

ANALISI E PROPOSTE

di Lorenzo Bittarelli presidente dell'URI - Unione dei radiotaxi d'Italia

Prima di iniziare una qualsiasi analisi sul servizio taxi, è necessario premettere che il taxi è quel particolare mezzo di trasporto pubblico individuale che garantisce, in primo luogo all'utenza proveniente da ogni parte del mondo, la certezza tariffaria. Nei taxi, infatti, il costo della corsa si evince dalla semplice lettura del tassametro, strumento omologato e sigillato dalle Amministrazioni competenti. Assume quindi una rilevanza fondamentale e imprescindibile l'equilibrio tra il costo della corsa determinato dall'entità della tariffa e il numero di licenze presenti sul territorio, in quanto i tassisti sono imprenditori che si assumono interamente gli oneri di gestione del servizio.

Questo è il quadro di un servizio taxi cosiddetto "Regolamentato". Negli ultimi tempi si sente invece parlare spesso di "Liberalizzazione" da parte di molti che penserebbero di risolvere i problemi del servizio, semplicemente applicando la sacrosanta teoria del libero mercato, in un settore dove invece il mercato libero non è - e non potrà mai esserlo - almeno fin quando il prezzo finale del servizio, che nel libero mercato è stabilito da un'equazione matematica ben precisa, viene invece stabilito dal tassametro.

Questo è uno dei principali motivi per cui, nella stragrande maggioranza dei paesi del mondo, il servizio taxi non è liberalizzato: si preferisce semplicemente stimolare l'uso di tale mezzo di trasporto pubblico da parte dell'utente mantenendo la certezza tariffaria. Inoltre, è da aggiungere che nei pochi luoghi ove si è tentato di liberalizzare il servizio, si è ottenuto come principale risultato soltanto un notevole abbassamento degli standard di qualità, le tariffe non sono scese e si è verificato un aumento della precarietà per gli operatori, senza una riduzione dei tempi di attesa in determinati orari per l'utenza.

In cambio è spesso venuta meno la trasparenza del servizio stesso. Teorie liberiste applicate al settore taxi potrebbero essere giustificate soltanto se l'obiettivo dovesse essere quello di snaturare il servizio, rinunciando alla certezza tariffaria, per l'appunto prima peculiarità del servizio taxi e motivo per cui tale mezzo è usato volentieri dall'utenza.

Infatti, venendo meno la certezza tariffaria, quindi il prezzo equo, determinato, imposto e controllato dalle autorità competenti, il taxi non dovrebbe più nemmeno chiamarsi tale, a meno che non si abbia in mente di trasformarlo in un vero e proprio "inganno" per l'utente che con la parola "taxi" identifica quel mezzo di trasporto pubblico dal prezzo certo, sualizzato dal tassametro omologato, sigillato, posto in maniera ben visibile così come le tariffe che lo stesso contabilizza, ed anche perché si sente ed anche perché si sente "protetto" dalla garanzia del controllo istituzioni e ne è quindi incentivato all'uso. È peraltro naturale, oltre che evidente, che se venisse meno l'equilibrio tra tariffe e numero degli operatori, aumentando a dismisura il numero delle licenze, o addirittura liberalizzandole, si otterrebbe come risultato un deterioramento della qualità del servizio, una minore trasparenza dello stesso, senza una diminuzione delle tariffe per l'utenza. Oggi infatti ogni tassista, per far sì che la sua impresa si regga in piedi dal punto di vista economico, necessita di espletare mediamente almeno 8-10 corse al giorno. Liberalizzando il numero delle licenze, si otterrebbe come matematica conseguenza, una diminuzione del numero

delle corse giornaliere per ogni taxi. Pertanto, per fare lo stesso incasso con un numero inferiore di corse e continuare a mantenere in piedi l'impresa taxi dal punto di vista economico, occorrerebbe, inevitabilmente, intervenire aumentando le tariffe.

Diversamente, è infatti facile immaginare come, a fronte di una forte contrazione dei propri introiti, ogni impresa si troverebbe ad attuare tagli per sopravvivere. Nella nostra professione tali tagli si concretizzerebbero inevitabilmente in un minor ricambio di vetture, nell'immissione in servizio di vetture più piccole e scadenti, in una minore attenzione alle manutenzioni o alla sostituzione delle parti usurate, in un aumento delle ore lavorative, mettendo in discussione in primo luogo la qualità, ma soprattutto la sicurezza del servizio.

E' anche per questo che - non a caso - lo scorso 16 febbraio la Commissione Europea ha approvato la direttiva Bolkestein sulla liberalizzazione dei servizi, ribaltandone le impostazioni iniziali ed escludendo i taxi.

Paradossalmente, contribuisce a rafforzare le nostre tesi anche lo stesso studio dell'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del comune di Roma che, dopo aver elencato le esperienze internazionali di liberalizzazione delle licenze taxi, ne ha analizzato l'impatto e le conseguenze sulla qualità del servizio, sui tempi di attesa della clientela e sulle condizioni economiche e di lavoro degli operatori.

Per i teorici della liberalizzazione di tale servizio il risultato che emerge è quantomeno sconcertante.

Oggettivamente però, bisogna anche riconoscere che, essendo troppo rigido il numero delle licenze, soprattutto negli orari di punta, a volte, può capitare all'utente di dover attendere qualche minuto in più per disporre di un taxi. Sarebbe del resto impensabile dimensionare il numero delle licenze dei taxi in base alle esigenze dei picchi richiesti, perché si otterrebbe inevitabilmente, per motivi prima esposti, un inevitabile aumento dei costi: sarebbe come se pretendessimo di dimensionare le autostrade ai momenti di maggiore richiesta, triplicandone le corsie, quindi i costi di realizzazione, manutenzione, i caselli, il personale ecc, per non subire code durante i week-end o per andare al mare d'estate. Naturalmente è fuori discussione che aumentando a dismisura le potenzialità delle autostrade eviteremmo di fare code anche in quei momenti di particolare afflusso, ma questo poi andrebbe ad incidere, immancabilmente, anche sul prezzo del pedaggio che diverrebbe per forza di cose più costoso. Non parrebbe quindi né giusto, né logico, dimensionare le autostrade, così come il numero dei taxi, alle necessità dei momenti di punta, soltanto perché non si è disposti ad attendere qualche minuto in più in determinati, particolari, frangenti della giornata e perché, così facendo, penalizzeremmo tutti gli altri utenti con un aumento generalizzato delle tariffe negli altri momenti dell'anno. Ciò sarebbe davvero assurdo e fuori da ogni logica di buon senso.

Occorre però anche precisare che licenze taxi, a differenza delle autostrade, che non possono essere tempestivamente ristrette o allargate a seconda delle necessità, si ha la possibilità di agire su turnazioni regolamentate, rendendole più flessibili in maniera tale che, a parità di licenze, si possa avere una maggiore o minore offerta di servizio sul territorio a seconda dell'entità della domanda.

Le turnazioni sono quindi il primo importante strumento su cui far leva per avvicinare il più possibile l'offerta di servizio, alle esigenze dell'utenza. Oggi è innegabile che in certi particolari momenti possono esserci delle carenze di taxi, ma è altrettanto innegabile, che spesso in certi altri momenti della stessa giornata, può verificarsi un eccesso di taxi che si accumulano ai posteggi, determinando dei tempi morti per il tassista, con conseguente innalzamento dei costi complessivi di gestione dell'attività. E' scontato poi che tali costi si ripercuotono inevitabilmente, oltre che sul singolo operatore, anche sull'utenza.

Se vogliamo quindi fare qualcosa di positivo per migliorare il servizio occorrerà, in primo luogo, iniziare proprio da una migliore organizzazione delle turnazioni.

A Roma, ad esempio, esistono 5.823 licenze taxi e a breve ne saranno rilasciate ulteriori 450.

Quindi, se le licenze ci sono, e sono molte, perché non dovremmo in primo luogo razionalizzare la

loro presenza a seconda degli orari e dei periodi di maggior richiesta?

Pertanto la prima cosa da fare, ove possibile, è quella di dare una maggiore flessibilità alle turnazioni che dovranno essere rigidamente regolamentate per dare certezza di presenza sul territorio, ed adattate per essere il più possibile rispondenti alla domanda da parte dell'utenza. Non vi è dubbio che quantificare l'entità della domanda dei taxi, non essendo essa costante nel tempo, sia un compito assai difficile però, grazie al patrimonio di dati a disposizione delle centrali radiotaxi è facilmente appurabile che l'andamento della domanda da parte dell'utenza per il 90% varia in maniera ciclica e quindi definibile, a seconda di alcuni parametri come ad esempio gli orari della giornata, i mesi e le stagioni dell'anno, la presenza di particolari eventi, manifestazioni, ecc., mentre soltanto per il restante 10% varia a seconda di alcuni fattori indefinibili come ad esempio le condizioni metereologiche avverse o i possibili guasti ai mezzi di trasporto pubblici di massa.

Quindi, mentre è evidente quanto sia difficile prevedere in anticipo quest'ultimi fattori, è però altrettanto evidente, come si possa far ancora molto per migliorare il servizio agendo, in primo luogo, sulla base delle variabili definibili e certe che rappresentano la stragrande maggioranza dei casi.

Non sempre però i comuni, enti preposti alla regolazione delle turnazioni, che come noto rappresentano un elemento determinante per un miglior servizio, sono sensibili a questa ed altre proposte che spesso trovano anche la disponibilità della categoria. Per alcune amministrazioni è più facile scaricare le colpe delle inefficienze del servizio sulla categoria dei tassisti, piuttosto che scontentare esigue minoranze dell'intera categoria stessa.

A tale proposito, è emblematico quanto avvenuto col comune di Roma, al quale era stato proposto dalla categoria di migliorare la presenza dei taxi a seconda dei momenti di maggior richiesta e l'Amministrazione, paradossalmente, in quell'occasione ha preferito far persistere la carenza di servizio in determinati orari, pur di non scontentare un esiguo gruppoUri di poche centinaia di tassisti. In quel frangente, nonostante i positivi riscontri da parte degli utenti, che disponevano di un servizio più veloce e meno oneroso, non fu comprensibile l'atteggiamento del comune di Roma che, a nostro avviso, avrebbe dovuto avere maggior sensibilità agli interessi dei cittadini. Infatti, dopo una breve fase di sperimentazione delle nuove turnazioni durata circa due mesi, che aveva dato ottimi risultati, si è preferito tornare al vecchio, ormai insoddisfacente, sistema di turnazione.

COSA PROPONE L'URI IN ALTERNATIVA ALLA LIBERALIZZAZIONE

In alternativa a qualsiasi forma di deregolamentazione proponiamo:

A. Maggiore concertazione tra categoria e Istituzioni per ricercare soluzioni concordate e condivise che investano non solo la riorganizzazione del servizio, bensì la stessa riorganizzazione della mobilità urbana e del trasporto pubblico di superficie al fine programmare interventi sia sul servizio, che sull'incremento della velocità commerciale.

Una maggiore continuità e un maggior rispetto delle corsie preferenziali, darebbe come risultato una migliore fluidità di circolazione di tutti i mezzi pubblici e un servizio più celere ed efficiente, ma soprattutto a minor costo.

Occorrerebbe anche, in alcuni punti delle corsie preferenziali, dove ciò non costituisce pericolo per la circolazione, dare ai taxi la possibilità di superare gli autobus. E' innegabile che favorendo una migliore fluidità di circolazione dei mezzi pubblici, anche i taxi potrebbero effettuare un maggior numero di corse giornaliere e quindi, a parità di licenze, soddisfare più celermente e a minor costo un maggior numero di utenti.

Dare possibilità di accesso ai taxi all'interno delle isole pedonali limitatamente al deposito e al prelievo dell'utente. Oggi purtroppo questo non sempre è possibile e ciò determina il fatto che molti utenti di fascia debole, anziani, disabili, o con pesanti bagagli al seguito, richiedono il taxi dall'interno delle isole pedonali e non riescono a trovarlo, pur essendoci vetture disponibili in zona, semplicemente perché gli è impedito l'accesso. Lo stesso fenomeno si verifica nel caso di eventi o manifestazioni di carattere eccezionale: in questi luoghi inevitabilmente si concentra una maggiore

richiesta di taxi, ma la domanda rimane insoddisfatta perché, pur essendoci taxi disponibili, questi non possono accedere a prelevare gli utenti. In questi casi sarebbe opportuno transennare tratti di strada affinché i taxi possano giungere in una zona ad hoc per il prelievo e deposito dei passeggeri in prossimità dell'evento. Tali corsie, potrebbero rendersi utili anche per l'accesso celere in quelle aree da parte dei mezzi delle forze dell'ordine di soccorso.

B. Ottimizzazione della presenza dei taxi sul territorio razionalizzando le turnazioni che dovranno essere regolate e più rispondenti alla richiesta dell'utenza a seconda degli orari, dei periodi, dei giorni della settimana e delle stagioni, prevedendo anche turnazioni di rinforzo in occasione di particolari emergenze che richiedano una maggiore e immediata disponibilità di taxi.

C. Sostenere le innovazioni tecnologiche delle centrali radiotaxi al fine di ridurre i tempi di attesa dei clienti per la richiesta del taxi, migliorando l'accessibilità al servizio da parte dell'utente e la distribuzione delle vetture sul territorio.

Loreno Bittarelli