

Quando abbiamo aderito alla cortese richiesta avanzata da Federmobilità di partecipare a questa giornata di studio con un tema di grande stimolo quale il futuro del taxi non pensavamo che sarebbe stato anche di grande attualità con la riproposizione del tema della liberalizzazione del servizio (ovvero delle licenze) esposto in 2,5 righe a pag. 130 del Programma di Governo 2006/2011 che l'Unione ha recentemente presentato.

Propositi che, immediatamente ripresi a livello di stampa nazionale e locale, hanno fatto alzare la temperatura nel comparto taxi che da sempre con i Regolamenti Comunali e dal 1992 con la Legge Quadro n.21 vede il sistema taxi italiano inquadrato tra quelli (la gran parte) soggetti a regolamentazione attraverso il sistema delle licenze o "medallion" come vengono chiamate le stesse a New York City.

Io credo che questa giornata di studio abbia un grande pregio: quello di poter mettere a confronto i problemi, le rispettive posizioni approfondendo un tema che troppo spesso viene affrontato in modo pregiudiziale e politicizzato.

Ogni riflessione sullo sviluppo del servizio taxi non può non tenere conto dello stato di fatto del servizio, un servizio che ha parametri oggettivamente rilevabili e che lo pongono come elemento importante nel trasporto pubblico di superficie.

Solo su Roma e Milano l'impresa taxi conta circa undicimila veicoli, occupa quasi tredicimila persone, ne trasporta più di ottanta milioni l'anno ed offre un servizio pubblico 24 ore su 24, corse di emergenza comprese, quando nessun altro servizio è disponibile; tutto ciò senza gli esborsi che spesso sono necessari per mantenere il trasporto pubblico.

Una delle più salienti caratteristiche del taxi in tutto il mondo è la sua economicità specifica legata dal principio semplice ma di grande efficacia "**lo si paga soltanto quando lo si usa**", principio che lo rende unico nel panorama del trasporto pubblico locale che al contrario viene pagato per oltre il 75% anche quando non lo si usa e soprattutto da chi non lo usa.

Questa caratteristica, accompagnata dalla grande professionalità dei conducenti, profondi conoscitori del tessuto urbano e delle possibilità di mobilità insite della città, ne fa lo strumento ideale per chi viene dall'esterno della città, ma anche per chi, come le imprese a vario titolo operanti nel sistema economico cittadino, lo utilizzano per muovere il proprio personale, o per i cittadini che ne fanno un uso più saltuario e in ogni caso integrativo del trasporto pubblico locale.

La sempre maggiore difficoltà, che si registra nel trovare uno spazio di sosta dove lasciare l'auto privata, unitamente ai sempre maggiori costi dei parcheggi, spinge inevitabilmente gli utenti verso un maggior utilizzo del trasporto pubblico locale, trasporto che diventa effettivo **attrattore d'utenza solo se dimostra di svolgersi con un grado di mobilità superiore al mezzo privato**, da qui la necessità di potenziare la rete delle **corsie riservate** per aumentarne la competitività.

Le domande che ci dobbiamo porre sono molto semplici: può il nostro modello organizzativo con le regole odierne seguire la variazione della domanda di servizio agendo esclusivamente sul numero delle licenze senza subire danni strutturali immediati e irreversibili?

Non si tratta di cercare di rispondere alla domanda di servizio quando piove, nevica o quando si ferma il Trasporto Pubblico Locale, o quando il grado di mobilità cittadina si avvicina allo zero assoluto, queste sono situazioni imprevedibili, non programmabili a priori, che vanno affrontate come vere e proprie emergenze a Milano come in tutte le maggiori città Europee e Nord Americane.

Si tratta invece di pensare a strumenti, modi, comportamenti, regole che consentano alle imprese taxi di distribuire la propria potenzialità in modo tale da adagiare l'offerta di servizio sulla domanda, e poiché la domanda è asistemica l'offerta deve essere la meno vincolata possibile, ogni vincolo si traduce in una perdita che questa volta è a carico del tassista e non del cittadino, come nel caso delle Aziende di pubblico trasporto locali.

Da questa considerazione nasce la consapevolezza che qualsiasi soluzione si possa progettare per affrontare il problema deve vedere le Istituzioni compiere scelte condivise con gli operatori che le renderanno operative.

Questo tema, come altri che riguardano il servizio taxi, non è una esclusiva milanese o italiana, è invece comune a tutti i servizi taxi del mondo occidentale, intendendo per tali quelli Europei e Nord-Americani.

Nella quasi totalità dei paesi (con l'esclusione della Svezia e dell'Olanda) il sistema è retto dall'equilibrio di due elementi, entrambi nelle mani del decisore pubblico: il livello tariffario e il numero dei taxi operanti, con l'evidente obiettivo di garantire all'utente regole certe, costi controllati e garanzia e sicurezza nello svolgimento del servizio.

Su questo tema è da lungo tempo aperto un confronto tra i fautori del mercato regolamentato e quelli del mercato liberalizzato o deregolamentato, discussione che da sempre ha impegnato in varie fasi e con varie esperienze il servizio taxi nel mondo occidentale, confronto che fu ben chiaro nel dibattito parlamentare che portò al varo della Legge Quadro 21/92.

I sostenitori del mercato libero (che essi chiamano anche perfetto!) sostengono fondamentalmente che la liberalizzazione (per non usare il termine impegnativo di deregolamentazione che contiene il concetto negativo dell'assenza di regole) porta, prima o poi, attraverso un processo solo vagamente identificato, ad una situazione di maggiore offerta e di minori costi rispetto al precedente regime regolamentato e dunque ad una situazione di concorrenza perfetta.

"Un mercato di concorrenza perfetta presuppone l'assoluta trasparenza nell'informazione che garantisce il raggiungimento dell'equilibrio. Se esistono problemi informativi vi saranno deviazioni nello schema che porta all'equilibrio ed il prezzo non avrà più la funzione di distribuire le risorse secondo le loro scarsità".

Si parla dunque di asimmetria informativa nel caso in cui alcuni partecipanti ad una transazione economica sono più informati di altri. La distribuzione ineguale di informazione tra i contraenti dà luogo ad un malfunzionamento del mercato.

Con la segnalazione parere n°. AS 226 del 20/12/2001¹ avente per oggetto la **regolazione delle attività economiche e la promozione della concorrenza**, l'Autorità Garante esaminando le problematiche generali della regolazione ha sottolineato tra l'altro il problema della presenza di asimmetrie informative dichiarando testualmente che "la conoscenza da parte di venditori ed acquirenti delle caratteristiche dei beni e dei servizi oggetto di scambio è funzionale a garantire un efficiente funzionamento dei meccanismi concorrenziali" e che "carenze nel funzionamento dal mercato dal punto di vista dell'interesse generale si possono normalmente determinare in relazione:"

1) all'esercizio del potere di mercato da parte di imprese in posizione di monopolio

2) all'esistenza di effetti (positivi e negativi) che ricadono su soggetti terzi che restano estranei al processo decisionale dal quale discendono le condizioni di domanda e di offerta del mercato

3) alla presenza di asimmetrie informative tra acquirenti e venditori non facilmente superabili tramite l'esperienza

4) all'esigenza di garantire livelli minimi o l'universalità del servizio"

Singolare poi che nella specifica segnalazione parere AS 277 del 26/02/04² avente per oggetto **"Distorsioni della concorrenza nel mercato del servizio taxi"** ogni riferimento alla presenza delle evidenti asimmetrie

¹ Autorità garante, AS 226 del 20/12/2001

² Autorità garante, AS 277 del 26/02/2004

informativa esistenti tra fornitore e cliente, il cui superamento è una condizione di funzionamento del mercato, viene totalmente ignorato.

Per sua stessa natura, il servizio taxi comporta necessariamente un incontro casuale tra domanda e offerta, incontro che avviene "sulla strada" tra un unico fornitore ed un unico utilizzatore e che si "consuma" senza che sia possibile determinarne le condizioni, la durata, la portata economica e quant'altro contraddistingue invece un rapporto economico progettato, dettagliato e preventivato. Queste caratteristiche (la casualità di svolgimento in termini di

tempo e di spazio e quindi in termini economici) configurano il servizio taxi come un soggetto di mercato molto esposto alle asimmetrie informative.

Né peraltro è realisticamente pensabile, anche nei casi dove l'offerta è multipla come negli aeroporti e nelle stazioni, che l'utente avvii un processo informativo per acquisire quei dati necessari alla scelta dell'offerta migliore, processo informativo che l'utente non ha né il tempo di avviare e portare a compimento né la volontà di caricarsene responsabilità e costi.

Ne consegue che minimizzare i problemi che l'asimmetria informativa introduce nel libero mercato equivale a nascondere la testa sotto la sabbia del deserto, facendo un atto di fede incondizionato nel libero mercato pur essendo pienamente a conoscenza che le condizioni particolari operative di quel mercato non ne consentono il pieno funzionamento.

E' per questo motivo che in ogni parte del mondo il modello operante nel mercato del servizio taxi è quello regolamentato dove le asimmetrie informative vengono anticipate e superate da norme e regole predeterminate che pongono l'utente al riparo della sua "non informazione" garantendo allo stesso sia un servizio sufficiente e garantito in termini di sicurezza della tariffa e del trasporto, sia un sistema il più simmetrico possibile dal punto di vista informativo, in un quadro "di regole" dettate dalla Pubblica Amministrazione e rispettate dagli operatori. E' per questo motivo che abbiamo il dovere di porre i clienti nelle condizioni di fare la scelta migliore in ogni caso e queste condizioni si creano solo quando le possibili variabili del rapporto sono stabilite, garantite e tutelate prima e dopo lo svolgimento del servizio.

Da ciò è evidente che la regolamentazione ha come scopo principale la tutela del consumatore e del suo rapporto con il fornitore del servizio, anche attraverso la sua professionalizzazione.

Laddove si è prestato fede alla liberalizzazione (come in Svezia, Nuova Zelanda e Olanda) è difficile recuperare un dato affidabile oggi su quello che una volta era il servizio pubblico taxi, come per esempio il prezzo medio di una corsa ad Auckland dove le tariffe, fissate dalle singole imprese, variano anche di ora in ora; inoltre i prezzi sono saliti alle stelle, per esempio l'Olanda liberalizzata è tra i top dei costi.

Questo accade perché "il mercato perfetto" dei sostenitori della liberalizzazione polverizza il valore delle licenze demotivando gli operatori al rispetto della tariffa massima e spingendoli a lavorare in maniera selvaggia perdendo la loro professionalità in comportamenti scorretti in particolare sul rispetto della tariffa massima (dove istituita) e sul rispetto fondamentale di un servizio pubblico quale è l'obbligo della prestazione.

Declamando gli ipotetici fattori positivi della liberalizzazione, si perdono di vista le terribili tensioni di mercato conseguenti e non si riflette sul fatto che si continuano a paragonare dati incongruenti sul numero delle licenze tra paesi regolamentati e paesi deregolamentati nei quali il nuovo comparto ha assorbito anche i numeri del trasporto a contratto³(ncc).

In buona sostanza "deregolamentare è bello", proclamano i fautori del libero mercato, dopo qualche anno di confusione totale (durante il quale, tra l'altro, non si capisce più chi tutela l'utente) la situazione si normalizza quasi da sé, a patto che si rinunci al servizio taxi così come lo intendiamo oggi e che si accetti di salire su un'autopubblica ogni volta senza sapere quanto si pagherà, se saremo al sicuro, se

³ "Taxi abroad. An inventory of experiences with regulated and deregulated policies abroad". Part I, Analysis report – EIM.

la persona che ci trasporta è un professionista, senza alcun reale aumento dei numeri dei veicoli operativi.

Il nostro paese ha fatto la scelta del sistema regolamentato, lo ha fatto nel gennaio 1992 a conclusione di un iter parlamentare che ha coinvolto due legislature, in presenza dell'Autorità antitrust, lo ha fatto disegnando un quadro normativo che conferisce competenza a Regioni e Comuni, soggetti che hanno successivamente legiferato e regolamentato, spesso in ritardo: il Comune di Roma vara il suo Regolamento nel novembre '98, quello di Milano nel luglio del 2000, molti Comuni non lo hanno ancora fatto.

Tutte le leve regolamentari del servizio sono nelle mani del decisore pubblico di livello Regionale e Comunale (organizzazione, licenze, tariffe, turni etc.) rafforzate dalla modifica del Titolo Quinto della Costituzione operata nel 2001.

Noi diciamo con forza che condividiamo questo quadro normativo che nel corso degli anni di storia democratica del nostro paese è stato delineato e nei quali i tassisti italiani hanno profuso ed investito energie fisiche ed economiche che sicuramente non possono essere azzerate con un tratto di penna.

Un quadro normativo che consentito la nascita in Lombardia, nel gennaio 2003 e dopo un periodo quinquennale di sperimentazione, di un avanzata disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo che vede territorialmente coinvolte tre province, gli aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo Orio al Serio e i servizi taxi di 36 Comuni con il coinvolgimento del 99% delle imprese taxi operanti sul territorio triprovinciale, rimuovendo, ante litteram, quelle restrizioni territoriali al servizio auspiccate nel 2004 dalla Autorità Garante.

L'esperienza lombarda dimostra come non sia necessario pensare a nuove iniziative nazionali di carattere legislativo per decidere al centro quello che oggi gli Enti deputati possono già fare in forza dei poteri già delegati agli stessi dalla Costituzione: l'esperienza internazionale sullo sviluppo dei servizi taxi ha dimostrato che le caratteristiche territoriali hanno grande importanza nella scelta del modello organizzativo, ne consegue che più il potere di decisione è vicino a ciò che si vuol regolare e migliori saranno i risultati.

Non credo che sia necessario ricorrere ad alchimie normative per trasformare un sistema taxi rigido come il nostro in un comparto più flessibile e più facilmente adattabile alle variazioni di una domanda sempre più asistemica e sempre più attestata su centri attrattivi, un comparto cui bisogna garantire comunque un sufficiente grado di mobilità senza del quale non si fa trasporto per nessuno.

Non si tratta di inventarsi rigide soluzioni para-industriali, bensì di rendere maggiormente operative le micro imprese del settore taxi, diffusamente distribuite sul territorio ed in grado, una volta liberate dalle pastoie limitative imposte da regolamenti anacronistici, di meglio assolvere alla domanda di servizio.

In chiusura non possiamo non porre l'accento che le maggiori tensioni tra domanda e offerta del servizio di trasporto pubblico urbano si manifestano quando il grado di mobilità in città si avvicina allo zero, nessuna soluzione regolatrice nella gestione risulterà efficace se al Trasporto Pubblico locale, e quindi anche ai taxi, non verrà garantito un grado di mobilità superiore al mezzo privato: l'efficacia e l'efficienza del Trasporto Pubblico locale, e quindi anche dei taxi, si misurerà soprattutto dalla capacità di essere attrattore di utenza.

La chiave per garantire maggiore mobilità al Trasporto Pubblico locale è oggi più che mai nelle mani degli amministratori della città.

**Il Segretario Generale
Nereo Villa**