

Taxi, rivoluzione all'europea

di Stefano Micossi

La vicenda dei tassisti romani ha rilevanza nazionale, per le implicazioni sull'offerta di servizi, la libertà d'impresa, il rapporto tra pubblici amministratori, prestatori di servizi e cittadini consumatori. Mai principi stabiliti dalla Corte europea di giustizia offrono lo strumento per uscire dal vicolo cieco in cui ci siamo cacciati collettivamente.

Così potremmo liberarci dal ricatto di pochi attraverso l'applicazione della legge.

Il problema è presto detto. Il taxi è un servizio pubblico che viene prestato in base a una licenza comunale; il Comune fissa il numero di licenze, le tariffe e gli standard di servizio ai quali i conducenti si devono adeguare. In teoria, gli interessi coinvolti sono due: quello, da parte dei cittadini utenti, a un servizio di buona qualità e prezzo conveniente, che dovrebbe risultare l'interesse prevalente; e quello, dei conducenti, a un compenso tale da coprire i costi e lasciare un reddito decoroso. Nella realtà, l'interesse politico-elettorale degli amministratori ha condotto gradualmente a sacrificare l'interesse degli utenti a favore di quello dei produttori del servizio, lasciando cadere il rapporto tra numero delle licenze e utenti potenziali a livelli troppo bassi e tollerando un degrado insopportabile del servizio.

Così, chi arriva alla stazione Termini non sa se troverà un taxi. Chi arriva con l'aereo, a Ciampino o a Fiumicino, il taxi lo trova, ma può essere costretto a pagare cifre esorbitanti, per l'opacità e la complessità del sistema tariffario; gli stranieri sono le vittime designate. Quando c'è la partita, quando piove, nelle sere giudicate poco interessanti, nelle prime ore pomeridiane il numero delle vetture scende al minimo; in molti quartieri periferici i taxi semplicemente non vanno. Tale comportamento è assimilabile a quello dei monopolisti che restringono l'offerta per tenere alti i propri guadagni; il valore del monopolio è riflesso in quello delle licenze, che i titolari considerano parte dei propri diritti patrimoniali. Non è inusuale che la vettura sia maltenuta o che il conducente si comporti in maniera poco educata con i passeggeri. Non vi è da sorprendersi se in questa situazione sono proliferati servizi alternativi di trasporto privato, che i tassisti cercano di far vietare, ma che si diffondono, essendo meno costosi e di qualità migliore.

In questa situazione, il Comune negozia da mesi con i tassisti per applicare le nuove norme liberalizzatrici: ma nel corso delle settimane gli obiettivi di miglioramento del servizio hanno perso di peso nell'agenda. Ora il Comune ha proposto ai conducenti di aumentare le tariffe dell'8 per cento; con la beffa della richiesta di un sovrapprezzo di due euro per raccogliere i clienti alla stazione Termini, contro la quale si è levata la protesta delle associazioni dei consumatori. Ogni volta che si parla di aumentare il numero delle licenze, esplode la protesta violenta, e in forme illegali, dei conducenti; il prefetto ha fatto finta di non vedere quando, qualche giorno fa, tassisti inferociti hanno bloccato Piazza Venezia, paralizzando l'intera città e producendo danni incalcolabili a cittadini e visitatori.

Che cosa si può fare per uscire da questa situazione? Una possibile risposta la offrono i principi affermati nelle sue decisioni dalla Corte europea di giustizia, i quali prevedono regole precise per le autorizzazioni all'esercizio di attività economiche (ora incorporati anche nella nuova direttiva sui servizi, che però ha improvvidamente escluso i taxi dall'ambito di applicazione). In particolare, la Corte ha stabilito che sono in contrasto con il diritto europeo i meccanismi di licenza basati sulla valutazione di un "fabbisogno di mercato" e, comunque, quelli

che prevedono l'intervento degli operatori della categoria nella concessione delle licenze a nuovi entranti. Il sistema di concessione delle licenze del Comune di Roma, come quelli simili di altre città italiane, appare in chiaro contrasto con tali principi: perché il numero delle licenze viene deciso con la categoria interessata e perché si basa su un concetto sottostante di domanda di mercato. Tali principi sono pienamente validi nel nostro ordinamento e immediatamente applicabili da parte dei giudici e delle autorità pubbliche.

Si potrebbe obiettare che tali principi non si applicano, trattandosi di un servizio pubblico, ma neanche questa obiezione vale. Infatti, l'articolo 86 del Trattato Ue prevede che anche i servizi pubblici rispettino i principi di libertà e concorrenza, con il solo limite che ciò non deve minacciare la capacità del prestatore di prestare il servizio. Non si vede come tale condizione possa applicarsi, dato lo stato in cui il servizio è stato ridotto e il fatto che altri operatori riescono a prestare il servizio a prezzi inferiori.

Se, come a me pare evidente, il sistema è in contrasto con il diritto comunitario, ogni cittadino ha diritto di sfidarlo: chiedendo al Comune una licenza di conducente di taxi e, in caso di rifiuto, rivolgendosi al giudice amministrativo per l'annullamento della decisione. Il Comune non avrà scelta: dovrà cambiare il sistema di attribuzione delle licenze, stabilendo criteri oggettivi per concederle e accettando le domande di chi si dimostri in grado di soddisfare gli obblighi di servizio pubblico.

Se qualcuno sfidasse finalmente questo sistema illiberale, e vincesse, il rapporto tra la libertà di iniziativa e gli interessi protetti nel nostro Paese sarebbe rovesciato; sarebbe veramente una nuova alba di libertà.