

Cinque minuti in taxi per migliorare la viabilità cittadina

*Io preferisco la verità dannosa all'errore utile.
Una verità dannosa è utile, perché può essere dannosa solo a momenti
e poi conduce ad altre verità, che devono diventare più utili,
sempre più utili. Viceversa un errore utile è dannoso,
poiché può essere utile solo per un momento e induce in altri errori,
che diventano sempre più dannosi.*

Johann Wolfgang Goethe

Il seguente lavoro prende spunto dall'Occasional paper (n. 24, settembre 2008¹) della Banca d'Italia, "Il servizio di taxi e di noleggio con conducente dopo la riforma Bersani", e mira a far comprendere quale sia il corretto fronte su cui occorre lavorare per migliorare il settore taxi e giungere ad un'autentica efficientizzazione della viabilità cittadina.

Il nuovo studio della Banca d'Italia, pur essendo più aggiornato sui dati presi in esame (tariffe, numero licenze) e sulla normativa, presenta però anch'esso una serie di vizi rintracciabili nel precedente *paper* (n. 5, febbraio 2007):

1 – il problema principale di questi studi riguarda sempre il punto di visuale da cui essi si pongono; non guardano la realtà dall'alto di modo da poterla analizzare dal più efficiente angolo visuale, ma dal dentro; si potrebbe dire: *vittime della rabbia e dell'irrazionalità loro procurata dall'essere restati intrappolati nel bel mezzo del traffico stradale* (a dimostrazione di ciò, si veda poi); paradossalmente l'approccio alle questioni è così quello tipicamente marxista, da lotta tra classi antagoniste, quella dei lavoratori e quella degli utenti, piuttosto che quello storicamente ben più efficiente dell'"armonia degli interessi in gioco"².

2 – questi studi si pongono di fatto fuori dall'ordine costituzionale; mentre infatti recentemente le esternazioni della dirigenza di Bankitalia si sono orientate in favore di un riavvicinamento a quanto solennemente espresso dall'art. 36 Cost., "*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 famiglia un'esistenza libera e dignitosa*", questi studi della banca centrale sono ambigualmente ottennebrati da quella recentemente nata figura pseudo-istituzionale del cittadino-consumatore – non menzionata dal costituente (il quale invece fonda tutto il suo discorso sulla figura del lavoro e del lavoratore) – in realtà strumentalmente usata come testa di ponte per l'avanzata del processo di concentrazione oligopolistica (e poi di finanziarizzazione) che anche in Italia conta oramai quasi un ventennio d'età a ritmi accelerati;

3 – la valutazione delle realtà economiche è vittima delle cognizioni econometriche che non consentono di guardare in termini di complessità *fisica* i fenomeni analizzati; si tratta di un modo di osservare la realtà considerabile alla stessa stregua delle analisi e valutazioni con cui le agenzie di *rating* davano le loro triple "A" a società fallite nel giro di qualche ora;

4 – le conclusioni a cui perviene il *paper* n. 24, contraddicono quanto evincibile dalla stessa analisi di merito sviluppata dallo studio proprio come fatto dal precedente n. 5; ciò porta a pensare che le conclusioni siano tirate da un soggetto diverso rispetto a chi abbia sviluppato lo studio, oppure dallo stesso autore dell'analisi di merito, ma con l'approccio tipico di colui che in modo preconcetto fosse giunto a sentenza di condanna ben prima della valutazione dei fatti. Ovviamente la pericolosità di tali studi è ancor più grave se si considera la prassi degli amministratori pubblici di leggerli, per ovvi motivi di tempo, soltanto le conclusioni degli stessi piuttosto che l'intera analisi.

Lunghe attese per un taxi?

Lo studio di Bankitalia debutta – e questo purtroppo va a suffragio dell'ipotesi per cui esso sia stato intrapreso con una buona dose preconcettuale – con la citazione della seguente affermazione di Patrizio Roversi³: "*Bisogna che si adattino all'evoluzione. Per il bene di tutti, anche della loro specie.*"

Sia ben chiaro che l'affermazione è meritoria, se con essa si intende la necessità del mutamento dell'agire umano in funzione di una realtà in continuo divenire; tuttavia questo principio eracliteo viene solitamente

¹ http://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/econo/quest_ecofin_2/qef24/QEF_24.pdf.

² H. C. CAREY, *Harmony of Interests, Agricultural, Manufacturing and*

³ <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2007/03/22/per-favore-spiegategli-darwin.html>.

frainteso dall'*establishment* nei termini darwiniani per cui deve essere il più debole ad adattarsi finché ciò è confacente agli interessi del più forte. Questo manifesto errore ed abuso dal punto di vista del principio, si ripercuote – in continuazione con quanto visto nell'ultimo quarantennio di storia – anche sull'analisi di Bankitalia. Così la prima parte dell'analisi pone continuamente l'accento sul fatto che la scarsità della domanda nell'utilizzo del taxi sia dovuta agli elevati tempi di attesa, e che il miglior modo per risolvere ciò sia la liberalizzazione di prezzi e quantità di licenze⁴. Eppure lo studio al paragrafo 5.1 afferma:

A Roma sono state effettuate due indagini sui residenti. La prima rilevava una domanda insoddisfatta (perché non riesce a trovare un taxi libero) media del 20 per cento, ... (Sta, 2001). ...La seconda, realizzata ... nel 2003, ha rilevato che: ...[non utilizza il taxi] il 10 e il 5,4 per cento, rispettivamente (fra coloro che lo usano nella zona di abitazione o nella zona di lavoro) per le difficoltà di reperirlo (AGSPL, 2004b, 2004c). ...

Dunque, lo studio concentra la sua attenzione sulla questione degli elevati tempi di attesa che terrebbero lontana la clientela, ma poi i risultati delle indagini che riporta ci dicono che nel 2001 (anche se non è chiarissimo se la data si riferisca correttamente a ciò) una media del 20% degli intervistati affermava di non prendere il taxi per la difficoltà di reperirlo, nel 2004 invece questa percentuale era scesa ad un livello tra il 10 ed il 5,4⁵.

Ora, a parte il fatto che già da tale dato è evincibile una delle prime contraddizioni dell'analisi del *paper*, in quanto alle conclusioni finali afferma che “*la qualità del servizio, anche in termini di tempi di attesa è andata peggiorando*” quando invece questi risulterebbero dimezzatisi, ma in ogni caso dati che vanno dal 5,4% al 20% di persone che non prendono il taxi per difficoltà di accesso, ci dicono che si tratta di percentuali basse, tali da confermare l'impressione degli operatori per cui la domanda non è elastica, e dunque l'aumento delle licenze non farebbe esplodere la domanda di taxi; infatti una percentuale che va dall'80% del 2001 a circa il 95% del 2004 non prenderebbe il taxi per motivi che non hanno a che fare con i tempi di attesa.

Però cerchiamo di capire perché non è possibile avere un'esplosione della domanda di servizio taxi.

Il vero problema sono le infrastrutture

Dobbiamo realisticamente pensare al settore taxi inquadrandolo all'interno di un ben più complesso sistema infrastrutturale rappresentato da: strade in senso generico e traffico privato annesso, sistema di viabilità pubblica di massa (bus, metropolitana, tram o treni cittadini), corsie preferenziali, parcheggi, ztl. Lo studio econometrico del *paper* è vittima di quell'approccio lineare tipico dell'attuale modello culturale che per esempio ha impedito all'*intelligenza* globale, mentre marchiava per folli tutti coloro che ipotizzavano un crack finanziario ed economico di portata storica, di prevedere la crisi sistemica finanziaria dentro la quale siamo “improvvisamente” piombati. Com'è tipico degli approcci orizzontali, le formule del *paper* di Bankitalia, cercano inutilmente di trovare una soluzione al problema analizzato (l'efficienza del servizio taxi) restando sul livello dove si manifesta il problema, piuttosto che salire sul livello superiore⁶. Questo genere di approccio è lo stesso che ha dominato l'economia italiana negli ultimi sedici anni, per cui ci si è illusi di poter risolvere i problemi di ordine finanziario agendo sul livello finanziario, invece che sul sovraordinato livello della produzione reale; così non solo il debito pubblico non è stato ridotto né in termini assoluti né in termini relativi al p.i.l., ma per di più si è impoverito il tessuto produttivo della nostra economia.

Cerchiamo di comprendere la cosa, inerentemente al trasporto pubblico, graficamente.

⁴ Banca d'Italia, *Occasional paper* n. 24, 2008, pag. 6 e nota 5.

⁵ Lo studio cita pure un'indagine del 2007 di Altroconsumo

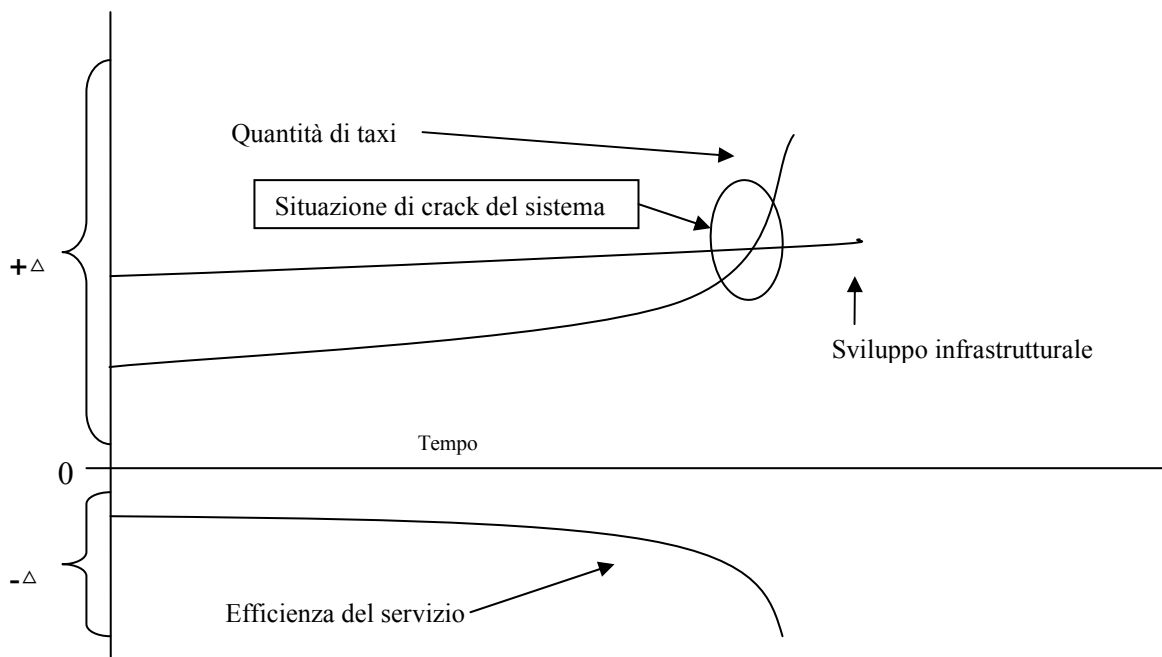
(http://www.unicataxibologna.it/studi_economici/Altroconsumo%20taxi.pdf). Bankitalia afferma: “... *tempi di attesa dei taxi particolarmente lunghi nei parcheggi delle principali stazioni e degli aeroporti di Bologna, Firenze, Milano e Roma.*” A parte il fatto che i tempi di attesa a cui fa riferimento l'indagine di Altroconsumo, sono frutto della somma dei tempi morti senza taxi rilevati (!) e non del tempo di attesa massimo dell'utenza, ma per di più non sono confrontati con il passato e dunque la conclusione a cui arriva Bankitalia per cui “*la qualità del servizio, anche in termini di tempi di attesa è andata peggiorando*” (pag. 27), non poggia su alcun indicatore analitico.

⁶ Sarebbe bastata la lettura del *Menone* di Platone per comprendere la fallacia di quell'approccio, ed individuare invece il principio corretto a cui rifarsi.

Con *efficienza del servizio* è da intendersi il processo armonico composto da tre elementi interdipendenti: 1) tutela e sviluppo delle condizioni del lavoratore (è un dovere costituzionale), 2) qualità ed 3) economicità del servizio.

L'efficienza del servizio taxi può essere considerata una funzione dipendente sì dalla regolamentazione del servizio (che si esprime con numero di vetture e tariffa del servizio), ma in particolare dal sistema infrastrutturale di cui quello può disporre. Il sistema così sarà tanto più efficiente quanto con minor numero di vetture riuscirà a soddisfare le esigenze dell'utenza; ma ciò avverrà in funzione del maggior grado di qualità delle infrastrutture. Dunque, in ovvio rispetto dei limiti di velocità, tanto più una vettura taxi potrà circolare velocemente e tanto più essa sarà efficiente.

Ma la situazione paradossale verso cui portano scelte sbagliate di politica della viabilità, agendo cioè sulla leva del numero dei taxi (azione sul dominio dove si verifica il problema, piuttosto che sul livello superiore), è quella per cui ad un aumento del numero di taxi possa corrispondere una situazione di maggiore inefficienza del servizio qualora il tasso di crescita delle vetture sia superiore al tasso di crescita della qualità del sistema infrastrutturale complessivo:



Dalla figura sopra, si evince che una situazione di crack si genera nel momento in cui la crescita della curva “quantità di taxi” si sviluppa ad un tasso più alto rispetto alla curva dello “sviluppo infrastrutturale”. Questa rappresentazione grafica ha un principale carattere pedagogico, volto cioè a far comprendere il sistema a chi vi si interessa ed abbia di mira l'autentico miglioramento dello stesso, tuttavia non lo si deve immaginare come un mero caso limite, che non può verificarsi nella realtà. A New York, ed in particolare a Manhattan i “taxi rappresentano il più diffuso tra i mezzi di trasporto esistenti”⁷. Secondo il *Manhattan Institute* per i newyorkesi si dovrebbe investire di più sul trasporto pubblico di linea e “si dovrebbe ridurre il numero di automobili adibite a servizio di taxi” che inciderebbero per un 50% sul traffico di New York City⁸. Possiamo ben comprendere l'importanza del problema, se pensiamo che la sola metropolitana di New York è la più lunga al mondo.

Tale modello offre all'attore politico un'utile indicazione: esso fa comprendere come ogni aumento della quantità di taxi porti benefici meno che proporzionali se allo stesso tempo non si assiste ad un aumento del livello tecnologico delle infrastrutture.

Un taxi, come ogni mezzo di trasporto, perché possa essere efficiente necessita di poter circolare velocemente, su corsie ben mantenute (ciò ridurrà anche il grado di usura ed i guasti del veicolo) ad esso

⁷ C. IAIONE, *La regolazione del trasporto pubblico locale*, Napoli, Jovene editore, 2008, pag. 211. Basterebbe questo dato per far comprendere come siano assurdi i paragoni tra rapporto taxi/abitanti di megalopoli con qualità infrastrutturale d'eccellenza, e città congestionate e dal livello infrastrutturale pessimo come Roma.

⁸ *Ibidem*, pag. 203.

dedicate. Più esso sarà intrappolato nel traffico, più esso si troverà ad operare in un ambiente di superficie saturo, e più la sua *performance* ne risentirà.

La carenza infrastrutturale italiana è nota, ma la seguente tabella mostra il grado della stessa, mettendo a confronto la percentuale di copertura del territorio cittadino della metropolitana⁹ delle principali città nel mondo:

	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	% di copertura
1 Parigi	105,4	213,0	2153	202,087
2 Barcellona	100,4	113,0	1700	112,561
3 New York	1214,4	1100,0	8214	90,580
4 Stoccolma	190,0	108,0	798	56,842
5 Berlino	891,9	482,0	3415	54,045
6 Madrid	607,0	309,6	3092	50,997
7 Napoli	117,3	53,0	969	45,195
8 Milano	182,0	80,0	1298	43,956
9 Mosca	1081,0	293,1	14472	27,114
10 Londra	1577,3	408,0	7512	25,867
11 Atene	411,0	76,0	3761	18,491
12 Vienna	414,0	65,0	1631	15,700
13 Roma	1285,4	38,0	2705	2,956

Tuttavia accorpando per tipi questi dati (in relazione alla superficie complessiva della città), la situazione italiana si fa ancora più nera:

Confronto per omogeneità di superficie di città

	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	% di copertura
1 New York	1214,4	1100	8214	90,580
2 Mosca	1081,0	293,1	14472	27,114
3 Londra	1577,3	408	7512	25,867
4 Roma	1285,4	38	2705	2,956

Confronto per omogeneità di superficie di città

	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	% di copertura
1 Parigi	105,4	213	2153	202,087
2 Barcellona	100,4	113	1700	112,561
3 Stoccolma	190,0	108	798	56,842
4 Napoli	117,3	53	969	45,195
5 Milano	182,0	80	1298	43,956

I dati relativi alla lunghezza del percorso della metropolitana possono essere raffrontati anche al numero di abitanti, ma per le città italiane il risultato è sempre impietoso:

⁹ Per Berlino sono stati considerati, in quanto servizio veloce di trasporto cittadino di massa, sia il servizio ferroviario sotterraneo (U-Bahn) sia quello di superficie (S-Bahn). Per Roma è in costruzione la linea C (34 km) ed è stato approvato il *project financing* per la linea D (21,8 km). Anche considerando tali valori, Roma resta fanalino di coda. Per Milano sono in costruzione le linee M4 ed M5 (25 km) ed in fase di progettazione altri 25 km. Tuttavia anche nelle altre città si sta lavorando per ampliamenti.

	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	km/abitanti
1 Berlino	891,9	482,0	3415	0,141
2 Stoccolma	190,0	108,0	798	0,135
3 New York	1214,4	1100,0	8214	0,134
4 Madrid	607,0	309,6	3092	0,100
5 Parigi	105,4	213,0	2153	0,099
6 Barcellona	100,4	113,0	1700	0,066
7 Milano	182,0	80,0	1298	0,062
8 Napoli	117,3	53,0	969	0,055
9 Londra	1577,3	408,0	7512	0,054
10 Vienna	414,0	65,0	1631	0,040
11 Mosca	1081,0	293,1	14472	0,020
12 Atene	411,0	76,0	3761	0,020
13 Roma	1285,4	38,0	2705	0,014

Accorpare per tipi di città, ancora una volta, il dato è più critico:

Confronto per omogeneità di superficie di città

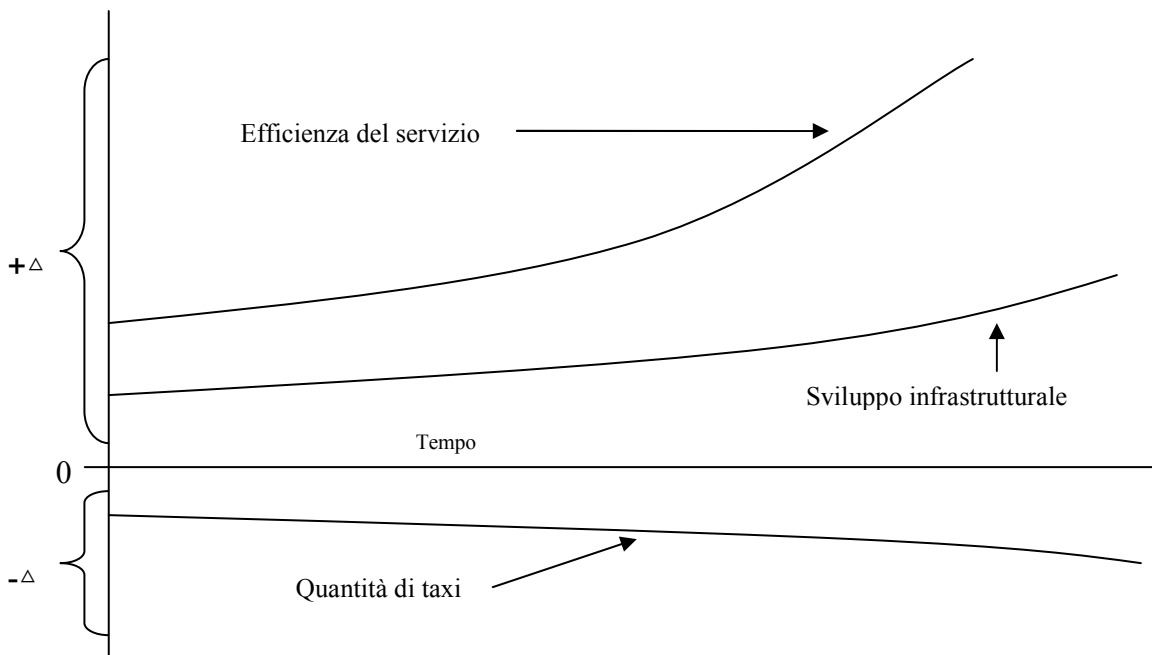
	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	km/abitanti
1 New York	1214,4	1100	8214	0,134
2 Londra	1577,3	408	7512	0,054
3 Mosca	1081,0	293,1	14472	0,020
4 Roma	1285,4	38	2705	0,014

Confronto per omogeneità di superficie di città

	Kmq città	Km Metro	abitanti (x1000)	km/abitanti
1 Stoccolma	190,0	108	798	0,135
2 Parigi	105,4	213	2153	0,099
3 Barcellona	100,4	113	1700	0,066
4 Milano	182,0	80	1298	0,062
5 Napoli	117,3	53	969	0,055

Ovviamente questi dati hanno una funzione indicativa e non la pretesa di raccontare tutta la complessità dei vari habitat cittadini; infatti potremmo avere città che si sviluppano in lunghezza e dunque necessitanti di una metropolitana a sviluppo lineare (conseguentemente con una lunghezza complessiva dei binari più breve), oppure potremmo avere città a bassa densità di popolazione nelle periferie e dunque con necessità di una metropolitana ben più breve. Tuttavia le città italiane qui prese in esame, non presentano questo genere di caratteristiche e dunque questi dati ben referenziano la loro carenza infrastrutturale.

Il settore taxi sarà tanto più efficiente quanto per unità di tempo un minor numero di auto sarà in grado di assorbire la domanda di servizio. Ciò comporterà la riduzione dei tempi di ogni singolo servizio (minor usura vettura e lavoratore per servizio, minori tempi di attesa per l'utenza), aumenterà la redditività oraria del lavoratore, diminuirà la sua contribuzione all'inquinamento, e ridurrà il prezzo finale della corsa (dovuto, oltre che al chilometraggio, anche al tempo di espletamento del servizio). Per ottenere tutto questo si è detto che si deve intervenire sulla complessiva qualità infrastrutturale del sistema. Tutto ciò è visibile dal grafico sotto:



Tanto più alto è il tasso di crescita del livello infrastrutturale e tanto più aumenterà l'efficienza del servizio taxi. Un costante sviluppo infrastrutturale consentirebbe *in prospettiva* di ridurre la quantità di taxi, in quanto l'utenza avrebbe maggior convenienza a scegliere mezzi di trasporto di massa più veloci, sicuri e convenienti. Di fatto, l'aumento della quantità di taxi a New York è in particolar modo dovuto allo sfruttamento del lavoro a basso costo – *come vorrebbe Giavazzi in pratica!* – che rende *cheap* il prezzo dei taxi newyorkesi in rapporto agli stipendi dei cittadini. Ma questo elemento confligge con l'idea per cui il servizio sia realmente efficiente quando tra i vari elementi da soddisfare ha pure quello della tutela e sviluppo delle condizioni del lavoratore, piuttosto che il suo sfruttamento in ottica consumistica. Si comprenderà bene che nel problema infrastrutturale sta anche la vera soluzione per arrivare a dei prezzi finali più contenuti per l'utenza.

Infatti una corsa di 5 km a Firenze – che, pur non essendo tra le più economiche d'Italia, è inferiore alla media internazionale¹⁰ di 9 euro – sarebbe di 8,3 euro con un ipotesi di fermo per traffico nullo, mentre sale considerevolmente in funzione dei tempi di fermo:

Minuti di fermo	Corsa da 5km con traffico	Aumento %
0	8,3	0,0
5	10,8	30,0
10	13,3	60,1
20	18,3	120,3
30	23,3	180,6
40	28,3	240,8
50	33,3	301,1

Dunque il fattore tempo incide in modo determinante sul prezzo finale del servizio taxi, ed esso è dipendente dalla qualità infrastrutturale del sistema di viabilità.

Per onor del vero, pure il *paper* di Bankitalia, ma solo *en passant*, riconosce che “un miglioramento della viabilità per i taxi può accrescerne la velocità media e ridurre i *t* [durata media della corsa] e *w* [tempi di attesa del taxi]”, ma le soluzioni che va proponendo, restano ben stabili sui binari filo-speculativi che riversano sui lavoratori il costo dell'inefficienza altrui. Infatti lo studio riconosce alle tariffe predeterminate capacità “taumaturgiche” ma dimentica che il costo di tale opzione ricade sul lavoratore su taxi, e deresponsabilizza l'amministrazione locale dal prevedere sistemi di viabilità sempre più

¹⁰ Media determinata rielaborando i dati raccolti da Unica Taxi Bologna:
http://www.taxistory.net/files/2007_Tariffe_taxi_estero.zip.

efficienti, perché tanto – prendendo la frase a prestito dall'on. Bersani ed dal suo mondo fatto di soli consumatori (senza lavoro o mal pagati) – *chi paga è sempre Pantalone!*

Liberalizzare? All'estero rispondono di no!

Non si sottovaluti l'importanza della viabilità per l'intero sistema paese. Essa non si ripercuote sul solo prezzo del taxi – che per inciso è utilizzato da una piccolissima parte della popolazione (in Italia, spesso o sistematicamente dall'1,2%¹¹) – ma sull'intera efficienza, e dunque convenienza, del sistema di vita cittadino. Un operaio che passa due ore della propria giornata in mezzo al traffico, arriverà al lavoro più stanco e sarà meno produttivo, avrà due ore in meno di straordinario da fare, due ore in meno da dedicare alla famiglia/cultura/sport/volontariato. Un ristoratore che apre la propria attività dalle undici del mattino a mezzanotte, se per arrivare a lavoro impiega dieci minuti invece di un'ora, potrà utilizzare quel tempo in più per avvantaggiarsi con i fornitori oppure con la successiva fase di preparazione dei cibi, servire prima i clienti e dunque poter fare più coperti nella stessa unità di tempo. Ciò faciliterà l'abbattimento dei costi fissi di gestione (l'affitto del locale) e dunque gli consentirà di poter praticare dei prezzi più bassi. Si tratta di piccoli guadagni di efficienza quotidiana che in fondo all'anno corrispondono a migliaia di euro di maggior risultato.

E' ovvio che vi è una differenza sostanziale tra l'approccio che qui si va proponendo e quello proposto da Bankitalia e da alcuna parte dell'*establishment* nazionale. Mentre questi ultimi propongono una cura steroidea, di veloce applicabilità e dai risultati immediati, che non bada all'ordine preteso dalla Costituzione, qui si propone una più responsabile e lungimirante politica di viabilità pubblica centrata sul ben più efficiente sistema del trasporto pubblico di massa, mantenendo il settore taxi alla sua fisiologica funzione accessoria che deve affiancarsi al primo. Come tutte le cure steroidee, anche quella del "*buttiamo taxi sul mercato, e tutto andrà meglio*", sarà una soluzione di brevissima durata capace di creare più danni che benefici, in particolare sul fronte della tutela e dello sviluppo delle condizioni dei lavoratori. Ma questo approccio, d'altra parte, non è altro che quello che oramai da un quarantennio fa sì che a cospetto di incompetenza, incapacità di previsione, furberie varie delle classi dirigenti, rimette il prezzo di tutto ciò a chi rappresenta l'anello più debole della catena del sistema socio-economico, ossia il lavoratore.

Quanto verificatosi a livello internazionale¹², testimonia che gli approcci liberisti al settore non sono i migliori. Lo stesso *paper* di Bankitalia implicitamente ammette la non bontà della tecnica liberalizzatoria, in quanto afferma: "*Anche nelle esperienze in cui il settore è stato maggiormente liberalizzato non si sono registrati significativi fallimenti di mercato*". Si capirà bene però che quello che la gente merita non è evitare un "significativo fallimento", quanto piuttosto avere un *significativo successo* della politica adottata (!). Perché i rappresentanti pubblici dovrebbero perdere tempo, energie e denari pubblici per riforme che abbiano la prospettiva di non registrare "significativi fallimenti"? Il *paper* precisa poi che in Norvegia "*dopo la deregolamentazione*", "*soprattutto negli orari e nei giorni a minore domanda*", "*la locale autorità antitrust ha rilevato un aumento delle tariffe*".

A parte la generale considerazione per cui negli Stati Uniti si registra una tendenza alla ripubblicizzazione delle aziende operanti nelle *utilities*, il settore dei taxi, che in Italia può essere considerato para-pubblico, in considerazione delle esperienze fatte all'estero, avrà con le liberalizzazioni più inconvenienti che migliorie. La deregolamentazione – che dopo il manifestarsi della crisi finanziaria alcuni continuano a volere solo per il settore taxi (*sic*) – secondo ricerche condotte avrebbe comportato un deterioramento delle condizioni dei tassisti per riduzione del reddito in Svezia e nelle città statunitensi, e per incremento delle ore di lavoro in Svezia e Nuova Zelanda; un aumento sensibile dei prezzi a Phoenix, San Diego e Seattle, un aumento prima ed una diminuzione poi in Svezia, una diminuzione nelle grandi città ma un aumento nelle piccole in Nuova Zelanda; circa i tempi di attesa essi sarebbero diminuiti solo in Nuova Zelanda. Concludendo, "nel complesso, la qualità del servizio risulta peggiorata o non migliorata"¹³.

¹¹ Banca d'Italia, *ibidem*, indagine Aci-Eurispes (2006).

¹² Si veda in proposito, C. IAIONE, *ibidem*, pagg. 208-212; e A. CECCHI, E. GIOVANETTI, *Costruzione di uno schema per la valutazione delle politiche di mobilità* reperibile a http://www.unicataxibologna.it/studi_economici/Cecchi%20Giovannetti%202007.pdf.

¹³ C. IAIONE, *ibidem*, pag. 209.

Se i tassisti resistono, sfonderemo passando dalla porta degli n.c.c.!

Mentre le prospettive di lungo termine del settore taxi tendono verso la crescita del fatturato complessivo – vista l'ineluttabile tendenza di riduzione del traffico privato –, quelle di breve e medio termine non lo sono affatto. La frustata che deriverà all'economia reale dalla crisi finanziaria in corso, rischia di essere di una gravità inimmaginabile. Gli operatori, in seguito alle demagogiche scelte di aumento delle licenze da parte delle classi dirigenti, stanno già registrando cali nei fatturati di almeno il 30% (maggiori in città come Roma). Il settore in questo momento oltre che essere vittima del calo dei flussi turistici, della riduzione dei consumi della popolazione italiana, dell'aumento dei costi e del corrispondente irresponsabile – visto che la crisi era prevedibile da parte di chiunque avesse un minimo di buon senso! – aumento del numero delle licenze, è pure vittima di un assurdo ed altrettanto irresponsabile aumento delle autorizzazioni di noleggio con conducente. Mentre il mercato secondario va riempiendosi di annunci di vendita di queste autorizzazioni n.c.c. – tanto questo aumento non era necessario –, gli amministratori locali dei piccoli comuni continuano a prevedere nuove emissioni delle stesse. Così oggi sul tavolo abbiamo piccole città (con meno di 250.000 abitanti) con un numero medio di autorizzazioni n.c.c. inferiore soltanto del 20% rispetto alle grandi città (con più di 500.000 abitanti): rispettivamente 2,0 contro 2,4 ogni 10.000 abitanti; mentre le città medie (con popolazione tra i 250.000 ed i 500.000 abitanti) hanno un numero di autorizzazioni n.c.c. superiore di oltre il 60% (!) rispetto alle grandi città (3,9 autorizzazioni ogni 10.000 abitanti per città media). Si consideri che, ben più comprensibilmente, le città piccole hanno 3,4 licenze taxi ogni 10.000 abitanti, quelle medie ne hanno 12,2 (3,5 volte in più), quelle grandi ne hanno 20,8 (6 volte in più rispetto alle piccole e 1,7 volte in più rispetto alle medie)¹⁴. Tutto ciò testimonia che è in atto uno scavalco della normativa che, almeno nel suo spirito, vincola l'emissione delle autorizzazioni n.c.c. ad un aumento dei flussi di lavoro (cosa che non sta verificandosi per i motivi sopra esposti) e che è portatrice di inconvenienti come l'abusivismo perpetrato con più forme nelle grandi città (dove cioè i beneficiari delle autorizzazioni n.c.c. possono posizionarsi in cerca di lavoro presso stazioni ed aeroporti): quali la ricerca del servizio in loco o lo stazionamento su piazza che vede intere aree pedonali o zone con divieto di sosta nei centri cittadini, usati come posteggi auto.

In prospettiva tutto ciò pare funzionale alla creazione di un eccesso di offerta di vettori rispetto alla effettiva domanda del mercato, e dunque – in perfetta sintonia con la quasi quarantennale strategia di impoverimento dei lavoratori – all'indebolimento della resistenza degli attuali operatori a che entrino nel settore grosse società, le quali con opportune modifiche di legge (che a quel punto non troveranno oppositori), potranno rastrellare grossi quantitativi di licenze ed autorizzazioni e impossessarsi del grosso del mercato.

Da questo punto di vista, viste le forzature che vanno attuandosi attraverso la mancata applicazione della normativa relativa agli n.c.c. (in particolare in merito all'art. 3 della l. 21/92 che dispone che “*lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco*”), – che rischiano di rappresentare la testa di ponte che i grossi capitali allettati dalla mobilità pubblica hanno interesse a che venga eretta per poter raggiungere l'altra riva del fiume del servizio taxi –, commistioni tra i due settori sul fronte della rappresentanza del lavoro, rischiano di essere foriere d'inconvenienti e dunque inopportune.

Bankitalia, l'alfiere delle grosse società

Il *paper* di Bankitalia suggerisce “*l'innalzamento del livello di regolamentazione del settore*”, in quanto le amministrazioni locali non avrebbero utilizzato quasi mai il loro vantaggio di poter conoscere più da vicino il mercato, e con notevole salto logico suggerisce “*l'apertura del mercato a società che possano detenere più licenze*”. E' ovvio invece che il settore della mobilità dipende dalla morfologia cittadina, dagli abitanti, dalla capacità economica, turistica e culturale e che una legislazione di dettaglio unificata determinerebbe più problemi che soluzioni.

Circa l'apertura del mercato a grosse società, e dunque una strutturazione “industriale” invece che “artigianale” del settore taxi, “l'efficienza del servizio non dipende da siffatta strutturazione del settore, bensì dalla presenza di un *network* stradale dotato di una notevole velocità commerciale per le sue caratteristiche fisiche, nonché da una politica integrata dei trasporti pubblici di linea e mobilità privata. Invece, sono da attribuire alla strutturazione industriale del settore l'aumento progressivo delle tariffe –

¹⁴ Banca d'Italia, *ibidem*, pag. 15.

aumento tendenzialmente catturato dai soggetti imprenditoriali e non dai tassisti – , il degrado delle condizioni economiche, sociali e di sicurezza dei tassisti. La letteratura sulle precarie condizioni di vita dei tassisti a New York abbonda.”¹⁵ D'altra parte gli stessi liberisti come il prof. Giavazzi, riconoscono che sia necessario lo sfruttamento del lavoro a basso costo per attuare il loro disegno; afferma Giavazzi: “*Io vorrei che i taxi son tutti guidati da immigrati marocchini ...il mio mondo ideale è come New York*”¹⁶. E lo studio suggerisce pure l'eliminazione dei supplementi perché questi toglierebbero trasparenza alle tariffe (eppure ammette che solo nel 9% dei casi vi sia stata una violazione del tariffario)¹⁷. Ma i supplementi hanno dietro di sé puntuali ragioni ispiratrici: da una sorta di risarcimento fisico per l'usura provocata al lavoratore dal sollevare continuamente pesanti bagagli, a quelle per l'usura del mezzo, a quelle per importanti perdite di tempo procurate dalle dinamiche del lavoro a cui però l'obbligatorietà della prestazione assoggetta senza possibilità di scelta.

Una grande possibilità

Con l'attuale crisi finanziaria è finito un mondo ed è finita un'ideologia. La riorganizzazione delle relazioni economiche tra Stati e tra fasce di reddito della popolazione, in particolare tra speculatori e lavoratori (autonomi o dipendenti che siano), offre l'opportunità di riorganizzare il tutto in funzione della dignità della persona umana piuttosto che accecati dall'oscura legge del profitto. Con la c.d. nuova conferenza di Bretton Woods che si terrà a novembre a New York, le autorità politiche avranno l'imperdibile occasione di lanciare grossi progetti infrastrutturali a livello globale attraverso linee di credito pubblico. La carenza infrastrutturale è sicuramente un problema per le popolazioni più disagiate del pianeta, ma è pure un problema per le città più avanzate, dove la complessità dei rapporti, impone di avere sistemi di organizzazione del movimento delle persone sempre più efficienti. Il tabù culturale che in Italia si è radicato più che altrove, per cui per la quasi totalità della popolazione l'avanzamento tecnologico sarebbe “un male” o “un male necessario”, invece che la naturale inclinazione umana verso il costante miglioramento del suo livello relazionale con la natura e con il suo prossimo, ci fa comprendere del perché delle sempre maggiori difficoltà del nostro paese nel campo economico.

Quello che oggi appare un improponibile costo – in particolare lo sfruttamento del sottosuolo per la creazione di vie di comunicazione – apparrà come un naturale processo di investimento che con gli anni si ripagherà per svariate volte rispetto al costo sostenuto (proprio come fatto durante la ricostruzione post-bellica), se la conferenza di New York avrà il coraggio di cestinare i titoli tossici della globalizzazione finanziaria che ha soffocato l'economia reale, e saprà ispirare il nuovo ordine al principio dell’*“interesse dell'altro”* della storica pace di Westfalia. Oggi il livello infrastrutturale italiano è uno dei più arretrati di Europa. Per ammodernarlo sarà sufficiente decidere di utilizzare quel credito pubblico con cui si è deciso di salvare l'agonizzante sistema finanziario, per le infrastrutture, nonché decidere di pensare all'interesse della gente piuttosto che a quello dei finanziatori delle campagne elettorali.

Se tutto ciò non troverà immediata attuazione ma sarà rimandato al manifestarsi ancor più grave della crisi in corso, in ogni caso, la mobilità pubblica non troverà certo giovamento dall'inutile aumento delle licenze taxi.

Le opzioni sul tavolo che gli amministratori hanno di fronte sono dunque due:

- per l'ennesima traslazione di un settore economico nelle mani dei grossi capitali: l'irresponsabile cura steroidea fatta di lancio dagli elicotteri di licenze taxi ed autorizzazioni n.c.c., che abbiamo visto non poter portare ad alcun sostanziale miglioramento della complessiva efficienza del servizio;
- per un autentico miglioramento dell'efficienza della viabilità: 1) l'implementazione del trasporto pubblico di linea con preferenza a quello sotterraneo; 2) l'aumento della superficie chilometrica destinata a circolazione esclusiva dei mezzi pubblici; 3) l'aumento dei parcheggi sotterranei (funzionale a liberare spazio su superficie); 4) sistemi di disincentivazione dell'uso dei mezzi privati (improponibile se non viene offerta un'efficiente alternativa del trasporto di linea).

Claudio Giudici
URITAXI - Toscana

¹⁵ C. IAIONE, *ibidem*, pag. 211.

¹⁶ <http://www.youtube.com/watch?v=3J7YQCfCdI>.

¹⁷ Banca d'Italia, *ibidem*, pag. 23.