuridica L. 21/92, art. 7	Operatori	% aderenti*
Iscritti all'albo delle imprese artigiane di trasporto (L.8 agosto 1985, n. 443, art.5)	2.074	36%
Consorzio fra imprese artigiane di trasporto	9	18%
Cooperativa di servizi	34	25%
Cooperativa di produzione e lavoro (a proprietà collettiva)	24	21%

* Riferita al totale delle concessioni rilasciate

Fonte: Agenzia per il controllo della qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2004)

Secondo il Regolamento, tutti i veicoli per servizio taxi o NCC devono essere omologati per un minimo di 4 passeggeri ed un massimo di 8 e devono avere un bagagliaio capace di portare i bagagli dei passeggeri.

Le vetture taxi a Roma sono attualmente di colore bianco ⁽¹⁹⁾, recano sul tetto il segnale illuminabile con la scritta "TAXI" ed indicano chiaramente sugli sportelli anteriori il numero della concessione, il collegamento ad un ponte radio, lo stemma ed il nome del Comune di Roma; in caso di applicazione di tariffe inferiori ai massimali, devono esporre un contrassegno adesivo che pubblicizzi le agevolazioni o gli sconti praticati; all'interno devono avere il tassametro omologato, il tariffario approvato dal Comune ⁽²⁰⁾, una targa recante il numero della concessione ed il nominativo del titolare o della cooperativa di produzione e lavoro.

Fra le novità derivanti dai recenti accordi, saranno introdotti segnali luminosi più evidenti per indicare i taxi liberi o occupati ed entro il 2006 dovrebbero entrare in servizio 400 nuovi taxi elettrici con un'autonomia di circa 150 km, con vantaggi dal punto di vista dell'inquinamento ed anche con risparmi di costo per i titolari (dalle agevolazioni per l'acquisto ai minori consumi per km, dall'esenzione totale dalla tassa di proprietà del veicolo alla riduzione del 50% dei costi di assicurazione).

Infine, a Roma come in quasi tutte le realtà urbane, vige la regola del *first in-first out*, secondo la quale i taxi in attesa di essere contattati dagli utenti nei posteggi devono accodarsi secondo l'ordine di arrivo e partire per le corse nello stesso ordine; è, tuttavia, consentito all'utente di scegliere il taxi indipendentemente dall'ordine di arrivo, in base a servizi aggiuntivi o alle agevolazioni tariffarie praticate. I taxi possono lasciare lo stazionamento su chiamata radiotaxi, ma non possono accettare corse su chiamata dalla strada entro cento metri di distanza da un posteggio taxi con vetture o utenti in coda.

4. *Le tariffe e le condizioni del servizio a Roma*

Nel Comune di Roma, la regolazione di prezzo per il servizio taxi impone dei massimali tariffari, lasciando liberi gli esercenti di praticare agli utenti prezzi inferiori prestabiliti e pubblicizzati, mentre è vietata la libera contrattazione caso per caso. In realtà, i titolari che offrono prezzi scontati sono una rara eccezione: secondo un'indagine dell'Agenzia per il controllo e la

⁽¹⁹⁾ Una delle novità derivanti dagli accordi potrebbe essere una nuova colorazione dei taxi, tipica per il Comune di Roma.

⁽²⁰⁾ Esposto anche dietro il sedile del conducente e tradotto in spagnolo, francese, inglese tedesco.

qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma, solo il 7,6% degli utenti è a conoscenza della possibilità di sconti rispetto ai massimali.

La tariffa taxi è a base multipla (a tempo e chilometrica ⁽²¹⁾), con differenti parametri per il servizio urbano ed extraurbano; sono inoltre previsti supplementi per il servizio notturno, per quello festivo, per quello extraurbano, per il bagaglio, etc (tavola 6). Il tassametro, che deve essere chiaramente visibile per l'utente ed indicare l'esatto importo della corsa in Euro con i relativi supplementi, è verificato e sigillato da officine appositamente autorizzate dal Comune.

Tavola 6

Massimali tariffari per il servizio taxi tradizionale e collettivo a Roma in vigore dal novembre 2001

TARIFFA CONVENZIONALE:

importo singoli scatti **€0,11**

quota fissa iniziale di partenza (ore7/22) **€2,33**

quota fissa di partenza festiva (ore7/22) **€3,36**

quota fissa iniziale di partenza notturna (ore22/7) **€4,91**

scatto a tempo ogni **19,2 secondi** per velocità inferiore a 20km/h, 1 ora pari a **20,66 €**

TARIFFA 1 (tariffa urbana) :

scatto ogni **141 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,78 €/km**

TARIFFA 2 (tariffa extraurbana oltre il G.R.A.):

scatto ogni **85,3 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **1,29 €/km.**

Il conducente ha l'obbligo di avvisare il cliente al momento dell'inserimento della tariffa 2.

Se il percorso, che include un tragitto extraurbano, prevede il ritorno con il medesimo cliente, si applica per tutto il percorso la tariffa 1.

SUPPLEMENTI: bagaglio (oltre cm 35X25X50) **€1,04.**

TARIFFA COLLETTIVA:

importo singoli scatti **€0,04**

quota fissa iniziale di partenza (ore7/22) **€0,93**

quota fissa di partenza festiva (ore7/22) **€1,35**

quota fissa iniziale di partenza notturna (ore22/7) **€1,97**

scatto a tempo ogni **17,4 secondi** per velocità inferiore a 20 km/h, 1 ora pari a **8,27 €**

TARIFFA 1 (tariffa urbana):

scatto ogni **129 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,31 €/km**

TARIFFA 2 (tariffa extraurbana oltre il G.R.A.):

scatto ogni **76,9 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,52 €/km.**

Il conducente ha l'obbligo di avvisare i clienti al momento dell'inserimento della tariffa 2.

Se il percorso, che include un tragitto extraurbano, prevede il ritorno con i medesimi clienti, si applica per tutto il percorso la tariffa 1.

SUPPLEMENTI: bagaglio (oltre cm 35X25X50) **€1,04.**

La tariffa collettiva si applica per un minimo di tre persone. L'importo registrato sarà quello dovuto da ciascun passeggero.

⁽²¹⁾ I due sistemi sono complementari, perché la tariffazione a tempo sostituisce quella chilometrica quando la velocità media della vettura è inferiore a 20 km/ora.

Nel luglio 2005, la Commissione Consultiva ha sospeso la prevista introduzione di un segnale luminoso esterno indicante la tariffa applicata, mentre ha introdotto in forma sperimentale una tariffa progressiva onde valutare se e come abolire la tariffa 2 ed il supplemento bagaglio.

Il meccanismo di regolazione delle tariffe – aggiornate dalla Giunta Comunale su proposta della Commissione Consultiva (composta in maggioranza da rappresentanti della categoria dei tassisti) – e la sostanziale applicazione dei massimali come prezzi fissi giustificano la tesi di Visco Comandini, Gori e Violati (2004) secondo cui i prezzi dei taxi a Roma sarebbero più vicini al livello di monopolio che a quello concorrenziale, e comunque abbastanza elevati da scoraggiare la domanda. Tale tesi risulta confermata dai risultati di un sondaggio dell’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2003) ⁽²²⁾, secondo cui a Roma l’elevato livello del prezzo al pubblico sarebbe una delle principali cause di mancato utilizzo del servizio da parte dei *non* utenti, ossia di coloro che non usano mai o quasi mai il taxi (oltre l’80% del campione).

Tuttavia, in letteratura si riscontrano anche opinioni parzialmente difformi o addirittura contrarie alla tesi per cui il prezzo di monopolio dei taxi sarebbe responsabile della restrizione del mercato dal lato della domanda. Secondo Bergantino e Longobardi (2001) infatti, a causa della particolare interazione esistente nel mercato fra domanda e offerta, una riduzione dei prezzi non attrae necessariamente nuovi clienti, ma rischia verosimilmente di tradursi solo in una perdita di ricavi per gli operatori. Una stima econometrica sui determinanti della domanda di taxi è stata misurata in riferimento alla città di New York da Schaller (1999). In quello studio il coefficiente di elasticità della domanda al prezzo (le tariffe di New York non sono molto diverse per livello assoluto da quelle di Roma, anche se il reddito dei newyorkesi è più alto di quello dei romani) era risultato pari a 0,24, ossia un valore piuttosto basso, tale da far ritenere il problema del livello del prezzo elemento importante ma non decisivo per l’assetto del mercato.

5. *La domanda del servizio a Roma*

La domanda del servizio taxi è caratterizzata, in generale, da una serie di fattori determinanti, quali la variabilità spazio/temporale, le modalità di contatto degli operatori, il volume e la tipologia di domanda e la sua distribuzione territoriale. A Roma tali aspetti sono stati oggetto di specifiche indagini (STA, 2001; Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di

⁽²²⁾ L’indagine era svolta su un campione rappresentativo di cittadini, tratto dalle liste elettorali e composto da oltre 4.000 intervistati..

Roma, 2003). Lo studio STA del 2001 sul servizio taxi a Roma ⁽²³⁾ ha evidenziato la presenza di una rilevante domanda insoddisfatta e ha registrato i tempi medi di attesa degli utenti. Nell'arco dell'anno la percentuale media di domanda insoddisfatta (perché il richiedente non riesce a trovare un taxi libero) è pari al 20%, ma sale al 22% nel mese di novembre e al 27% nel mese di dicembre (più di un utente su quattro non accede al servizio). Inoltre, nel corso della giornata tipo di un mese diverso da novembre o dicembre, la percentuale di domanda inevasa nei turni diurni è pari al 25%, e raggiunge il 40% nelle ore di punta: la media si abbassa al 20% solo tenendo conto delle ore di servizio notturno e delle ore corrispondenti ai pasti principali, durante le quali la domanda insoddisfatta scende al 10%. Il mese nel quale si verifica la più elevata disponibilità è febbraio, con il 16% circa di chiamate con esito negativo. Oltre ai casi di domanda insoddisfatta, l'indagine ha rilevato quelli in cui l'utente ha trovato il taxi solo dopo alcuni tentativi a vuoto, con dilatazione dei relativi tempi di attesa. Tentativi di ricerca di taxi con esito inizialmente negativo sono stati rilevati nel 50% dei casi in estate, nel 30% in inverno nella zona del Centro Storico; per la semiperiferia, le percentuali sono state rispettivamente pari al 40% e al 50% e, per la periferia, al 20% e al 18%.

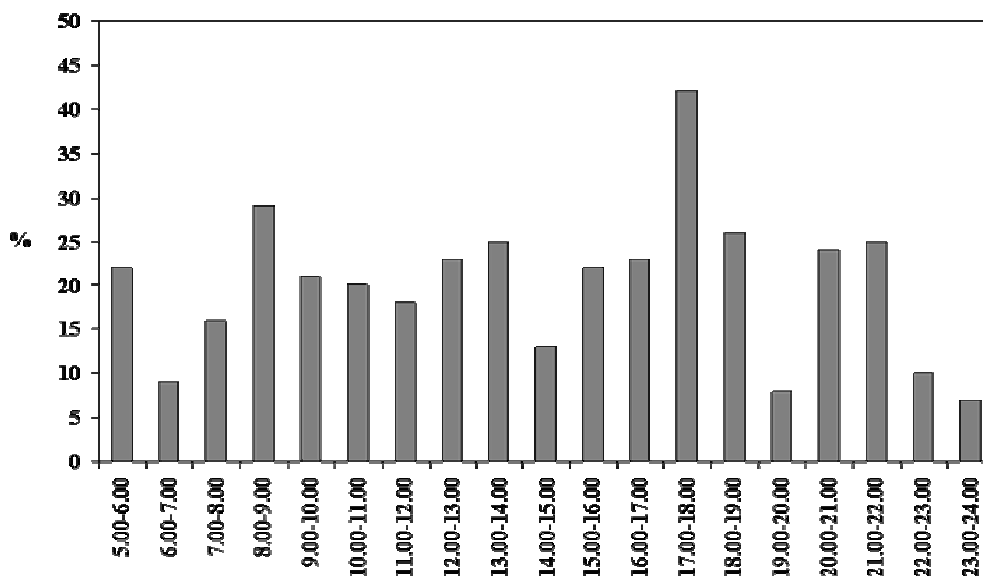
I tempi medi di attesa, vale a dire il tempo che intercorre dall'inizio della ricerca di una vettura disponibile all'inizio della corsa, sono più elevati nella zona centrale (mediamente 19 minuti a luglio, 24 minuti a settembre, 5 minuti a novembre ed 8 minuti a febbraio), mentre nella semiperiferia si rilevano, rispettivamente, 7, 15, 5 e 4 minuti. Per la periferia, infine, il tempo medio dichiarato di arrivo della vettura è di 15 minuti in tutti i mesi.

La rilevazione ha preso in esame anche il servizio radiotaxi: i tempi medi di contatto, dalla composizione del numero alla risposta dell'operatore, sono piuttosto contenuti (tra i 15 e i 40 secondi), con qualche variabilità in relazione all'andamento stagionale della domanda ma indipendenti dalla zona di origine della chiamata. Relativamente al solo servizio radiotaxi, la quota media di domanda non esaudita oscilla tra il 20 e il 30%, a seconda dei livelli di domanda.

⁽²³⁾ Il monitoraggio è stato svolto nei periodi luglio-settembre 2000 e novembre 2000-febbraio 2001, ed ha riguardato i seguenti aspetti: rilievo dei flussi di traffico (utenti e vetture) presso gli stazionamenti; rilievo dei tempi di servizio mediante indagini telefoniche presso le centrali radiotaxi; rilievi quantitativi e qualitativi del servizio offerto mediante indagini a bordo delle vetture taxi.

Figura 1

Indisponibilità delle vetture taxi per ora del giorno nella zona centrale a Roma (rilevazione luglio-settembre, novembre 2000; febbraio 2001) (fonte: STA, 2001)



La Figura 1 mostra, in valori percentuali, l'indisponibilità di taxi nella zona centrale per ora del giorno: da essa si evince che la difficoltà nella ricerca della vettura taxi è maggiore nella fascia oraria 17:00-18:00 (circa il 40% delle chiamate telefoniche effettuate ha avuto esito negativo).

Nelle altre ore del giorno la disponibilità è mediamente simile, intorno al 25% circa. Fanno eccezione gli intervalli 6:00-7:00, 14:00-15:00, 19:00-20:00, 22:00-23:00 e 23:00-24:00, per i quali nel 90% dei casi l'operatore riesce a trovare una vettura taxi disponibile in zona.

L'indagine condotta dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma (2003) ⁽²⁴⁾ ha messo in evidenza che, in generale, un utente abituale su tre definisce scarso o pessimo il livello di disponibilità del servizio e, fra coloro che si definiscono non utenti (ossia che non usano mai o quasi mai il taxi), la metà circa ha dichiarato di attribuire il mancato uso all'impossibilità di trovare il taxi o al costo eccessivo del servizio.

Poiché gli stessi operatori taxi subiscono, specie nelle prime ore del mattino, tempi morti di attesa del cliente nelle piazzole di sosta rilevanti (fino a 60 minuti), ne segue la necessità di ridistribuire l'offerta sia sul territorio che nelle varie fasce orarie. In alcuni stazionamenti, infatti,

⁽²⁴⁾ L'indagine è stata condotta su un campione di oltre 4.000 soggetti, estratti dalla popolazione maggiorenne residente nel Comune di Roma, con l'obiettivo di valutare il grado di soddisfazione dei cittadini in riferimento ai diversi aspetti della qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma. Si tratta pertanto di una indagine sulla qualità "percepita" degli utenti, che si contrappone alla qualità "erogata", che invece viene misurata da appositi indicatori costruiti in base a metodologie consolidate, oggetto di monitoraggio specifico dell'Agenzia.

specie nell'ora di punta del mattino o del primo pomeriggio, a seconda della tipologia dello stazionamento si verificano code di utenti che rimangono in attesa anche 30 minuti. In particolare, nello stazionamento di Termini, nel giorno feriale tipo del mese di luglio, dalle 20:00 alle 21:00, si sono verificate code, a fine ora, anche di 50 utenti che hanno atteso in media 15 minuti. Viceversa, in alcuni stazionamenti si sono verificate attese, da parte delle vetture taxi in attesa, fino a 60 minuti (è il caso dello stazionamento di Fiumicino Internazionali ⁽²⁵⁾ nelle prime ore del mattino del giorno feriale tipo del mese di febbraio). Da questi dati emerge dunque la presenza di una sostanziale porzione di domanda che rimane insoddisfatta a Roma ⁽²⁶⁾, la cui soluzione non può consistere in altro che nell'aumento dell'offerta, da ottenersi sia attraverso un aumento delle ore effettivamente lavorate dagli operatori già presenti, ovvero attraverso l'emissione di un certo numero di nuove licenze.

6. Conclusioni

La tesi che l'offerta di taxi a Roma sia sottodimensionata è confortata sia dal confronto internazionale degli indici di densità, sia dalle citate indagini sul livello di soddisfazione della domanda. Gli effetti di questo sottodimensionamento, al di là del disagio causato agli utenti residenti e non, si manifestano tangibilmente nella disaffezione dei clienti e nell'opzione di mezzi alternativi spesso privati, soprattutto da parte del grande bacino di utenza potenziale rappresentato dai residenti.

D'altra parte, nei regimi contingentati (tipici del settore taxi in Italia) l'incremento delle concessioni taxi incontra spesso un'opposizione netta e politicamente organizzata da parte della categoria dei tassisti, capace di inibire le amministrazioni locali e di limitare quantitativamente le sporadiche emissioni di nuove concessioni in modo che l'offerta rimanga comunque sottodimensionata.

Pur prendendo atto di questo limite alla corretta gestione dell'offerta, si vuole tuttavia evidenziare l'esistenza di alcuni canali attraverso cui le amministrazioni possono in parte ovviare al razionamento di domanda attualmente esistente, a parità di numero di taxi. Si tratta fondamentalmente della promozione di servizi complementari e alternativi come ad esempio il taxi collettivo, NCC, servizi di navetta con capolinea fissi e tragitti variabili per raccogliere clienti su prenotazione e così via. Oltre a contribuire alla soddisfazione della domanda inevasa, la creazione di

⁽²⁵⁾ Nel rapporto STA lo stazionamento di Fiumicino viene conteggiato come due stazionamenti, Nazionali ed Internazionali.

⁽²⁶⁾ E' verosimile ipotizzare una domanda insoddisfatta di dimensioni rilevanti anche nelle altre grandi metropoli italiane che presentano un rapporto taxi in circolazione-abitanti simile o inferiore a quello di Roma.

simili forme di concorrenza trasversale può favorire la diffusione di sconti al di sotto dei massimali tariffari, meccanismo che allo stato attuale si rivela sostanzialmente inefficace in quanto i massimali vengono in pratica applicati dai tassisti romani alla stregua di prezzi fissi. Non c'è bisogno di sottolineare che tutte le misure orientate a diminuire tali forme di concorrenza sotto la pressione delle associazioni di categoria – come le recenti modifiche della legge regionale o come gli ostacoli regolamentari alla diffusione e alla pubblicizzazione di servizi alternativi – rafforzano il potere lobbistico della categoria dei tassisti stessi, minando ulteriormente l'efficacia del servizio di trasporto pubblico non di linea.

Un altro importante strumento di gestione dell'offerta esistente è quello della definizione dei turni. In particolare, si vuole mettere in luce l'importanza dei turni facoltativi come strumento per rendere flessibile nel breve periodo un'offerta che – in regime contingentato – è di fatto rigida. L'ultima ordinanza del Sindaco di Roma è intervenuta aumentando le vetture in servizio obbligatorio durante alcuni turni particolarmente critici e sguarniti; tuttavia, a fronte di questo incremento, sono diminuite le vetture in servizio facoltativo, tanto che il numero di vetture complessivamente in servizio potenziale durante le ventiquattro ore ha subito una contrazione. Viceversa, a fianco alla lodevole iniziativa di ampliare il servizio obbligatorio nelle ore critiche, sembrerebbe opportuno liberalizzare il servizio facoltativo, mantenendo solo il vincolo di sicurezza di non superare il numero massimo di ore consecutive di servizio. Come accennato, questo accorgimento introdurrebbe un importante elemento di flessibilità in quanto offrirebbe a tutti i titolari di licenza l'opportunità di incrementare le proprie entrate adeguando l'offerta alla propria percezione della domanda, eliminando tuttavia il rischio di rimanere in servizio nelle ore vuote. A questo proposito, si può ragionevolmente auspicare che la liberalizzazione dei turni facoltativi non incontri la stessa resistenza coesa che la categoria oppone ai tentativi di incremento del numero delle licenze o di introduzione di elementi concorrenziali, con ciò rendendo più facilmente realizzabile l'aumento dell'offerta effettiva a parità di offerta potenziale.

BIBLIOGRAFIA

- AGENZIA PER IL CONTROLLO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI DEL COMUNE DI ROMA (2003), *Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma*, Gennaio, Roma
- AGENZIA PER IL CONTROLLO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI DEL COMUNE DI ROMA (2004), *Il settore taxi a Roma. Ipotesi di riforma*, Roma
- BERGANTINO, A., BOITANI, A. (2003), “Taxi: un mercato molto particolare”, *Lavoce.info*, 28 gennaio 2003.
- BERGANTINO, A., LONGOBARDI, E. (2001), *Taxi Deregulation*, Selected WCTR proceedings 2001, Seoul, Corea, luglio.
- SCHALLER B. (1999), Elasticities for taxicab fares and service availability; *Transportation*, 26, 283-297.
- SHALLER CONSULTING E BUSINESS & POLICY RESEARCH (2002), *Taxi abroad: an inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad*, EIM, aprile 2002.
- STA SPA (2001), *Attività di monitoraggio della domanda e dell’offerta del servizio taxi nel Comune di Roma*, Roma.
- VISCO COMANDINI V. (1997), “Preferenze delle collettività locali, federalismo fiscale e concorrenza tra le istituzioni” in Istituto di Studi sulle Regioni, *Regionalismo, Federalismo, Welfare State*, Milano, Giuffrè.
- VISCO COMANDINI V., GORI, S., VIOLATI, F. (2004) Le licenze dei taxi: abolizione, regolazione o libero scambio dei diritti?, *Mercato Concorrenza Regole*, n. 3.
- VISCO COMANDINI V., VIOLATI F., CUPELLONI S., “Un caso particolare di apertura alla concorrenza: il servizio taxi”, in www.issirfa.cnr.it