

E Roma aspetta ancora il taxi

di Marcello Basili

Il decreto Bersani sulla liberalizzazione delle licenze di taxi mirava a introdurre principi di mercato nel sistema. Il decisore pubblico avrebbe esercitato il proprio controllo attraverso il sistema tariffario. A Roma si è scelta una strada diversa. Che finisce per scontentare tutti. E soprattutto si traduce in costi sociali estremamente elevati: dalle attese prolungate alle richieste di aumenti tariffari volti a ricostituire la rendita o valore implicito della licenza, ai comportamenti di free riding e a una conflittualità permanente che penalizza la città.

A che punto è il processo di adeguamento dell'offerta di trasporto a mezzo **taxi** alla domanda di mobilità dei cittadini nelle grandi città?

Per rispondere alla domanda appare opportuno ripartire da Roma, sia per l'emergenza che il problema della mobilità riveste in questa città, sia per il ruolo paradigmatico assunto nella vicenda dall'amministrazione capitolina e dalle sigle dei tassisti romani.

Le vicende capitoline

Quindici mesi fa, il tentativo di articolazione locale dei provvedimenti contenuti nel decreto del 30 giugno 2006 del ministro Bersani (il cosiddetto emendamento Veltroni), dopo aver trovato una positiva soluzione nella predisposizione di tariffe massime per i collegamenti tra la città e i suoi aeroporti, era naufragato per l'assoluta indisponibilità dei tassisti a installare a bordo delle vetture un sistema di rilevamento satellitare della posizione (Gps) per il monitoraggio del servizio. **(1)** L'amministrazione capitolina rispondeva con l'approvazione di una delibera per l'attribuzione immediata di **mille nuove licenze** e di altre 1300 da deliberare nel periodo 2007-2009. Le 2.300 licenze addizionali, unite alle mille già concordate con le sigle sindacali dei tassisti, avrebbero dovuto consentire la circolazione nella capitale di circa novemila vetture, un numero sufficiente a raggiungere il rapporto teorico di **tre auto bianche ogni mille residenti**, considerato un obiettivo minimo accettabile sulla base dell'esperienza delle altre grandi capitali europee.

Tuttavia, delle duemila nuove licenze deliberate dalla giunta capitolina, ne sono state rese operative circa 550. Il parco auto è così arrivato a 6.361 vetture e il rapporto teorico auto/mille-residenti risulta essere di 2,4. È però lecito ritenere che il rapporto effettivo sia significativamente inferiore. Infatti, come dichiara l'agenzia sulla qualità del Comune nella relazione annuale per il 2006: "Roma presentava in autunno un'offerta massima potenziale di 4.592 vetture tra le ore 13 e le 14, equivalenti a **1,8 taxi ogni mille abitanti**, un dato sensibilmente inferiore al 2,4 teorico". Il rapporto effettivo risulterebbe ulteriormente ridotto se si considerasse la presenza giornaliera di turisti e lavoratori non residenti: 270mila unità nel 2005, con flussi annui in crescita percentuale a doppia cifra.

Inoltre, dopo la rottura registrata tra alcune sigle sindacali e l'assessore capitolino alla mobilità, rimane ancora irrisolto il problema dell'**aumento delle tariffe**: la richiesta è di un incremento del 25 per cento.

Infine, si registra il netto rifiuto delle associazioni di categoria delle **norme sul settore** previste dal decreto legge 1644 del ministro Bersani, in sostanza norme sull'istituzione di un sistema di *car sharing* e *car pooling* efficiente, e di ogni trasferimento di competenze amministrative a soggetti terzi come l'Atac.

Quando il decisore pubblico controlla tariffe e licenze

I taxi svolgono una funzione fondamentale nell'assicurare la mobilità dei cittadini nei paesi industrializzati, ma la presenza di **asimmetrie informative**, costi di transazione e problemi di coordinamento rendono difficile realizzare in questo mercato una completa liberalizzazione. Si pensi semplicemente alla realizzazione di un meccanismo di contrattazione efficiente della tariffa: un utente all'angolo di una strada non è in grado di concepire costi e sforzo/attesa necessari a trovare un taxi con una tariffa soddisfacente; oppure alla possibilità di estrazione di tutto il surplus del consumatore da parte dei tassisti.

A questo punto, ferma restando la regolamentazione in tema di sicurezza, il decisore pubblico si trova a poter manovrare il numero di licenze attive e il sistema di tariffazione. L'azione intrapresa dal decreto Bersani della scorsa estate mirava a introdurre **principi di mercato** nel sistema, prevedendo forme di acquisto oneroso delle nuove licenze e due operatori per una stessa vettura. In questo modo il mercato avrebbe determinato il numero delle licenze attive, attraverso l'analisi dei costi e benefici, mentre il **decisore pubblico** avrebbe esercitato il proprio controllo attraverso il sistema tariffario. Il meccanismo era congegnato in modo da riservare indennizzi e incentivi capaci di mitigare e risolvere progressivamente le possibili opposizioni dei tassisti.

Si è viceversa scelta una strada diversa, molto più complicata in cui il decisore controlla entrambi i vincoli: **numero di licenze e tariffe**. La soluzione di un simile problema è teoricamente possibile attraverso sistemi di equazioni non lineari simultanee. Tuttavia, tali strumenti richiedono una determinazione accurata di parametri e di variabili esogene che solo sistemi di monitoraggio efficienti e dettagliati consentono di ottenere. E giova ricordare che l'ultima indagine sistematica che ricostruisce domanda e offerta del servizio taxi a Roma è stata realizzata dalla disciolta Sta nel 2001. In assenza di tutto ciò, il procedere per prove ed errori determina condizioni che finiscono per scontentare entrambi i lati del mercato e che soprattutto si traducono in **costi sociali** estremamente elevati: attese prolungate, code interminabili alle stazioni ferroviarie, richieste di aumenti tariffari col fine di ricostituire la rendita o valore implicito della licenza, comportamenti di free riding e una conflittualità permanente che penalizza la città.

(1) A questo proposito è da segnalare lo sciopero del 5-6 settembre di diecimila tassisti newyorkesi della Twa contro l'introduzione del Gps.