

## Roma sbaglia sui taxi \*

*di Matteo Aquilina*

Aumentare il numero delle licenze di taxi e, allo stesso tempo, concedere agli operatori aumenti sulle tariffe, come ha fatto il comune di Roma, può portare a risultati negativi. Lo dimostra una analoga esperienza del Regno Unito. Due scenari si prospettano ora per la capitale italiana: la domanda di servizio cresce e con essa il valore delle licenze. Oppure resta stabile, ma i prezzi di corsa più alti compensano comunque i tassisti. In entrambi, i casi la resistenza a ulteriori future liberalizzazioni sarà ancora più forte.

Il 12 dicembre 2007 la giunta comunale di Roma ha ratificato l'accordo raggiunto tra i sindacati dei tassisti e il Comune sulla concessione di **500 nuove licenze** (250 nel 2008 e 250 nel 2009) in cambio di un aumento del 18 per cento delle **tariffe** e di un supplemento di due euro per le corse che iniziano dalla stazione Termini. Il numero dei taxi circolanti nella capitale aumenterà quindi del 35 per cento in due anni, portando il totale a circa 7.800 in cambio di un sostanziale aumento delle tariffe. **(1)**

Quali saranno le probabili conseguenze sul mercato dei taxi di queste misure? Per rispondere alla domanda possiamo fare ricorso a un recente studio pubblicato dall'Office of Fair Trading (Oft) sugli effetti della rimozione delle restrizioni alla concessione di licenze taxi nel Regno Unito. **(2)**

### IL CASO DEL REGNO UNITO

Così come in Italia, nel Regno Unito le **licenze per i taxi** vengono rilasciate da autorità locali che, tuttavia, possono rifiutarsi di concederle solo nel caso in cui dimostrino che non vi sia "domanda non soddisfatta" per tali servizi. Nel 2003 l'Oft, in seguito a uno studio del mercato dei taxi, ha suggerito a tutte le autorità locali di rimuovere ogni restrizione sulla quantità di licenze: 48 autorità lo hanno fatto, molte altre (circa 90) hanno deciso di non seguire il suggerimento. Un rapporto di valutazione sullo studio del 2003 è stato pubblicato nel novembre 2007. Analizza, tra le altre cose, l'andamento del numero dei taxi autorizzati e dei **tempi di attesa** per i passeggeri e i tassisti sia in luoghi dove le restrizioni sono state mantenute sia dove sono state rimosse, utilizzando un campione di undici aree, quattro in cui le restrizioni sono state rimosse e sette in cui le restrizioni sono ancora presenti.

Le **tariffe** (regolate) medie sono aumentate di circa il 50 per cento fra il 1999 e il 2007. L'aumento è stato superiore nelle aree dove le restrizioni sono state rimosse, ma la differenza con le altre è minima.

Il **numero di taxi** è invece aumentato sensibilmente (del 73 per cento circa) nelle zone dove le restrizioni sono state rimosse, mentre è aumentato solo del 5 per cento laddove le restrizioni sono ancora presenti.

Il **valore medio** delle licenze nelle aree in cui vi sono ancora restrizioni si aggira intorno alle 30mila sterline (circa 42mila euro al cambio attuale), una cifra inferiore a quella necessaria ad acquistare una licenza in numerose città italiane e meno di un quarto della cifra necessaria ad acquistarne una nella capitale. **(3)**

Le tabella 1 riassume l'andamento dei tempi di attesa medi sia per i tassisti sia per i passeggeri rilevati in diversi posteggi taxi in undici località del Regno Unito ottenuti dallo studio menzionato. La tabella si basa su rilevamenti effettuati in vari anni (dal 2003 al 2007) in vari punti di attesa.

Ogni rilevamento si è svolto nell'arco di circa due settimane durante le quali alcuni osservatori hanno riportato il tempo di attesa sia dei tassisti che dei loro clienti per un elevato numero di ore.

Tabella 1: Tempi di attesa medi per i consumatori ed i tassisti nel Regno Unito

	Tempi di attesa per i consumatori (minuti)			Tempi di attesa per i tassisti (minuti)		
	Osservazione iniziale	Osservazione finale	Variazione percentuale ponderata	Osservazione iniziale	Osservazione finale	Variazione percentuale ponderata
<b>Aree con restrizioni</b>	1.03	0.51	-47% <sup>a</sup>	12.12	14.7	23% <sup>a</sup>
<b>Aree senza restrizioni</b>	1.37	0.39	-57% <sup>a</sup>	10.28	16.66	100% <sup>a</sup>

(a) La riduzione percentuale è ottenuta ponderando la riduzione per la popolazione dei vari luoghi in cui sono state effettuate le osservazioni e pertanto non corrisponde alla riduzione calcolata utilizzando i dati riportati in tabella

Fonte: Elaborazione da Europe Economics, Evaluating the Impact of The Taxi Market Study, 2007

I **tempi di attesa** per i consumatori si sono ridotti sia nelle aree con restrizioni sia in quelle senza restrizioni, con una riduzione molto più marcata in queste ultime (57 per cento contro 47 per cento). Al contrario, i tempi di attesa per i tassisti si sono notevolmente allungati in tutte le aree, ma in maniera superiore nelle aree dove le restrizioni sono state rimosse (100 per cento contro 23 per cento). Se si assume che il valore del tempo per un tassista e per un consumatore sia equivalente è possibile concludere che l'effetto netto della rimozione delle restrizioni sia stato negativo. Qual è la ragione di questo effetto negativo? Il trend crescente nelle tariffe si traduce in un aumento del valore della licenza nelle aree in cui le restrizioni sono ancora applicate, e in un aumento del numero di tassisti (ben del 73 per cento) nelle aree in cui la licenza non deve essere acquistata. Poiché la regolamentazione delle tariffe dei taxi (almeno nel Regno Unito) ha lo scopo di proteggere il consumatore, è ragionevole concludere che l'abbandono delle restrizioni sul numero di licenze doveva essere accompagnato da minori incrementi delle tariffe, per evitare un aumento così marcato del numero dei taxi in circolazione.

## COSA ACCADRÀ A ROMA

L'esempio del Regno Unito può essere di aiuto per comprendere quali saranno le probabili conseguenze del recente accordo raggiunto a Roma.

A meno di non credere che le cinquecento licenze siano eccessive rispetto alla domanda, una posizione difficile da sostenere vista l'evidenza sul valore delle licenze a Roma e il contemporaneo aumento delle tariffe, le licenze verranno assegnate e utilizzate. A questo punto due scenari sono possibili. Nel primo l'aumento di taxi fa aumentare anche la **domanda** di servizio (poiché i consumatori avranno maggiore facilità a utilizzarli) senza avere effetti sui tempi di attesa di tassisti e consumatori, provocando un ulteriore aumento del valore delle licenze, a causa degli aumenti tariffari, e di conseguenza una maggiore difficoltà nel liberalizzare ulteriormente il mercato. Nel secondo scenario, la domanda per i servizi dei taxi non aumenta a sufficienza e quindi i tassisti devono sobbarcarsi attese più lunghe, che sono tuttavia disposti a sopportare visto **l'aumento nelle tariffe**, ma ulteriori liberalizzazioni verranno avversate sulla base di considerazioni relative ai profitti attesi dei tassisti.

In entrambi i casi gli effetti potranno difficilmente essere positivi. L'aumento delle licenze non doveva essere accompagnato, almeno inizialmente, da un aumento delle tariffe.

\* Le opinioni espresse in questo articolo sono dell'autore e non riflettono necessariamente quelle di Europe Economics dell'Oft o di qualsiasi altra istituzione.

(1) Le tariffe dei taxi erano ferme dal 2001, tuttavia secondo l'Eurostat l'indice dei prezzi al consumo fra l'ottobre 2001 e l'ottobre 2007 è aumentato in Italia di circa il 15 per cento. Le tariffe aumentano quindi in termini reali da subito di circa il 3 per cento.

(2) L'Oft è l'autorità che si occupa di garantire il corretto funzionamento dei mercati nel Regno Unito. Lo studio, intitolato "Evaluating the Impact of the Taxi Market Study", è disponibile on-line all'indirizzo [http://www.ofit.gov.uk/shared\\_ofit/reports/Evaluating-OFTs-work/ofit956.pdf](http://www.ofit.gov.uk/shared_ofit/reports/Evaluating-OFTs-work/ofit956.pdf)

(3) Si veda ad esempio <http://espresso.repubblica.it/dettaglio/Fermate%20quel%20taxi/1328127>