

Nuove licenze e auto, per un taxi investimenti da 130mila euro

Mobilità. I costi dei permessi rilasciati dai Comuni sono molto al di sotto di quelli di mercato. In arrivo gli incentivi per i veicoli professionali raddoppiati dal decreto Asset: fino a 22mila euro

Pagina a cura di Flavia Landolfi Vittorio Nuti

Avviare l'attività di tassista a Roma e Milano vale dai 115mila euro della Capitale ai 131mila del capoluogo lombardo: è il costo della licenza e dell'auto senza considerare i futuri incentivi per le quattro ruote più ecologiche. Non un investimento da poco ma di certo molto inferiore alle cifre del mercato "libero", quello parallelo della compravendita di licenze tra privati dove si viaggia su cifre ben più importanti. Un mercato protetto dalla penuria di bandi pubblici che stentano ancora oggi a decollare nonostante il decreto Asset approvato dal governo la scorsa estate. Chi lo fa provando ad aumentare il numero delle auto bianche in città si conta sulle dita di una mano.

È il caso di Roma, Milano e Bologna che bandiscono le autorizzazioni dei taxi praticando prezzi di favore (e nel caso della Capitale con l'aspettativa di un ritorno per le casse comunali). Altre facilitazioni, poi, arriveranno dagli incentivi ecologici che saranno varate il mese prossimo dal ministero del Made in Italy. Bonus "verde" che a fronte della rottamazione obbligatoria del vecchio veicolo potranno arrivare a 22mila euro, con una soglia di prezzo massimo Iva esclusa di 35mila euro per le auto elettriche e a 45mila euro per le vetture ibride.

Il Sole24Ore ha provato a fare i conti. Risultato? L'investimento iniziale è tutt'altro che trascurabile: a pesare di più sono loro, le licenze. Anche quelle del mercato pubblico.

Milano regina degli sconti

A Milano, chi vuole guidare un taxi rispondendo al bando comunale per 450 nuovi permessi ormai quasi ai nastri di partenza dovrà mettere in conto una spesa minima di 96mila euro, ben al di sotto dei 160mila euro di valore medio di trasferimento delle licenze desunto dall'amministrazione per vie informali (annunci di ricerca) in mancanza di dati ufficiali. Il prezzo fissato per ciascuna licenza, frutto di un complesso calcolo dei tecnici di Palazzo Marino che l'Autorità di regolazione dei trasporti ritiene «ragionevole», dovrebbe invogliare molti potenziali tassisti e garantire un rapido esaurimento del bando che arriva dopo 20 anni dall'ultimo.

Senza contare gli sconti consistenti (si veda il grafico pubblicato in pagina) per chi è disposto a lavorare nei turni serali e utilizza mezzo attrezzato per disabili. Alcune associazioni dei tassisti hanno appena fatto ricorso al Tar contro la “scontistica assurda” prevista dal Comune rispetto al valore attuale di mercato delle licenze che violerebbe le norme a tutela della categoria del decreto Asset, ma il Comune tira dritto e conferma la pubblicazione del bando prima dell'estate.

Roma guarda al Giubileo

Nella Capitale, il bando per il rilascio di 1.000 nuove licenze entro il Giubileo annunciato dal sindaco Gualtieri a novembre è al centro di un complesso confronto tassisti-Campidoglio che dovrebbe andare in porto a primavera. L'amministrazione punta a chiedere circa 70mila euro a licenza, oltre il 50% in meno rispetto al prezzo medio di mercato (130mila euro), per garantire una buona risposta degli aspiranti autisti.

Ancora da definire ma praticamente certi gli “sconti” per chi garantirà particolari requisiti, come la motorizzazione green o allestimento per trasporto disabili.

Bologna ancora al lavoro

Anche a Bologna si lavora alla definizione di un bando per 72 nuove licenze taxi (la metà di quelle permesse dal decreto Asset), nell'ambito di un percorso condiviso con i tassisti che passa anche dalla riorganizzazione del servizio, l'aggiornamento delle tariffe, una nuova app per monitorare le auto in servizio e un tavolo taxi permanente su viabilità e cantieri.

L'obiettivo è evitare gli errori del passato, come il bando 2018 per 36 permessi, in seguito “congelato” con 20 licenze ancora da assegnare: allora il prezzo fissato fu di 175mila euro. A Palazzo d'Accursio nessuno si sbilancia sul prezzo delle licenze 2024, ma è facile immaginare che il punto di caduta sarà assai più basso, in linea con Milano, per dare appeal al bando, che è in via di definizione. I tempi sono incerti, ma l'obiettivo è quello di chiudere nel giro di qualche mese.

Costo auto, la grande incognita

La voce auto è la vera incognita degli aspiranti tassisti. Da quando è pressoché tramontata l'era dei grandi sconti alla categoria da parte delle case automobilistiche, e tenuto conto del fatto che i prezzi medi delle auto elettriche e ibride sono lievitati fortemente negli ultimi anni (anche se è calato il costo medio della manutenzione, quasi a zero per auto elettriche tipo Toyota Yaris Cross) l'investimento va fatto tenendo conto di fattori come il pacchetto di assistenza post vendita eventualmente tarato sulla formula prescelta (cambio a tre anni, noleggio a lungo termine, eccetera).

La scelta praticamente obbligata, anche per via delle maggiori premialità contenute dai bandi comunali, è tra elettrico e ibrido per i quali i prezzi variano mediamente nel primo caso tra i 45 e i 60mila euro, nel secondo tra i 35 e i 45mila euro, al netto di specifiche formule di finanziamento e di eventuali incentivi statali o locali.

Ovviamente tutto dipende dal modello che si sceglie: tra i più gettonati per l'impiego come taxi i modelli Yaris e Corolla e Tesla Model 3 e nella categoria Van la Renault Kangoo.

I bonus auto in arrivo

Nel conteggio dell'investimento necessario per esercitare l'attività di tassista una delle voci da considerare con particolare attenzione è quella delle agevolazioni auto in arrivo a febbraio.

Nel 2024 gli incentivi statali saranno alimentati da un fondo di circa 1 miliardo di euro tra vecchie rimanenze e nuovi stanziamenti per l'acquisto in particolare di vetture taxi non inquinanti, nuove di fabbrica, non superiore a 35mila euro (auto elettriche e benzina/diesel) e 45mila euro (auto ibride). Ma la novità è un'altra: il decreto Asset ha previsto il raddoppio dei benefici per taxi e Ncc. E quindi prendendo come riferimento i bonus per le altre categorie l'incentivo è più che generoso.

Per l'acquisto di un taxi elettrico con emissioni 0-20 g/km Co2 - ma sempre se si rottama la vecchia auto - l'incentivo varia da 18mila fino a 22mila euro. Per un taxi ibrido plug-in (fascia 21-60 g/km Co2) il bonus va da 11mila a 16mila euro. Per i taxi con motori full e mild hybrid, benzina, diesel e Gpl/metano nella fascia 61/135 g/km Co2 l'incentivo è più contenuto e oscilla da 3mila a 6mila euro.

Bonus locali per la categoria

Da verificare caso per caso, al momento in cui verranno pubblicati i bandi, la possibilità o meno di poter cumulare incentivi "locali" al bonus erogato dallo Stato: negli ultimi anni le amministrazioni locali hanno con una certa continuità incentivato l'adeguamento tecnologico del parco taxi circolante in chiave antinquinamento.

A oggi nel Lazio non sono previsti aiuti regionali: il bando da 2 milioni di euro per "Taxi e Ncc più verdi e inclusivi" - fino a 10mila euro in base alle emissioni per l'acquisto di auto per servizio taxi elettriche o ibride - è stato stoppato a novembre per overbooking di richieste. Chiuso anche il precedente bando 2021 da 10milioni di euro - destinato a tassisti e Ncc ma anche micro e piccole e medie imprese - per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale, prevedeva contributi diversificati da 5mila a 20mila euro a veicolo.

Ma intanto gli sforzi dei (pochissimi) Comuni rischiano di infrangersi contro le resistenze della categoria. Ultima in ordine di tempo è l'agitazione indetta da Usb a Roma per martedì 23 gennaio. Motivo: «Aumento delle licenze e incremento delle multinazionali nei taxi; svendita ai privati del trasporto pubblico; mancati investimenti sul sistema ferro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

