

PUNTO TAXI

Organo della Soc. Coop. COEUROPA 93 - Viale Giotto, 8 00153 Roma - Tel. 06.57 59 998 - Fax. 06.57 59 997



Maurizio Berruti

Authority della regolazione dei trasporti, disegno di legge sulle liberalizzazioni, box a fiumicino degli ncc

NERVI CALMI

Di Maurizio Berruti

Il 17 febbraio 2015 a Torino l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) ha incontrato i rappresentanti nazionali dei tassisti per affrontare il problema delle nuove app per chiamare un servizio taxi e la normativa che regola il settore del trasporto pubblico non di linea taxi ed ncc.

L'Autorità di regolamentazione dei trasporti è un ente voluto dal governo Monti per garantire al mercato le condizioni di accesso degli operatori, eque e non discriminatorie.

Essa praticamente, controlla affinché sia garantita la libera concorrenza eliminando tutti gli ostacoli che ne impediscono la sua attuazione. Questo "nuovo" ente, può controllare l'operato delle istituzioni locali, Comuni e regioni dando indicazioni per la modifica di ogni loro atteggiamento relativo al trasporto pubblico. La stessa Authority (così viene chiamata), può dare indicazioni legislative anche al Parlamento per modificare tutte quelle parti che limitano la libera concorrenza in un quadro di tutela del consumatore. Lo strumento di controllo è formato da una serie di tecnici tutti provenienti da grandi società economiche e da filoni culturali dove imperante è il mercato e la libera concorrenza. L'atteggiamento culturale dei cervelli di tale Authority è confacente con la linea Europea e di una certa Italia, che osanna il mercato e le liberalizzazioni in ogni settore come panacea per tutti i mali economici. A questa Authority, visti i grandi interessi economici ad essa collegati, è stato aumentato notevolmente il personale distribuito in tre sedi Nazionali. I teorici delle liberalizzazioni tout court, per sostenere la necessità di questa Authority lamentavano la scarsa propensione degli enti locali ad imporre le dovute liberalizzazioni e i dovuti accorgimenti per rendere il mercato realmente sovrano. Questo "difetto" dei Comuni e delle regioni, secondo i fanatici del liberismo, era dovuto alla troppa vicinanza che i politici locali avevano sui problemi della gente ed alla possibilità che i cittadini potessero controllare ed indirizzare la politica e le scelte degli amministratori, quindi doveva essere creata un Authority che in qualche modo sostituisse gli enti locali e li costringesse ad attuare quelle soluzioni finalizzate alle liberalizzazioni ed al mercato. L'Authority in questa linea, può anche fare ricorso ai tribunali regionali (TAR). Purtroppo a fronte di queste dichiarazioni non mi sembra che si sia levata alta la voce dai difensori della democrazia e dei cittadini. L'anomalia di una Authority nata da presupposti del tipo di cui sopra, che realmente elimina le democratiche scelte dei cittadini che si esprimono attraverso il voto per i comuni e per le regioni, si chiama Autoritarismo o paternalismo. In pratica il governo decide che tu cittadino ed i tuoi rappresentanti eletti, non siete in grado di gestire la vostra libertà, quindi vi "commissario" attraverso un Authority di controllo e in qualche modo vi costringo a subire le mie scelte. La democrazia non può essere un concetto elastico dove il potentato di turno stabilisce quanta ne possiamo "bere" e quanta no. La democrazia o c'è totalmente, o non c'è. Lo stato Italiano, (fino a ieri??) prevede proprio che siano attuate le proposte portate Segue a pag. 2

notiziario della Soc. Coop. COEUROPA 93 cooperativa di produzione e lavoro di trasporto persone

FEBBRAIO 2015 SEMINOTTE-NOTTE

DATA	17.00 - 01.00	22.00 - 06.00		
01/03/2015	01-07 ROSSI	13 ROSSI		
07/03/2015				
08/03/2015	12-18 VERDI	06 VERDI		
14/03/2015				
15/03/2015	11-17 ROSSI	14 VERDI		
21/03/2015				
22/03/15	04-10 VERDI	16 VERDI		
28/03/15				

NERVI CALMI

Segue dalla prima

avanti dalle necessità del popolo all'interno delle leggi e della Costituzione. Se oggi con questi escamotage di controllo, andiamo ad eliminare le scelte dei cittadini, realmente eliminiamo la stessa libertà. Ora tornando all'incontro del 17, la stragrande maggioranza dei rappresentanti si sono espressi per il mantenimento e l'applicazione della legge 21/92 che regolamenta il trasporto pubblico non di linea ed hanno altresì confermato e dimostrato che l'app venuta da oltre oceano, viene applicata illegalmente e che non si può renderla legale omettendo i principi base del diritto e della democrazia. Questa linea è stata espressa da tutti con l'eccezione della Confartigianato, della CNA e della Confcooperative che sono state le uniche a rimanere nella riunione quando gli altri rappresentanti sono usciti a fronte della posizione dell'Authority che sosteneva la necessità di incontrare i responsabili dell'app d'oltre oceano. Questo atteggiamento, anche se poi dopo ufficialmente sono rientrati nella linea degli altri sindacati, evidenzia soprattutto per la CNA e la Confartigianato, quello che da tempo si palesava sulle posizioni morbide e possibiliste sul tema degli ncc di fuori comune. Giustamente i sindacati che hanno lasciato il tavolo ritenevano, che non si può trattare con il "ladro" che ti vuole sottrarre il portafoglio magari cambiando qualche legge che permettesse ciò. Inoltre aggiungiamo, in Italia e nel mondo esistono altre app che permettono la chiamata taxi, quindi sarebbe stato regolare ed equilibrato ascoltare tutti, compresa lo 060609 di Roma (app pubblica). A pensarla male secondo me, tutto questo percorso evidenzia palesemente la volontà di una certa politica, che utilizzando il paravento dell'Authority vuole deregolamentare il settore del trasporto pubblico dandolo in

pasto a società come quella che viene da oltre oceano. In tutto questo i difensori dei noleggiatori, che vogliono operare su tutto il territorio nazionale abolendo la territorialità, oltre che a fare un regalo al liberismo integralista, alla fine danneggeranno anche se stessi. Infatti qualora riescano ad aprire questa strada, il settore ed il lavoro, non rimarrà nelle loro mani, ma verrà assolutamente fagocitato da grandi società o da app come quella di oltre oceano (su questo rileggetevi l'articolo di punto taxi n. 115 di gennaio 2015, sulla proprietà dei mezzi di produzione).

Un'ultima notizia riguarda il consiglio dei ministri del 20 Febbraio che ha stralciato dal testo sulle liberalizzazioni, la parte che andava a deregolamentare gli ncc che non avrebbero più avuto né territorialità, né rimessa sita sul comune che ha rilasciato il titolo. Su questo personalmente (sicuramente anche altri lo hanno fatto), ho allertato sul problema i miei referenti parlamentari sia di governo che di opposizione. Altra notizia, il TAR del Lazio ha respinto il ricorso degli NCC sostanti nei box di Fiumicino aeroporto, che dovranno essere lasciati da subito. Ora abbiamo altra carne al fuoco l'associazione tutela legale, ha segnalato nuove situazioni di irregolarità riguardante i così detti comuni "canaglia" (rilasciano numerose autorizzazioni di noleggio che poi vanno a lavorare a Roma) dove sicuramente si apriranno altre inchieste della magistratura. Ora a fronte dei vari risultati che negli anni si sono tenuti dai tassisti e dai noleggiatori regolari, dobbiamo mantenere la calma e non attuare situazioni sconsiderate che potrebbero portare acqua per coloro i quali vogliono dipingerci come brutti, sporchi, cattivi, evasori e ladri per isolarci e conquistare il nostro lavoro. Quindi calma e seguiamo i consigli degli organismi sindacali che fanno parte dell'associazione tutela legale taxi.

Di Maurizio Berruti

Di seguito pubblichiamo un ottimo articolo di Paolo Tex Tessarin che rende molto chiara la situazione attuale che stiamo vivendo come settore.

martedì 17 febbraio 2015

***Mercato "UBER" alles: la sinistra alle prese con lo sciopero dei taxisti
TAXISTI VERSUS UBERISTI: CUI PRODEST?***

In questi giorni sta impazzando la questione taxi-Uber, con la nostra città prescelta come laboratorio di prova da parte della multinazionale yankee del trasporto privato ("Torino Capitale degli Esperimenti" direbbe il nostro Sindaco Fassino per rilanciare l'immagine turistica). Il culmine è oggi, martedì 17 febbraio, con i taxisti in sciopero che praticano il blocco totale (salvo esigenze medico sanitarie) delle loro macchine. Che cos'è successo? Una cosa molto semplice: l'azienda partecipata da grandi capitali come "Google Ventures", la tristemente nota Goldman Sachs ed altre società di investimento finanziario, ha deciso di conquistare il mercato del trasporto pubblico non di linea con una invenzione tutt'altro che di sua proprietà, cioè la Uber Pop. Tradotto in italiano significa auto private, con autisti non

non abilitati, che operano al di fuori della normativa in concorrenza abusiva con i taxi: il condimento smart e cool della faccenda viene dato dalla possibilità di utilizzare una app dal telefonino per prenotare la corsa, ed ovviamente spendere molto meno a causa del "dumping normativo". Il privato viene favorito dal fatto di non dover operare, come invece fa il taxista tradizionale, all'interno di rigide norme, statali e comunali, che aumentano i costi e riducono i margini di profitto. Ovviamente entusiasta la reazione di molti consumatori (perché ormai a questo ci siamo ridotti), che trovandosi a ragionare in termini di guadagno personale non esitano a prendere le difese di Uber a discapito della storicamente antipatica categoria dei taxisti. Il giochino funziona benissimo perché al centro della moderna società

Segue pagina successiva

Mercato "UBER" alles

iper-capitalista vi è la figura dell' individuo-consumatore atomizzato, che ragiona in termini di costo-beneficio per il singolo e nulla più, con buona pace del vetusto cittadino inserito in una collettività di persone attenta ai diritti economico-sociali di ognuno (sì, è esistita anche nell'Italia dei furbi una concezione simile). Ne sono un fulgido esempio gli articoli della Lucarelli e del "Re del nulla" Severgnini, che guarda caso fa rima con Gramellini: ma davvero non siamo più in grado di ragionare al di fuori di categorizzazioni semplicistiche e generalizzazioni fuorvianti?

A suffragare la tesi uberista qualcuno cita la new wave della "economia della condivisione", ma lo fa a completo sproposito. In questo caso le comunità di cittadini che sfruttano la rete per un sentimento filantropico e spirito di comunione vengono sostituite dal capitalismo spinto di una multinazionale che sfrutta idee social di condivisione e le eleva al rango di massimizzazione del profitto e sfruttamento della sua manodopera. Grazie a loro, oggi chiunque può decidere di offrire un servizio di trasporto come primo o secondo lavoro, assumendosi però tutto il rischio d'impresa con una conseguente alta probabilità di finire sul lastrico a causa degli altissimi costi (in California, tanto per citare uno solo dei mercati Uber in cui il marcio è già venuto fuori, gli autisti sono sul piede di guerra dato che non gli bastano 14-16 ore di lavoro al giorno per raccogliere uno stipendio decente).

Un artistico mascheramento di uno sfruttamento di manodopera a basso costo su larga scala. Tradotto in un linguaggio più spiccio, siamo all'importazione della guerra tra poveri: la gara è sempre più al ribasso per favorire il Dio competizione e santificare il consumatore. Provate a indovinare in questa guerra chi ci guadagna tra la multinazionale e i suoi lavoratori? Esatto avete indovinato, Google, Goldman Sachs e compagnia, proprio loro!

A CHI LO VUOLE IL MERCATO, A CHI LO CHIEDE L'EUROPA*

Bene, ci troviamo di fronte a una categoria di lavoratori che praticano il servizio pubblico non di linea (cioè i taxisti) regolato a livello comunale con licenze e regolamenti vari, contro una multinazionale che opera al di fuori della legalità e che vuole imporci un modello di economia che ancora non ci appartiene (o almeno ancora per poco). Quale posizione prenderà la sinistra istituzionale cittadina e non? Era facile anche questa: dalla parte più trendy, of course! Ok, è giunto il momento di dire quello che tutti state pensando: i taxisti sono antipatici, perlopiù di destra, e sono una delle categorie maggiormente protette in Italia (quest'ultimo punto dovrebbe essere sottinteso per chi svolge servizio pubblico, ma capisco che si tratti di un sofismo economico troppo raffinato). La sinistra vincente vuole la liberalizzazione, vuole aprirsi al mondo e respirare ventate di modernismo: le magnifiche sorti e progressive a colpi di tecnologia a portata di telefonino, di Expo e opportunità turistica, di privati che operano nell'interesse pubblico (il pantheon della Sinistra Storica si sta rivoltando nella tomba all'unisono), non può pensare di abbassarsi e sporcarsi le mani con quello che si muove in categorie sociali troppo lontane dalla propria cultura.

Peccato che la situazione in città sia leggermente diversa

da quella che ci vogliono dipingere: siamo la città più povera del Nord Italia (giova ripeterlo spesso visto che noi di Sistema Torino siamo tra i pochi a farlo), in balia di un cambiamento epocale dato dall'abbandono di mamma FIAT che sta lasciando per strada troppe fasce sociali.

I nuovi poveri però sono proprio loro, artigiani taxisti, partite IVA e tutto quel variegato mondo che sì, forse in passato si è fatto abbagliare dal laissez faire berlusconiano e dal suo lassismo fiscale, ma che oggi è sbattuto sul mercato globale nel periodo di crisi economica più profonda mai vissuto dal dopoguerra a oggi nel nostro Paese.

Siamo di fronte al classico esempio di miopia della sinistra istituzionale, che mi fa tornare alla mente le giornate delle scorribande dei Forconi in città. La "gauche caviar" mobilità le proprie penne per catalogare il fenomeno come accozzaglia di trogloditi fascisti ed ultrà, da reprimere a colpi di editoriali al vetriolo, privi però di quell'analisi sociologica che il fenomeno avrebbe richiesto.

Per chi non l'avesse ancora capito, tra i taxisti e le altre categorie sopra citate, vi sono i nuovi e veri poveri, quelli delle periferie sempre più lontane dall'universo di sinistra, quelle stesse periferie che già due anni orsono uno splendido articolo di Infoaut richiama come luoghi dove la sinistra, quella vera, deve tornare a operare per dialogare con chi vive veramente il disagio quotidiano sulla propria pelle. La sinistra orfana dell'operaismo novecentesco.

Tonando al succo della questione taxi-Uber, chiudo con un principio che un tempo suonava quasi scontato: scuola, sanità, assistenza, acqua, energia, e appunto trasporto pubblico devono essere pubbliche. Sic et simpliciter. E il Comune di Torino non può pensare di affidare al mercato una regolamentazione che non è stato in grado di mettere in pratica, abdicando così dal proprio ruolo di decisore. Ognuno ha le proprie responsabilità, anche e soprattutto in questa vicenda: se da un lato alcune frange di taxisti (che non rappresentano la totalità) devono smetterla di pensare di risolvere la questione con la violenza, dall'altro gli attori pubblici devono assumersi il proprio compito di regolamentazione e gestione delle questioni economiche che gli spettano.

Un futuro con un servizio pubblico integrato ed efficiente sia nei trasporti di linea (bus) che in quelli non di linea (taxi) è possibile, con un mercato regolamentato che permetta ai lavoratori (a Torino il servizio taxi corrisponde al mantenimento economico di 1500 famiglie) di sbarcare il lunario, ovviamente senza soprusi e nella piena legalità. Spetta al Comune farlo, assolvendo finalmente al proprio ruolo di indirizzo pubblico.

Paolo Tex Tessarin





Ponte Cavour 1900

Memorandum per i soci della COEUROPA 93



CHIAMATA TAXI 06 06 09



Passeggiata Ripetta 1927

AXI

BOLLI E SBOLLATURE

I bolli li fa la Coop. Solo nel caso di auto nuova, il primo bollo va fatto dal socio. Quando si sbolla o si bolla (cambio auto) bisogna comunicarlo immediatamente in Coop.

RADIOTAXI

In cooperativa si possono pagare i canoni del Radiotaxi 4157. Il mandato di pagamento, dura minimo un anno.

Cambio turno

I cambi turno notte e semi notte relativamente, con mattina e pomeriggio, possono essere effettuati in cooperativa, dal lunedì al mercoledì dalle 9,30 alle 15.00.

Il cambio per la mattina e il pomeriggio fisso, deve essere effettuato entro i primi 20 giorni del mese precedente a quello del cambio. In ogni caso, per l'effettuazione del cambio turno debbono essere presenti i soggetti interessati. I cambi turno verranno fatti solo fra soci o fra un socio ed un

Carro Attrezzi



TAXI MULETTO

I SOCI CHE CHIEDONO IL MULETTO E POI NON LO UTILIZZANO, SARANNO SANZIONATI

I soci che usufruiscono di un carro attrezzi, saranno rimborsati dalla cooperativa, previa visione della ricevuta, fino a € 51,65.
CARRO ATTREZZI Vincenzo TEL. 06. 7843442 cell. 3687304193 entro GRA € 40,00 Fiumicino - Roma 80,00

IMPORTANTE

La Pubblica Amministrazione nel mese di gennaio 2015 ha deciso che i soci di una cooperativa di lavoro, per poter recedere dalla stessa devono veder trascorrere un anno dalla data di effettuazione del recesso firmato all'agenzia per la mobilità. In pratica un socio che intende uscire dalla cooperativa deve attendere un anno. La stessa cosa se vuole entrare in un'altra cooperativa di lavoro.

Assessorato al Traffico e Ufficio Agenzia Mobilità pratiche taxi



Via Capitan Bavastro 94. Tel 06/671070602 06/671070519. Aperto al pubblico il martedì dalle ore 08.00 alle 12.00 e il giovedì dalle ore 08.00 alle 17.00. Agenzia Mobilità Piazzale Degli Archivi, 40, dal lunedì al venerdì dalle 8,30 alla 16,30

Officine Tassametri

Digitek Via Nocera Umbra tel. 067850862
Sak Via Della Magliana, 206/ab tel. 0661550242

I CRISTALLI DELLE VETTURE SONO ASSICURATI

IMPORTANTE Assicurazione

SI CONSIGLIA DI NON SVECCHIARE IL VENERDI' IN QUANTO L'ASSICURAZIONE RIMANE APERTA SINO ALLE 15.00. Assic. V. Di Val Cannuta, 123 Tel. 06.66541886

Vigili Urbani GPIT

C.ne Ostiense, 191 stanze 22-23-24 Tel 06/67693282 ANCHE OGGETTI RINVENUTI chiamare in caso di posteggi occupati da auto private 0667691, per abusivi 0667693234

Rimborso Regionale autovetture

Via Rosa Raimondi Garibaldi, 7 (regione Lazio)

Camera di commercio e Artigianato

V.le Oceano Indiano 17 - 00144 Roma centralino 06520821

Precedenza ai soci per rilevazione di quota sociale



I soci che volessero rilevare una azione sociale, hanno la precedenza sulle quote in cessione nella cooperativa, cioè a eventuali parità di condizioni.



DA RICORDARE

In caso di incidente sul lavoro o di malattia, i soci debbono comunicarlo alla cooperativa entro 36 ore, allegando i documenti sanitari (per malattia il mod OPM/1 rilasciato dal medico personale).

RICORDARSI DI EFFETTUARE LA REVISIONE ANNUALE NELLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE