



Unione Sindacale di Base

Taxi e DDL Concorrenza, Draghi mente sapendo di mentire. Ecco perché



Nazionale, 16/11/2021

Cominciamo con l'affermazione piu? gettonata, che si puo? sintetizzare con la frase: ce lo chiede l'Europa. FALSO. L'Europa indica i taxi come esclusi dai regimi di regolazione EU nel mercato interno. Lo fa in maniera esplicita attraverso la Direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12/12/2006, (denominata Bolkestein: "Art.21- I servizi di trasporto, compresi i trasporti urbani, i taxi e le ambulanze nonche? i servizi portuali, sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva.") e quanto contenuto viene poi ripreso in un Dec. Leg. n.59 del 26/03/2010, "Attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno" dove all'art.6 comma 1 ribadisce l'esclusione del servizio pubblico taxi dall'applicazione di questo Decreto ("Art.6 - comma 1. Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai servizi di trasporto aereo, marittimo, per le altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonche? i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente").

Ci sono diversi articoli della Costituzione della Repubblica che rafforzano questa interpretazione:

- Art. 1 La Repubblica Italiana e? fondata sul lavoro; pertanto, viene decisa la prevalenza del lavoro su tutti gli altri strumenti economici o peggio finanziari che interagiscono con la Societa?. Se il lavoro e? il diritto fondante, le attivita? d'intermediazione di manodopera, tanto piu? svolte nei servizi essenziali, devono essere contrastate, in quanto possono determinare la prevalenza della speculazione, riguardo al diritto a lavorare con un reddito dignitoso.
- Art. 43 "Servizi pubblici essenziali" definiti appunto come di preminente interesse generale.
Sono quei servizi specificati anche in materia di disciplina dal diritto di sciopero relativo all'art. 1 della legge 12 giugno 1990 n. 146 indispensabili per i cittadini e che devono esser sempre garantiti, tanto che il costo di tali servizi per lo Stato grava sotto forma di spesa pubblica appunto nel bilancio statale. Anche se nel caso dei tassisti le spese di esercizio sono interamente a nostro carico, ma almeno li si estrometta da quello che chiamano "libero mercato", visti i prezzi imposti, e la tipologia, ad esempio obbligo di prestazione (anche quando a carattere antieconomico). Servizi essenziali rivolti alla collettivita? e la cui gestione e? affidata a: Regioni, Citta? metropolitane, Province, Comuni da cui deriva anche il carattere Locale di questa tipologia di Servizio.
- Art.117 Nelle materie di legislazione concorrente (ossia tra Stato e Regione) spetta alle Regioni la potesta? legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, che viene riservata alla legislazione statale. Con riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato, cosi? come stabilito nel Titolo V che disciplina la cogestione (in questo senso va interpretato il termine costituzionale concorrente, che nulla ha a che vedere con il mercato).

Quindi un DDL Concorrenza che, come buona parte delle manovre governative, neppure in una fase emergenziale come questa ha mutato gli orientamenti da sempre tesi ad agevolare i potentati economici, le multinazionali, le banche predisponendo nuovi sacrifici e tagli ai servizi pubblici. Con un'accelerazione sviluppata con la gestione del PNRR da parte di un Presidente del Consiglio glorificato nonostante una serie di precedenti comportamenti da Presidente della BCE fatto di lacrime e sangue (vedi Grecia).

L'art 8 del DDL Concorrenza parte subito male.

1. Infatti, nel primo comma rinnega uno dei principi democratico/legislativi del nostro ordinamento. Siamo di fronte ad una mancata ratifica di quanto pubblicato in GU nel febbraio 2019 (quasi 3 anni fa) dove si concludeva una precedente revisione (non indolore per i taxi e per l'utenza), indicando l'esigenza di produrre (dagli stessi ministeri indicati nel nuovo decreto) i decreti attuativi volti a completare un'azione portata avanti da questo stesso Parlamento.
2. Nel comma 2 si definiscono i punti di applicazione. Le ambiguita? in questo caso sono scandalose. Si ribadisce (come nella legge in vigore), il carattere complementare e integrativo del servizio TAXI con il Trasporto di linea (Legge 21/92 e riformata 12/2019 Art.1) al fine di contribuire a garantire il diritto alla mobilita? di tutti

i cittadini anche al di là delle disparità sociali. L'assurdità è che questo enunciato è in un documento che introduce un regime di concorrenza in un Servizio essenziale (essenziale così come stabilito anche dalla Legge n.146/90, poi aggiornata con la n.83/2000). Ovvero non soltanto lo Stato non spende un euro per questa garanzia, ma non vuole neppure tutelare i lavoratori che svolgono questo servizio pubblico essenziale. Capovolgendo la domanda sarebbe da chiedersi, come può esistere un servizio svolto in buona sostanza da soggetti terzi (i tassisti) che senza avere oneri per lo Stato, dovrà garantire il diritto alla mobilità all'interno di un regime di concorrenza?

3. Nel punto B del comma 2 si confermano i timori di chi come noi vede questo passaggio del Decreto come un "grosso favore" alle multinazionali. Infatti prendendo come riferimento le decisioni assunte dalla Corte Europea (Grande Corte) nella Sentenza nella causa C-434/15 che tra l'altro sancisce che l'esercizio (in quel caso di Uber) non riguarda un "semplice servizio di comunicazione" (interconnessione), ma viceversa s'inquadra come servizio di trasporto (sottoponendolo ai vincoli previsti). Quindi il tentativo messo in atto è quello di affrancare le multinazionali da questa classificazione, nonostante un profitto derivante quasi esclusivamente da servizi di trasporto, con il relativo obbligo di disporre direttamente dei titoli autorizzativi (autorizzazioni ncc o licenze taxi). Non si può parlare pertanto di piattaforme tecnologiche per la "semplice" interconnessione dei passeggeri e dei conducenti, ma di vera e propria intermediazione di manodopera.
4. Nel punto C si reinterpreta addirittura una sentenza della Corte Costituzionale che viceversa rafforza la natura territoriale (locale) del Servizio e interviene piuttosto soltanto (comma 1 lettere E e F) sull'interpretazione dell'esigenza o meno di rientrare in rimessa ad ogni servizio svolto dal NCC, e su come possono essere confermate le richieste di servizio. Ma cogliamo due pericoli celati dietro l'apparente prospettiva "riduzione degli adempimenti legislativi". Potrebbe voler significare un foglio di servizio elettronico "semplificato", al punto da renderlo inefficace rispetto all'esigenza di contrastare l'utilizzo irregolare delle autorizzazioni di ncc così come il legislatore ha introdotto nella 12/2019. Ed inoltre la volontà di far saltare tutte quelle competenze regionali che come stabilito nella legge 21/92 devono rimanere nelle mani degli Enti locali, anche per poter sviluppare un'adeguata programmazione e copertura territoriale volta a garantire appunto, la funzione complementare e integrativa del Servizio per l'utenza.
5. Il punto D vorrebbe, anziché portarci nel futuro, prepararci ad un modello già purtroppo testato, quello dell'assegnazione a soggetti societari della titolarità delle licenze taxi. L'Italia c'è già passata, negli USA è il modello imperante, una prospettiva senza dubbio alcuno (utenza o lavoratori) certamente non auspicabile, con conseguenze devastante non soltanto in termini di subordinazione lavorativa, ma anche in relazione alla qualità del servizio e alle tutele per i lavoratori.
6. Riguardo al punto E bisognerebbe chiedere all'estensore del testo se ha avuto modo di verificare le modalità con le quali le multinazionali propongono i loro servizi. Algoritmi che senza alcuna tutela per l'utenza, stravolgono il costo del servizio. Lo fanno arrivando in condizioni di elevata domanda o di ridotta capacità a fornire il

servizio, come ad esempio a fronte di un'emergenza climatica (uragani USA nel 2012) o di sicurezza (attentati a Nizza 2016) o sanitaria (vedi Covid-19) a dilatare i prezzi in maniera esponenziale grazie a quella che viene definita *surge pricing*. In realta? si tratta di un misto tra strozzinaggio e barbarie che vede l'utente come un limone da spremere. Altro che garanzia per tutti i cittadini d'accesso ad un diritto fondamentale.

7. Riguardo quella che viene definita "la consapevole scelta dell'utente", vorremmo sapere se il Consiglio dei Ministri quando ha liquidato il testo, ha avuto modo di riflettere su alcuni studi che organismi internazionali e liberi hanno prodotto (con poca attenzione dalla stampa italiana). Tra questi quello di un gruppo di economisti e scienziati australiani (forse perche? in Australia Uber a seguito dell'uragano Sandy nel 2012, massacro? l'utenza che in quelle circostanze si rivolgeva ai suoi driver) che dimostra come attraverso false cessioni di proprieta? intellettuali, travasi di concessioni da una filiale all'altra, con meccanismi denominati *transfer pricing* ovvero il travaso da un Paese grazie a transazioni infragruppo nel 2019, Uber ha dichiarato una perdita di 4,5 miliardi di dollari nonostante avesse guadagnato 5,8 miliardi di entrate globali. Lo ha fatto semplicemente spostando il pagamento della proprieta? intellettuale da Bermuda all'Olanda. Una "vendita" finanziata con un prestito di 16 miliardi di dollari da una filiale di Uber di Singapore. Gli interessi passivi di questo prestito produrranno una riduzione dell'imponibile in Olanda di 1 miliardo di dollari all'anno per i prossimi 20 anni.
8. Infine, la ricaduta di un intervento che stravolgendo il servizio interviene anche se passasse questo concetto di concorrenza sulla tariffa taxi. La nostra tariffa si basa essenzialmente su una serie di criteri determinati dal Ministero dei Trasporti con D.M. 20 aprile 1993, volti anche a limitare i margini di profitto per i lavoratori del Servizio Pubblico Taxi cosi? da garantire all'utenza un costo sicuro e non eccessivo. Si compone di quattro parametri: costi proporzionali alla percorrenza; costo del personale di guida; costo per la disponibilita? del veicolo; spese di struttura.

Risulta evidente che con margini cosi? marcati e delimitati, un regime di concorrenza non puo? essere (onestamente) applicato. L'unica variabile a fronte di costi fissi inderogabili, e? il costo della manodopera (il personale di guida), con la conseguente riduzione delle competenze contributive e di reddito, che rimangono invece le indispensabili garanzie del lavoratore.

Allora perche? si e? scritto tutto questo? Oggi a fronte di una condizione occupazionale ed economica drammatica, si vogliono riaprire le macellerie sociali nelle quali le multinazionali speculano sui residui di un Welfare ormai pressoché inesistente e affossano definitivamente gli ultimi spazi di democrazia presenti nei nostri posti di lavoro. Lo fanno addirittura stravolgendo anche la Costituzione repubblicana, senza alcun ritegno. Agevolati da un Parlamento che osanna un moderno caudillo come Draghi, attraverso il ricatto derivante dai fondi del PNRR. Questi in un Paese come l'Italia e? per la finanza internazionale un'opportunita? da non farsi sfuggire.

L'unica alternativa, come sempre, e' quella di lottare e non piegarci a chi vuole farci scambiare pane per diritti. USB Taxi partecipa senza esitazione a questa battaglia che assume le caratteristiche anche di una battaglia di civilta', che come sempre, ci pone sul versante opposto a chi vuole porre il profitto come interesse prevalente.

Il sudore della fronte non puo' esser sconfitto dalla speculazione finanziaria.

Raccogliendo il grido di lotta di tanti colleghi spagnoli e non solo, ora piu' che mai dobbiamo fermarli: NO PASARAN!

USB Taxi

14 novembre 2021

Allegati:

- La direttiva Bolkestein 2006/123 CE (comma 21)
- Decreto legislativo per attuazione direttiva europea Bolkestein 59/2010 (art.6)
- Legge di settore legge n.21/92
- Pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'aggiornamento legge n.12/2019
- Sentenza Corte Costituzionale nella quale si ribadisce il carattere Locale del TPL non di linea (Presidente di quel dibattito era l'attuale Ministro della Giustizia Marta Cartabia)