

L'opinione**Il caso taxi e la politica dei cambi di casacca****Raffaele Aragona**

Anni addietro, in una intervista rilasciata a una rivista, il costituzionalista Michele Ains formulò una serie di proposte per migliorare la politica italiana e ridare fiducia ai cittadini. Tra le idee indicate c'era quella di introdurre in Italia lo strumento del "recall".

> Segue a pag. 34**Dalla prima di cronaca****La protesta dei taxi e la politica dei cambi di casacca****Raffaele Aragona**

Si tratta della possibilità per i cittadini di revocare una carica a un eletto quando si ritenesse che il mandato non venisse svolto correttamente; una procedura già esistente nella democrazia ateniese ma, generalmente, non in quelle moderne (salvo in alcuni cantoni svizzeri e in alcuni Stati Usa) nelle quali è diffusa l'idea che l'operato degli eletti possa e debba essere giudicato dai cittadini solo alla scadenza del mandato, in occasione delle successive votazioni.

A parte, però, le circostanze gravi che potrebbero dar luogo all'applicazione del recall, non sarebbe del tutto ingiustificato un "licenziamento virtuale" che stigmatizzi in alcuni casi il

"cambio di casacca" cui spesso volte si assiste dalle nostre parti, non solo a livello centrale.

Non è certo il caso di accennare neppure lontanamente a un virtuale recall di casa nostra a proposito dell'episodio di un consigliere comunale, leader dei tassisti napoletani, passato in questi giorni dall'opposizione nelle file della maggioranza. Il fatto è diventato notizia perché avvenuto in un momento nel quale fervono trattative riguardanti i tassisti che investono non soltanto aumenti di tariffa ma anche le posizioni da assumere nei confronti della questione Uber.

Non si vuole qui discutere circa l'aumento delle tariffe (forse non del tutto modeste rispetto a quelle di altre città) ma, primie-

ramente e in linea di principio, del fatto che, per far valere maggiormente la propria causa, qualcuno avverta il bisogno e la convenienza di mutare compagine. Oltre a ciò preme notare come il problema debba investire anche il tentativo di contribuire a un miglioramento della mobilità cittadina e senza andare contro i vantaggi della categoria. È indubbio che un aumento tariffario comporterà una diminuzione dell'utenza taxi e quindi, in definitiva, un non concreto vantaggio della categoria; quando, invece, ai fini della mobilità converrebbe l'opposto che si otterrebbe con l'incremento delle corsie preferenziali e addirittura con una diminuzione delle tariffe, cosa possibile, senza svantaggio della cate-

goria, se si adottassero dei provvedimenti facilitativi nei suoi confronti. Questione da studiare, difficile, ma certamente suscettibile di una soluzione; a parte quella dei buoni benzina che pare abbia mostrato nel tempo poca utilità, potrebbe esserci una maniera che porti a uno sgravio fiscale o quant'altro possa recare vantaggio al tassista senza incidere sulla spesa dell'utenza e perciò contribuire a incrementare l'uso del taxi; tutto ciò nella precisa convinzione che esso limiti la circolazione di vetture private e quindi anche il numero di auto in sosta, specie di quelle in sosta vietata, motivo primario del rallentamento del traffico.

Se effettivamente si vuole scorgere l'uso dell'auto privata

è necessario facilitare in tutti i modi l'uso del mezzo pubblico, anche per "premiare" chi ha deciso di fare a meno della propria vettura. È evidente che, per decongestionare le strade della città debba limitarsi il traffico delle auto private, cosa che dovrebbe rientrare nella politica, sempre sbandierata, da chi amministra la città; se l'intenzione è sincera.

La creazione, il mantenimento e il rispetto delle corsie preferenziali sono elementi fondamentali allo scopo; ed è altrettanto evidente come corsie davvero riservate determinino riduzione dei tempi e dei costi di percorrenza per i mezzi pubblici e quindi una maggiore loro utilizzazione.