

TASSISTI. CARI, VIOLENTI E GRILLINI

DOPO LO SCIOPERO E LE BOTTE C'È LA QUIETE. MA I PROBLEMI RESTANO: TARIFFE E CONCORRENZA

Roma. Dopo giorni di interruzione di un servizio pubblico e di sciopero non autorizzato, dopo l'escalation delle proteste con l'assedio alla direzione di un partito, i tafferugli

DI LUCIANO CAPONE

con la polizia in centro, il supporto e la sfilata della prima cittadina, i tirapugni e i saluti romani, i cori da stadio e la caccia ai concorrenti Ncc, per finire con le bombe carta contro il parlamento e la sede del ministero dei Trasporti, la trattativa Stato-taxi si è chiusa con un accordo. Il testo dell'intesa tra il ministro Graziano Delrio sul "riordino del settore" entro un mese è molto vago, non specifica nulla, ma deve essere stato molto rassicurante per i tassisti, vista l'immediata interruzione dell'agitazione, e sicuramente segna una vittoria del metodo di lotta. **Da oggi qualunque categoria venga nella Capitale per protestare, essere incontrata dalle istituzioni e vedere riconosciute le proprie ragioni, sa come comportarsi e quali strategie adottare per essere convincente: cartelloni, bandiera, fischi e tirapugni.**

Ma in realtà, a parte i momenti più turbolenti della protesta, le giornate di sciopero abusivo con l'interruzione del servizio pubblico non hanno sconvolto la vita dei romani, per il semplice fatto che il taxi è un "servizio pub-

blico" solo sulla carta e in realtà un servizio accessibile a poche fasce della cittadinanza. Il taxi costa così tanto che i romani già ne fanno a meno. Secondo il recente "Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali" del comune di Roma, meno di un cittadino su 10 usa il taxi con una certa frequenza, mentre il 67 per cento dei romani (due cittadini su tre) il taxi non l'ha mai preso. Il principale ostacolo a mettere piede in un'auto bianca sono proprio le tariffe elevate: il 55 per cento di chi non prende il taxi dice che il motivo è il costo troppo alto e anche tra il 9 per cento di romani che usano il taxi, il 55 per cento dice che la peggiore criticità del servizio è il prezzo alto. Il taxi viene usato dalla fetta ricca della città, da chi arriva a Roma per affari e dai turisti. **I romani ne fanno a meno, hanno scoperto nuove alternative come il car sharing, si fanno andar bene i mezzi pubblici, si stringono sugli autobus dell'Atac (quando passano) o hanno imparato ad arrangiarsi.** La sospensione di un servizio poco utilizzato, ennesimo disservizio in una città disfunzionale, non è stato pertanto vissuto come una tragedia né ha creato moti d'indignazione.

L'inaccessibilità del servizio per gran parte dei cittadini, oltre che dagli studi del comune, è confermato dai dati e dai rapporti di altre istituzioni. **L'Authority dei trasporti nella**

Segnalazione al governo e al Parlamento ha mostrato come in tutta Italia, nonostante la crisi economica, il costo delle corse dei taxi siano schizzate verso l'alto e la città che ha avuto l'aumento più rilevante è proprio la Capitale: "Tra il 2006 e il 2014 a fronte di un aumento dell'inflazione del 15 per cento, a Roma le tariffe sono aumentate del 37 per cento, a Firenze del 29 per cento e a Milano del 23 per cento". Solo un esempio rende l'idea di quanto le tariffe siano tenute artificialmente alte dal sistema a numero chiuso delle licenze, quello che fa in modo che nelle stazioni siano i passeggeri a stare in coda ad aspettare un taxi e non viceversa: quando nel 2008 ci fu l'ultimo rilascio di nuove licenze con Veltroni, per "risarcire" del "torto" i tassisti il comune alzò le tariffe del 18 per cento.

Che i taxi nella capitale siano pochi lo dice anche la Banca d'Italia, che mostra come Roma si trovi solo al quinto posto tra le principali città italiane, dopo Milano, Torino, Napoli e Genova, nel rapporto tra numero di licenze e turisti, stessa posizione se si considera il numero dei passeggeri degli aeroporti. Paolo Manasse, un economista dell'Università di Bologna, ha confrontato il prezzo di una corsa in taxi in rapporto al costo della vita tra 71 importanti città internazionali: Roma è all'11 posto al mondo, la più cara in Europa dopo Milano e Lussemburgo. Guardando la qualità del servizio non si direbbe, ma il taxi è roba da ricchi.

Poche licenze, servizio giudicato scadente

Secondo il Comune, attualmente a Roma le licenze taxi sono 7.705, a cui si aggiungono 993 autorizzazioni per il servizio di NCC con autovetture. Nel 2013 le licenze erano 7.872, pari a 2,9 taxi ogni 1000 abitanti, e a 351 abitanti per ogni licenza di taxi. La media nelle grandi città europee è invece di 3,4 licenze per 1.000 abitanti e 381 abitanti a licenza. Le den-

sità più alte - rispetto a Roma - sono a Dublino (9,4), New York (5,6), Amsterdam (4,6), Barcellona (3,4) e Madrid (3,1). Secondo l'Eurotext 2011 Roma aveva il penultimo punteggio per qualità sulle 22 città considerate: 65,98. Peggio c'era solo Lubiana (53,08 punti). In testa Barcellona (con 84,61 punti), dopo Monaco e Colonia. Milano era quarta.