



## TARIFFA, SCONTI E DUMPING SOCIALE



Roma, 13/06/2016

Anche a Roma, in questi giorni, stiamo assistendo al lancio da parte di “Mytaxi” (gruppo Daimler), di una nuova proposta commerciale che, a nostro avviso, è un vero e proprio tentativo di deregolamentazione del settore del trasporto pubblico non di linea. La proposta (così come per altri casi simili, vedi la multinazionale americana Uber) vuole favorire l’instaurazione di un evidente regime di oligopolio se non addirittura di monopolio, a quel punto diventerà evidente la sua vera natura, un po’ come il padrone “buono” e quello “cattivo”, i quali da qualsiasi punto partono, concludono comunque la loro azione incrementando i loro profitti e affamando il lavoratore. A nostro avviso c’è quindi l’esigenza e l’urgenza di contrapporsi in maniera netta a questa tendenza, sviluppando azioni concrete di contrasto a questo fenomeno (così come fatto per i precedenti), poiché la “scelta” d’ignorarlo, lasciando al “libero pensiero tassista” le soggettive valutazioni al riguardo, agevolerebbe una penetrazione nel nostro settore, già in atto che vede tra gli artefici coloro che in funzione di vere e proprie “truppe cammellate” in parte mosse da un risentimento che si potrebbe anche definire senso di vendetta dettato in parte dall’aver sperimentato l’aspetto meno cooperativo dei radiotaxi, delegano ad altri (le multinazionali) il conflitto, “sognando” di poter non essere coinvolti dai guasti che deriveranno da questa infezione, comportandosi in

realtà come quel marito che per far dispetto alla moglie che l'ha tradito, anziché affrontarla, decide di mutilarsi .... Tra l'altro poi va ricordato che la peggior condizione molto probabilmente la vivranno quei colleghi che decideranno o che non saranno in condizione, di poter aggregarsi ad alcuno dei "circuiti".

A nostro avviso invece anche questo tentativo di assalto, come in precedenti casi, dove Società d'intermediazione di manodopera e di capitali hanno aggredito il nostro settore, deve esser fermato immediatamente, pena appunto il crollo della nostra già precaria condizione lavorativa. Vediamo i fatti e cerchiamo di ragionare sul perché è fondamentale fermare questo nuovo "Cavallo di Troia". Il primo elemento da mettere sul piatto, come sempre, è la natura pubblica del nostro servizio, che proprio per questa caratteristica non può esser posto in concorrenza con un soggetto che, disponendo di grossi capitali finanziari, può "barare" rispetto al prezzo. Le nostre tariffe (a volte alcuni lo dimenticano) non dovrebbero essere attaccate, perché sono quello che si definisce commercialmente "entry level" (ovvero livello base), sancite dal Comune, così da garantire le fasce più deboli, le quali spesso vedono nel nostro servizio l'unica soluzione ai problemi di mobilità, che viceversa né Stato né Regioni e Comuni riescono più a risolvere. Tale funzione, svolta in concorso con altri servizi (di linea), mira quindi a garantire un diritto sancito anche dalla Costituzione, che evidentemente oggi risente di una serie di politiche complessive, anche a carattere Europeo (pareggio di bilancio e tagli conseguenti), che la rendono ancor più necessaria, proprio per la cancellazione di quei meccanismi derivanti dal Welfare, rispetto ai quali siamo sempre più spesso chiamati a supplire, riuscendo così a garantire al cittadino la possibilità di raggiungere località disagiate (specie periferie) senza esser sottoposto tirannicamente al meccanismo della "domanda e dell'offerta". Proprio per questo motivo l'importo che il cittadino paga (tariffa) per il nostro servizio non è determinato dal libero mercato, ma è garantito da un Ente Pubblico, che tutelando il cittadino calмира il nostro profitto. Differentemente quindi da altre attività a carattere prettamente economico, non è per noi possibile richiedere (anche a fronte di potenziali condizioni economiche vantaggiose, vedi un aumento della domanda) importi differenti da quello stabilito "socialmente" (tassametrico), che viceversa è bloccato in ogni condizione. Il secondo elemento, direttamente vincolato al primo punto (la natura del servizio pubblico), poggia su una serie di "cardini" imprescindibili; l'obbligo di prestazione, il contingentamento numerico, la territorialità, la tariffa amministrata dal Comune.

Queste componenti, nessuna esclusa, fanno sì che già all'articolo 1 della legge 21/92 si affermi il concetto che: il servizio taxi in quanto autoservizio pubblico non di linea ha funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea.

Se l'obbligo di prestazione ci vincola a fornire il nostro servizio anche a fronte di scelte commercialmente non vantaggiose (corse verso destinazioni poco commerciali o presenza anche in orari di scarsa domanda), Se il contingentamento numerico in sostanza delega alle Amministrazioni la possibilità di incidere sulla nostra densità, (addirittura su base oraria) e di conseguenza fa sì che non si aumenti il rapporto domanda offerta a discapito dell'utenza, Se l'elemento della territorialità si focalizza non sulla maggiore redditività di un'area rispetto ad un'altra, ma piuttosto sulla garanzia che in ogni area ci sia la possibilità di poter usufruire di tali servizi garantiti, Unendo il risultato di queste componenti, la tariffa manifesta complessivamente in maniera lampante come l'esigenza di tutela verso il nostro servizio

non è altro che lo specchio della tutela dell'utenza. Per un taxi è impossibile incrementare il suo profitto su una corsa, infatti il prezzo non è in relazione alla presenza o alla carenza di altri concorrenti o a eventuali altre condizioni commerciali, ma è "costruito" su una base che, fatti salvi i costi vivi (carburante, usura del mezzo ecc.), il dato fiscale e contributivo, integra a questi la retribuzione del tassista, bloccando l'importo dovuto, e rendendolo vincolato per tutti i giorni dell'anno e in qualunque condizione meteo o contingente. La tariffa taxi, dovrebbe venir perfino aggiornata da un ente terzo, il Comune, il quale salvaguardando quest'equilibrio la dovrebbe incrementare degli aumenti ISTAT al fine di garantire una sinergia tra reddito del tassista e le esigenze dell'utenza ponendo quindi in essere una concreta tutela dell'utenza con la sua domanda di mobilità. Cosa diversa rispetto alle variazioni dell'importo sono quegli sconti (processi di fidelizzazione 5%) che anche i radio taxi sviluppano, e/o gli sconti con finalità sociali (vedi donne sole tra le 22.00- 06.00 o i percorsi da e per gli ospedali 10%) previsti dal regolamento comunale e che non intaccano in maniera abnorme la tariffa. Le multinazionali, quali Mytaxi (così come Uber), agiscono invece senza i vincoli sociali precedentemente descritti, mossi da logiche meramente speculative, aggiungendo inoltre che la loro azione d'intermediazione non li costringe neppure a sostenere i costi dei mezzi (con la conseguente assenza del relativo rischio d'impresa). Al tempo stesso prolungano la filiera e inseriscono nel processo un soggetto che con fini di lucro, va a svolgere un'azione di dumping, che può essere in una prima fase messa in atto solo grazie l'ingente utilizzo di capitali, e che dopo una fase d'acquisizione e devastazione del mercato, produrranno la rivalutazione del capitale investito una volta divenuti egemoni nel servizio, proprio per esser riusciti a distruggere l'attuale rete composta come buona parte dell'imprenditoria nazionale da piccole imprese, che sono viceversa la base del tessuto economico del nostro Paese. In tal senso è a nostro avviso estremamente pericolosa la valutazione che anche alcune associazioni di consumatori hanno manifestato misurando solo ed esclusivamente il dato del prezzo finale, senza valutare viceversa il rispetto dei livelli minimi come limite insuperabile, pena non solo lo scadimento del servizio prestato, ma anche la violazione delle norme basilari del diritto del lavoro. Tra l'altro nel caso specifico il gruppo Daimler ha tra i suoi strumenti commerciali anche il servizio denominato Car2go, società di carsharing operante anche nel territorio del Comune di Roma, questo è un ulteriore elemento di conflitto d'interessi, in quanto nulla potrebbe impedire alla casa madre di svolgere azioni miranti a trasferire clienti Mytaxi verso questa sua alternativa opzione commerciale. Azione viceversa impossibile a qualsiasi soggetto operante nel settore TAXI, sia una centrale radiotaxi o un semplice tassista. L'aspetto internazionale Nei fatti, al di là delle specifiche, l'impianto complessivo anche dal punto di vista legislativo e soprattutto di tutela è molto simile in tutti i principali Stati Europei, sicuramente con specifiche e con ordinamenti legislativi differenti, ma invece identici nel fine. A riprova di ciò ci sono anche alcune sentenze<sup>iii</sup> che manifestano inequivocabilmente la natura del servizio pubblico, e la sua imprescindibile ed essenziale funzione nel trasporto pubblico non di linea e l'esigenza di tutelarlo. Infatti, già nel 2006 (durante il Governo Prodi), l'Unione Europea ha stilato una direttiva la numero 2006/123/CE, meglio nota come direttiva Bolkestein<sup>iv</sup> (dal nome del Commissario europeo che l'ha stilata), che avviava processi di minori vincoli tra paesi interni all'Unione, liberando così molte attività da dinamiche protezioniste da parte di Stati nazionali; al tempo stesso però quella Direttiva esclude dai regimi di libera concorrenza

servizi fondamentali quali; Trasporto pubblico, finanziari, le reti di comunicazione elettronica e il settore fiscale, proprio per tutelare l'utenza ed impedire nei fatti processi selvaggi in contesti fondamentali in termini di esigenze primarie per la popolazione. A tal proposito secondo noi si inserisce anche il giudizio espresso dal "Landgericht Frankfurt" (Tribunale Federale di Francoforte) che ha imposto l'immediata cessazione delle modalità commerciali (Sconti 50%) da parte di Mytaxi, perché connaturate a dinamiche di concorrenza sleale. Una sentenza che va evidentemente a tutelare complessivamente il servizio pubblico, che non può essere messo in condizioni di dover fronteggiare azioni di questo tipo, in Germania come in tutta Europa, poiché viceversa anziché tutelare la "cosa pubblica", si permetterebbe un sostegno in maniera scorretta ad attività di vera e propria lobby. Conclusioni

Il reddito del tassista poggia quindi su una condizione per certi versi anomala in quanto, deve far convivere la giusta esigenza di una redditività (autonoma), con lo svolgimento di un servizio pubblico, di conseguenza non si può parlare di un vero e proprio salario, ma per certi versi sicuramente di una parametrizzazione ad esso, snaturare l'equilibrio vigente all'interno di questa condizione, pone l'operatore in una condizione insostenibile. La questione sul tappeto è quindi comprendere che ogni violazione del parametro su cui si articola la decisione Comunale che sostanzia e struttura la tariffa (fatti salvi i costi fissi ineludibili), andrebbe a distaccare il reddito derivante, da quella protezione che ne garantisce l'esercizio nel rispetto delle leggi e perfino dei contratti di lavoro. Pertanto non può in nessuna maniera essere concesso ad una società di Capitali, di aggredire il settore, al fine di tentarne rapidamente la scalata, devastando l'equilibrio economico che vige in quel contesto, altrimenti le ricadute saranno devastanti per i lavoratori. Senza entrare nelle dinamiche prettamente giuridiche che non attengono ad organismi sindacali, se non nelle forme che ne derivano in senso complessivo, vogliamo però ribadire in conclusione due elementi che sono perfino sostanziati da quell'Unione Europea che spesso ha favorito processi di liberalizzazione, ma che poi di fronte ad alcuni elementi per ora non può fortunatamente andare oltre. L'elemento conclusivo da noi sottoposto alla riflessione è la natura del tentativo di "saccheggio" al quale il nostro settore è sottoposto non soltanto su scala Continentale, ma anche su una più vasta scala mondiale. Possiamo notare infatti come attraverso accordi tipo il TTIPvi Transatlantic Trade and Investment Partnership, ovvero il Trattato Transatlantico sugli Investimenti e il Commercio tra Europa e Stati Uniti per il superamento di quelli che le multinazionali chiamano "laccioli"vii, si nasconde in realtà l'attacco anche ai contesti pubblici per sacrificarli sull'altare del profitto, senza alcuna tutela della popolazione e dei lavoratori coinvolti. Noi continuiamo a ritenere il "mercato selvaggio" e i processi di liberalizzazione che ne conseguono, non un fluido incontro tra domanda e offerta, ma viceversa l'esigenza di ricavare profitti anche in quegli ambiti che dovrebbero permettere a tutti i cittadini di poter accedere in modalità equilibrate ai servizi essenziali. Impostare ogni servizio solo in funzione del profitto e della concorrenza produce scompensi e disastri che sono sotto gli occhi di tutti. È proprio questo il ragionamento che il Tribunale di Francoforte ha fatto; tutelando il servizio del Taxi, si tutela l'utenza, poiché consentendo l'impunita aggressione alla nostra tariffa con proposte indecenti, si stanno scardinando quei meccanismi che viceversa permettono l'esistenza stessa del servizio. Se la nostra attività si svolge in un regime estremamente rigido è perché il nostro "fare impresa" deve coesistere con un'esigenza di trasporto pubblico, che in questa fase va difesa e tutelata ancor di più

che in passato. La volontà di difenderci dall'ipotesi di relegarci in una sorta di riserva indianaviii, non è la difesa corporativa della nostra attività ma invece è la difesa congiunta di fronte a processi di cannibalizzazione dell'utenza, che da tempo sono in atto. L'unico argine quindi per impedire il proliferare di un'infezione catastrofica in quello che oggi (se le leggi fossero rispettato così come stabilito), è un vero e proprio ecosistema è il mantenimento dei cardini principali che inquadrano il settore (legge 21/92) e ciò che ne consegue. Sappiamo altresì che i grandi potentati economici, anche grazie alle amicizie di cui godono lungi dall'essere "filantropi", in questa fase stanno agendo in modalità meno evidente, rispetto al momento in cui, calata la loro maschera, imporranno come sempre ai lavoratori del settore e all'utenza le loro scelte complessive. A quel punto potrebbe esser troppo tardi, non solo per gli oltre 40.000 tassisti e le loro famiglie ma anche per la Società complessivamente.

**Unione Sindacale di Base - T A X I**