

L'Unità Metropolis

14 NOVEMBRE 1998

SENSAZIONALE SUCCESSO DELLA RICERCA PARMALAT: NASCE PLUS Ω 3
SCOPERTO il latte della vita
Parmalat dichiara guerra ai trigliceridi e ai nemici del cuore

MICROCLIMI

In attesa di un "meaculpa" alla memoria

ENZO COSTA

Il fanciullino satirico che è in me farebbe scrivere che i teologi sono dei biografi che si sono montati la testa. Ma battute a parte, l'espulsione del professor Lombardi Vallauri dalla Cattolica di Milano per eresia mi pare l'ennesimo scontato remake: alla faccia di recenti, solenni proclamazioni di pari e patta tra fede e ragione, in casa della prima - come sempre - non c'è partita. Voler confutare l'Inferno in un'università cattolica con argomenti giuridici mi sembra piuttosto pretenzioso. Volere finanziamenti statali per le scuole cattoliche anche, ma questo, ahimè, è un altro discorso. Il docente sia paziente: bene che vada (Galileo docet) incasserà un meaculpa alla memoria. Provo a consolarlo con un pensiero: le controversie tra teologi non provano l'esistenza di Dio, ma il suo senso dell'umorismo. Il fanciullino satirico ha colpito ancora.

LE CENTO CITTÀ

Un taxi che si chiama desiderio

Da nord a sud, la tormentata mappa dell'auto pubblica

CITTÀ	TAXI	ABITANTI	TAXI/ABITANTI
ROMA	5.823	2.661.441	457
MILANO	4.552	1.310.681	287
NAPOLI	2.400	1.053.737	439
TORINO	1.506	929.443	617
FIRENZE	593	385.766	650
BOLOGNA	610	388.436	647
VENEZIA	218*	300.410	1.378

TARIFFA
IMPORTO
LIBERO
MANSIANNI PERIODE
ARGO
SUPPLEMENTO

* motoscafi ai quali si aggiungono 450 gondole

PAOLA SOAVE

Battaglieri, rassegnati o soddisfatti, i taxi driver delle cento città (e soprattutto gli utenti sperduti in una giungla di sistemi di tariffe, turni e licenze) si confrontano con la graduale liberalizzazione varata nella capitale e l'eventualità che questa possa far da battistrada per provvedimenti analoghi negli altri grandi centri. A Milano sono in stato di allerta, pronti ad accogliere con proteste di piazza da far invidia ai colleghi romani qualsiasi avvisaglia di liberalizzazione. Soprattutto delle licenze, che sono considerate un patrimonio e passano di mano (circa 200 ogni anno) a un prezzo che andrebbe dai 100 ai 200 milioni. Sotto la Madonnina, i tassisti si lamentano di passare fermi in parcheggio almeno metà delle loro 10 ore di turno, soprattutto nei (rari) periodi in cui non c'è Fiera. Ma provate a cercarne uno scendendo alla Stazione Centrale, tra le 8 e le 10 del mattino. Davanti a voi decine di persone con i bagagli in una coda disciplinata dalle transenne, mentre diversi minuti scandiscono l'arrivo di ogni singola auto gialla e il lento progredire della fila. È vero che lì si concentrano anche gli abusivi che vi invitano a mezza voce a seguirli alla loro auto, rigorosamente prossime alla rottamazione per limitare il danno in caso di sequestro. Ma anche quelli finiscono subito; e poi, conviene salire su un'auto dove la parola taxi è vergata a mano su un foglio di carta e soprattutto manca il tassametro, e la tariffa finale è una sorpresa? Invece sui 4.552 taxi con regolare licenza il costo della corsa, compresi gli eventuali supplementi è - da qualche tempo - del tutto traspa-

rente. La cifra da pagare è esattamente quella che compare sul tassametro, anche se definita da un complicato sistema tariffario multiplo e progressivo. Dopo le 5 mila lire della bandiera, lo scatto vale 1300 lire al chilometro o 40 mila lire orarie, ma oltre le 21 mila lire, scatta il coefficiente che fa correre il tassametro a più non posso (a 60 mila all'ora) per poi rallentare leggermente solo dopo la fatidica soglia delle 57 mila lire. Con questo meccanismo, i 50 chilometri circa del tragitto Milano-Malpensa vengono a costare tra le 90 e le 100 mila lire. Se si paga di più non è colpa del tassista ma degli ingorghi. Dalla Centrale alla Fiera, invece, naturalmente a patto di trovare qualche semaforo verde e di non scegliere un'ora di punta, arriva sulle 18 mila lire. E per tutto il percorso non c'è «uno straccio di corsia preferenziale», come avverte il tassista inviperito. La viabilità è il leit motiv delle lamentele: «Idea geniale - ironizzano - aprire il traffico in centro non permettendo però la sosta con il risultato del carosello di auto che girano all'infinito». «Ci opporremmo con forza a ogni tentativo di mettere in discussione la legge quadro - promette Raffaele Grassi, vice segretario del Satam-Cna di Milano - Si deve tener conto che il nostro è un servizio pubblico, sia pure gestito da privati. Altrimenti se vogliamo un popolo di tassisti marocchini, lo dicano. Se il rapporto è tra singolo tassista e

cliente, quando non c'è poco lavoro ti posso portare a Malpensa per 60 mila lire, ma appena c'è un po' di lavoro, se non sganci 500 mila, l'aereo non lo prendi. Le licenze attuali bastano e ne potrebbero essere concesse di nuove solo di fronte a un grande aumento di richiesta dell'utenza». Del resto l'assessore al traffico di Milano, Giorgio Goggi, non pensa a rilasciare nuove licenze «ma è probabile - riconosce - che questo avverrà da altri comuni vicini». A Venezia è in atto un braccio di ferro. I tassisti d'acqua hanno incrociato i remi per giorni. In laguna operano 5 cooperative con 218 motoscafi-taxi e altre 4 con 450 gondole, su 60 mila residenti ma ovviamente il servizio interessa soprattutto i turisti. Questi devono stare in coda, soprattutto in occasioni speciali, come la mostra del cinema o qualche inaugurazione a Palazzo Grassi. Perfino i motoscafisti ammettono che la domanda è aumentata negli ultimi anni, ma ad ogni costo sono decisi a evitare il rilascio di 330 nuove licenze previsto dal Comune, che provocherebbe il crollo delle quotazioni (che si dicono ormai miliardarie, anche se loro negano) delle



Vittorio La Verde/AGF

proprie licenze. Salvo lamentarsi dell'abusivismo, che fa da padrone soprattutto al Tronchetto. Fabio Sacco, vice presidente della cooperativa di motoscafisti San Marco, sostiene l'imponibilità di nuove licenze con i limiti fisici della laguna. «I canali non si possono allargare, anche gli ormeggi sono quelli che sono e le conseguenze di un maggiore affollamento ricadrebbero su tutti, compreso il trasporto pubblico», come i motoscafisti hanno tentato di dimostrare nei giorni scorsi con le manifestazioni che hanno intasato il Canal Grande. Il Comune risponde con uno studio che quantifica in 211 milioni il guadagno annuo di un motoscafista. Tanto più che sarebbero in pochi a far funzionare

il tassametro e molti a fare i furbini, a spese del turista, mentre i veneziani certi prezzi non possono neppure permetterseli. Per i giri turistici di 2-3 ore ci si mette d'accordo per tariffe orarie di circa 130 mila lire l'ora. La corsa piazzale Roma - piazza San Marco parte da una base di 60 mila lire, ma coi vari supplementi più o meno inattesi si arriva a pagarla 80 mila: una botta da circa 10 mila lire al minuto. La guerra dura da anni, ormai, a Firenze, dove i taxi sono troppo pochi (593 in tutto) e troppo cari, i chiami di notte e non arrivano, dovrebbero praticare sconti alle donne durante le ore notturne e non lo fanno quasi mai. Le lamentele dei fiorentini non si contano, ma niente si

muove. Il rilascio di nuove licenze è congelato da un decennio e solo ora l'amministrazione ha deciso di commissionare una ricerca ad una società specializzata per valutare se esista una distanza tra la domanda e l'offerta. E il consiglio comunale ha anche approvato una mozione in cui si chiede un pronunciamento all'Antitrust. Nel mirino, però, ci sono anche le tariffe: il Comune propone di liberalizzare determinando una tariffa massima e i tassisti si preparano alla rivolta. Chissà invece come prenderanno i flemmatici autisti di Torino il fatto che il Comune, solidale con Roma, si riserva di seguire l'esempio della capitale, con una riforma che dovrebbe essere inserita nel contesto del trasporto locale.

La grande preoccupazione a Napoli riguarda invece il calo dell'utenza. I taxi sono 2.400, praticamente tutti aderenti alle cooperative, spesso caratterizzate da una continua conflittualità interna e gestioni poco trasparenti. La novità sono i taxi collettivi, pullmini a 9 posti che raccolgono in varie aree del centro o alla stazione gruppi di passeggeri diretti alle zone periferiche, da ex Bagnoli alle terme di Agnano, e consentono di risparmiare 2 terzi della tariffa normale. Nonostante la penuria, il forestiero non è molto coccolato. Forse non capita più di sentirsi richiedere il supplemento notturno alle 10 del mattino, ma scendendo all'aeroporto, diretti ad uno degli alberghi in zona Mergellina, il turista può capitare su uno dei numerosi taxi misteriosamente sfuggito alla rottamazione, e convivere per tutto il tragitto con l'odore di quello che il conducente ha appena finito di mangiare in vettura. Tutto l'opposto di Bologna, dove le 630 auto, quasi tutte molto nuove, forniscono un servizio definito dalle riviste straniere tra i più efficienti d'Europa. A parte la presenza di grosse manifestazioni fieristiche, i tempi di attesa non superano i 2 ai 5 minuti. Veloce e poco costoso (circa 8 mila lire) il percorso dalla stazione a piazza Maggiore anche perché buona parte di corso Marconi è dotata di corsia preferenziale. E dalla stazione alla Fiera il costo varia dalle 9 alle 11 mila lire a seconda del traffico sui viali. Per l'aeroporto la tariffa è di circa 24 mila lire, con tanto di valigia. Nessun contrasto in vista, perché non si parla di liberalizzazione e la burrasca c'è già stata l'anno scorso, in occasione della corruzione dell'area metropolitana.

L'intervista

Quando a Torino si fece avanti la Toyota

Mirafiori e i suoi rottami. Come rilanciare una città rispettando la storia. Colloquio con Marco Revelli, docente universitario e profondo conoscitore un mondo che «camminava attorno alla fabbrica e ora è un gigantesco contenitore di aree dismesse».

PIVETTA

A PAGINA 2

L'inchiesta

Tango-mania Il boom della danza

La rivincita della mattonella. Dopo gli anni della disco, gli anni del dancing. Una filosofia di vita, ma sempre in coppia. «Una volta il ballo era divertimento, oggi è vita; fa meglio di una medicina». In Italia oltre 4000 balere.

PARISINI

A PAGINA 3

Malessere

Reggio Calabria La rinascita dalla cultura

Cultura e turismo per superare la disoccupazione e uno sviluppo distorto. Oltre il 50 per cento dei giovani sotto i 32 anni è senza lavoro. Vita di un sindaco: «bisogna offrire alternative, qui la mafia crea attività».

SARTI

A PAGINA 4 e 5

Roma a tavola

Impero e Papato La cucina povera della grassa capitale

La capitale celebra la sua millenaria tradizione culinaria con il progetto «Sapore di Roma» che attraversa sei diversi percorsi storico-gastronomici. Il parere di un lombardo: una cucina povera in una città «grassa» di poteri temporali e non. Le tappe obbligatorie al Ghetto e al Testaccio.

PORTINARI

A PAGINA 7

NELLE GRANDI CAPITALI

LONDRA, DRIVER PRIVATI A TARIFFE DIMEZZATE. PARIGI, UNO OGNI 147 ABITANTI

ELIO SPADA

Taxi driver all'assalto. Almeno in Italia. Un Paese intero scosso dalla protesta dei tassisti sull'incandescente problema delle tariffe. Ma che succede nel resto del mondo? Quanti scioperi fanno all'estero i conducenti di auto pubbliche? Quanto costa un'ora di taxi a New York? Occorre subito sottolineare che in quasi tutte le grandi capitali straniere la guerra dei taxi non è mai stata combattuta. Anche perché la situazione italiana costituisce un unicum per quanto riguarda le regole, i metodi di concessione delle licenze, i costi delle medesime e così via. Partiamo da Parigi. Sotto la Tour Eiffel operano circa 14.900 taxi per 2.200.000 abitanti: un'auto pubblica ogni 147 cittadini. A Roma ce n'è una ogni 457 abitanti. Le licenze parigine sono però

bloccate dal 1995 ma possono essere vendute dal titolare dopo almeno 15 anni di attività. Oggi una licenza costa 150 milioni di lire ma un tempo la prefettura le distribuiva gratis. Se qualcuno si ritira prima dei 15 anni, la licenza torna al prefetto che la riassegna gratuitamente. A Londra i tradizionali taxi neri, che non hanno mai effettuato uno sciopero, almeno negli ultimi decenni, sono 18.700 su un totale di quasi 7 milioni di abitanti: un taxi ogni 374 londinesi. Ma alle auto pubbliche vanno aggiunti i 40 mila minicab, auto private che operano come i taxi neri ma con una tariffa inferiore di circa il 50%, anche perché viaggiano senza licenza. I minicab possono raccogliere passeggeri soltanto a domicilio, non lungo la strada. Per utilizzarli occorre dunque telefonare al-

le compagnie che li organizzano. Tenendo conto anche delle auto «private» il rapporto di 1 a 374 scende a 1 taxi ogni 140 abitanti. Ciò significa anche che se in tassisti «neri» dovessero scioperare, la circolazione ne risentirebbe davvero poco visto che gli altri, i privati, sono comunque molte decine di migliaia. Valchiamo l'Atlantico. A New York circolano 12 mila auto gialle grazie alle licenze assegnate dalla Commissione per i Taxi e le Limousine nominata dal sindaco. Può chiedere una licenza di auto pubblica solo chi ha una patente ottenuta a New York, nel New Jersey o nel Connecticut. I prezzi delle licenze variano molto ma oggi sono attestati fra i 120 e i 140 milioni di lire. Nella «Grande mela» le tariffe delle corse partono da due dollari (circa

3300 lire) e aumentano di 30 centesimi (500 lire circa) ogni 370 metri se il taxi viaggia a una velocità superiore ai 14 chilometri orari e di 20 centesimi (circa 330 lire) per ogni minuto di sosta o andata a velocità più bassa. Le auto gialle, che possono essere fermate solo lungo le strade, non fanno parte del servizio di radiotaxi (numerossissimi) organizzato da società private. A Buenos Aires tre milioni di abitanti dispongono di 35 mila taxi: uno ogni 86 abitanti. Nella capitale argentina almeno il 20% delle auto pubbliche circola però senza licenza con tariffe di 1.815 lire alla partenza e 150 lire ogni cento metri. I tassisti devono comunque fare i conti con i prezzi stracciati dei «remises», autisti che lavorano al di fuori di ogni regola e controllo.

COLLANA CABARET

Va' dove ti porta il clito

di Daniele Luttazzi

In edicola a 19.900 lire

L'occasione colta

