

## Taxi, Comuni e il pareggio di Bersani

Luglio 2006

La “riforma dei taxi” proposta dal ministro Bersani ha attirato una fortissima attenzione nell’opinione pubblica e una scontata protesta dei tassisti. Dopo diversi giorni di forti contrasti, la vertenza si è chiusa. I termini dell’accordo sono noti (si vedano i diversi articoli apparsi su *Lavoce* di Basili, Pammolli e Salerno e la lettera aperta di Sestini del Ministero dello Sviluppo). I tassisti esultano, mentre il governo parla di pareggio. Chi ha torto?

Mi pare che un aspetto essenziale - e che permette una chiave d’interpretazione delle reazioni - sia il decentramento: i regolamenti che disciplinano il servizio effettivo di taxi sono decisi nei Comuni. Le nuove regole (come le precedenti, si veda il sito <http://web.tiscalinet.it/taxinforma/index.html>) saranno quindi concordate a livello locale nell’ambito di una “programmazione” con le associazioni di categoria. Il tavolo di discussione si sposta dal governo ai Comuni.

Cosa succederà alla fornitura del servizio nella fase di attuazione? Per rispondere a questa domanda bisogna riflettere sull’effetto del decentramento sulla capacità di mettere in atto delle riforme. Il problema, com’è noto, è prevalentemente di political economy: gruppi d’interesse fortemente organizzati (le organizzazioni che rappresentano i tassisti) bloccano delle riforme (in sostanza, l’aumento del numero delle auto pubbliche in circolazione) che sono nell’interesse generale. In quest’ottica, il passaggio del tavolo di discussione ai Comuni aumenta o diminuisce il potere delle organizzazioni dei tassisti?

In generale, il decentramento ha due effetti sul potere delle lobby. Da una parte la competizione tra gruppi d’interesse contrapposti è generalmente più bassa a livello locale (non mi pare, ad esempio, che esistano rappresentanze delle associazioni di consumatori in ogni Comune d’Italia). Dall’altra, accorciando la distanza tra governo e cittadino, il decentramento riduce i problemi d’informazione e d’agenzia e aumenta la responsabilità del politico di fronte al proprio elettorato: se il sindaco non aumenta i taxi e migliora il servizio (cosa più facilmente osservabile in un Comune che sul piano

nazionale), gli elettori non lo rieleggono. Il primo effetto aumenta il potere delle lobby, il secondo lo diminuisce.

Questo in teoria. In pratica, ci sono vari motivi per cui l'effetto complessivo del passaggio del tavolo di discussione ai Comuni rischia di stemperare o annullare l'efficacia della riforma.<sup>1</sup> Primo, le associazioni dei consumatori difficilmente potranno far valere i propri interessi nei singoli Comuni come sul piano nazionale. Probabilmente sceglieranno uno o più "luoghi simbolo" dove concentrare le proprie pressioni, sperando che poi i risultati siano emulati da altri. Secondo, i tassisti vivono e lavorano nel Comune, una buona parte degli utenti del servizio spesso no (ed è per questo motivo che fanno la fila alla stazione e negli aeroporti per prendere un taxi). Nel "programmare" il numero di taxi, a chi daranno retta i sindaci: ai tassisti che li votano ed esercitano forti pressioni politiche, o ai cittadini degli altri Comuni (o di altri Paesi) che vorrebbero un servizio più efficiente? In fine, il problema d'informazione (e quindi d'agenzia) è ridotto a livello locale solo se l'informazione e l'attenzione del pubblico è maggiore che a livello nazionale. La riforma di questo settore ha attirato un forte interesse nell'opinione pubblica proprio perché è una riforma nazionale. Con lo spostamento del tavolo di discussione a livello locale, l'attenzione dei media, e quindi l'informazione a disposizione dei cittadini è probabile che diminuisca invece di aumentare.

Nel complesso, i tassisti che esultano sanno che il pareggio sul piano nazionale prelude a molte vittorie nella fase di attuazione a livello locale. Per questo serviva più fermezza a Roma. Per questo servirebbe prevedere un periodo di monitoraggio alla fine del quale, se il servizio non fosse effettivamente migliorato, rimettere mano alla normativa a livello nazionale.

## **Michele Ruta**

---

<sup>1</sup> Come notato da Pammolli e Salerno nel loro articolo, già prima del decreto Bersani i Comuni avevano la potestà di rilasciare nuove licenze. Aggiungerei che in alcuni casi, come a Roma, il sistema di turnazioni che include i familiari era già presente (articolo 7 del regolamento del servizio di taxi del Comune di Roma). Tuttavia questo non ha impedito alle associazioni di categoria di bloccare l'adeguamento del servizio alla domanda.