Il tassinaro furioso

Roberto Cotroneo

Segue dalla Prima

In realtà partiamo da una premessa, che è doverosa e necessaria. Molti, anzi, la quasi totalità dei tassisti romani sono persone che fanno il loro mestiere nello stress del traffico, che guadagnano quel tanto che forse non basta neanche per tirare su una famiglia, che se si comprano la macchina nuova per lavorarci non la scaricano dalle tasse, perché il fisco italiano è così, che spesso gli tocca il turno di notte e in macchina ti sale gente che non puoi mai sapere come va a finire. Moltissimi, la quasi totalità dei tassisti romani è fatta di gente cortese, gioviale, che a volte ti aspetta persino con il motore acceso se devi fare una sosta intermedia. E naturalmente cerca la strada migliore per farti arrivare in tempo a un appuntamento. E quel che segna il tassametro è quello che devi pagare.

Poi ci sono le minoranze. E siccome il calcolo delle probabilità con i tassisti è sempre sfavorevole ti accade che le minoranze ti arrivano più spesso delle maggioranze, in barba alla logica del calcolo delle probabilità. Queste minoranze hanno alcuni vizi. Vediamo di elencarli per punti.

1. Primo punto, interessantissimo. Il tassinaro romano è di destra. E fin lì nulla di male. Ognuno ha il diritto di pensarla come vuole. E ci mancherebbe. Ma il tassinaro di Roma (sempre quella minoranza, ma quella che ti becchi sempre però) è di destra "a prescindere", direbbe Totò. Governa Veltroni? Lui è a destra di Veltroni. Governava Rutelli? Lui era destra di Rutelli. Facesse il sindaco di Roma Francesco Storace, lui sarebbe a destra di Storace. L'essere di destra non è una condizione dell'animo, è semmai una corsia preferenziale. Si è mai vista una preferenziale messa a sinistra? No, appunto. L'essere di destra viene da molte cose. La prima forse è che il tassinaro rimpiange, giovane o vecchio che sia, i tempi d'oro di *Vacanze romane* quando Gregory Peck girava in Vespa, e loro erano sommersi di mance da americani e turisti. Portavano gente famosa, e non dovevano guardare i rumeni di sottecchi.

2. Il tassinaro è esclusivo. Lui ti dice sempre che non vanno aumentati i taxi, perché sono troppi. Tu gli spieghi che ci si mette in media 15 minuti al telefono per trovare un taxi a Roma, ed è proprio impossibile quando piove, o nelle ore di punta. Lui ti risponde che è vero, ma che la colpa è di Veltroni, che non ha fatto le preferenziali. Loro non arrivano perché stanno imbottigliati nel traffico. Se non ci fosse il traffico arriverebbero. Ma il traffico c'è perché Veltroni non risolve il problema.

3. In realtà il problema è un altro. Le licenze dei tassisti sono comprate, persino con dei mutui, e dei prestiti bancari. Si dovrebbero avere per concorso, ma si hanno pagando. Ora capite bene che se io ho speso 160 mila euro per una licenza, e il mio vicino di posteggio ha speso zero perché ha appena vinto l'ultimo concorso, mi innervosisco un po'. E infatti i tassisti sono nervosissimi.

4. Il tassinaro, sempre minoranza, s'intende, parla, anche se tu non vuoi. Commenta, non dice più: «piove, governo ladro», semmai «piove, Veltroni ladro». Che fa lo stesso. Ma estende il suo sdegno a tutto. E ormai è pervaso dalla teoria del complotto. Mi sono accadute due cose esilaranti. La prima, passando sotto il traforo del Quirinale, appena ristrutturato e illuminato come si deve, ho sentito il tassinaro dire: «certo che Veltroni lo ha illuminato bene. Per illuminare questo hanno tolto energia agli ospedali». Fantastico, degno di Homer Simpson. La seconda è degna del «Codice da Vinci». La seconda l'ho sentita più volte, con qualche variante, ed è meravigliosa. Il Comune di Roma vuole aumentare le licenze perché lo impone Luca Cordero di Montezemolo, per vendere più Fiat, e c'è una società occulta dove c'entra sempre la povera e ignara Barbara Palombelli, moglie dell'ex sindaco Rutelli, lo stesso Montezemolo, e non ho capito chi altro, forse Bill Gates assieme Flavia Veltroni, che vuole la rovina del tassinaro (il tassinaro è maschilista, il male viene sempre dalle mogli).

5. Ci sono alcuni argomenti tabù che con quella minoranza di tassinari non devi affrontare perché ti metterebbe a disagio, o addirittura fuori dal taxi (alcuni amici sono dovuti scendere in mezzo a una discussione). Il Comune, il fatto che Roma sia migliorata, che loro sono troppo pochi, etc. In realtà le più grandi centrali di Roma non rispondono neppure più al telefono. Esiste un oggettino che si chiama "modem" che ha un percorso preferenziale. Non ce l'hanno i comuni cittadini, o gli ospedali, o i negozi. Ce l'hanno gli alberghi, i ministeri, e i ristoranti del centro. Sono le corse che vanno per prime. Quelle che potrebbero condurti all'aeroporto. Risultato ormai è praticamente impossibile trovare un taxi via telefono nelle ore critiche per un cittadino qualunque. Il più grande radiotaxi romano ha pure il servizio recall. Da uscire pazzi. Senza contare che i radio taxi vi fanno spendere euro su euro facendo scattare subito la telefonata, tenendovi con il disco mezz'ora, a tariffe di cellulare, e per dirvi poi, mi dispiace, «non abbiamo taxi in zona». Unica eccezione, e va detto, la Cooperativa Samarcanda, ultima nata a Roma, che non risponde con il disco, ma solo quando l'operatore è disponibile. Sono i più seri e i più bravi anche nel servizio per strada. Ma per ora sono ancora molto pochi.

Il tassinaro è un tipo di tassista che c'è solo a Roma, ma non tutti i tassisti romani sono tassinari Solo così si può capire quanto è successo ieri. Con la città bloccata da un traffico in delirio

6. Il tassinaro romano, sempre quella minoranza, bestemmia se gli indichi una corsa breve, da sei euro, magari, a nulla vale fargli notare che hai un gesso a una gamba e non puoi camminare. La corsa vera, per il tassinaro, è Fiumicino. Essendo io ormai romanissimo, ma con un accento del nord, e pure la erre francese, trovo anche quelli che mi scambiano per turista e allungano il percorso. Di solito sono quelli più anziani. E la cosa divertente è che non conviene neppure a loro, ma devono essere vecchi vizi e riflessi condizionati.

7. Il tassinaro, ma questa senza ironia è davvero una minoranza, anche se esiste, ha un tassametro sfuggente, viene approssimato per eccesso (e non deve essere mai approssimato, se è 10 euro e 30 voi dovete pagare 10 e 30, non 11, come viene prontamente chiesto), e in qualche caso c'è un interessante cosa che a me personalmente mi capita almeno due volte l'anno. Avviene di notte, in zone residenziali, quando non posso entrare in un negozio. La corsa costa 11 euro. Io pago con due biglietti da dieci, e il tassinaro mi dice non ho il resto. Io chiedo come fare. Lui rimane muto. Poi apre il suo portafoglio, e dice: ho solo tre euro. Sennò dobbiamo andiamo a cercare un posto dove cambiare. Di solito siete in ritardo a una cena. O in ritardo a un appuntamento, o morti di sonno. Potete scegliere: o pagate sei euro in più, perché lui ha solo tre monete da un euro. Oppure andate a cercare un posto per cambiare. Ma senza fermare il tassametro, s'intende, quello continua. Per cui se siete abbastanza svegli di testa, comprendete, che bene che vi vada pagate uguale, e perdete altri dieci minuti. Se invece date subito sei euro in più, almeno uscite dall'auto di quel tassinaro al più presto, uno che ha iniziato il turno cinque ore prima, ma non ha il resto di dieci euro, non di cento. Va da sé che il tassista romano, contrariamente al tassinaro minoritario, l'euro ve lo ab-buona. Prende il biglietto da dieci euro e e vi saluta con cortesia.

8. Il tassinaro era in percentuale molto presente alla manifestazione di ieri di piazza Venezia, rispetto al tassista. Quello che si sa è che Roma è la città con meno taxi per abitante rispetto a tutte le altre capitali europee. Oltre a essere l'unica città con il governo di due stati sovrani, personale diplomatico raddoppiato, doppie ambasciate, e tutto il resto. A Roma è molto difficile trovare i taxi anche perché è l'unica città europea ancora priva di una vera e propria rete metropolitana. Ma anche perché i taxi sono sicuramente pochi.

I nuovi tassisti la pensano diversamente. Hanno la licenza da poco, e vengono da un'altra cultura. Se ne incontrano sempre di più. Gli altri vivono la crisi di un mestiere, che è molto cambiato negli ultimi anni, anche a livello di reddito. E questo si può capire. Ma lo spirito di rivolta e l'anarchia sono un segnale preoccupante. Lo hanno capito ieri: se ci abbandona anche il prefetto Mosca siamo rimasti soli, ha detto un loro rappresentante sindacale ai suoi colleghi. Come una legione anarchica e fuori dalle regole ora i tassinari cercano di trovare un senso nel caos che hanno creato. Ma questa volta non sarà semplice. Ne escono davvero malissimo. Hanno esagerato, e i margini della loro trattativa sono minimi. Se non inesistenti. Li sentiremo in futuro ancora più inferociti del solito? Speriamo che questa sia davvero l'ultima volta, perlomeno con queste modalità e in questi termini...

Il black out del governo

Bruno Ugolini

Segue dalla Prima

Non sono interessati "solo" treni, tram, aerei, ma anche porti, servizi marittimi, autostrade, trasporto merci e spedizioni, soccorso stradale. La domanda è: si poteva evitare questo disastro? Si è fatto di tutto per evitarlo? La risposta è secca: un sì alla prima domanda e un no alla seconda.

Quel che meraviglia è l'assenza di allarme, d'indignazione, di corsa ai ripari. Come se assistessimo al realizzarsi di un fatto normale, anche se uno sciopero generale nei trasporti avviene per la prima volta dopo 25 anni. Al massimo i telegiornali trasmettono i numeri telefonici per indagare sulla presenza di pochi servizi "indispensabili" che, si presume, saranno in funzione ad esempio nelle città ridotte a un cumulo più gigantesco del solito di auto e motocicli.

Quel che meraviglia è il fatto che questo silenzio, questa distrazione, dura non da poche ore ma da molto tempo. Era il 14 luglio del 2006, un anno e mezzo fa, quando i sindacati presentavano una piattaforma e il governo rispondeva approntando un'ambiziosa "cabina di regia".

Con dentro i ministeri interessati: trasporti, tesoro, lavoro, infrastrutture. Avrebbe dovuto guidare la trasformazione, la modernizzazione dei trasporti italiani, il passaggio dallo Stato al Mercato. Operazione gigantesca che non può avvenire all'insegna del si salvi chi può. È fatta di tanti elementi: tecnologie, investimenti, sistemi di sicurezza, la condizione di masse di lavoratori. Non c'è stata nessuna regia, nessuna concertazione, nessun confronto.

Qualcuno potrebbe osservare che il tema trasporti ruba il sonno a gran parte dei governi d'Europa, vedi il "testa a testa" tra Sarkozy e i ferrovieri francesi. Intanto c'è da dire che in Italia non si sciopera ad oltranza (per poi magari accettare, stremati, modesti accordi) e poi il governo di centrosinistra ha in mano una carta politica diversa, rispetto al "pugno di ferro" caro a Sarkozy: la carta della concertazione, del confronto. Ma non l'ha usata. C'era tutto il tempo per farlo: la piattaforma è dello scorso anno, le pressioni sindacali sono state numerose, lo sciopero è stato proclamato il 16 novembre. Sono trascorsi quasi quindici giorni da quest'ultimo annuncio. Ma non è stato avviato un confronto sull'insieme delle questioni aperte, capace d'impedire il disastro di oggi.

Non è possibile nemmeno accusare i sindacati di avventurismo, d'irresponsabilità. Il tentativo di Cgil Cisl Uil, in definitiva, è quello di tenere le redini di un movimento che può frantumarsi e aprire la strada a esplosioni alla francese, appunto. Già siamo di fronte ad un settore dove il sindacalismo corporativo, cosiddetto autonomo, trova spazio. L'obiettivo confederale è quello di dare uno sbocco positivo al malcontento, proponendo altresì alternative a chi vorrebbe ristrutturare solo calpestando diritti e tutele. Non è stato ascoltato. E oggi Guglielmo Epifani condanna i tassisti che prendono in ostaggio una città, mentre difende i lavoratori dei trasporti protagonisti di uno sciopero non improvvisato, rispettoso delle regole, con obiettivi che collegano gli interessi del lavoro agli interessi del Paese.

C'è una considerazione del segretario della Cgil che mi colpisce. Quando critica una condotta del governo che in questo modo fa male in primo luogo a se stesso. Epifani accusa il centrosinistra, in sostanza, di non aver avuto una visione complessiva, un'intelligenza collettiva, nell'affrontare quella bomba a orologeria rappresentata dal sistema dei trasporti italiano. E di non aver capito che il sindacato, nel suo insieme, poteva aiutarlo in questa visione, perché per sua natura, per la sua rappresentanza sociale estesa e radicata, può contribuire nell'indagine sui problemi e nella ricerca delle soluzioni, tenendo insieme i diversi aspetti. E invece si è proceduto a strappi e bocconi o si è solo atteso.

C'è un episodio che meglio di ogni altra considerazione illustra questo comportamento. È stato presentato, racconta Epifani, un emendamento alla Finanziaria che aiuta i trasporti locali curati dagli Enti Locali. Sono stati però colpevolmente dimenticati tutti quei trasporti locali che sono soggetti alle Ferrovie. Insomma la famosa "cabina di regia" non funziona.

E oggi, tra mugugni e proteste di milioni di utenti, l'antipolitica troverà pane per i suoi denti. E non si capiranno nemmeno i risultati ottenuti nel protocollo sul welfare e, magari, l'importanza di darsi da fare per rinnovare sistemi elettorali e istituzionali e costruire così intese solide di governo.

http://ugolini.blogspot.com/

Pd-Ds: i soldi e i fatti

Ugo Sposetti

Segue dalla Prima

1. In questi mesi in cui il Pd ancora non esisteva abbiamo sostenuto - insieme alla Margherita - tutte le spese del "cantiere" del nuovo partito (in primo luogo l'organizzazione delle primarie). Per un ammontare che, a livello nazionale, è stato oltre 4 milioni di euro (2,5 la quota sostenuta dai Ds). Cifra a cui aggiungere l'impegno economico sostenuto dalle nostre organizzazioni in ogni realtà locale. Si tratta di uno sforzo finanziario, come ognuno può ben immaginare, di assoluto rilievo.

2. Con la nascita dei nuovi gruppi del Pd alla Camera e al Senato, i parlamentari Ds - dal primo novembre - devolvono i loro contributi, pari a 210.000 euro al mese, al Pd e così gradualmente sta avvenendo per tutti gli eletti ai vari livelli: regioni, province e comuni.

3. In tutta Italia le sedi dei Ds sono state messe a disposizione - a titolo del tutto gratuito - del Partito Democratico ed al nuovo partito stiamo trasferendo tutta la rete dei servizi (informatici, editoriali, ecc.) che fino ad ora erano riferiti ai Ds.

4. Il personale retribuito attualmente impegnato nelle nascenti strutture nazionali, regionali, provinciali e territoriali del Pd è carico dei Ds e della Margherita, fino a che il PD non abbia messo a regime la propria organizzazione e la propria autonomia finanziaria.

5. La riorganizzazione del patrimonio immobiliare che fin qui è stato nella disponibilità dei Ds è finalizzata all'unico obiettivo che tale patrimonio possa entrare nella piena disponibilità del Partito Democratico, con le stesse regole di autonomia gestionale e di forma giuridica adottate fin qui dai Ds. È dunque del tutto priva di fondamento che tale riorganizzazione sia estranea alla costruzione del Partito Democratico o addirittura che voglia sottrarre al nuovo partito la disponibilità di strutture e beni.

6. Contestualmente i Ds sono impegnati nel definire una ordinata sospensione della propria attività, onorando - come fa un partito di gente per bene - tutti gli impegni assunti verso terzi. È fuori discussione l'impegno dei Ds a garantire certezze a tutto il personale, sia a quello che si trasferirà al Pd, sia agli altri. Come è fuori discussione l'impegno a portare a conclusione il programma di rientro delle nostre esposizioni bancarie. Nel 2001, all'atto del mio insediamento come tesoriere dei Ds, ho trovato un'esposizione di 580 milioni di euro. Essa è stata nel corso di questi anni considerevolmente ridotta. Residuano oggi 150 milioni di euro in mutui bancari. Il programma di estinzione di tali mutui, che deve necessariamente concludersi nel 2010, non può quindi prescindere dall'utilizzo delle risorse dei rimborsi elettorali dei Ds. Fermo restando che ogni risorsa eccedente quelle necessarie al pagamento dei mutui sarà devoluta al Partito Democratico.

Questi sono i fatti e questo dovevo per chiarezza e verità.

Tesoriere nazionale Ds

I cari amici di Letizia

Oreste Pivetta

Segue dalla Prima

Come dire, non proprio una figura di secondo piano, anzi ai piani nobili di Palazzo Marino, e inoltre consigliere regionale (in questo caso al soldo di Roberto Formigoni). Siamo certi che tutti sapranno dimostrare i loro virtuosi comportamenti, il candore delle loro anime, la trasparenza delle loro azioni, la loro dedizione alla causa (a una modica cifra che oscilla intorno ai duecentomila euro all'anno, più del doppio per Borghini che ovviamente non ha rinunciato allo stipendio di consigliere). Ma, con tutta l'innocenza del caso, trascurando la fallace giustizia dei tribunali, la signora Moratti dovrebbe render conto almeno ai poveracci che amministra di tanta generosità nei confronti di un cospicuo manipoli di amici e compagni, di tanta solerzia nel buttare a mare funzionari promossi dal suo predecessore (Albertini, come lei insediato peraltro da Berlusconi), di tanta liberalità e soprattutto di quell'idea, già agitata dall'ex sindaco e da lei esaltata, che il Comune non sia la casa dei milanesi, ma sia casa sua dentro al quale imbiancare quando le pare, girare i mobili come crede, senza dover render conto a nessuno, senza combinar nulla che giustifichi tanto movimento di suppellettili.

Avremmo pagato volentieri la rivoluzione in campo a Palazzo Marino, avremmo contribuito volentieri al sostentamento di Gianpiero Borghini, avremmo offerto qualcosa per arrotondare il modico compenso orario (centottanta euro) per il collega giornalista Paolo Glisenti, un co.co. co. della consulenza. E avremmo incentivato, come sapremmo fare, le dimissioni di quei funzionari riottosi, collocati da Albertini e poco disposti a lasciar le loro poltrone. In cambio ovviamente di luminosi traguardi. Il guaio è che i risultati non si sono visti. Non solo non si vede la Moratti in consiglio comunale (lo si sa: una perdita di tempo), ma soprattutto non si vede che cosa abbiano prodotto tanto lavorio, tanta innovazione, tanta burocrazia creativa: forse, nel giro di un anno e mezzo, un mediocre provvedimento sul traffico (che in forma sperimentale dovrebbe avviarsi dal gennaio prossimo). Il peggio, è vero, lo aveva combinato l'ex sindaco, con i suoi parcheggi sotterranei e con i suoi grattacieli di superficie: il segno perfetto della rinascita della speculazione edilizia di vecchio rito ambrosiano, che si rinnova invadendo i cieli e gli inferi del sottosuolo. Certo la Moratti non ha toccato neppure un rigo di tanto disastro. Neppure una piega di fronte alle proteste dei cittadini.

La signora Moratti dovrebbe render conto di tanta generosità verso un cospicuo manipolo di amici

Purtroppo un'indagine per abuso d'ufficio, le visite della guardia di finanza, le conclusioni dei magistrati non cambieranno il corso di una brutta storia milanese. La Moratti continuerà a recitare la parte del sindaco, tra alleati sempre più litigiosi, lei sempre più debole. Milano non si merita troppo, ma neppure così "poco".

Direttore Responsabile
Antonio Padellaro
Vicedirettori
Pietro Spataro (Vicario)
Rinaldo Gianola
Luca Landò
Redattori Capo
Paolo Branca (centrale)
Nuccio Ciconte
Ronaldo Pergolini
Art director **Fabio Ferrari**
Progetto grafico
Paolo Residori & Associati

Redazione
• 00153 Roma via Benaglia, 25 tel. 06 585571 fax 06 58557219
• 20124 Milano, via Antonio da Recanate, 2 tel. 02 8969811 fax 02 89698140
• 40133 Bologna via del Giglio, 5 tel. 051 315911 fax 051 3140039
• 50136 Firenze via Mannelli, 103 tel. 055 200451 fax 055 2466499

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE
Presidente
Marialina Marcucci
Amministratore delegato
Giorgio Poidomani
Consiglieri
Francesco D'Ettore, Giancarlo Giglio
Giuseppe Mazzini

NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.P.A.
Sede legale, Amministrativa e Direzione
via Francesco Benaglia, 25 00153 Roma

Certificato n. 5976 del 4/12/2006

Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. In ottemperanza alla legge sull'editoria ed al decreto Bersani del luglio 2006 l'Unità è il giornale dei Democratici di Sinistra DS. La testata fruisce dei contributi statali diretti di cui alla legge 7 agosto 1990 n. 250. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Stampa
Fac-simile
• **Litosud** Via Aldo Moro 2 Pessano con Bornago (Mi)
• **Litosud** via Carlo Pesenti 130 Roma
• **Unione Sarda S.p.A.** Viale Elmas, 112 09100 Cagliari
• **STS S.p.A.** Strada 5a, 35 (Zona Industriale) 95030 Piano D'Arci (Ct)

Distribuzione
• **A&G Marco S.p.A.** 20126 Milano, via Fortezza, 27

Pubblicità
• **Publikompass S.p.A.** via Carducci, 29 20123 Milano tel. 02 24424712 fax 02 24424490 - 02 24424550

La tiratura del 29 novembre è stata di 143.358 copie