

Taxi, regole dell'Antitrust «Serve più concorrenza». Spazio a Uber e al noleggio con conducente. Sono necessarie compensazioni. Meno regole e tutele sulle licenze per gli operatori esistenti e più innovazione

ROMA L'Antitrust rivoluziona il settore dei taxi e del noleggio con conducente (Ncc). Nessun nuovo vincolo, territoriale o soggettivo, ma meno regole per gli operatori esistenti, più innovazione e digitale, per agevolare la nascita di un «terzo genere» di fornitori di servizi di mobilità non in linea (Uber e Mytaxi, ad esempio) in aggiunta proprio ai taxi e agli Ncc. È questo il fulcro della proposta inviata dal Garante al parlamento per una «rapida riforma» di un settore regolato da «una legge ormai vecchia di 25 anni». Il ragionamento dell'Antitrust è semplice: aumentare la concorrenza nel settore a beneficio degli utenti, agevolando appunto lo sviluppo delle nuove tecnologie, tutelando al contempo la figura dei tassisti. Per questi ultimi arriverebbe l'eliminazione dei vincoli al cumulo di più licenze (aprendo la porta all'esercizio dell'attività di taxi in forma di impresa), la massima flessibilità di turni ed orari e la possibilità di fissare autonomamente i prezzi, mantenendo però i tetti massimi per destinazioni particolari, come aeroporti o stazioni. Tutto questo nell'ottica di una piena equiparazione fra i servizi taxi e le altre forme, eliminando quindi i limiti su base territoriale all'attività degli Ncc, ormai superate dai fatti (nel Comune di Roma Capitale le ultime licenze sono datate 1993 ma ci sono oltre 5.000 noleggiatori autorizzati da altri comuni). Queste riforme livellerebbero il terreno di gioco fra taxi ed Ncc e aprirebbero la strada a strumenti evoluti fra cui il Garante cita Uber Black e Mytaxi. Anche Uber Pop, ora vietato sul territorio nazionale, secondo l'Antitrust potrebbe trovare una sua collocazione, attraverso una «regolamentazione minima» a tutela della concorrenza, della sicurezza stradale e dell'incolumità dei passeggeri. Basterebbe, secondo l'autorità presieduta da Giovanni Pitruzzella, una registrazione delle piattaforme su un registro pubblico e l'individuazione di una serie di requisiti ed obblighi per gli autisti e per le piattaforme, anche di natura fiscale. Tutto questo, sottolinea ancora l'Authority, porterebbe ad un immediato allargamento dell'offerta dei servizi a vantaggio dei consumatori finali ma, al contempo, anche ad una riduzione del valore delle licenze dei taxi. Un tema che potrebbe essere risolto con «alcune forme di compensazione a favore dei tassisti». Proposte, quelle dell'Autorità, accolte con interesse ad esempio da Federnoleggio (Confesercenti) che sottolinea «la necessità di una revisione del settore, mirata a rimuovere i vincoli burocratici, territoriali ed operativi che ancora gravano sui trasporti pubblici non di linea in generale e sugli Ncc in particolare».