

PUNTO TAXI

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

CHIARIMENTI SULLE LIBERALIZZAZIONI

I TAXI NON POSSONO ESSERE LIBERALIZZATI
Di Maurizio Berruti

Per comprendere appieno la problematica delle liberalizzazioni che ormai da anni cerca di coinvolgere anche il settore taxi, occorre analizzare attentamente la posizione geopolitica ed economica a cui sono andati incontro l'Europa e il mondo intero dopo la caduta del muro di Berlino.

Le modifiche hanno prodotto nel campo della finanza Nazionale, Europea e mondiale delle loro nuove necessità che prevedono l'occupazione da parte del grande capitale, di spazi di mercato prioritariamente occupati da piccole e micro imprese. La conquista di questi spazi ha come scopo quello di costruire monopoli in mano a pochi e di condizionare in questo modo l'economia e quindi la politica dei paesi.

Lo strumento politico per arrivare a questo sono le liberalizzazioni delle attività professionali. In molti settori questo è possibile ed auspicabile. Pensiamo ad esempio ai giornalisti, ai notai, agli ordini in generale etc. Nonostante che sia ineluttabile che non si possono eliminare i servizi pubblici attraverso la loro liberalizzazione,

Segue a pag. 2



Il Consigliere Maurizio Berruti

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

Comunicazione di servizio

Le vetture della Coeuropa hanno i cristalli assicurati. Nel caso di rottura contattare la cooperativa che indirizzerà il socio presso le officine convenzionate.

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 E-Mail taxi@coeuropa.it
Per lettere ed altro materiale inviare a:
Coeuropa 93 V.le Giotto 8 - 00153 Roma - tel. 06/5759998, Fax 06/5759997

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

SETTEMBRE 2011 SEMINOTTE-NOTTE

SEMINOTTE 17.00 - 01.00

NOTTE 22.00 - 06.00

04/09 al 10/09 gr 15 -19

04/09 al 10/09 gr 03

11/09 al 17/09 gr 02 - 08

11/09 al 17/09 gr 14

18/09 al 24/09 gr. 01-07

18/09 al 24/09 gr 13

25/09 al 01/10 gr. 12-18

25/09 al 01/10 gr 06

[www. Assodemoscoop.it](http://www.Assodemoscoop.it)

Sito COEUROPA 93 - www.coeuropa.it



I TAXI NON SI LIBERALIZZANO

Segue dalla prima

i grandi gruppi d'interesse economico cercano di utilizzare questa grande trasformazione del mondo per inserirsi nelle pieghe di un non maturo sistema di mercato e far passare degli indirizzi a loro consoni. Per fare questo utilizzano ogni strumento a loro portata. La stampa, le televisioni e strumenti di controllo come l'Antitrust presieduta da Catricalà. Antitrust che non perde occasione per sostenere che la soluzione dei problemi del paese passa attraverso la liberalizzazione dei taxi. Per capire bene in che contesto si formano queste idee e con quali uomini, necessita riportare le notizie che Milena Gabanelli pubblica sui dirigenti statali sul Corriere della Sera del 25 agosto 2011. **“Ad esempio Antonio Catricalà è fuori ruolo dal Consiglio di Stato da sempre, è stato capo gabinetto di vari ministri di schieramenti opposti, poi all'Agcom, fino al 2005 segretario della presidenza del Consiglio con Berlusconi, quindi nominato presidente dell'Antitrust. Non ricopre la carica in Consiglio di Stato, ma ciononostante nel 2006 da consigliere diventa presidente di sezione, e senza ricoprire quel ruolo incassa uno stipendio di 9.000 euro netti al mese che si aggiungono ai 52-8.492,67 annui dell'Antitrust.”** Se questo è il personaggio, qualche legittimo dubbio nasce nella sua buona fede per la fervente crociata verso la liberalizzazione dei taxi. I grandi interessi mettono in campo ogni loro risorsa per piegare la realtà e le leggi ai loro desideri. Il ripetere migliaia di volte un concetto che non è la verità spesso porta a creare una nuova realtà

che con la vera oggettività delle leggi nulla ha a che vedere.

Nella direttiva europea “Bolkestein” formalmente direttiva 2006/123/CE (direttiva sulle liberalizzazioni nei mercati europei), al punto 21 delle considerazioni esclude esplicitamente i taxi dalle liberalizzazioni: **“ 21) I servizi di trasporto , compresi i servizi di trasporto urbani, i taxi e le ambulanze nonché i servizi portuali, sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva.”** Anche il Decreto Legislativo n. 59 del 26 marzo 2010 nel recepire la direttiva europea nel



Tassisti Greci in sciopero

suo art. 6 (servizi di trasporto) al punto 1. recita:

“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, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente.”

Nel decreto legge attuale del governo sulle liberalizzazioni, all'articolo 3 nel suo comma a) nell'escludere dalle liberalizzazioni i settori espressamente vincolati dall'Europa recita:

“vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali”. Quindi, in base a quello sopra evidenziato, le normative vigenti propendono al mantenimento dell'attuale situazione organizzativa dei taxi.

I TAXI NON SI LIBERALIZZANO

Nonostante questo, i vari gruppi d'interesse e i giornali ad essi correlati, nonché alcuni economisti continuano a sostenere il contrario. Chiaramente questo conferma la malafede con la quale si vuol risolvere il problema dell'economia nazionale. Nei paesi dove la liberalizzazione dei taxi è stata attuata, si è rivelata un fallimento sia sotto il punto di vista dell'economicità che della qualità del servizio. In Europa, in Olanda, in Svezia e in Irlanda il servizio taxi è liberalizzato. In Olanda la tariffa è notevolmente aumentata e le autorità stanno cercando di riportare il servizio taxi nella contingentazione precedente. In Svezia (paese molto organizzato che riesce ad assorbire anche errori di gestione), i prezzi dei taxi sono determinati annualmente e liberamente dagli stessi operatori ed il costo ha subito un notevole balzo. In Irlanda diversi tassisti si sono suicidati per le gravi condizioni economiche a cui si sono trovati dopo la liberalizzazione. Anche nella patria del liberismo economico, gli Stati Uniti a New York alla fine degli anni '70 hanno provato a liberalizzare il servizio. Questo è scaduto completamente nella sua qualità ed i prezzi non si erano realmente ridotti. A seguito di questa situazione, il governo di New York ha riportato al contingentamento del servizio aumentando le regole e determinando in 13.000 licenze il numero dei taxi sufficienti a rispondere alla domanda. Si deve notare che nella "grande mela" vi sono 8.500.000 abitanti.

Come si vede dall'evidenza della realtà, nei posti dove la liberalizzazione dei taxi è stata attuata, questa è fallita con gravi problemi sia nella qualità servizio che delle tariffe.

In Europa, e in Italia, i grandi gruppi economici fanno benissimo questa storia, ma ci provano lo stesso per fare affari anche se di breve periodo. La strada che essi cercano di percorrere è quella della

deregolamentazione delle leggi e dei contratti proprio per speculare al massimo sul problema. La condizione dei noleggi di fuori Roma, è stata di fatto sponsorizzata da questi centri dell'economia Italiana attraverso la stampa, la radio e la televisione e secondo me, anche dall'Antitrust. Tutto questo per destabilizzare il sistema dei trasporti non di linea e preparare il terreno per la conquista del settore taxi. Per avere poi un ritorno di utili confacenti, devono gestire il servizio nella più completa deregolamentazione. Va comunque ribadito che non vi sono supporti di legge che facilitano il cammino di questi gruppi finanziari. Come sopra ho dimostrato, le leggi tutelano il servizio pubblico dei taxi. Proprio l'essenza del servizio pubblico e il suo rispetto in tutte le parti del settore, possono essere l'antidoto per impedire la scalata. Chi ha interesse reale a tutelare il servizio pubblico dei taxi, oggi più che mai deve far emergere la sua natura Pubblica. Questo si deve fare applicando tutte le regole che sono consone al servizio pubblico creando quelle barriere naturali che ne impediscono la mera speculazione economica. Oggi a difesa del settore, è necessario abbandonare i piccoli interessi di "bottega" che ancora qualcuno ha, e sostenere le regole anche se queste non sono rispondenti alle "botteghe". Il mio compito in questi anni è stato proprio questo, e su questo mi sono speso e mi spenderò. I miei attacchi che qualcuno ha portato al mio operato, nascono proprio dal fatto che le regole pubbliche del servizio che io sto cercando di ripristinare, se da una parte sono necessarie ad impedire le scalate deregolate dei gruppi finanziari, dall'altra indirettamente colpiscono anche gli interessi di chi nel settore taxi, in mancanza di regole ha, e cerca di continuare ad avere sulla pelle del tassista. I taxi non si possono liberalizzare, questo deve essere chiaro e almeno a norma di legge lo è. La difesa passa nelle regole e siamo noi a doverle far applicare e nessun altro.

Di Maurizio Berruti



Giuseppe Arcimboldo

Memorandum per i soci della COEUROPA 93



Giuseppe Arcimboldo

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, 6645, 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 giovedì 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.

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

Assessorato al Traffico e Ufficio Atac 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. ATAC Piazzale Degli Archivi, 40, dal lunedì al venerdì dalle 8,30 alla 16,30

Officine Tassametri

Digitek Via Nocera Umbra tel. 067850862
Sak P.zza G. Da Verrazzano, 48 tel. 065754336
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 ALLE 15.00. Assic. Tel. 06.66541886

Vigili Urbani GIT



C.ne Ostiense, 191 stanze 22-23-24 Tel 06/67693282

ANCHE OGGETTI RINVENUTI

Rimborso Regionale auto e apparati

Via Rosa Raimondi Garibaldi, 7 (regione Lazio)

REVISIONE € 55,00 - VIA Della Caffarelletta, 15 - tel. 06764053

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