

In Italia parliamo di taxi da molti troppi anni, liberalizzazioni sì, liberalizzazioni no, UberZi, UberNo. La politica, come sempre, mi annoia da solo a ripeterlo, si spacca su questo come su tutto del resto. Il centro-destra inveisce contro ogni forma di concorrenza che identifica peraltro nell'arrivo delle multinazionali nel nostro paese tra parentesi Uber e il centro-sinistra a Sonneckchia, dice sì, poi no, poi nì. Ora, la puntata di oggi non vuole in alcun modo essere polemica, non cercheremo di certo qui colpe e responsabilità, ci mancherebbe. Una domanda però ce la facciamo, siamo a giugno, i turisti nelle nostre città cominciano ad essere tanti, tantissimi, ma dei tazzi non si vede neppure l'ombra. Ma perché? Io sono Marco Maesano e ogni giorno, a sé macchine sa più di me, provo a ripartire delle basi per rispondere alla domanda più semplice del mondo. Ma perché? A molti di voi che state ascoltando, sarà capitato di arrivare nelle ultime settimane a Roma o a Milano, uscire dalla stazione dei treni e scoprire che i tazzi non ci sono. Le file sono interminabili, fatte di turisti e cittadine locali e tutti a guardarne in faccia hanno uno sguardo affranto perché l'attesa a volte dura più di mezz'ora. Il boom del turismo in Italia di quest'anno sta esacerbando un problema che però va avanti da molti anni e a cui non è mai stata trovata evidentemente una soluzione. Secondo il Codacons, il servizio taxi a Roma, andrebbe incrementato del 20% e mettendo ovviamente nuove licenze e dunque aumentando in questo modo i tassisti. Perché il tema ruota proprio attorno a questo. I turisti e le persone che in Italia prendono il taxi sono aumentati moltissimo eppure il numero di licenze spesso è fermo a 10 o 15 anni fa. Secondo il Sole 24 ore a Milano le licenze sono circa 4.900 proprio come nel 2006. I residenti però a Milano dal 2006 a oggi sono circa 100.000 in più. Il problema è evidente, basta provare a comporre uno dei tanti numeri per prenotare un taxi e scoprire che l'attesa è infinita e a volte neppure l'infinito basta più. In Italia non si vedono più taxi, ma perché? A rispondere alla domanda di oggi è Eduardo Buffoni, direttore delle News di Radio Capital. Questa è la risposta che mi ha mandato. Dobbiamo dire subito una cosa, che non ci siano abbastanza taxi nelle città più turistiche di Italia non è solo una sensazione o l'esperienza dei singoli utenti che magari si lamentano sui social. Lo dicono proprio i dati ufficiali. A Roma c'è un taxi ogni 357 abitanti, a Milano 1 ogni 200, mentre a Parigi sono 1 ogni 111, a Londra 1 ogni 100, a cui vanno aggiunte le vetture delle compagnie private come Uber, da noi molto limitate. E quindi in totale nella capitale inglese c'è una vettura a disposizione ogni 62 abitanti, un sogno. Se allarghiamo lo sguardo all'intero paese, in Italia abbiamo un taxi ogni 2000 persone, in Francia ogni 1157, in Spagna 1 ogni 1000 abitanti. Il numero dei taxi è legato alle licenze, che sono al numero chiuso, e questa è la prima spiegazione della carenza di mezzi. A Roma ci sono 8.000 licenze, come nel lontano 2006. A Milano va leggermente meglio, ci sono circa 5.000 licenze, ma il numero di concessioni è fermo al 2006 anche a Milano. 17 anni fermi sono un'enormità, perché nel frattempo il turismo esplosivo. Se a Milano nell'anno 2016 sono arrivati 7,7 milioni di turisti, nel 2019 gli arrivi sono stati 11 milioni. Un aumento incredibile in soli 3 anni. Da qui il caos. Nei giorni delle grandi fiere, delle settimane della moda, del salone del mobile, ma anche dei grandi conveni, il sistema non regge. Di giorno e di notte. Secondo una stima recente, in Italia il 42% delle chiamate notturne al servizio taxi resta senza risposta. Quindi poche licenze, perché i tassisti ogni volta che un sindaco prova ad aumentarle protestano, anche in modo violento. Perché un aumento delle licenze per loro comporterebbe più concorrenza e la svalutazione del valore della licenza, che a fine carriera possono rivendere ad altri privati a carissimo prezzo, anche 200.000 euro. La lobby, elettoralmente potente dei tassisti,

finora ha anche frenato l'arrivo dei noleggi privati, come Uber, che esiste, ma con forti limitazioni. Non hanno parcheggi, devono tornare in rimessa alla fine di ogni corsa. Quindi per ora incidono poco. Anche se in Sardegna si sta sperimentando per la prima volta un accordo tra Uber e l'app IT taxi per un servizio unificato. Le città, quindi, si arrangiano come possono. A Firenze, durante i pt uomo di recente, è stato dato turno libero e tassisti, che hanno potuto fare gli straordinari per poter coprire più corse. A Roma, quest'estate, si sperimenta il taxi condiviso. Due conducenti potranno usare alla stessa auto, uno di notte e uno di giorno, per ottimizzare la licenza. Ma sono tutti pagliativi. Senza una vera liberalizzazione delle licenze, i taxi saranno sempre pochi e il servizio sarà sempre più carente. Grazie al direttore Edoardo Buffoni. Beh, che dire? Lui lo accennava. I tassisti sono veramente in grado di compattersi quando arriva il momento di protestare e solitamente lo fanno quando nell'aria si parla di aumentare le licenze o quando nell'aria si parla di far arrivare le app straniere, no? Uber. App straniere che peraltro ci sono, devo dire, almeno a me, così che è capitato di vedere in tutte le capitali europee o quasi e non mi sembra che volino gli stracci fuori dall'Italia. Quello che forse i tassisti non capiscono è che la concorrenza non è un qualcosa che va semplicemente a rendere più difficile la loro capacità di guadagnare soldi, ma serve a migliorare il servizio. Per cui ai tassisti quello che mi sento di dire, credo anche voi, è accettato il fatto che ci sia la concorrenza e cercate di battervi affinché le persone scelgano voi anziché un'app straniera, cosa che si fa solitamente migliorando la qualità del servizio che si offre. Io vi ringrazio per essere rimasti con me anche oggi e come sempre vi do appuntamento a domani. Ciao! Ma perché è un podcast scritto da me, Marco Maesano. Riprese e montaggio Giulio Rondolotti, musiche originali Matteo Cassi, supervisione tecnica Gabriele Rosi, responsabile di produzione Denny Stucchi, una produzione One Podcast. Le principali piattaforme, una produzione Dream and Dream per One Podcast.