



**Pro**

**ORESTE PIVETTA**

I tassisti, al pari dei vigili urbani e dei tramvieri, erano un tempo socialmente amabili e rispettabili. Come i tramvieri e i vigili urbani apparivano rassicuranti fari nella notte: un autorità in divisa (il berretto a visiera rigida e lucida lo portavano, come si vede in certi film con Aldo Fabrizi e con Totò), un'autorità pratica della città cui affidarsi per un mal di denti, per una camera a buon prezzo, per un recapito prezioso.

Poco alla volta i tassisti si sono inimicati il mondo: qualche volta maleducati, qualche altra furbetti senza classe, spesso rari, sempre troppo cari. Da anni li abbiamo pure conosciuti come scioperanti contro qualsiasi norma, incuranti di qualsiasi preavviso, persino violenti, forti di un'arma devastante: il blocco del traffico. Ci vuol poco: mezza dozzina di auto, un megafono e un politico che non tarderà a sposare la loro causa, perché la demagogia è merce comune (adesso è la «Lega d'opposizione» in prima fila). Il resto è rimescolare le carte,

# Non si può accettare che alzino barricate

**Dovrebbero preoccuparsi del "loro mercato" e migliorare un servizio che si definisce "pubblico": a disposizione di tutti, ricchi e poveri**

alla luce della imperscrutabile "licenza", sempre pagata migliaia e migliaia di euro, nella pena di tariffe bloccate, della slealtà e dell'invadenza degli autonoleggiatori, del prezzo di una macchina e del suo mantenimento. Mi risulta che di licenze i comuni ne abbiano distribuite a centinaia negli anni passati a costo zero (non se ne fa un commercio poco chiaro?), che i taxi non si trovino mai quando ce n'è bisogno, che per l'auto spendano tutti, secondo l'uso, come per il telefono o per internet negli uffici. Ammettiamo che il taxi si paghi a Milano o a Roma meno che a Parigi.

Le liberalizzazioni sono una medicina che non entusiasma, il libero mercato in Italia ha partorito so-

prattutto qualche «oligopolio coltoso» in più. Per liberalizzare, dando l'esempio, comincerei per giunta dai notai e dagli avvocati. I tassisti però sbagliano ad alzare barricate senza sapere che cosa significhi liberalizzare, nel concreto delle riforme, dando ragione a chi li considera una casta e considera la loro protesta uno strillare perché non cambi mai nulla.

Credo che i tassisti dovrebbero preoccuparsi del "loro" mercato: allargarlo, migliorando un servizio, che si definisce "pubblico" (a disposizione di tutti: poveri e ricchi), rendendolo più economico, più vantaggioso. In un Paese normale il tassometro dovrebbe battere cifre popolari.

Credo che i tassisti dovrebbero

prima di tutto tenere d'occhio la vita della città in cui lavorano, porsi obiettivi condivisi da molti altri cittadini.

Questa è politica. Sarebbe politica ad esempio battersi perché aumentino bus e tram in circolazione e migliori la viabilità: viaggiare senza ingorghi è un vantaggio economico immediato per loro (e per la loro salute). Sarebbe politica incoraggiare quelle iniziative amministrative che mettono in discussione l'uso dell'auto privata nei centri urbani.

Quando protestano mettano in conto, ad esempio, quanto vale per i loro bilanci l'area C, l'area a traffico limitato, ingresso a pagamento, che a Milano è da oggi alla prova. ♦

**Contro**

**MASSIMO D'ANTONI**

La reazione dei tassisti all'annunciata liberalizzazione del settore non deve stupirci. Essi vedono con timore una riduzione delle prospettive di reddito e una caduta del valore patrimoniale della licenza, acquistata spesso a caro prezzo. Un lavoro più che decentemente remunerato potrebbe rapidamente diventare quello che è in molti altri Paesi: un'occupazione che, non richiedendo particolari qualifiche e tolto l'ostacolo dell'acquisto della licenza, vedrebbe l'impiego di disoccupati, immigrati, chiunque insomma non trovasse impieghi più attraenti. La maggiore spinta concorrenziale potrebbe in alcuni casi stimolare forme di riorganizzazione del servizio, con l'ingresso di grandi operatori. Insomma, una vera e propria «proletarizzazione» del settore, che non può che creare ansia e resistenza.

A scanso di equivoci, chiarisco che ritengo auspicabile la liberalizzazione nel settore dei taxi. Un aumento delle vetture, accompagnandosi a una riduzione delle tariffe, rendereb-

# Togliere 200mila euro a un tassista non è equo

**Un intervento efficace dovrebbe dare risposta a chi contava sul valore delle licenze e garantire, con politiche attive, un maggiore uso del servizio**

be più accessibile e quindi favorirebbe l'utilizzo del servizio, con benefici per gli utenti e per la viabilità. Potremmo insomma avvicinarci alla situazione di molti altri Paesi, in cui l'uso del taxi non è solo per chi se lo può permettere o non può farne a meno.

Non possiamo tuttavia limitarci a invocare l'aumento di efficienza derivante da una maggiore concorrenza, ma dobbiamo tenere debitamente conto degli effetti collaterali sul piano distributivo. D'altronde, è proprio l'aspettativa che i vantaggi sociali superino i costi che ci consente di immaginare forme di compensazione tali da alleviare alcuni degli effetti negativi sugli interessati. Se vogliamo, è anche una questione di

giustizia: il fatto che per accedere al settore fosse necessario acquistare sul mercato una licenza da 2-300mila euro dipende dalla scelta a suo tempo fatta di consentire la rivendita delle licenze.

Il mercato delle licenze ha garantito ai primi assegnatari un guadagno in conto capitale, ma chi ha acquistato la licenza successivamente ha in effetti già pagato i guadagni che avrebbe conseguito, traendo vantaggi limitati dalla protezione del settore. Per chi è subentrato, la liberalizzazione comporta ora una perdita patrimoniale che ha origine in quel peccato originale di Stato e Comuni, che avrebbero dovuto ritirare le licenze e riassegnarle a titolo gratuito.

Non volendo unirci al coro di chi vede nei tassisti l'ennesima casta da criminalizzare, crediamo che un'efficace azione liberalizzatrice dovrebbe rispondere adeguatamente a un insieme di questioni: come compensare coloro che legittimamente contavano sul valore della licenza acquistata; come garantire anche con politiche attive (la garanzia di corsie preferenziali, agevolazioni nell'acquisto di carburante, ecc.) che all'aumento degli operatori si accompagni un maggiore utilizzo del servizio; come evitare infine che l'ingresso di grandi operatori conduca ad assetti poco competitivi o a riduzioni di costo ottenute al prezzo di precarizzazione o sotto-occupazione. ♦