

Taxi, l'Antitrust apre a Ncc e Uber

ROMA Apertura del mercato a 360 gradi, con più spazio per Ncc e Uber e compensazioni per i tassisti. Con una segnalazione al Parlamento e al governo l'Antitrust interviene nella vicenda taxi, sollecitando una riforma del settore, la cui regolamentazione risale ormai al 1992, dunque ad un'era tecnologica decisamente lontana.

LE REGOLE

L'Authority guidata da Giovanni Pitruzzella chiede un sostanziale alleggerimento delle regole esistenti, disegnando uno scenario in cui tutti gli attuali operatori possano muoversi con meno vincoli. Ma la proposta è stata bocciata in partenza almeno da una parte del mondo dei tassisti. In base ai principi esposti nella segnalazione, i guidatori di taxi che hanno una licenza dovrebbero godere di una maggiore flessibilità operativa: si parla di eliminazione dei vincoli attualmente esistenti al cumulo di più licenze, con possibilità di esercitare l'attività in forma di impresa, di libertà su turni ed orari, di possibilità di offrire nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi), di flessibilità anche sui prezzi, pur con il vincolo della tariffa massima in particolare per aeroporti, stazioni ed altre destinazioni particolari.

Per gli autisti del settore Noleggio senza conducente (Ncc) cadrebbero le attuali invece barriere territoriali, che limitano ad esempio il servizio al di fuori del Comune di appartenenza, mentre le amministrazioni comunali non potrebbero più contingentare il rilascio di nuove autorizzazioni: viene citato il caso di Roma, che ha concesso le ultime nel 1993 a fronte di oltre 5.000 noleggiatori presenti sul territorio comunale dotati di autorizzazioni di altri Comuni.

LE SENTENZE

Un percorso di questo genere aprirebbe spazi anche a servizi innovativi come Uber. Per le piattaforme digitali che impiegano autisti non professionisti (come Uber Pop) l'Antitrust suggerisce - a tutela della concorrenza come della sicurezza stradale - una regolamentazione che però non sia invasiva: sostanzialmente l'istituzione di un registro pubblico e l'individuazione di requisiti ed obblighi, anche sul piano fiscale. Questo potrebbe permettere di superare le sentenze giudiziarie che hanno bloccato appunto Uber Pop. L'incremento dell'offerta andrebbe a beneficio degli utenti ma avrebbe certo qualche impatto sui tassisti in attività: per alleviarlo, l'Antitrust suggerisce forme di compensazione attraverso un fondo che sia finanziato dai nuovi operatori ed anche con i maggiori introiti fiscali. L'idea è che lo Stato riacquisti le licenze da chi decide di cessare l'attività, oppure compensi la differenza di valore della licenza stessa rispetto al momento in cui era stata originariamente acquistata.

Tutte queste indicazioni potrebbero essere in parte raccolte dal governo che dopo le proteste delle settimane scorse si è impegnato a dare nuove regole. Ma non ciacciano alla controparte. Lorenzo Bittarelli, presidente di Uri (Unione radiotaxi italiani) ha attaccato duramente il presidente dell'Antitrust, accusandolo di «fornire un ulteriore ed incredibile supporto a Uber e Mytaxi ed ai danni dei lavoratori dei taxi ed Ncc. I noleggiatori però apprezzano (con Federnoleggio) in particolare la possibilità che per la categoria siano rimossi i vincoli territoriali ed operativi.