

## **SONO PER LA LIBERALIZZAZIONE DEI TAXI. MA SONO UN PO' PREOCCUPATO** - 19 gennaio 2012

GIANLUIGI GORLA\* spiega (in modo umano) tutte le sfaccettature di un problema molto complesso. E perché un approccio punitivo nei confronti dei tassisti rischia di sortire scarsi effetti benefici.

Solo chi non prende mai il taxi non ha almeno un motivo di cui lagnarsi. È vero, in generale lamentarsi fa male, si rischia di essere noiosi e, alla lunga, di diventare un po' cinici o astiosi. Ma nel caso dei taxi non vi è chi non si senta competente ed interessato, anche chi l'ultimo taxi non si ricorda quando l'ha preso. Sarà perché una patente ed un'auto l'abbiamo tutti, sarà perché viviamo in città, sarà perché è più facile che discutere di nanotecnologie o di bioinformatica; e sarà magari anche per invidia, perché i tassisti – che tutto sommato sono nostri simili che fanno cose che potremmo benissimo fare anche noi – guadagnano più di noi. Così, tutti abbiamo qualcosa di cui lagnarci, ma anche da spiegare, consigliare e raccomandare, prescrivere, quasi stessimo disputando di calcio. Insomma, ultimamente siamo tutti – tassisti esclusi – decisamente ed irrevocabilmente a favore della liberalizzazione del settore.

Lo sono anch'io, ma sono anche un po' preoccupato. E non solo perché occuparsi delle pagliuzze tralasciando le travi è il sollievo degli sciocchi e la forza del potere (mentre scrivo mi vengono per esempio in mente l'acqua, le poste e, perché no?, la scuola e l'università). Ma lo sono perché ho imparato che le soluzioni buone sono quelle che fanno i conti con la realtà così come è e non come vorremmo che essa fosse, e poi sono quelle che consentono di fare passi concreti nella direzione auspicabile e non i migliori passi che potremmo immaginare (e forse mai realizzare).

Venendo dunque al tema dei taxi, la prima osservazione è che certamente il settore in Italia non ha al suo interno grandi stimoli ad innovare e migliorare la qualità a vantaggio del cliente. Infatti, a differenza dalla grande maggioranza dei servizi che conosciamo, i tassisti non si fanno tra loro concorrenza e la ragione è molto semplice: quando si cerca un taxi, si prende il primo disponibile senza ulteriori indugi, senza avventurarsi alla ricerca del "miglior" taxi che c'è sulla piazza perché il miglior taxi è il primo libero che si trova. È vero, nei grandi centri ci sono anche diverse organizzazioni di radiotaxi fra le quali possiamo scegliere (a proposito, questa è stata forse l'unica innovazione utile che tutti siamo in grado di ricordare ed usare; ma a quando risale?). Peccato però che queste organizzazioni non si fanno tra loro concorrenza, non dico sulla qualità dei servizi, ma neanche quella di prezzo che, in fondo, sarebbe la più facile da concepire. E la "temibile" concorrenza del noleggio da rimessa? Una sommaria ricerca su internet rivelerebbe che le compagnie private di noleggio con conducente si adattano alla leadership di prezzo dei tassisti, solo sottraendo loro alcune frange del mercato, talvolta differenziandosi offrendo autovetture di classe superiore. L'altra concorrenza, quella degli abusivi, non è vera concorrenza, è solo sleale erosione del mercato che danneggia sia i tassisti, sia i viaggiatori spesso ignari dei rischi ai quali si espongono per risparmiare qualche euro (e non è detto che lo risparmiino effettivamente).

Eppure, già oggi, non i singoli tassisti che se presi uno ad uno non trarrebbero beneficio alcuno, ma le organizzazioni alle quali essi aderiscono, potrebbero favorire l'adozione di innovazioni tecnologiche ed organizzative utili sia a servire meglio la clientela effettiva, sia ad attrarre nuova clientela. Questo sarebbe un risultato importante, tanto per i piccoli centri dove i taxi svolgono un ruolo tutto sommato marginale, quanto e soprattutto per i grandi centri urbani che non possono funzionare decentemente se non offrono anche un valido servizio di trasporto a domanda individuale.

Ora, il solo aumento del numero delle licenze dei taxi – talvolta rubricato sotto l'etichetta liberalizzazione anche se tale non è – potrebbe non sortire alcun effetto significativo in questa direzione; anzi, nella misura in cui contribuisce a comprimere i margini di guadagno dei tassisti, ridistribuendo la torta fra più commensali e riducendo la fetta di torta che tocca a ciascuno, riduce anche la capacità degli operatori del settore a disporre delle risorse necessarie ad innovare

(fra le quali sarebbero anche da annoverare quelle a favore dell'ambiente: non dimentichiamoci che, in un giorno qualsiasi, un taxi percorre più chilometri in città di quanto lo facciano la mia auto e quelle dei miei vicini tutte insieme). Però, se alla contrazione dei margini si accompagnasse un maggior stimolo per i tassisti ad andare a cercarsi, individualmente e in forma organizzata, i clienti, ecco allora che potremmo attenderci dei cambiamenti interessanti, compresi quelli che riguardano il servizio in zone ed in orari oggi ritenuti meno remunerativi e l'apparizione di servizi integrativi: insomma, stimolerebbe un maggior sforzo, creativo ed imprenditoriale, oggi quasi assente. In ogni caso, si deve comunque aggiungere che se al maggior numero di licenze corrisponderà un maggior numero di mezzi effettivamente in circolazione, il primo immediato vantaggio sarà per i clienti che vedranno ridursi i tempi di attesa, le code all'aperto e, magari, aumentare la probabilità di trovare un taxi anche quando piove.

Il danno reddituale e patrimoniale ai tassisti per effetto dell'aumento del numero di licenze è presumibilmente rimarchevole. La contrazione dei redditi, a tariffe date, verrà a dipendere dalla differenza fra quanto cresce il mercato a seguito dell'immissione di nuove licenze, cioè quante corse ci saranno complessivamente in più, e quanto cresce il numero delle licenze. È difficile immaginare che se il numero di licenze aumenta del 10%, anche il numero di corse aumenti della medesima proporzione (a tariffe date ed in assenza di altri cambiamenti): sarebbe come ammettere che una quota consistente di persone oggi non usa il taxi non perché è caro, ma perché bisogna aspettarlo troppo o perché non si trova. Dunque, se il mercato non crescesse e il reddito si riducesse del 10%, il valore delle licenze crollerebbe drammaticamente ben oltre tale percentuale, finanche azzerarsi (basta qualche elementare nozione di calcolo attuariale per dimostrarlo).

Tra l'altro, in assenza di emissione di nuove licenze, oggi una licenza la si ottiene o dal proprio padre tassista che va in pensione, o sposando la figlia del tassista che va in pensione, o acquistandola da un tassista che si ritira e la vende. In questo ultimo caso si è di fronte a soggetti particolarmente vulnerabili che, essendosi probabilmente indebitati di qualche centinaio di migliaia di euro per acquistare la licenza, si potrebbero trovare nella condizione di non riuscire più a far fronte alle rate del mutuo.

Tutto ciò spiega innanzitutto l'avversione della categoria ad un aumento percettibile del numero di licenze, ma poi anche lo scarso fascino dei meccanismi compensativi previsti nel disegno di riforma (vendere all'asta le nuove licenze ed assegnare il ricavato ai tassisti; distribuire le nuove licenze a chi già ne possiede) e la particolare preoccupazione di chi, in un passato non troppo lontano, si è indebitato per acquistare la licenza.

Gli unici che non dovrebbero protestare oltre misura sono quei tassisti che hanno ottenuto la licenza a seguito dell'emissione di nuove autorizzazioni. Costoro hanno vinto una lotteria (e come chiamare diversamente l'assegnazione gratuita o quasi di un permesso che vale centinaia di migliaia di euro?), anche se l'opacità dei meccanismi di attribuzione fa supporre, anche ai meno maliziosi, che un margine di intermediazione sia stato qualche volta pagato (o sia stata una compensazione negoziata a fronte, chissà, del licenziamento da qualche azienda del comparto pubblico). Forse anche per questo, costoro non sono meno arrabbiati e più accondiscendenti degli altri colleghi di fronte alle liberalizzazioni.

Tuttavia, il valore delle licenze dei taxi non ha alcuna seria giustificazione economica. Per il tassista, la possibilità di cedere la licenza ha una funzione assicurativa analoga a quella del trattamento di fine rapporto per il lavoratore dipendente (la cosiddetta liquidazione). Ma il valore delle licenze dei taxi dipende quasi esclusivamente dal grasso che cola, cioè innanzitutto da quella parte di reddito che gli economisti chiamano rendita e che dipende dalla restrizione dell'offerta (il numero di licenze) e dalla applicazione di tariffe alte, e non dai particolari meriti del singolo tassista; in questo senso, gli economisti correttamente utilizzano il valore delle licenze come una misura dell'inefficienza (cioè della perdita di ricchezza o, se si vuole, dello spreco). Sia tariffe sia numero licenze dipendono però a loro volta da atti di natura amministrativa che un buon governo

potrebbe modificare senza bisogno di riforme strutturali. Peccato che, di solito, nessuna amministrazione è all'altezza di farlo; e non tanto per ragioni tecniche, quanto per calcolo di convenienza su un altro mercato, quello elettorale. Da questo punto di vista, un maggior ruolo dell'Autorità per le reti così come prefigurato dal disegno di riforma, potrebbe contribuire ad indebolire i meccanismi di cattura fra le lobby dei tassisti e le amministrazioni locali e inibire sul nascere le altrimenti inevitabili strategie opportunistiche dei sindaci dei piccoli comuni degli hinterland metropolitani che altrimenti spunterebbero a seguito della liberalizzazione dell'area di esercizio (il tassista di Fiumicino può operare a Roma come un tassista di Roma, e viceversa).

La regolazione delle tariffe, che è l'altra faccia della medaglia, è necessaria nel settore dei taxi: negoziare ogni volta il prezzo della corsa sarebbe sempre defaticante, inefficace, dannoso. Le tariffe regolate ci vogliono a tutela dei viaggiatori, ma la fissazione di tariffe massime non esclude la possibilità di concorrenza di prezzo e, quindi, anche di un ribasso dei prezzi praticati rispetto ai massimi consentiti. La concorrenza di prezzo richiede però qualche forma di organizzazione e di corretta e trasparente pubblicizzazione: non è infatti immaginabile che un tassista abbassi spontaneamente i prezzi, perché non aumenterebbe il numero delle corse e solo diminuirebbe i ricavi. Occorre dunque il coordinamento, che non significa necessariamente un'organizzazione d'impresa, ma anche solo una qualche forma associativa su base volontaria, per esempio sfruttando l'esistenza delle cooperative di radiotaxi: "Chiama il nostro radiotaxi tra le 3 e le 5 del pomeriggio e avrai uno sconto del 20% sulla tariffa del tassametro"; ciò richiede che gli aderenti alla cooperativa unanimemente sottoscrivano tale politica di pricing.

I temi connessi alle liberalizzazioni non si fermano qui. I tassisti avversano l'idea che sul mercato entrino imprese che possano detenere molte licenze e, dunque, caratterizzarsi rispetto all'indifferenziato tassista (che è un artigiano). Queste imprese potrebbero, fra le altre cose, effettuare campagne pubblicitarie annunciando ribassi, come capita di osservare quando si viaggia in città all'estero. Il provvedimento per le liberalizzazioni attualmente in discussione contempla questa eventualità, la quale è suscettibile di produrre effetti diversi a seconda della visione che si ha del futuro del settore. Una visione potrebbe essere definita adattiva, con un approccio gradualista che, poniamo, preveda che un medesimo soggetto possa sì detenere più di una licenza, ma non più di un numero limitatissimo (per esempio due o tre); l'altra visione non ammette alcun limite al cumulo delle licenze. In questo secondo caso, la probabilità che si sviluppino grandi compagnie di taxi che possiedono migliaia di licenze e di autovetture, anche in località diverse, è più che una sola ipotesi. Gli effetti andrebbero valutati da diversi punti di vista e, per citarne uno vicino agli utilizzatori, esso potrebbe essere così, un po' provocatoriamente e politicamente incorretto, posto: quando prendete un taxi a Firenze, preferite un tassista che parla con l'accento fiorentino e che guida il suo taxi in un turno ben definito, oppure vi va bene anche un tassista che parla un italiano imperfetto, con accento di un paese del lontano oriente, che guida un taxi noleggiato presso la grande compagnia e che, forse per indole, forse per pagarsi il noleggio e guadagnare qualcosa per sé e la propria famiglia, lavora qualche ora in più del tassista fiorentino e vi fa pagare un po' meno la corsa? Se preferite la seconda alternativa, non pretendete però di sapere quanto ha fatto la Fiorentina nell'ultima giornata di campionato e, in caso di amnesia, che non vi venga in mente di chiedere se Dante fosse guelfo o ghibellino.

Queste ultime battute aprono al tema della professionalità dei tassisti e della qualità della prestazione: senza aggiungere altro, che di spazio non ne rimane molto, mi limito a dichiarare che preferisco tassisti professionalmente evoluti a braccianti della guida, e non solo perché tengo alla mia incolumità.

Una modesta proposta. Stranamente, vista l'aria che tira, un aspetto trascurato dall'attuale bagarre sul tassista è la fiscal compliance della categoria. Che i tassisti non dichiarino tutto il reddito si può indurre dal fatto che i medesimi avversano l'introduzione dello scontrino fiscale, nonostante la tecnologia da decenni ha reso ciò possibile e le moderne tecnologie satellitari consentano restituzioni di qualità.

Lo scontrino fiscale, emesso automaticamente in caso di prestazione, non solo porterebbe ad una maggior disciplina fiscale (tema che non può essere oggetto di discussione) e ad una legittima diminuzione del valore delle licenze; ma avrebbe ripercussioni anche sull'organizzazione del settore.

L'esistenza di redditi sommersi scoraggia infatti l'impiego estensivo dell'automezzo su più turni mediante la collaborazione di un secondo (e di un terzo) autista reclutato dal tassista anche al di fuori della stretta cerchia parentale, nonostante ciò non sia precluso già dall'attuale disciplina del settore. Uno sviluppo di questo tipo, con il quale il tassista diventa un microimprenditore, porterebbe ad aumentare sensibilmente l'offerta, cioè il numero di taxi circolanti in ciascuna fascia oraria, a pari numero di licenze. Probabilmente, il valore delle licenze sarebbe destinato a contrarsi, ma il reddito (non la rendita) dei tassisti microimprenditori più validi potrebbe aumentare, sostenuto anche dalla possibilità di essere titolare di qualche licenza in più. Si avrebbero inoltre impulsi positivi all'occupazione e maggiore trasparenza nei confronti dei clienti, ai quali è possibile rilasciare una ricevuta che riporta in modo certo le principali informazioni della prestazione.

Lo scontrino fiscale evoluto può favorire altre innovazioni nell'offerta, per esempio il taxi-sharing, che permette di soddisfare una maggior domanda senza bisogno di aumentare l'offerta e, quindi, innalza l'efficienza del settore, consente tariffe sensibilmente inferiori senza danneggiare i redditi degli operatori, stimola all'uso dei taxi chi oggi non li usa perché le tariffe sono troppo elevate.

La maggiore disciplina fiscale abolisce le precauzioni alla tracciabilità dei pagamenti che sono all'origine della mancata adozione sistematica e della scarsa reperibilità effettiva dei mezzi di pagamento elettronico (bancomat e carte di credito) sui singoli taxi.

In conclusione, mi sembra che sarebbe più opportuno avviare un percorso di riforma che faccia leva sulla categoria e sulle sue organizzazioni, valorizzando i singoli tassisti e le loro organizzazioni, prefigurando opportunità che risultano tali sia per i tassisti, sia per i viaggiatori. E, nel contempo, prefigurando le corrispondenti responsabilità ineludibili, a partire dalla disciplina fiscale. Al contrario, un approccio punitivo rischia di sortire scarsi effetti benefici. Insomma, le riforme che più funzionano, sono quelle che si realizzano con la partecipazione convinta dei diretti interessati.

<http://www.tempi.it/sono-la-liberalizzazione-dei-taxi-ma-sono-un-po-preoccupato>

\* docente di Economia applicata presso l'Università della Valle d'Aosta

[www.unicataxibologna.it](http://www.unicataxibologna.it)