

Taxi: perché esistono ancora le licenze?

Di Paolo Belardinelli

Il servizio taxi è sottoposto a obbligo di licenza. L'offerta, in altri termini, è regolata dalla pubblica amministrazione, che decide quante licenze accordare e in che modo. Perché il settore del trasporto pubblico non di linea funziona in questo modo? Cosa si attende da questa forma di regolamentazione del servizio? Sono domande che riguardano tutti i servizi ad offerta regolata, ma in questa sede si vuole richiamare l'attenzione solo sul tema del rilascio delle licenze dei taxi, rispondendo non solo alla domanda "a cosa servono le licenze", ma anche a quella successiva "le finalità attese sono raggiunte?"

I principi per la prestazione del servizio taxi in Italia sono definiti dalla legge quadro n. 21 del 1992. La sua emanazione risale quindi a più di venti anni fa, per quanto sia poi stata oggetto di modifiche, anche recenti.¹

Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi vengono rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso un bando di concorso pubblico.²

In generale, una licenza è un atto preventivo di carattere autorizzativo all'esercizio di un'attività, rilasciato dalla pubblica amministrazione con lo scopo di contingentare il settore. La sua specificità risiede nel fatto che il servizio per cui viene rilasciata non ha natura, formalmente, di servizio pubblico. Dunque, il tassista non svolge un servizio pubblico.³

La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo e non è ammesso il cumulo di più licenze in capo ad alcun soggetto⁴. A oggi, il numero di operatori atti a formare l'offerta del "mercato" del trasporto su taxi è stabilito quindi dalle amministrazioni comunali. La restrizione dell'offerta si traduce in una mancata apertura alla concorrenza e quindi, in ultima analisi, in un danno per i consumatori, come più volte segnalato anche dall'Autorità per la concorrenza e il mercato.

Se adottassimo la prospettiva del tassista, sarebbe molto facile trovare validi motivi a favore di un intervento di restrizione dell'offerta di questo tipo. In fondo persino i famosi fabbricanti di candele della satira di Bastiat, riescono a elencare nella loro petizione diverse argomentazioni, apparentemente ragionevoli, contro l'"offerta" di luce solare, per proporre la chiusura forzata delle finestre di tutte le abitazioni ed essere in questo modo tutelati dalla concorrenza sleale del sole, agente econo-

1 Decreto legge n. 207/2008; decreto legge n. 5/2009, decreto legge n. 78/2009; decreto legge n. 194/2009; decreto legge n. 1/2012.

2 Legge n. 21/1992, art.8, par. 1.

3 Cass. pen., sentenza n. 12722 del 17.11.1998; T.A.R. Toscana, n. 964 del 31.05.2011.

4 Legge n. 21/1992, art. 8, par. 2.

Paolo Belardinelli è Fellow dell'Istituto Bruno Leoni

mico particolarmente scorretto nel mercato dell'illuminazione.

Se però ci poniamo nella prospettiva del consumatore, solitamente parte lesa nelle restrizioni alla concorrenza, quali possono essere le ragioni della scelta del legislatore di pianificare il numero delle licenze?

La prima deriva dal fatto di credere che si conosca perfettamente la quantità di servizi domandati e perciò sia possibile e legittimo pianificare l'offerta. Questa presunzione di conoscere le necessità della domanda riguarda il decisore pubblico, nel caso specifico l'amministrazione comunale. Il legislatore, affidando la scelta del numero di licenze al comune, ritiene che esso disponga di informazioni che nessun altro agente di mercato dispone e che conosca le esigenze della comunità, all'interno della quale opereranno i taxi, meglio di chiunque altro. L'esperienza dimostra, tuttavia, che non è affatto scontato che il comune disponga di più informazioni rispetto a quelle di cui dispongono tutti gli agenti di mercato messi assieme. Pare più ragionevole sostenere il contrario: un sistema di libera domanda e libera offerta, attraverso il meccanismo dei prezzi, sarebbe più consono a individuare le reali esigenze della comunità. Ciò è tanto più vero nella società attuale, dove i confini comunali, grazie alla riduzione delle distanze percepite, sono aperti a un flusso costante di persone che, per motivi di lavoro o turismo, si spostano e cambiano il numero di potenziali clienti del servizio.

La seconda ragione, forse più solida, riguarda la sicurezza e i minori rischi per i fruitori del servizio di taxi, che in assenza del meccanismo delle licenze non sarebbero garantiti. Per il legislatore, reputazione, tecnologia e prezzi non basterebbero a garantire un servizio adeguato alle esigenze del consumatore. Quest'ultimo, sostengono coloro che sono favorevoli a questo sistema, trovandosi in una posizione di svantaggio data dal non poter avere le informazioni necessarie sul conducente e sul suo veicolo nel breve tempo in cui ha bisogno di un taxi, necessita comunque di un terzo garante sull'affidabilità e la sicurezza dell'autista e della vettura che sta utilizzando. Il comune si fa carico di questo ruolo e, attraverso il meccanismo delle licenze, assicura a tutti uno spostamento cittadino sicuro e tranquillo.

Al di là del merito di questa motivazione, è lecito domandarsi se, a oggi, i comuni stiano assolvendo adeguatamente questo ruolo.

Dal momento che ogni comune stabilisce autonomamente le modalità di assegnazione delle licenze, prendiamo ad esempio i casi dei comuni di Milano e Roma, due grandi comuni che, oltre a una densità demografica alta, ospitano quotidianamente molti pendolari o comunque non residenti.

I regolamenti comunali di entrambe le città elencano i requisiti per l'assegnazione della licenza, sia quelli riguardanti il conducente che quelli riguardanti l'autovettura. Per quanto riguarda il conducente, rispetto a quelli del comune di Roma⁵, i requisiti indicati dal regolamento comunale di Milano⁶ sono più stringenti:

- 1) Età non superiore ai 55 anni;
- 2) Cittadinanza italiana ovvero di altro Stato dell'Unione Europea, nel qual caso l'interessato dovrà dimostrare di possedere una adeguata conoscenza della lingua italiana;
- 3) Non avere riportato una o più condanne definitive a pene detentive complessivamente superiore ai due anni per delitti non colposi, salvo non sia intervenuta amnistia o riabilitazione;
- 4) Essere iscritto nel ruolo dei conducenti presso la CCIA di Milano;
- 5) Non essere stato titolare in passato di licenza taxi;

5 Consiglio comunale di Roma: deliberazione 68/2011.

6 Consiglio comunale di Milano: deliberazione 66/2000.

- 6) Non essere titolare contemporaneamente di altra autorizzazione o concessione amministrative e non svolgimento con carattere di continuità e professionalità di altra attività.

Per il comune di Roma i requisiti sono equivalenti a quelli di Milano solo per i numeri 4 (CCIA di Roma) e 6. A questi vanno aggiunti: dover essere proprietario o comunque possedere la disponibilità in leasing del mezzo per il quale sarà rilasciata la licenza; non aver trasferito una licenza nei cinque anni precedenti.

In altre parole, a Roma, chi ha la fortuna di capitare in un taxi con il conducente appena neopromosso alla categoria, può star tranquillo del fatto che il tassista ha la patente; a Milano, il nuovo tassista, oltre ad avere la patente, sicuramente parlerà decentemente l'italiano e non avrà passato più di 2 anni in galera (salvo amnistia, riabilitazione o assenza di dolo).

Tuttavia altri requisiti possono essere previsti nel bando di concorso per l'assegnazione delle licenze. Assumiamo pure, quindi, che nella fase iniziale il controllo possa essere efficace, sia sui conducenti che sulle autovetture. Cosa succede dopo?

Per quanto riguarda l'autovettura, a Milano si stabilisce che "all'inizio del servizio e successivamente una volta all'anno le autovetture da piazza devono essere sottoposte a visita di controllo presso l'Ufficio Autopubbliche del settore Trasporti e Mobilità, per l'accertamento: «Della rispondenza dell'autopubblica alle caratteristiche stabilite dallo specifico Regolamento Comunale»⁷

Ebbene, di questo specifico regolamento comunale non vi è traccia.

A Roma, si elencano alcune caratteristiche che in qualche modo dovrebbero garantire la sicurezza e la stabilità dell'autovettura. Affinché queste siano garantite nel tempo, nel regolamento comunale, all'art. 26 troviamo scritto che "le autovetture adibite al servizio Taxi possono essere soggette a controlli a campione, da parte dell'Amministrazione Capitolina o di altro soggetto incaricato allo scopo di verificare lo stato di efficienza e di funzionalità del veicolo ai fini dell'espletamento del servizio ed il corretto funzionamento del tassametro installato sulle vetture-taxi". Più avanti, all'art. 39, si legge: "il controllo dei veicoli, la vigilanza sul rispetto delle disposizioni del presente Regolamento, compete a Roma Capitale che lo esercita attraverso un apposito Ufficio di controllo costituito con deliberazione della Giunta Capitolina".

Anche in questo caso, non vi è traccia né dell'ufficio di controllo, né della deliberazione volta a costituirlo.

È vero che in entrambe le città esistono sanzioni disciplinari e sono previsti casi in cui si deve procedere alla sospensione o alla revoca della licenza, ma si tratta di provvedimenti *ex post*, non di controllo *ex ante*.

Occorre peraltro sottolineare che, grazie all'innovazione tecnologica, oggi la reputazione dei conducenti è molto più facilmente valutabile. I *feedback* continui e le informazioni scambiate, tramite semplici applicazioni, tra utenti e tra conducenti e utenti possono ormai sostituire il vecchio sistema.

Ad ogni modo, il contingentamento del numero delle licenze nulla rileva in merito alla verifica dei requisiti soggettivi e oggettivi per il conferimento e il mantenimento della licenza dei taxi. Se questo è l'unico scopo che dovesse residuare, sarebbe sufficiente un sistema autorizzatorio, al pari di quanto avviene per il noleggio con conducente.

⁷ Art. 19, deliberazione 66/2000, comune di Milano.

IBL Focus

Chi Siamo

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

Cosa Vogliamo

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.