

Trasporti. Tra i contenuti del provvedimento la delega al Governo per intervenire nel settore

Il capitolo dolente di taxi e Ncc

Giuseppe Latour

■ Tra i contenuti del Ddl concorrenza c'è anche una delega al Governo per rivedere le norme su taxi, noleggi con conducente e autoservizi pubblici non di linea. Un tema che - come segnalato dalle cronache, a più riprese, in questi mesi di discussione del provvedimento - ha suscitato proteste e polemiche, anche violente. Tanto che il ministero delle Infrastrutture sta già da diverse settimane lavorando alla riforma, per bruciare i tempi.

Ma qual è lo stato dell'offerta dei taxi nelle maggiori città? L'Autorità per la regolazione dei trasporti (Art), guidata da Andrea Camanzi, ha ricordato anche nella sua ultima relazione al Parlamento le caratteristiche più importanti del mercato dei taxi, anche con confronti internazionali. Si apprende così che prendere un taxi a Venezia costa più che a Berlino, Bruxelles e Amsterdam e ha prezzi che sono circa il 40% più alti rispetto a città come Madrid e Barcellona. Poco più indietro troviamo altri grandi Comuni italiani, come Firenze, Torino, Trento e

Reggio Calabria dove le auto bianche sono ovunque molto care.

Costi a parte, è difficile capire cosa si paga: le tariffe sono composte, infatti, da un puzzle di supplementi nel quale le stesse amministrazioni faticano a districarsi.

I numeri dell'Art confermano che il sistema ha bisogno di una robusta manutenzione. Un primo squilibrio riguarda i livelli di offerta, perché le licenze per le auto bianche tendono a restare ferme. Dal 2006 a oggi in quasi tutte le città italiane non ci sono state variazioni rilevanti. L'unica eccezione è Roma, che ha registrato 1.500 nuove licenze tra il 2007 e il 2008 ma che, da allora, non si è mossa: al momento è a quota 7.703. Napoli ha 2.368 taxi, quattro meno del 2006. Mentre Milano ne ha 4.855, lo stesso numero da dieci anni.

Va considerato che, quando c'è da decidere l'emissione di nuove licenze, i Comuni hanno come interlocutore quasi esclusivo le associazioni di tassisti, che tendono a fare argine alle richieste. Secondo l'Authority, invece, i sindaci dovrebbero «rilevare gli effettivi fabbisogni di mobilità del territo-

rio, considerando le diverse modalità e tipologie di trasporto presenti, incluse quelle innovative». Insomma, analisi di mercato, per capire cosa serve ai cittadini.

Allo stesso modo, nessuno ha cercato di semplificare le tariffe e i supplementi utilizzati nelle città più grandi sono una ventina. Ci sono extra per cani, gatti, quarto e quinto passeggero o, come sugli aerei, per bagagli «di dimensioni superiori a soglie predefinite». L'Art, dal canto suo, raccomanda «una maggiore chiarezza dei criteri applicati, garantendo massima trasparenza».

Infine, i costi. L'Autorità ha misurato il prezzo di una corsa standard in diverse città italiane ed europee. E i nostri Comuni sono vicini alle fasce di prezzo del Nord Europa. A parte il caso di Venezia, che rappresenta un picco, una corsa standard in taxi a Firenze costa 12,8 euro, quasi quanto a Berlino e circa due euro più che a Madrid e Barcellona. Lontanissima Dublino, sotto i 9 euro. Eccezione positiva in Italia è Palermo: con appena 8 euro, è la più economica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le licenze nelle grandi città

Numero licenze taxi attive per 1.000 abitanti e per superficie nei principali comuni italiani al 31/12/2016

Comune	Licenze taxi 2016	Licenze/1000 ab.	Licenze/superficie comunale (Km ²)
Bari	150	0,46	1,28
Bologna	640	1,65	4,54
Cagliari	105	0,68	1,24
Firenze	654	1,71	6,39
Genova	869	1,48	3,62
Milano	4.855	3,61	26,72
Napoli	2.368	2,43	19,9
Palermo	319	0,47	1,99
Perugia	36	0,22	0,08
Reggio Calabria	72	0,39	0,3
Roma	7.703	2,69	5,98
Torino	1.503	1,69	11,56
Trieste	250	1,22	2,94
Venezia	120	0,46	0,29

Fonte: Monitoraggio Autorità di regolazione dei trasporti e Comuni

