

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/18352/0/3/>

Tassisti, parliamone

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Temi e problemi](#) / [Muoversi, accedere, spostare](#)

Autore: [Viale, Guido](#)

Data di pubblicazione: 18.01.2012 17:19

Le critiche al modello di liberalizzazioni del governo, gravido di conseguenze negative per tutti i cittadini. il manifesto, 18 gennaio 2012 (m.p.g.)

Il pacchetto di liberalizzazioni del governo Monti va giudicato alla luce della prospettiva di una conversione ecologica. Confrontarlo con lo stato di cose presente non ha senso: quel pacchetto non ne costituisce alcuna reale alternativa (se non in senso peggiorativo) ed entrambi (il pacchetto e l'esistente) non sono sostenibili. Dunque, non si può restare fermi né tornare indietro. Quel pacchetto conferma però l'assoluta inconsistenza del liberismo nell'affrontare i problemi: sia nel cielo dell'alta finanza (il rischio default) che sulla terra della quotidianità: professioni, orari dei negozi, ruolo delle farmacie o organizzazione dei tassisti.

Cominciamo da questi ultimi. Ancora una volta l'impressione che dà il governo Monti è di non conoscere ciò di cui si occupa (ne ha già dato prova la prof. Fornero, che ha studiato per quarant'anni il sistema pensionistico ma si era dimenticata dello scivolo al prepensionamento, con decine di migliaia di persone che il governo lì per lì aveva lasciato sul lastrico).

Nessuno lo ha scritto, ma la prima misura di buon senso da adottare nei confronti dei tassisti è imporre il rilascio di scontrini fiscali emessi direttamente da un tassametro che funzioni come un registratore di cassa.

Ci aveva provato Prodi al termine del suo primo governo, provocando una rivolta. Ma è una misura civile: se tutti devono pagare le tasse in base al loro reddito, lo devono fare anche i tassisti. Così si accerta finalmente quanto guadagnano e si possono modulare su questi guadagni le tariffe amministrative: i loro redditi variano molto passando dalle città grandi a quelle medie e piccole; e negli ultimi due anni sono diminuiti fortemente per tutti (le aziende, principali clienti indiretti dei taxi, li rimborsano sempre meno ai loro dipendenti). Solo così, comunque, si possono affrontare in modo sensato tutti gli altri problemi.

Primo: che cosa vuol dire liberalizzazione? Già Adriano Sofri ha fatto notare sul Foglio che non può esserci una liberalizzazione della tariffa: non si può contrattare il prezzo di un passaggio per telefono né a bordo strada prima di salire sul mezzo. D'altronde, senza tariffe di riferimento - ma questo vale anche per medici, notai, avvocati, commercialisti - non si possono neanche chiedere sconti; si corre solo il rischio di essere fregati due volte. Al più si possono istituire taxi di prima, seconda e terza categoria (puliti e con aria condizionata i primi, sporchi, scassati e con la radio Roma-Lazio a pieno volume i secondi e i terzi), con tariffe differenziate, così come Montezemolo, e dietro di lui Trenitalia, ha deciso di reintrodurre la terza e la quarta classe nei treni.

Ma questo dividerebbe solo per due o per tre il parco macchine effettivamente disponibile, aumentando in misura corrispondente i tempi di attesa. Non è certo quello che si vuole ottenere.

Dunque la liberalizzazione non va perseguita dal lato delle tariffe, ma da quello dei costi. Poiché il costo del taxi incorpora quello della licenza - che è di circa 200 mila euro a Roma e Milano e, sembra, di 300 mila a Firenze, ma è sicuramente inferiore in molte altre città, fino a poche decine di migliaia di euro nella maggior parte dei casi - l'obiettivo è azzerare il balzello della licenza, riducendo di altrettanto il costo del servizio. Ma come?

Farle ricomprare ai Comuni a prezzo di mercato è impossibile (40 mila licenze per un prezzo medio di 70-80 mila euro per licenza fanno 3 miliardi!). La soluzione più spiccia è dichiararla illegittima - la compravendita delle licenze avviene "in nero" - espropriandone i detentori. Non manca chi abbia preso in considerazione questa soluzione: soprattutto tra coloro che si oppongono invece fieramente, in tutti gli altri campi, a una tassa patrimoniale (per loro). Ma un governo come quello di Monti non può farlo.

Quindi ha prodotto l'idea geniale di regalare a ogni taxista una seconda licenza, che questi può vendere - o noleggiare? - rifacendosi dell'esborso effettuato. Solo che se il numero dei taxi raddoppia, la concorrenza si fa selvaggia; gli incassi crollano, le nuove licenze non valgono più niente e i tassisti vanno in rovina e scompaiono.

A mano che non pretendano più di essere dei lavoratori autonomi, e accettino di diventare dipendenti di qualche grande società di taxi che - queste sì - potrebbero comprare a pacchi le loro licenze, mettendo al lavoro dei dipendenti pagati a cottimo; o, meglio, affittare giorno per giorno, come a New York, le loro licenze a dei disgraziati che, se non corrono come bestie per quattordici ore al giorno, non riescono a incassare quanto basta per affittare la licenza anche il giorno dopo.

A ben vedere l'obiettivo di tutte le liberalizzazioni di Monti è proprio questo: mettere l'impresa capitalistica fondata sul lavoro precario in concorrenza con il lavoro autonomo per spiazzare definitivamente quest'ultimo in nome della

"modernizzazione". È lo stesso obiettivo che si prefigge con la liberalizzazione degli orari dei negozi: liquidare i negozi di vicinato gestiti in forma autonoma a favore dei supermercati e dei grandi magazzini aperti 24 ore su 24 perché basati sul lavoro precario, supersfruttato e sottopagato. Con la conseguente desertificazione non solo commerciale, ma anche generale, dei quartieri: privati, insieme al commercio, delle ragioni per frequentarne le strade.

Ma anche con la conseguenza non secondaria di desertificare, cioè mandare in rovina, tutti i fornitori di prossimità e di piccole dimensioni, a favore di fornitori esteri senza qualità; come si vede già oggi negli assortimenti offerti dalla grande distribuzione finita in mani francesi: Carrefour, Auchan, ecc. Ed è lo stesso obiettivo che il governo si propone con la liberalizzazione delle professioni, abolendo addirittura le tariffe di riferimento: con la conseguenza di privilegiare i grandi studi, in mano a vere e proprie imprese capitalistiche, che ingrassano a spese del lavoro precario e dei finti stage a cui vengono sottoposti i giovani senza protezioni familiari. Tanto, una volta sgomberato il campo dai fastidiosissimi lavoratori autonomi e/o liberi professionisti, le tariffe si possono rivedere al rialzo con accordi tra big player.

Ma, per tornare ai taxi, occorre ricordare che si tratta di un servizio pubblico locale, cioè un bene comune; che la sua riconversione ecologica richiede un orientamento alla mobilità sostenibile; e che questa è data da un'integrazione intermodale tra il servizio di massa (tram, pullman e metro) lungo le linee di forza degli spostamenti urbani, e mobilità dolce o flessibile (bici, car pooling, car sharing e trasporto a domanda) a integrazione e alimentazione del trasporto di massa (con percorsi casa-fermata e viceversa). Il servizio di taxi è la principale forma di mobilità a domanda.

Certo ci vogliono tariffe più basse; percorsi più veloci su strade più sgombre; e più mezzi in circolazione. Ma non per lasciarli in attesa ai posteggi o in coda nel traffico di città congestionate; bensì per coprire, insieme alle altre soluzioni della mobilità sostenibile, il progressivo esautoramento della mobilità fondata sull'auto privata.

Per farlo occorre affiancare al servizio individuale di taxi quello condiviso. Sia in forme semplici: taxi incolonnati in corsie differenti, alle stazioni, agli ospedali e agli aeroporti, a seconda del settore di città che servono (e che partono solo quando sono pieni, o trascorso un certo tempo dopo la salita del primo passeggero); o che esibiscono su un grosso display la destinazione, in modo che altri passeggeri si possano aggiungere lungo la strada, condividendo il costo del passaggio. O in forme più complesse: taxi collettivi governati da un call center centrale che carica i passeggeri con origini, destinazioni e orari compatibili. Senza escludere, ovviamente, il potenziamento del taxi individuale.

Così si può contrattare a livello cittadino il graduale aumento delle licenze in corrispondenza di un aumento della domanda, misurato su una comprovata e consistente riduzione del numero di auto private in circolazione. Questa riduzione avverrà comunque; anzi, è già in corso: per la perdita del potere di acquisto della popolazione, che il prevedibile fallimento delle politiche economiche renderà esplosiva. Per questo il potenziamento del servizio taxi è strategico. Poi si dovrà compensare i tassisti per la perdita di valore delle loro licenze con sconti fiscali pluriennali tarati sui loro redditi effettivi, che finalmente saranno documentati.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |