

I tassisti senza gloria e la rivolta delle piazze

Alessandro De Nicola

L'INTERVENTO

GLI AUTISTI SENZA GLORIA E LA RIVOLTA DELLE PIAZZE

ALESSANDRO DENICOLA

È da poco finito lo sciopero ufficiale di 48 ore dei taxi ed è giunto il momento di fare qualche riflessione poiché il Ddl sulla concorrenza presentato dal governo è atteso in aula alla Camera prima della fine di luglio ed è bene ricordare quali sono gli interessi in gioco.

In Italia operano all'incirca 40.000 taxi grazie a licenze comunali contingentate che nessun sindaco osa aumentare da lustri per paura del blocco della città (ed i perdere voti). Le licenze sono in teoria gratuite ma si sa che in realtà esse sono oggetto di un fiorente commercio e in alcuni capoluoghi il loro valore può tranquillamente superare i cinque zeri (a Milano si dice tra i 150.000 e i 200.000 euro). È un vero e proprio investimento imprendito-

riale che sfugge ai libri contabili. A latere operano poche migliaia di Ncc, autovetture a noleggio soggette a una serie di restrizioni, le maggiori delle quali sono che non possono essere fermate per strada al volo, prenotate tramite app mentre sono in transito o sostare in parcheggi appositi ma, finita la corsa, devono rientrare in rimessa. Uber Black organizza un migliaio di queste autovetture. Per ottenere la licenza dal comune il conducente deve superare un esame di abilitazione, essere cittadino Ue, avere ovviamente la patente e pochi altri requisiti. Simili le condizioni per diventare autista di Ncc.

Uber (che prima del 2017 ha utilizzato in giro per il mondo aggressive tecniche di lob-

bying verso i regolatori, come ha documentato un'inchiesta del Guardian) o le altre società si-

mili (tipo Lyft), gestiscono una piattaforma digitale che permette di prenotare un'auto (normale o di lusso) ovunque e in qualsiasi momento, sapendo in anticipo il costo della corsa e il tempo di attesa. In gran parte del mondo i conducenti sono lavoratori autonomi, cui comunque la società richiede una serie di requisiti; essi ricevono inoltre un voto di valutazione da parte del passeggero cosicché se si è sgarbati o spericolati al volante dopo un po' si viene espulsi dal circuito. Il gioco è però duplice: anche i passeggeri turbolenti, ubriacconi e molesti ricevono un rating da

parte dei vetturini e sono segnalati. Naturalmente l'evasione fiscale è impossibile perché si paga solo con carta di credito e la flessibilità è massima: ognuno lavora il tempo che vuole. La mano invisibile funziona bene: quando c'è bassa richiesta i prezzi sono contenuti (in genere di più dei taxi), quando la domanda è alta le tariffe aumentano anche se, ammesso si trovino, si può sempre far ricorso ai taxi.

Orbene, la legge sulla concorrenza vuole regolare il fenomeno, mettendo tutti su un piano di parità (ad esempio istituendo un registro unico nazionale con eguali condizioni di accesso o richiedendo maggiore formazione per gli

autisti) dando l'opportunità di un'offerta più diversificata (attraverso il web) e rendendo la concessione delle licenze trasparente e competitiva. Più offerta e posti di lavoro significano anche maggior domanda:

in tutti i paesi dove il settore è liberalizzato si spendono più soldi che in Italia per il trasporto su vettura privata.

Peraltro, l'Autorità Antitrust e quella dei Trasporti nelle loro passate segnalazioni hanno sempre suggerito delle compensazioni. Se si mettesse a bando nuove licenze a pagamento con asta competitiva il ricavato potrebbe essere assegnato agli attuali titolari; è inoltre possibile pensare a periodi transitori quinquennali o decennali di sgravi fiscali (sull'auto, sulla benzina o l'Ir-



pef) per gli odierni tassisti. Insomma, le soluzioni per agevolare il passaggio ad un sistema attento alle esigenze degli utenti e più efficiente, pur salvaguardando chi già opera nel settore, sono molteplici. Già ora i meccanismi di mercato hanno portato alla firma di accordi tra Uber e cooperative che rappresentano ben 12.000 tassisti, proprio applicando il principio che un'offerta meglio organizzata è benefica per tutti.

Purtroppo, le forze politiche che si aggrappano al rifiuto di ogni cambiamento a priori sperando di lucrare qualche voto ricordano il nihilismo del conducente impersonato da Robert De Niro in "Taxi Driver". Però, almeno il film era superbo, qui siamo rimasti all'avanspettacolo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA