

Altro che lusso, il taxi è un servizio

scritto da Redazione

2006-07-06 20:32:00

>L'uso del taxi in città non dovrebbe essere un lusso ma un servizio pubblico alla portata di chi ne ha bisogno: persone che non possiedono un mezzo privato o che non guidano per età, per condizioni di salute, per reddito, per scelta ecologica. Soprattutto nella variante del taxi multiplo (ancora troppo raro), questo servizio può diventare comunque un utile sostituto della macchina, insieme ad altri mezzi pubblici, dall'autobus al tram alla metropolitana. Per non parlare della sicurezza delle donne che vanno favorite con tariffe speciali dopo la mezzanotte, visto il rischio di aggressione a cui sono costantemente sottoposte. Se così non è dipende soprattutto dai costi delle corse e dal limitato numero dei veicoli a disposizione. Le due cose sono strettamente collegate, come dimostrano i dati europei: una corsa media di 5 km a Dublino, che ha 5,2 taxi per 1000 abitanti costa 5,50 euro, a Milano che ne ha 1,6 costa 8,75, a Parigi con un rapporto di 2,5 costa 6,01 euro. L'Italia poi detiene il primato per il minor numero di taxi: a Firenze il rapporto è di 1 a 613, a Roma di 1 a 457. Il che comporta che a Roma, per esempio, secondo l'associazione "Cittadinanzattiva", ogni giorno 20 persone su 100 non riescono ad accedere al servizio e nelle ore di punta diventano 40.

La discussa proposta del ministro Bersani riuscirà a migliorare questo servizio? Per quanto riguarda le tariffe sì, in quanto prevede che i Comuni bandiscano concorsi riservati a chi è già titolare di licenza e questo porterà a un aumento dei taxi in circolazione con effetti benefici sui costi per l'utenza. C'è un unico dubbio. Solo chi ha già una licenza potrà acquisirne altre e quindi un unico individuo sarà intestatario di più licenze che, come avviene a New York, saranno poi date in gestione a altri guidatori di fatto "sottoposti" al proprietario. Il rischio della precarietà e dello sfruttamento dei lavoratori più deboli, spesso immigrati e senza diritti non sembra così lontano, a giudicare dall'esperienza di paesi in cui questo stesso modello è già applicato. Perché non incentivare invece forme di cooperazione? Inoltre, per cambiare davvero le cose, è necessario il varo, da parte dei comuni, di piani urbani del traffico che prevedano corsie protette per autobus e taxi così che sia disincentivato ancora di più il traffico privato e resa più semplice anche la vita dei tassisti.