

LA PROTESTA

## Taxi, una protesta contro il bene comune

ECONOMIA

24\_02\_2017

**Francesco  
Ramella**



Rimediare ad un "fallimento" del mercato. Tutelare i consumatori. Sono queste le ragioni, per così dire, ideali che portano alla adozione della regolamentazione pubblica di un'attività economica. Regolamentazione che ha però come effetto inevitabile (e di norma trascurato) quello di impedire a due (o più) soggetti, un produttore ed un consumatore, di accordarsi fra loro sul prezzo e sulle modalità di esecuzione di un

determinato servizio.

**Viene così impedito uno scambio volontario che entrambi i soggetti** riterrebbero conveniente concludere: il produttore che giudica il compenso pattuito superiore al costo ed all'impegno sostenuti ed il consumatore per il quale il servizio offerto vale di più del prezzo richiesto. L'opportunità o meno di adottare una qualche forma di regolamentazione dovrebbe quindi essere preventivamente sottoposta ad un'analisi di impatto che consenta di valutare se i benefici da essa garantiti superano i costi conseguenti all'impossibilità di effettuare scambi mutuamente soddisfacenti. Se il bilancio della valutazione dovesse risultare negativo si dovrebbe soprassedere: il mercato privo di interferenze, seppur imperfetto, sarebbe preferibile a quello regolato.

**Nel caso dei taxi**, tornato d'attualità negli scorsi giorni con con gli scioperi selvaggi a Roma e Milano, la volontà di impedire il *laissez faire* trova origine nella cosiddetta asimmetria informativa. Di cosa si tratta? Della difficoltà per il consumatore di valutare con sufficiente precisione le caratteristiche ed il prezzo del servizio richiesto. Egli, infatti, non può controllare se il conducente che lo aspetta alla stazione sia in buone condizioni psicofisiche, se l'auto sia affidabile e non può, come accade nella scelta dei prodotti in un supermercato, confrontare agevolmente più alternative. Il legislatore, regolando il settore, dovrebbe minimizzare il rischio che il produttore approfitti della maggiore informazione a sua disposizione per ingannare l'utente. "Non può" o, dovremmo dire, non poteva fino a pochi anni fa.

**L'innovazione tecnologica, nell'arco di pochi anni**, ha mutato radicalmente le caratteristiche di questo come di altri settori: oggi possiamo acquisire molto più facilmente rispetto al passato informazioni dettagliate sui servizi disponibili e confrontarle. Possiamo concordare preventivamente il prezzo di una corsa. E, dal lato dell'offerta, il controllo del comportamento dei conducenti dei servizi gestiti tramite "piattaforme" è assai più stringente di quello possibile nel caso del singolo taxista: il veicolo è monitorato costantemente dal gestore e, inoltre, i clienti possono esprimere il loro giudizio nonché selezionare eventuali taxisti preferiti. Se non del tutto scomparse, possiamo dire che oggi le ragioni della regolamentazione sono fortemente indebolite rispetto al recente passato. Il permanere di quasi insuperabili barriere all'entrata rappresenta quindi un classico caso di "cattura del regolatore". Ovvero quel fenomeno, ampiamente analizzato a partire dagli anni '60 dello scorso secolo, che vede gruppi di interesse fare pressione sui decisori politici affinché la loro attività sia protetta da potenziali competitori capaci di fornire un servizio migliore e/o un prezzo più basso operando con risorse finanziate da tutti i contribuenti.

**Non vi è dubbio che sia questo il caso della norma** introdotta nel 2009 mai attuata ed il cui ulteriore differimento ha scatenato l'ira dei taxisti; tale regolamentazione prevede l'obbligo per i noleggiatori con conducente (Ncc) di tornare alla rimessa prima di accettare la richiesta di una nuova prestazione. Si tratta, in tutta evidenza, di un vincolo che non può in alcun modo essere considerato come una forma di tutela dell'utente ma che serve unicamente ad ostacolare la competizione a scapito dei consumatori. Come ha scritto Giovanni Sartori in *Democrazia cos'è*: "il mercato è cieco di fronte agli individui, è individualmente daltonico; è invece una spietata macchina al servizio della società, e cioè dell'interesse collettivo". Dovrebbe ricordarsene più spesso chi predica di agire a favore del bene comune e, spesso, razzola a sostegno di quelli particolari.