

Liberalizzazione essenziale, molto più di acqua, energia, trasporti pubblici e veti sindacali

Sono i taxi il tappo anti-sviluppo

Per questo Mario Monti ha deciso di affrontarli a muso duro

DI SERENA GANA CAVALLO

Man mano che gli analisti di Standard&Poors fanno il loro duro lavoro si disvela il senso della profezia Maya: il 2012 non segna la fine del mondo inteso come pianeta, ma la fine di un assetto economico del mondo ormai obsoleto. Sulle ceneri del vecchio continente resterà seduta la Germania, in preda tuttavia alla disperazione perché non ci sarà nessuno cui vendere uno dei suoi più noti prodotti d'esportazione: le mozzarelle che diventano blu.

Intanto, strenuamente, il Governo italiano lotta contro un destino che pare ineluttabile e programma le liberalizzazioni, incominciando da quelli che **Piero Ferdinando Casini** ha definito «i soliti noti» (consigliando poi di passare anche ai «poteri forti»), ovvero gli artefici di uno dei principali blocchi di immobilismo di un paese ingessato, individuati nella satrapia compagine dei tassisti. È noto, infatti, che i taxi, genere di assoluta prima necessità, molto più di acqua, trasporti pubblici, fonti energetiche varie, sistemi di distribuzione dei prodotti agricoli, veti sindacali, etc. costituiscono uno dei motivi primari, se non il principale, della scarsa mobilità sociale, economica e imprenditoriale e della limitata produttività del paralizzato Stivale.

Non son pochi i politici che già si sono cimentati su questo durissimo fronte: ne sa qualcosa **Walter Veltroni** che condusse una lotta titanica, dopo che anche il decreto Bersani del 2006 aveva individuato nei taxi uno dei primi settori da liberalizzare, riuscendo ad aumentare di duemila unità le autopubbliche circolanti a Roma e del 18% le tariffe, ferme dal 2001. Tutto questo a prezzo di blocchi, proteste, rivolte e, posto che anche i non-tecnici dell'epoca avevano avuto la pensata di proporre «una licenza = due taxi», con la levata di scudi dei rappresentanti del più forte blocco di poteri occulti del paese, che fecero sommessamente notare che questo si traduceva in raddoppio di spese di gestione (le più elevate in Europa se non nel mondo, dato il ben noto caro-carburante) e dimezzamento degli introiti.

All'epoca un altro ministro non tecnico, il compianto economista

Padoa-Schioppa, appoggiò il decreto Bersani dichiarando «È vero. Quando ero normale cittadino e non potevo disporre di un'auto di servizio mi sono reso conto che prendere un taxi a

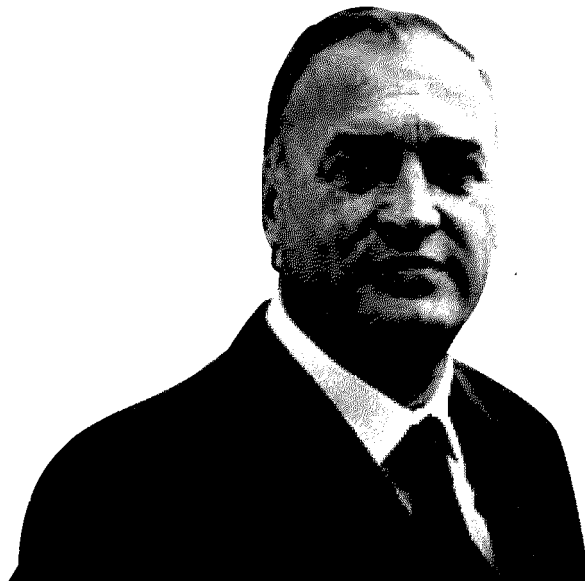
Roma è

praticamente impossibile». Naturalmente sfuggiva alla gamma di esperienze di politico mediterraneo l'ipotesi che un «normale cittadino» potesse anche prendere i mezzi pubblici, e, altrettanto naturalmente, esulava dalle sue specifiche competenze, così come da quelle di Bersani, una analisi delle condizioni del traffico «normale» di Roma, città in cui si aggirano i turisti ma non alla ricerca di un taxi perché comodamente piazzati su pullman elefantiaci che tappano completamente nella gran parte delle strade l'unica corsia di marcia lasciata

libera dalla sosta in doppia fila. Traffico che, con tutta logica evidenza, blocca anche i 7.400 taxi romani con un trend costante e inarrestabile che tende a raggiungere la paralisi totale.

Ma le esperienze che mancavano a Padoa-Schioppa e a Bersani, certo non possono mancare anche agli attuali ministri tecnici, almeno se nello sviluppo della tecnica è compresa l'esperienza empirica, per cui devono aver le loro buone ragioni per aver ripreso le liberalizzazioni dalla prima trincea da conquistare per la salvezza dell'Italia, che resta quella dei taxi, dando forse per implicito che quando avremo raddoppiato le auto bianche verranno automaticamente soppresse (non solo «ridotte») le auto blu. Per il resto, diamo tempo al tempo, tanto siamo già nel 2012.

—© Riproduzione riservata—



Lorenzo Bittarelli, presidente di Uritaxi

