

# PUNTO TAXI

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

## CRITICA ALLA DELIBERAZIONE DELL'AUTORITA' SUI TRASPORTI

Di Maurizio Berruti

L'autorità sui trasporti ha deliberato una modifica alla legge 21/92 per sostanzialmente, liberalizzare il servizio taxi dando una notevole sponda anche alle App che oggi sono state bandite in mezza Europa ed in altre nazioni mondiali. Ora questa proposta non ha carattere imperativo nei confronti del Parlamento, ma può costituire un valido supporto di chi politicamente da sempre vuole la distruzione del trasporto pubblico. Noi nello scritto che segue in questa e nelle altre pagine, abbiamo evidenziato i punti sbagliati ed incostituzionali della stessa proposta.

Il trasporto pubblico, sia quello di linea che non (autobus, taxi, treni, etc.) nasce dalla necessità Costituzionale di garantire e facilitare la libera circolazione pubblica. Per fare questo si ha bisogno di un serie di servizi di trasporto che non possono essere a libero mercato e che sono controllati sia nell'offerta, che nel prezzo che determina le tariffe. Il controllo si estende anche sui titoli che deve avere l'autista, sia abilitativi che morali. Questo controllo è essenziale per tutelare gli utenti ed impedire eventuali distorsioni del mercato. Il servizio così concepito, esula dai normali standard dell'offerta privata entrando in una particolarità che obbliga la Pubblica Amministrazione ad interventi che tutelano il settore dal libero mercato collaterale.

- Per ottemperare ai dettami costituzionali, Il servizio taxi è riconosciuto come un servizio pubblico non di linea (legge n° 21 del 15 gennaio 1992);
- ha una licenza d'esercizio;
- ha un prezzo amministrato dai Comuni;
- ha l'obbligo di effettuare il servizio per qualunque utenza, per qualsiasi destinazione e nelle 24 ore;
- il servizio taxi, è totalmente diverso dal trasporto per mezzo di noleggio da rimessa con conducente che ha una semplice autorizzazione;
- la Pubblica Amministrazione deve verificare e attuare gl'interventi per mantenere un giusto rapporto fra la domanda dell'utenza e l'offerta del numero di taxi. Controllare le tariffe per una equilibrata remunerazione che deve rimanere uguale per tutta l'utenza ed in qualsiasi occasione della giornata e per qualsiasi evento;
- la Pubblica Amministrazione deve attuare ogni provvedimento per facilitare l'utilizzo del taxi (corsie, parcheggi, telefoni, etc.);
- la Pubblica Amministrazione ha l'obbligo di controllare che il titolare di licenza taxi o chi esercita il servizio, abbia tutti i requisiti previsti dalle leggi, sia in materia di abilitazioni, permessi, iscrizioni in albi professionali, che in materia di leggi sul rapporto di lavoro o di gestione;
- il titolare della licenza taxi, può organizzarsi in una delle figure giuridiche previste dalla legge 21/92;
- i controlli sulla regolarità delle figure giuridiche e sulle persone fisiche, sono proprie solo degli enti pubblici, del tribunale, delle Camere di Commercio, degli organi di controllo del Ministero del Lavoro;

L'eliminazione dei vincoli di controllo sul servizio taxi, elimina la possibilità di garantire all'utenza pubblica un servizio controllato, sicuro, continuo nelle 24 ore e fornito anche in aree a domanda debole. Eludendo i dettami costituzionali, si trasforma il servizio da pubblico controllato in ogni sua parte dalla P. A., a servizio privato che risponde esclusivamente alle convenienze del mercato e non a quelli dell'utenza pubblica.

Segue a pag. 2

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

DATA	MATTINA 06.00-14.30	POMERI 14.30-23	RIPOSANO LE LICENZE
03/08/15 07/08/15	DAL 02 AL 20	DAL 01 AL 19	DAL 1 AGOSTO AL 15 AGOSTO 2015 DALLA 1 ALLA 3849 ROSSI DALLA 2 ALLA 3850 VERDI DAL 16 AGOSTO AL 30 AGOSTO 2015 DALLA 3851 A FINE PROV. ROSSI 3852 A FINE PROV. VERDI
10/08/15 14/08/15	DAL 1 AL GR. 19	DAL 2 AL GR. 20	
17/08/15 21/08/15	DAL 02 AL 20	DAL 01 AL 19	
24/08/15 28/08/15	DAL 1 AL GR. 19	DAL 2 AL GR. 20	
30/08/15	DAL 2 AL GR. 20	DAL 01 AL 19	

RIDUZIONE ORGANICO AGOSTO

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA COEUROPA 93  
Presidente Maurizio Berruti, vice presidente Alberto Arduini  
Consiglieri - Massimo Di Felice, Aldo Di Pietropaolo, Claudio Matani.  
Sito Web - [www.coeuropa.it](http://www.coeuropa.it) E-Mail [taxi@coeuropa.it](mailto:taxi@coeuropa.it)  
Per lettere ed altro materiale inviare a:

Gli articoli pubblicati impegnano esclusivamente chi li firma e sono a titolo gratuito. Collaboratori e lettori sono liberi di esprimere il loro pensiero nei limiti stabiliti dal Codice Penale e dalla legislazione vigente.



[taxi@coeuropa.it](mailto:taxi@coeuropa.it)

### AGOSTO 2015 SEMINOTTE-NOTTE

SEMINOTTE 17.00 - 01.00	NOTTE 22.00 - 06.00
02/08 al 08/08 gr 11-17	02/08 al 08/08 gr 05
09/08 al 15/08 gr. 04-10	09/08 al 15/08 gr. 16
16/08 al 22/08 gr. 03-09	16/08 al 22/08 gr. 15
23/08 al 29/08 gr. 14-20	23/08 al 29/08 gr. 08
30/08 al 05/09 gr. 13-19	30/08 al 05/09 gr. 07

Sito COEUROPA 93  
[www.coeuropa.it](http://www.coeuropa.it)



**CRITICA AL DOCUMENTO DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

<p>AMBITO TEMA</p>	<p>Modifica normativa proposta</p>	<p><b>Incongruenze ed anomalie dei punti della segnalazione/proposta fatta dall' A.R.T. con delibera del 21 maggio 2015</b></p>
<p>NCC RIMESSA</p>	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n. 21 sono apportate le seguenti modificazioni:  - all'articolo 3, comma 3, e all'articolo 8, comma 3, le parole: "nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione" sono sostituite dalle seguenti: "nel territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione";  - all'articolo 11, comma 4, il primo e il secondo periodo sono sostituiti dai seguenti: "Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio di ogni singolo servizio di noleggio con conducente deve avvenire all'interno del territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis dove è situato il comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno allo stesso. Il prelievamento e l'arrivo a destinazione del passeggero possono avvenire anche al di fuori del suddetto territorio".</p>	<p>Le licenze e le autorizzazioni devono servire la domanda esistente sul territorio comunale che le ha rilasciate. Questo per dare un giusto rapporto fra domanda ed offerta ed offrire un servizio pubblico che soddisfi i dettami Costituzionali della mobilità pubblica. Se come prevede la proposta, si fanno operare i vettori fuori del territorio Comunale entro un bacino stabilito dalla Regione, realmente si elimina il principio base di dare una giusta offerta di trasporto per la domanda esistente sul territorio di competenza di chi ha rilasciato i titoli. In questo caso non può più essere l'ente locale a rilasciare i titoli nella giusta quantità rapportata alla domanda esistente, ma dovrà essere necessariamente la Regione che esaurendo i Comuni dal rilascio di licenze ed autorizzazioni del tpl non di linea, dovrà stabilire e rilasciare il giusto numero di titoli per dare una congrua risposta alla domanda esistente nel bacino individuato dall'ente Regionale. Questo comunque determinerebbe la desertificazione del servizio nelle aree a domanda debole, con la conseguente reale eliminazione dell'offerta del servizio all'utenza dei piccoli comuni.</p>
<p>TAXI/NCC TERRITORIALITA'</p>	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, l'articolo 5-bis è abrogato.</p>	<p>Se si abolisce l'articolo 5 bis si impedisce ai Comuni che hanno rilasciato le autorizzazioni nel giusto numero occorrente per soddisfare la domanda esistente sul proprio territorio, di poter mantenere integra la giusta proporzione fra domanda ed offerta. Questo elimina anche la possibilità di tutelare l'ambiente con le zone a traffico limitato, in quanto si aumenterebbero i soggetti pubblici che vi possono transitare, soggetti titolari di titoli rilasciati da altri enti locali. Tutto questo a discapito dell'utente e dell'ambiente.</p>
<p>SERVIZI TECNOLOGICI PER LA MOBILITA' (STM) NUOVA DISCIPLINA</p>	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, dopo l'articolo 3, è inserito il seguente: "Art. 3-bis (servizi tecnologici per la mobilità) 1. Sono sottoposte alla disciplina del presente articolo le imprese che forniscono servizi remunerati su base commerciale per mettere in connessione mediante una piattaforma tecnologica passeggeri e conducenti interessati, rispettivamente, a richiedere e fornire servizi di autotrasporto non di linea sul territorio nazionale. 2. Restano esclusi dalla disciplina del presente articolo le forme di mobilità non remunerate basate sulla condivisione di veicoli privati tra due o più persone che percorrono in tutto o in parte uno stesso itinerario e, per tale motivo, ne</p>	<p>Non si capisce la necessità di questo articolo aggiuntivo alla legge 21/92 in considerazione che già da almeno quarant'anni esistono centrali radiotaxi gestite in forma cooperativa o di società, che hanno svolto e svolgono lo stesso servizio che oggi si può dare anche con app elettroniche. Le centrali radiotaxi, soggetti esterni all'impresa, mettono in contatto l'utenza con il tassista e nel fare questo utilizzano necessariamente come prevede la legge, solo vettori regolari abilitati a svolgere il servizio taxi. Inoltre nel punto 2 si vuol dare una specie di legittimità non tanto sulla possibilità di chiunque di poter ospitare sulla sua vettura qualunque persona, ma sulla possibilità di ricavarne un utile che viene fatto passare come semplice rimborso.</p>

Allegato all' "Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull'autotrasporto di persone non di linea:

deliberato in data 21 maggio 2015

## CRITICA AL DOCUMENTO DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

condividono i costi, messe in contatto tramite servizi dedicati forniti da intermediari anche attraverso l'utilizzo di strumenti tecnologici. Per la condivisione del veicolo possono essere ammesse solamente forme di contribuzione alle spese di viaggio sostenute dal conducente.

3. Le piattaforme che prestano i servizi di cui al comma 1 sono soggette a registrazione nelle regioni dove viene svolto il trasporto oggetto dell'attività delle imprese erogatrici di servizi tecnologici per la mobilità.

4. Le imprese erogatrici di servizi tecnologici per la mobilità di cui al comma 1 possono svolgere attività di intermediazione a favore di soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione di servizio di noleggio con conducente.

5. Le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità possono svolgere attività di intermediazione a favore di conducenti non professionali, che devono essere in possesso dei requisiti di cui al comma 7, nei limiti delle prestazioni di lavoro occasionale e comunque per un massimo di quindici ore settimanali.

6. Nel caso di cui al comma 5, le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità di cui al comma 1:

a) si dotano di assicurazione per responsabilità civile, derivante dalla circolazione dell'autoveettura, aggiuntiva rispetto a quella obbligatoria, per copertura danni trasportato;

b) fissano i corrispettivi del servizio in modo chiaro e trasparente con particolare riguardo ai meccanismi di applicazione di eventuali sovrapprezzi in coincidenza con aumenti della domanda di servizio;

c) verificano periodicamente l'efficienza dell'auto e la validità della patente del conducente;

d) verificano periodicamente il possesso da parte dei conducenti privati dei requisiti di cui al comma 7 del presente articolo;

e) sostengono economicamente gli oneri della visita medica di idoneità del conducente;

f) garantiscono il trattamento conforme alla legge dei dati personali raccolti dagli passeggeri e dai conducenti;

g) mettono a disposizione delle regioni, che adottano apposita disciplina, i dati necessari all'attività di vigilanza di cui al comma 8;

h) assumono la carta della qualità dei servizi sulla base delle indicazioni dell'Autorità di regolazione dei trasporti;

i) aderiscono a metodi di risoluzione alternativa delle controversie del consumatore e alle relative regole.

7. Ai fini della sicurezza del trasporto, i conducenti di cui al comma 5 devono:

a) avere età maggiore di anni ventuno e possedere la patente da almeno tre anni;

b) non avere subito provvedimenti di sospensione della patente;

c) essere in possesso dei requisiti morali previsti per i conducenti del servizio

Oltre questo, come si stabilisce il limite fra quello che è un semplice rimborso sulla condivisione delle spese e una vera remunerazione per il lavoro svolto. In questo caso tutte le cifre sono opinabili. Inoltre nel caso di contestazione fra le parti, questa si deve collocare e gestire necessariamente, in un normale contratto di trasporto. Lo stesso si deve dire per l'assicurazione della vettura che necessariamente deve essere per trasporto conto terzi e non uso proprio (Art. 82 C.d.S.). In Italia per avere la copertura per il trasporto persone conto terzi occorre che sul libretto di circolazione della vettura vi sia l'omologazione della motorizzazione civile per trasporto pubblico. La motorizzazione civile a norma di legge rilascia il titolo dopo l'omologazione della vettura, solo nel caso che il proprietario abbia un titolo pubblico per trasporto persone. Quindi nel caso di questo articolo che prevede una forma di trasporto spurto (ed illegittimo) di persone, si cozza contro la necessità della tutela dei terzi trasportati e della loro sicurezza: omologazione con verifica alla motorizzazione e assicurazione per trasporto conto terzi.

Per la sicurezza del trasporto pubblico e degli utenti trasportati, non si può derogare in nessun caso ai requisiti necessari prevista dalla legge che deve possedere l'autista. Il fatto che si definiscono i soggetti non professionali, non inficia assolutamente la necessità dei dovuti controlli e requisiti necessari al trasporto pubblico. Inoltre il tipo occasionale del lavoro, non può essere definito dal semplice numero di ore massime settimanali in cui può esercitare (eventualmente il limite deve essere annuale), ma anche dal reddito complessivo annuo che se ne ricava e dalle condizioni previste dall'art. 2222 del Codice Civile. Il reddito per essere considerato un provento da lavoro occasionale, non deve superare i 5.000 euro ogni anno. Superare questo significa doversi comportare come ogni singola impresa italiana. Inoltre va detto che il superamento di circa 2.800 euro l'anno comporta la perdita della detrazione fiscale o di assegno famigliare, se si è a carico di qualcuno. L'art. 2222 è abbastanza chiaro su chi può essere definito lavoratore occasionale. Il lavoratore autonomo occasionale si distingue per: la completa autonomia del lavoro circa i tempi e le modalità di esecuzione del lavoro, dato il mancato potere di coordinamento del committente; la mancanza del requisito della continuità, dato il carattere del tutto episodico dell'attività lavorativa; il mancato inserimento funzionale del lavoratore nell'organizzazione aziendale.

Al punto 6 del nuovo articolo 3 bis proposto, si prevede che le imprese fornitrici di servizi tecnologici "a) si dotano di assicurazione per responsabilità civile derivante dalla circolazione della vettura, aggiuntiva rispetto a quella obbligatoria, per copertura danni trasportato". Questo punto ha due grosse anomalie, la prima deriva dal fatto che in Italia nessuno può assicurare una vettura di proprietà di un terzo soggetto. La seconda riguarda l'uso del mezzo, infatti in ogni caso, questo non eserciterebbe il trasporto per uso proprio ma anche per conto terzi. Lo stesso metodo di espletamento del viaggio evidenzia interamente la natura di trasporto conto terzi. Difatti "l'autista non ha interesse personale a raggiungere il luogo indicato dall'utente e, in assenza di alcuna richiesta, non darebbe luogo a tale spostamento" (contenuta nell'ordinanza del 25 maggio 2015 nel Proc. Carat. n. 16612/2015 R.G. Tribunale di Milano sez. A). La carta di circolazione dei veicoli in questione, ha espressamente scritto l'uso proprio del mezzo essendo priva di licenza (art. 8 L. 21/92). L'art. 86 C.d.S. prevede per i veicoli non in possesso di licenza per trasporto pubblico di persone, il divieto di esercitare il trasporto conto terzi

**CRITICA AL DOCUMENTO DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI**

	<p>Taxi;                  d) essere in possesso di idoneità psico-fisica;                  e) esercitare il servizio con auto di proprietà del conducente stesso o di un parente entro il primo grado;                  f) esercitare il servizio con auto immatricolata da non più di sette anni.                  8. Sulla presenza dei requisiti di cui ai commi precedenti vigilano le regioni presso le quali è effettuata la registrazione di cui al comma 3.</p>	<p>applicando specifiche sanzioni amministrative. Assicurare un veicolo per un uso diverso da quello che è trascritto nella carta di circolazione, rende nulla l'assicurazione stessa, con possibilità di rivalsa.                  Sempre nel punto 6 alla lettera b) si stabilisce la trasparenza delle tariffe che effettivamente sono a libero mercato. Infatti il prezzo della corsa che deve pagare l'utente varia al variare della domanda e in relazione a particolari eventi (manifestazioni, scioperi, ecc.), attuando un selvaggia liberalizzazione delle tariffe che nulla hanno a che vedere con la trasparenza e il principio della tutela dell'utenza di un servizio pubblico quale è comunque lo si voglia girare, quello proposto nell'articolo.                  Il resto delle lettere del punto 6, trasportano semplicemente i controlli ed i titoli che devono essere verificati dalle autorità per tutelare la sicurezza di un servizio pubblico, in capo ad un soggetto privato. Questo seppur teoricamente, potrebbe innescare il principio che le revisioni delle vetture vengono fatte liberamente da chiunque e che i titoli per la guida vengono rilasciati non da un ente pubblico, ma da un privato. Inoltre si deve notare, che per quello che riguarda la sicurezza del lavoro e dei trasportati, esiste già il D.L. 81/2008, che obbligatoriamente anche in questo caso, dovrebbe essere applicato. Il D.L. 81/2008 oltretutto stabilisce dei protocolli e specifica molto bene quali sono i soggetti che devono applicare la normativa che nel caso non si attui, può portare a conseguenze penali. E fra i soggetti che hanno l'obbligo di rispettarla, vi sono anche i committenti o i così detti intermediari. Una recente sentenza dello stato Americano della California, evidenzia proprio come il collegamento fra un app (oggetto di questa proposta) e gli autisti non può che rientrare nell'ottica del rapporto di lavoro subordinato con tutto quello che ne consegue.</p>
<p>TAXI                  COMPETENZE REGIONALI E COMUNALI</p>	<p>Alla legge 15 gennaio 1992, n.21, sono apportate le seguenti modificazioni:                  1. all'articolo 2:                  a) al comma 1, le parole: "all'interno dell'area comunale o comprensoriale" sono sostituite dalle seguenti: "all'interno del bacino territoriale sovracommunale individuato, ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, dalle regioni, che possono anche stipulare accordi reciproci per la gestione di servizi a livello inter-regionale";                  b) al comma 2, le parole: "comunali o comprensoriali" sono soppresse;                  2. all'articolo 4, dopo il comma 1, è inserito il seguente: "1-bis. Le regioni, sentite le città metropolitane, individuano i bacini territoriali ottimali sovracommunali per la gestione uniforme e coordinata dei servizi di cui all'articolo 1. Le regioni stabiliscono per ciascuno dei bacini territoriali individuati il numero dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio pubblico non di linea nonché i criteri per la determinazione delle tariffe per il servizio taxi. I singoli comuni, in base alla quota di contingente assegnato, rilasciano le licenze e le autorizzazioni per i servizi di cui all'articolo 1.";                  3. all'articolo 5, comma 1:                  a) alla lettera a), le parole: "il numero ed" sono soppresse;                  b) la lettera c) è soppressa;                  4. all'articolo 11, il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. Il prelievamento del passeggero ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del bacino individuato dalle regioni ai sensi dell'articolo 4, comma 1-bis, all'interno del quale è compreso il comune che ha rilasciato la licenza, per qualunque destinazione, previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite del suddetto bacino, fatto salvo quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 4".</p>	<p>Per le altre modifiche proposte all'art. 2 della legge 21/92, vale la stessa considerazione fatta per la modifica l'art. 11 comma 4, infatti questa variazione determinerebbe la desertificazione del servizio nelle aree a domanda debole, con la conseguente reale eliminazione dell'offerta del servizio all'utenza dei piccoli comuni.</p>
<p>TAXI                  FORME GIURIDICHE DI ESERCIZIO DELLA ATTIVITA'</p>	<p>All'articolo 7, comma 1, lettera d), della legge 15 gennaio 1992, n. 21, le parole: "che svolgono esclusivamente le attività di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 1" sono soppresse.</p>	<p>Abolire il comma 1, lettera d) dell'art. 7 della legge 21/92, significa eliminare il contesto operativo specifico ed aprire a soggetti che realmente non svolgono il trasporto di persone ma ne attuano una intermediazione che aumenta la filiera incrementando il costo per l'utenza. Aumentare la filiera e far rimanere i costi finali invariati per una logica economica e matematica, si può realizzare solo riducendo (sfruttando) di molto il reddito di uno dei soggetti interessati. Visto che questa proposta viene dalla spinta dell'intermediario, a rimetterci saranno gli autisti.</p>

TAXI CUMULIO DELLE LICENZE	All'articolo 8, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n.21, il secondo e il terzo periodo sono sostituiti dai seguenti: "Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi, eccetto per il caso di cui all'articolo 7, comma 1, lettera d), ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. E' invece sempre ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente".
TAXI E NCC NULLITA' DELLE CLAUSOLE DI ESCLUSIVA	All'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n.21, dopo il comma 3, è inserito il seguente: "3-bis. Nell'ambito delle forme giuridiche di cui al comma 1, lettere b) e c), sono nulle le clausole che limitano o escludono la libera acquisizione di servizi di intermediazione tra domanda e offerta di trasporto prestati da soggetti pubblici o privati, ivi inclusi altre cooperative, consorzi o le piattaforme di cui all'articolo 3-bis".
TAXI TARIFFE	All'articolo 13 della legge 15 gennaio 1992, n.21, al comma 1 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: "Le tariffe sono da intendersi come valori massimi".

Molti anni or sono, le imprese taxi potevano avere in capo al medesimo soggetto più licenze. All'attuare delle normative relative ai contratti con i propri dipendenti e a tutte le altre normative che eliminavano un possibile sfruttamento della manodopera, queste imprese risultarono non più remunerative e quindi gli stessi imprenditori cedettero le licenze ai singoli tassisti. Le normative che investivano l'intero settore della manodopera in Italia, erano state pensate nell'ottica della Costituzione per impedire ogni forma di sfruttamento e di "caporalato". Ora il fallimento di quelle imprese che realmente basavano la loro economia sulla mancanza di diritti degli autisti, dovrebbero aver insegnato che quel tipo di impresa per il settore pubblico di trasporto non di linea, è fallimentare al rispetto delle regole. Ripristinare questo meccanismo, significa realmente tornare indietro e riproporre una specie di "caporalato". Inoltre proprio per impedire che vi sia una qualche concorrenza fra l'imprenditore e gli autisti licenziatari di taxi, si impedisce a quest'ultimi di organizzarsi in cooperative con l'intestazione plurima di licenze. Infatti in una cooperativa di lavoro, l'imprenditore proprietario si identifica con il socio autista. Mentre in un'impresa singola, magari una società di capitali, la filiera si allunga. Infatti abbiamo il proprietario (o i proprietari) ed i singoli autisti. Mentre in una cooperativa di lavoro abbiamo solo il socio che insieme è proprietario e autista. Questa ineluttabile situazione riduce la filiera dei costi ad un solo soggetto e questo rende molto difficile una possibile concorrenza da parte degli imprenditori di cui sopra.

La stessa cosa può essere detta per la proposta dell'art. 3-bis, anche in questo caso inserire un elemento di intermediazione aumenta la filiera ed i costi. Il principio pubblico del trasporto di persone, deve avere dei punti fermi che non possono essere né il libero mercato, né organizzazioni diverse dal vettore autorizzato, né eliminare i titoli ed i controlli necessari consegnandoli all'arbitrio di un soggetto privato.

Per l'ultimo punto occorre fare molta attenzione a non porre un limite al minimo tariffario. La possibile minima concorrenza non deve intaccare la sicurezza di un servizio pubblico.

## **GRANDE E CHIARISSIMA VITTORIA DELLA LEGALITA' E DEL DIRITTO ITALIANO. GRAZIE ALL'ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI ED AI "NOSTRI" AVVOCATI.**



# **UBER: GAME OVER!**

L'Associazione Tutela legale TAXI è felice di comunicare alla categoria tutta che, in data odierna, è stata pubblicata la (terza) ordinanza con la quale;

**IL TRIBUNALE DI MILANO HA CONFERMATO IL BLOCCO E L'INIBIZIONE DEL SERVIZIO UBER-POP IN ITALIA E HA DELIBERATO DI ESTENDERE L'ORDINE ANCHE AI DRIVER CHE EGUALMENTE CONCORRONO SLEALMENTE NEI CONFRONTI DEGLI OPERATORI TAXI REGOLARI.**

Il Tribunale di Milano ha respinto il reclamo proposto dal Gruppo Uber e nuovamente condiviso le difese svolte dai nostri avvocati Marco Giustiniani, Nico Moravia, Giovanni Gigliotti dello Studio Legale Pavia e Ansaldo e dall'avvocato Alessandro Fabbi, nell'interesse di tutta la categoria taxi regolare.

Come Associazione Tutela Legale Taxi vogliamo ringraziare, dunque, i nostri avvocati e lo Studio Legale Pavia e Ansaldo per l'ottimo lavoro svolto e il risultato ottenuto... e soprattutto la categoria tutta per la fiducia che ci ha dato in questa lunga guerra... battaglia dopo battaglia!!!

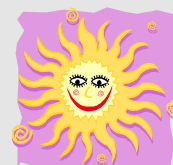
Nonostante il silenzio e l'inoperatività delle Amministrazioni, del Governo e del Parlamento:

**ALMENO ABBIAMO TOCCATO CON MANO CHE LA GIUSTIZIA FUNZIONA E CHE ALMENO UNO DEI POTERI DELLO STATO LE LEGGI LE APPLICA!!!!!!**

Milano, 9 Luglio 2015

Il Direttivo Associazione Tutela Legale Taxi

**AUGURI A TUTTI  
DI BUONE VACANZE**



## IPOCRISIA ED INNOVAZIONI TECNOLOGICHE

Di Maurizio Berruti

Eventuali proposte che tendono a deregolamentare il trasporto pubblico non di linea nascono purtroppo, da alcuni fattori negativi di base. Il primo è una grande ignoranza del diritto, della Costituzione, dell'economia e del fisco che molti politici hanno. Il secondo riguarda la malafede che vede gruppi della new economy e i loro vassalli, costruire un clima adatto alla conquista di questo tipo di mercato. Chiaramente questi ultimi devono attuare vedendo nel liberismo economico e delle nuove applicazioni elettroniche una panacea di tutti i mali (??), un meccanismo che gli permette di guadagnare il più possibile ignorando o superando con nuove leggi non coerenti con il diritto, l'impianto giuridico complessivo che tutela il lavoro, i lavoratori, la libertà di tutti noi e l'equilibrio fiscale. Tutto questo svincolandosi da ogni possibile responsabilità gestionale. Conta solo far più soldi possibile uccidendo se necessario, il corpo sociale dove si sono calati come cavallette invasive e distruttive.

Per il primo fattore riguardante quel gruppo di politici ignoranti (non tutti chiaramente, alcuni preparati ma in malafede), va detto che propongono o modificano le leggi, come l'apprendista stregone del noto poema sinfonico che realmente incapace ed immaturo per gestire la magia improvvisa soluzioni "avanzate" che concretamente finiscono in una baraonda difficilmente riconducibile alla normalità. I "nostri" oltretutto ci mettono della buona presunzione condita con chiacchiere da bar e guarnita con una conoscenza approssimativa della realtà.

Le due componenti, nell'attuare questo meccanismo perverso che uccide il diritto e la sana economia creano una condizione per la quale, ai soggetti già operanti nel settore da conquistare viene impedito di avere le stesse possibilità operative, organizzative etc. che i novelli conquistatori vorrebbero avere cambiando le leggi.

In tutto questo trovano degli "stolti" alleati magari in qualche associazione dei consumatori, che nel confronto fra "nuova economia" e "vecchia economia" vedono dei giganteschi elementi di "concorrenza che sicuramente (??) farà diminuire enormemente il prezzo per i consumatori finali". Intanto non mi sembra che questo sia accaduto per le cose che abbiamo liberalizzato, vedi i carburanti, le assicurazioni etc., né mi sembra che questo possa essere confacente con un servizio pubblico che già di suo ha tariffe equilibrate determinate dalla pubblica amministrazione. Tariffe che realmente ogni anno diminuiscono non potendo queste adeguarsi immediatamente all'avvenuto aumento dei costi (le tariffe mediamente vengono rivisitate ogni 7 anni).

Un esempio calzante di quello che si diceva sopra, è il politico del PD Sergio Boccadutri che probabilmente utilizzando la proposta dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti di modifica della legge 21/92 presentata nella loro deliberazione del 21 maggio 2015, avanza un emendamento al DDL della concorrenza che realmente oltre ignorare tutte le leggi, rende l'abusivismo nel trasporto persone legalizzato.

Ora fra le anomalie che attanagliano i soggetti che sopra ho descritto e che sicuramente sono patrimonio del politico del PD, questi ne ha una ulteriore che si chiama ipocrisia. Probabilmente egli si sente il nuovo che avanza e che non può che sostenere le nuove tecnologie, magari dicendo fesserie ma nella parola magica, "nuova tecnologia" si può e si deve fare del tutto. Non a caso è il coordinatore dell'Area Innovazione del PD.

Ora secondo voi, con questi novelli apprendisti stregoni che se lasciati fare ci distruggono quel poche di diritto e libertà che nei secoli ci siamo faticosamente conquistati, possiamo sperare di non fare la fine della Grecia e finire ad avere in un fondo di garanzia gestito dalla troika (FMI, BCE, Commissione Europea) il Colosseo, San Pietro, piazza di Spagna, il Circo Massimo, Venezia, Pisa, Napoli, Palermo etc.?

**I SOCI A CUI ARRIVA LA LETTERA RACCOMANDATA DELL'ALBO PROVINCIALE PER IL RINNOVO DELL'ISCRIZIONE, LO COMUNICHI SUBITO ALLA COEUROPA 93.**



Taxi anni '50

## Memorandum per i soci della COEUROPA 93



Taxi 1981 circa

**TAXI**

# CHIAMATA 06 06 09

**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 esterno.

**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 può diventare solo artigiano. Se vuole andare in altra cooperativa di lavoro deve attendere un anno dalla comunicazione.

**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**

**Digitex** Via Nocera Umbra tel. 067850862  
**Sak** Via Della Maglianella, 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, ciò 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