

archivio news

Relazione di Luciano Patuelli [>>]

Liberalizzazione licenze taxi e ncc

26/10/04 - Lo scorso 21 di giugno a Bologna si è tenuto un interessante seminario indetto dal Cntp il per discutere sulle problematiche scaturite dalla segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza in relazione alla liberalizzazione delle licenze taxi/ncc.

Ai lavori hanno presenziato 120 fra tassisti e noleggiatori nella mattinata e 110 nel pomeriggio, segno evidente che l'argomento era di notevole interesse categoriale. Assenti giustificati Saverio Ranieri della Fit/Cisl e il Sottosegretario del Ministero dei Trasporti dott. Paolo Mammola.

Dopo la relazione d'apertura del Presidente del Cntp Luciano Patuelli, e il saluto da parte di Confcooperative, si sono avuti una serie d'interventi da parte delle Organizzazioni Sindacali e anche di Presidenti di Cooperative e Consorzi di varie città italiane.

Interessante la tesi di laurea della dott.ssa Simona Cupelloni su "concorrenza e monopolio nell'industria dei taxi". Dalla relazione comunque, è scaturita un'analisi delle condizioni del servizio in Italia dei taxi e degli ncc, che confrontato con altre realtà europee evidenziano di fatto una buona erogazione dei servizi, spesso però condizionati da un caotico traffico, condizione negativa che fa ripercuotere sul servizio carenze non proprie a discapito dell'utenza.

Dall'esame comparato fra le varie situazioni esaminate, specie sulla proprietà delle licenze, non emerge in nessun Paese europeo una condizione ottimale a cui fare riferimento.

Rispetto poi alla segnalazione e alle ipotesi formulate dal Garante, le soluzioni che si propongono e che sono scaturite dal Seminario sono di carattere più collaborativo nei confronti delle Amministrazioni locali tendenti a rivisitare tutte le condizioni della mobilità urbana. Sarà solo a seguito delle analisi, delle esigenze nei singoli territori che si potranno attuare quei correttivi programmatori per consentire più adeguate risposte alle molteplici necessità delle utenze. Le Categorie dei taxi/ncc sono disponibili ad affrontare modalità più flessibili nell'offerta dei servizi, purché da parte delle Amministrazioni pubbliche vi sia un atteggiamento più collegiale con chi si candida alle soluzioni dei problemi della mobilità urbana.

Questa condizione politica è stata sottolineata, dibattuta e in pratica accettata da parte di tutti gli intervenuti.

L'Onorevole Franco Raffaldini, il dott. Paolo Uggè e la dott.ssa Clara Ricosi nei loro interventi, hanno ribadito che nessuna parte istituzionale è intenzionata

a tartassare le Categorie, di converso però queste non possono ritenersi così insensibili e per certi versi corporative, nei confronti delle nuove condizioni e richieste di trasporto che avanzano.

Il Presidente dell'Ancst Franco Tumino nelle sue conclusioni ha ripreso con spirito costruttivo le volontà che sono emerse nel dibattito. In particolare l'Associazione si farà carico di mantenere sulla problematica un rapporto con le OO.SS. e con le rappresentanze economiche, finalizzato a produrre proposte per consentire una più spiccata imprenditorialità alle Categorie e alle loro strutture associative.

Vi informiamo che il materiale di consultazione è reperibile sui siti del Cntp www.tuttotaxi.com e dell'Ancst www.ancst.it.

[mappa](#)

[newsletter](#)

[rassegna stampa](#)

[link](#)

[privacy](#)

[stampa la pagina](#)

[segnala la pagina](#)

© 2004 Legacoop Bologna - Legacoop Bologna: Viale Aldo Moro 16 - 40127 Bologna - Italia - Tel. ++39.051.509.828 - Fax. +39.051.509.834
email: info@legacoop.bologna.it



Cari Colleghi, Amici e Gentili invitati,

Questo documento introduttivo vuole essere un contributo propositivo e di una più realistica lettura della situazione del trasporto pubblico persone taxi ed ncc in Italia.

Come Cntp, Consorzio che associa 34 Cooperative/Consorzi in Italia con circa 5.500 tassisti e noleggiatori associati e l'Associazione Nazionale Cooperative di Servizi aderenti a Legacoop, abbiamo ritenuto quanto meno opportuno portare a dibattito e quindi far conoscere il parere che la Categoria vuole esprimere.

L'argomento che ci apprestiamo a discutere nasce da una serie di opinioni, alcune anche di grande rilevanza, basterebbe citare la segnalazione/parere del Garante sulla Concorrenza fatta al Governo fra febbraio e marzo del 2004, così come le svariate ipotesi e congetture che molte Amministrazioni locali stanno facendo nel merito.

Da più parti infatti e in maniera trasversale si richiedono aumenti di organici di taxi nelle principali città italiane ed anche con maggiore insistenza viene richiesta una sorta di liberalizzazione delle licenze in analogia con altri settori (trasporto merci c/t, commercio, edicole, ecc.. ecc..).

Solo chi ha scarsa conoscenza del settore, oppure chi si avventura in soluzioni massimalistiche e superficiali, può pensare di prospettare le medesime soluzioni adottate per i settori di trasporto cose o di vendita di beni, al mondo del tassismo e dei noleggi.

Una cosa è rendere più dinamica e competitiva una gestione commerciale di cose o servizi al terziario, altra e diversa deve essere la valutazione circa la ricerca di maggiore flessibilità nell'ambito del trasporto persone, che è sempre un "servizio pubblico" direttamente offerto alla persona fisica.

Ci pare riduttivo, e di basso profilo politico e programmatico, sostenere in termini puramente matematici nel rapporto cittadini/numero dei taxi, e proporre conseguentemente l'adeguamento degli organici, senza sviluppare ed analizzare le specifiche situazioni, il tessuto sociale ed economico di quel territorio, il contesto nel quale si svolge il servizio; occorre verificare anche quali altri soggetti partecipano direttamente o indirettamente allo svolgimento del servizio, soprattutto occorre dare risposte concrete ai problemi della viabilità, per aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici e quindi renderli competitivi con i mezzi privati, cercando di disincentivare l'uso di questi ultimi, specie nelle zone cittadine a grande mobilità.

Infatti in molte indagini l'obiettivo dell'aumento della velocità commerciale dei mezzi pubblici viene affrontata senza affermare in maniera esplicita, e di conseguenza attuare i dovuti correttivi, che la causa è il traffico privato.

Le Amministrazioni locali tendono sempre a calibrare soluzioni politiche che accontentino di volta in volta le varie lobby, per la verità quasi sempre capitanate dai commercianti. Senza considerare che ormai tutte le rilevazioni sulla qualità dell'aria che respiriamo ci dicono che siamo ben oltre i limiti consentiti, pensate ai divieti a targhe alterne o ai giorni settimanali, che detto dagli esperti non ottengono che scarsi risultati sulla diminuzione del piombo nell'aria. Certo siamo consapevoli che sul traffico l'introduzione di limiti e divieti siano tutte scelte impopolari (e anche con risvolti elettorali alle volte negativi), c'è però da valutare che anche nella opinione pubblica ormai si sta facendo strada il convincimento che è necessario decidere fra traffico pubblico e privato. Ad esempio positivo si può citare il grande accoglimento delle domeniche senza auto e tutte quelle iniziative tendenti a diminuire l'uso urbano dell'auto.

In buona sostanza molti dei problemi che i cittadini/utenti sollevano e che le Amministrazioni locali raccolgono e scaricano sulle Categorie dei tassisti e noleggiatori, non sono legati a presunte carenze degli organici, ma a fattori irrisolti da anni.

I punti su cui soffermarsi per una più realistica disamina dei fatti:

- 1- Professionalità del servizio attualmente offerto
- 2- Maggior numero di licenze non corrisponde a miglior servizio
- 3- Ruolo del taxi nell'economia del trasporto persone

**Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"**

**Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP**

Professionalità del servizio attualmente offerto

Diversamente dalle categorie commerciali sopra citate, la Categoria dei taxi ed ncc è regolamentata da tempo da una legge quadro nazionale, che seppur con evidenti limiti normativi, ha omogeneizzato in larga parte le direttive relative all'attività di trasporto persone non di linea. A sua volta ogni Amministrazione locale ha adottato un suo regolamento comunale fissando norme, tariffe, orari, turni di lavoro e riposi e in alcuni casi considerando anche usi e costumi territoriali. Le tariffe sono obbligatorie e fisse e vengono rilevate da un tassametro a funzionamento multiplo, cioè a costo chilometrico e di sosta che scatta al di sotto di una certa velocità; a differenza del servizio di noleggio che sono invece concordate, quasi esclusivamente sulla distanza chilometrica. Tutte le Amministrazioni locali hanno uffici e attività di vigilanza che controllano auto, servizio, raccolgono lamentele dall'utenza e se del caso sanzionano il tassista e il noleggiatore.

In cartella trovate una rilevazione del numero dei taxi ed ncc effettuata dalle Camere di Commercio sotto il codice attività 60.22.0 che pur assommando le due Categorie non ne dà un reale numero esistente, i tassisti in Italia infatti sono circa 30.000, i noleggiatori 80.000 per un totale quindi di circa 110.000 operatori. Ci siamo sempre chiesti come sia possibile non riuscire a rilevare il numero esatto essendo obbligatorio essere iscritti alle locali Camere di Commercio.

Le normative contenute nella legge e le maggiori e sempre più avanzate richieste degli utenti, hanno imposto alla Categoria un salto di qualità per adeguarsi a quanto gli si chiedeva, ad esempio l'esame d'idoneità (art. 6 legge 21/92); che prevede che chi esercita l'attività di tassista deve essere iscritto al ruolo dei conducenti tenuto dalla locale Camera di Commercio e superare un esame di idoneità professionale.

Purtroppo la legge non ha previsto che, proprio in considerazione del servizio alla persona svolto dai tassisti, il nuovo esercente debba avere anche una idoneità psicofisica che accompagni quella più strettamente professionale; sarebbe forse il caso di colmare questa lacuna.

Investimenti in attrezzature ed innovazioni:

In buona parte delle città italiane il ricambio delle vetture adibite al trasporto persone avviene in maniera fisiologica ogni tre/quattro anni, garantendo così al cliente sicurezza e maggiori comfort. Come si dice in Categoria: il tassista e il noleggiatore "cambiano negozio" ogni tre/quattro anni, il parco auto è quindi sempre abbastanza recente. Se pensate al grosso sforzo dei noleggiatori che hanno necessità non solo di un parco auto recente, ma anche di vetture di un certo livello, si può comprendere l'impegno finanziario inevitabile. Di converso le tariffe chilometriche vengono stabilite e concordate su un paniere di riferimento che considera una vettura media, le relative spese manutentive e il costo di un dipendente di medio livello. Tutti viaggiamo all'estero e siamo sicuri che in termini comparati il parco auto italiano è uno dei migliori in assoluto, così come l'autista nello svolgimento del suo lavoro.

Tanto poi per essere chiari, in nessun paniere di tariffa viene calcolata l'incidenza del costo d'acquisto della licenza.

Ci si chiederà perché, o come è possibile? Probabilmente col fatto che l'esborso iniziale viene ricompensato all'atto della cessazione.

La maggior parte delle due Categorie si è dotata di strumentazioni computerizzate quali i radio-telefoni, pos per il pagamento con carte di credito o telefono cellulare.

L'utilizzo in vettura di strumentazioni tecnologicamente avanzate con ricerca satellitare del veicolo, consente di servire in modo maggiormente celere ed economico un elevato numero di utenti a parità di

Seminario “Liberalizzazione delle Licenze taxi ed Ncc...Parliamone!!!”	Relazione introduttiva LUCIANO PATUELLI Presidente CNTP
---	--

mezzi impiegati. Anche questi mutamenti, tanto per rilevarli, non sono assolutamente compresi nella L. quadro 21/92 e sono lasciati alle normative comunali, con spesso diatribe fra i diversi autisti, diciamo gli innovativi e i tradizionali.

Sulla legge quadro 21/92, pur essendo relativamente giovane ha sicuramente necessità di un aggiornamento dovuto sia alle questioni nazionali che europee che stanno venendo avanti. Nell'insieme del suo articolato va' infatti reso più riconosciuto il ruolo imprenditoriale che le Cooperative e i Consorzi svolgono.

Associazionismo

E' evidente a tutti che si siano sviluppati aggregati associativi, soprattutto sotto forma Cooperativa o Consortile, per rispondere, da un lato, in maniera più complessiva e maggiormente qualificata alle esigenze dell'utenza, da altra parte per combinare in maniera più imprenditoriale questa attività prevalentemente svolta in forma artigianale. Infatti non vi è zona dove non esista un organismo associativo per rispondere a queste molteplici esigenze.

Pensiamo al sistema del radio-telefono, alle sue enormi potenzialità commerciali. Per la verità ci siamo forse un po' seduti sul sistema. Ad una prima efficace risposta all'utenza generalizzata, che ci ha permesso di rispondere anche al contenimento degli organici, non abbiamo fatto seguire offerte più fidelizzate specialmente alla grande committenza a livello nazionale. Perché ad esempio non effettuare una azione di marketing a livello nazionale su grandi aziende che fanno spostare dipendenti e dirigenti per tutto il territorio?

Altra risposta Cooperativa è stata sulle varie forme di acquisti collettivi, ai diversi e più convenzionali rapporti con le Amm.ni locali sulle varie modalità per affrontare le esigenze di trasporto.

Tutte le iniziative adottate fino ad oggi per migliorare il servizio pertanto, hanno comportato sforzi economici e di risorse umane, queste sarebbero vanificate da una apertura indiscriminata alle licenze. In quasi tutte le realtà cittadine il reddito del tassista e del noleggiatore è legato alla sua volontà di stare sulla "piazza" in termini di ore di lavoro. Aumentando il numero delle presenze in servizio si moltiplicerebbe la concorrenza specialmente tra i taxi (a parità di offerta economica e di risultato per il cliente), costringendo il tassista ad ampliare le ore di lavoro (con i rischi connessi al maggior stress), per raggiungere poi un reddito nettamente inferiore a quello attuale.

Un dato da tenere presente, è che non corrisponde al vero il fatto che vi sia un esubero di richiesta di servizio da parte dei cittadini che non viene evasa dagli operatori, è vero invece il fatto che il servizio si è modificato, e che le richieste avvengono con flussi non regolari legati a fattori estemporanei e non prevedibili.

Non è pensabile chiedere liberalizzazioni perché vi è carenza di auto, quando piove, o vi è un incidente, o per lavori in corso ecc.. ecc., occorre invece creare flessibilità di offerta di servizio nei picchi di domanda per le fiere o manifestazioni particolari, così come per il servizio notturno.

Accrescere la platea degli operatori con nuove micro imprese, pensando di favorire occupazione, senza dare una reale opportunità di autonomia reddituale è stata una strategia già sperimentata in altri paesi europei con risultati fallimentari, scontentando tutti, operatori ed utenti.

Va' anche considerato che se si inasprisce la competizione e si comprimono le risorse economiche delle imprese taxi ed ncc, il primo risultato sarà una dequalificazione dell'offerta di trasporto pubblico. Non sarà più possibile garantire un servizio efficiente in termini propriamente "fiduciari e di sicurezza", e si propagherà un'immagine di precariato nel trasporto persone e di sfiducia in un servizio gestito da soggetti che saranno sempre più temporanei e poco propensi alle regole e alle direttive.

Seminario “Liberalizzazione delle Licenze taxi ed Ncc...Parliamone!!!”	Relazione introduttiva LUCIANO PATUELLI Presidente CNTP
---	--

Attualmente ai taxisti e ai noleggiatori vengono affidati bimbi, anziani, disabili, ci si affidano le donne soprattutto in orari notturni, questo perché esiste la certezza che avranno garanzie e aiuto nel bisogno. Nei Paesi dove le licenze sono libere o in un numero non controllato, tutto questo non è possibile, riducendo il servizio taxi ad un mero trasporto da un luogo ad un altro, in maniera precaria e a volte pericolosa.

MAGGIOR NUMERO DI LICENZE NON VUOLE DIRE MIGLIOR SERVIZIO

Le esperienze europee

Sosteniamo con forza questa affermazione, perché è suffragata da elementi evidenti e ricorrenti sul nostro territorio e anche all'estero.

La stessa città di Roma ha sempre perseguito questa politica di immissione di nuove licenze taxi per mancanza di servizio, eppure ancora oggi dopo aver aumentato il rapporto licenze taxi/utenti, ha uno dei servizi di trasporto taxi più carenti d'Italia, non è quindi certamente questa la soluzione.

Voglio citare nel merito i documenti che avete in cartella, che l'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali del Comune di Roma ha prodotto. Proviene da un organo certamente non sospetto di partigianeria pro Categoria. Nell'approfondita analisi e specialmente da pag.7 a pag.14, nel capitolo "Organizzazione del servizio in Europa", si afferma che la liberalizzazione non producendo maggiore reddito per gli addetti ai lavori ha sicuramente prodotto un peggioramento della qualità del servizio erogato, con tutta un'altra serie di negatività, dall'aumento del turnover, da più ore di lavoro e aumento dei reclami.

Voglio anche ringraziare la Dott.ssa Simona Cupelloni per la presenza e sicuramente per il contributo che porterà col suo intervento. In secondo luogo complimentarmi per il contenuto della sua tesi di laurea, per la verità su un argomento, quello dei taxi, a nostro vedere un po' anomalo, che però visto il risultato favorevole del voto di laurea... è andato più che bene. Vedremo se possibile assegnarle una licenza!!!!

Comunque vada.....benvenuta in Categoria.

Nella cartella c'è un ampio stralcio della sua tesi, che mi ha permesso di risparmiarvi un pezzo di relazione sul monitoraggio della Categoria a livello europeo. E 'veramente interessante tutta la ricerca sul servizio taxi, sulle condizioni del servizio e sulle proprietà/assegnazioni delle licenze, così come le formule connesse al servizio e all'individuazione dei costi. Come potete rilevare però non c'è una situazione ottimale alla quale fare un riferimento, infatti specie per la proprietà della licenza varie sono le condizioni che vanno dai singoli, alle compagnie con più licenze, alle licenze cumulabili, ma in pratica tutti gli assetti rispondono alle necessità locali e tutto sommato a un buon servizio, non solo quindi finalizzati agli interessi delle Categorie.

(Per informazione ed eventuale interesse potete trovare tutta la tesi di laurea sul sito del Cntp: www.tuttotaxi.com e sul quello dell'Ancst: www.ancst.it)

Il servizio di taxi nelle città va' visto allora come un ciclo produttivo di una media/grande azienda.

Se non si riescono ad ottimizzare procedure (viabilità, traffico, accessi agevolati ai centro storici, limitazioni al traffico privato, controlli ecc.) ed organizzazione (turni, orari, analisi dei momenti critici della richiesta di servizio e maggiore presenza in questi frangenti ecc.), non solo non si riescono a risolvere le problematiche ma anzi, queste vengono acuite accrescendo confusione e disservizio.

In riferimento allo specifico problema delle "procedure" assume rilevanza determinante il livello di traffico e di difficoltà di circolazione che hanno questi operatori nell'esecuzione di un servizio.

Seminario
“Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!”

Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP

Vi sono dati preoccupanti in riferimento alla "velocità commerciale" del trasporto pubblico, che risulta essere molto bassa e dispersiva, riflettendosi così in maniera negativa sul costo del servizio (troppi gli ingorghi stradali urbani), in quanto non vi è tariffa fissa come nel servizio municipalizzato, ma la tariffa è una commistione di costi legati alla percorrenza ed al tempo impegnato. E' del tutto evidente che senza aver trovato soluzioni che permettano di aumentare la "velocità commerciale" del servizio pubblico, si rischia di non avere mai elementi di valutazione seri del rapporto di auto necessarie per assolvere la richiesta di taxi.

Vanno per questo ricercate soluzioni adeguate alle esigenze di ogni città, per quelle che soffrono di un traffico esasperato la soluzione andrà ricercata con iniziative atte a fluidificare il traffico per aumentare la velocità commerciale.

Al contrario in città dove si svolgono con frequenza particolari eventi come manifestazioni fieristiche o di altro tipo, occorrerà trovare soluzioni nell'ambito della flessibilità del servizio e degli organici.

Riteniamo a tale proposito che le future proposte legate al servizio trasporto persone debbano contenere una forte connotazione federalista per valorizzare le caratteristiche dei singoli territori.

RUOLO DEI TAXI e degli NCC

Il ruolo dei taxi ed ncc è quello previsto nelle norme della legge 21/92, mentre nei fatti risulta essere un servizio che svolge un ruolo di assolvimento delle necessità immediate richieste dall'utenza, ovvero velocità di accesso al servizio 24 ore su 24 e per 365 giorni all'anno. Categorie che subiscono in negativo tutta una serie di condizioni sia di tipo congiunturale che di mancate scelte politiche sulla mobilità cittadina. Categorie che spesso fanno reddito con l'orario di lavoro prolungato e l'autosfruttamento. Se il numero, specialmente dei taxi nelle città non fosse controllato, e dietro ogni angolo se ne potesse trovare uno, si ridurrebbe l'esercizio di trasporto taxi ad una sorta di "lavoro interinale" di tipo sussidiario per chi lo esercita, e di mera supplenza alle inefficienze della gestione del trasporto pubblico di massa. Questo tipo di analisi pare però che sia già stata fatta dalla compagine governativa, che ha emanato il decreto legislativo 422/97 che ha individuato nella mobilità in generale, un problema su cui soffermarsi e legiferare. Ora si parla di servizio integrativo del trasporto pubblico, di linea e non, a questo correlato per coprirne le criticità e le inefficienze. Alle Categorie taxi/ncc non spaventa il fatto che in ogni città ad una certa ora il trasporto pubblico di massa finisca il suo servizio, oppure effettuare servizi di trasporto in zone a poca richiesta di trasporto e per certi versi quindi surrogare questi servizi.

Non siamo all'anno zero, in alcuni territori già sono in corso esperienze innovative di trasporto persone che possono benissimo essere esportate in altre realtà. Modena, Bolzano con blu notte, taxi collettivo, appalti per convenzioni con l'Azienda di trasporto pubblico e il Comune, ecc., a queste condizioni si è arrivati attraverso innanzi tutto un diverso rapporto con le Amministrazioni locali, non ponendosi sempre e solo in contrapposizione a qualsiasi cambiamento. Come vedete inoltre dal materiale in cartella, regolamento area metropolitana di Torino, nell'area del Comune di Firenze un osservatorio sulla "qualità dei servizi" che comprende anche il taxi, e sicuramente altre importanti esperienze in altri comprensori. Certo, sono esperienze importanti e anche basate su uno spirito positivo, ma sono anche di carattere estemporaneo, non sono cioè inserite in un contesto politico solido e come dire, garantista, ovvero nell'ambito di un ruolo di partner reale e affidabile con l'Amministrazione comunale. Il ruolo delle Cooperative/Consorti deve diventare invece sempre più imprenditoriale, fiduciario, deve dispiegare la sua potenzialità operativa, non è pensabile non avere una visione del cambiamento avvenuto nella società e quindi anche nel target della clientela trasportata. L'identikit del cliente è sicuramente cambiato dall'epoca delle carrozzelle e dei sidecar. Quasi sempre la corsa viene rimborsata, è quindi legata a spostamenti professionali, di un ceto medio alto o legato a necessità improvvise di spostamenti per la rimanente parte. Se questa è la foto,

**Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"**

**Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP**

nell'ambito sicuramente di diverse ipotesi fattibili, e comunque con le variabili necessarie per ogni bacino di utenza, si può ragionevolmente proporre un insieme di proposte politiche e di scopo, che come detto abbiano come obiettivo la flessibilità dell'offerta del servizio.

Le uniche sollecitazioni che vengono da tutti sollevate sono di concertare assieme alle Amministrazioni comunali e alle Aziende di trasporto i provvedimenti opportuni per dare risposte a queste utenze.

D.Lgs 422/97: NUOVI SCENARI

Con il D.lgs 422/97 si sono aperti nuovi scenari, soprattutto in funzione di una visione globale della mobilità e del trasporto persone su gomma a livello regionale, sono stati individuati i soggetti e le modalità di esecuzione del servizio trasporto persone, senza snaturare le peculiarità dei soggetti interessati. Soprattutto, e questo è il fattore positivo di grande novità, è stata abbandonata una logica settoriale del servizio, a favore dell'integrazione dei vari soggetti operanti nel settore del trasporto persone.

Questi operatori che risultano attori positivi nel contesto della mobilità alla persona, sono :

Azienda Municipalizzata: che potrà trasformarsi in S.p.A. con la partecipazione anche di società private.

E' prevista anche la distribuzione di parte del proprio patrimonio di chilometri di percorrenza a favore di soggetti privati.

Queste iniziative dovranno essere maggiormente incentivate, perché (pare), non vi sia una grande volontà di andare in questa direzione da parte delle Aziende pubbliche, che si vedrebbero decurtare le risorse pubbliche a loro destinate.

Soggetti privati: la L.422 prevede la nascita di un nuovo soggetto privato (pur con le normative previste dalla legge 21/92), che in regime d'impresa e con autovetture M1(cioè fino a 9 posti), possa sopperire in parte al trasporto persone di linea e su tragitti mal serviti dal trasporto municipalizzato.

Vi sarà anche il ruolo del "concessionario di TPL " pubblico o privato che parteciperà ai bandi di gara emessi nelle varie zone di mobilità necessarie.

Queste sono le opportunità di flessibilità che realmente possono dare una soluzione ai problemi che a carattere locale possono manifestarsi; queste nuove forme di trasporto collettivo si inseriscono perfettamente tra il servizio del bus e del taxi/ncc sia dal punto di vista economico che di tempistica al servizio offerto all'utente.

TAXI ED N.C.C.: con la normativa vigente e con la possibilità di inserimenti integrativi nell'ambito del progetto di privatizzazione delle linee pubbliche (notturnissimo, linee azzurre nell'hinterland ecc..). Pensiamo solamente a quando sarà terminata la TAV, l'alta velocità ferroviaria fra 5/6 anni. Si andrà da Bologna a Firenze in 25/30 minuti, da Bologna a Milano in un'ora, da Bologna a Roma in un'ora e trenta. Questo farà sicuramente riversare una parte di auto da noleggio nel servizio cittadino, quindi nell'area urbana con conseguenze di avere più operatori nello stesso mercato.

Su questo versante è probabilmente giunto il momento fra le due Categorie di costruire proposte tese ad una migliore e meno conflittuale gestione dei servizi. Le idee ci sono, le volontà vanno messe in campo, anche perché non ci sono più spazi per investimenti ripetitivi .

Ultima parte

Il Garante pone l'accento, nella sua segnalazione, su una mancanza presunta di non concorrenza nel mercato rispetto al servizio di trasporto offerto. Guardate ho sottolineato segnalazione perché è in questa veste che va' esaminato il documento/parere. La questione non va' né snobbata né presa per oro colato, va' valutata con attenzione perché rivolgendosi alle Regioni, ed avendo queste ormai poteri legislativi in

**Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"**

**Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP**

materia, non vorrei che una qualche Regione, per spirito d'iniziativa, per protagonismo federalista o per altre ragioni non voglia promuovere con una legislazione spinta l'argomento.

Comunque non ci convincono alcune riflessioni contenute nel documento.

La prima, come si può pensare che si svolga una concorrenza fra operatori aventi tutti una uguale tariffa.?

Si dovranno liberalizzare di conseguenza anche queste?

Secondo, le proposte di soluzione vanno verso l'ipotesi di aumento del numero delle auto, ipotizzando l'assegnazione di una licenza in più agli attuali intestatari da gestire in "famiglia" per poi metterla all'asta, con l'obiettivo di ridurre il tempo d'attesa del cliente. Sui tempi d'attesa credo che sarebbe meglio agire sul traffico, il taxi o il noleggio sono gli ultimi anelli della catena della mobilità, che se risulta carente, anch'essi ne subiscono le conseguenze.

Infine, se l'aumento delle auto in servizio non è compensato da un aumento del reddito, come già detto, faremmo solo del precariato nelle due Categorie a discapito della professionalità.

Come perseguire allora questo obiettivo in maniera più confacente?

Noi siamo convinti che una seria politica nel trasporto persone, affrontata, dibattuta e finalmente ragionata col buon senso in ogni realtà territoriale, possa produrre benefici risultati.

Se il quadro sopra esposto corrisponde alla realtà, dobbiamo operare in direzione di una serie di obiettivi di prospettiva più imprenditoriale.

Primo nei confronti delle Istituzioni e delle Amministrazioni locali con il comune intento di analizzare la situazione e formulare ipotesi operative su cui costruire programmi ed azioni d'intervento. L'intenzione è quella di coniugare l'offerta di un maggiore e migliore servizio possibile alla cittadinanza con l'esigenza di garantire la massima economicità alle imprese taxi e ncc sia in termini reddituali che in salvaguardia del valore dell'azienda.

In parole povere le Categorie dovrebbero rendersi disponibili a flessibilizzare maggiormente il servizio offerto attraverso un insieme di proposte, anche tariffarie.

La tariffa meriterebbe un capitolo a sé e molto approfondito. Alcune riflessioni sono però necessarie. E' così impossibile ritenere la tariffa vigente come tetto massimo, in modo tale da concedere anche sconti in una scala di maggiore fatturato da proporre a una committenza, fidelizzandola a servizi fiduciari, nazionali, su prenotazioni, in una parola aprendo in questo modo a vera concorrenza fra le imprese erogatrici dei servizi? Ancora, non sarebbe forse il caso in alcuni orari giornalieri, specie per i tassisti, quando le corse scarseggiano e si fanno lunghe soste ai posteggi innescare una tariffa scontata? Così come cercare di rendere la tariffa il più possibile semplice, evitando alle volte supplementi assurdi, che lasciano spesso il cliente nel dubbio dell'inganno. Guardate non sono proposte oscene, anzi sarebbero più trasparenti e sicuramente meno ambigue di alcuni marcheggni attuali.

Non è forse vero che le centrali radio in maniera furbesca e non trasparente offrono mance o addirittura percentuali ai vari portieri per accaparrarsi le corse alberghiere? E' forse questo il modo d'intendere la "concorrenza" ? A mio avviso questa è la maniera meno imprenditoriale che esista per offrire un servizio, è infatti basata sulla capacità di corrompere dipiù dell'altra impresa concorrente; e paradosso, il tassista o il noleggiatore "paga" comunque questo pizzo, ma non in favore del cliente bensì di un generico intermediario parassitario.

Innanzitutto il recupero da parte delle Categorie, delle loro rappresentanze sindacali ed economiche, di un dialogo con le Amministrazioni locali finalizzato a progettare politiche per una gestione delle risorse produttive ed umane esistenti sul mercato. L'istituzione quindi di tavoli permanenti nel quale lo spirito collaborativo sia finalizzato alla soluzione dei problemi sia del traffico che nella risposta agli utenti per un migliore servizio. Le Categorie nella forma delle loro rappresentanze sindacali, e tanto più gli Organismi

Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"

Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP

economici si dovranno rendere disponibili, nell'ambito delle eventuali ipotesi fattibili anche a sperimentare diverse soluzioni.

Se gli scenari della mobilità sono quelli sopra descritti, e prendendo spunto dalle opportunità offerte dallo stesso D.Lgs. 422/97 e quindi del diverso e più pregnante ruolo che può essere svolto dalle Cooperative/Consorti, ipotizzare la costituzione di organismi giuridici e di scopo, da costituirsi in ogni territorio a cui affidare funzioni organizzative e imprenditoriali non specificatamente tipiche del taxi e del ncc. L'obiettivo primario da ottenere sarà quello di valutare e dare risposta a tutte quelle richieste o nuove esigenze di mobilità cittadina che nascono dalla realizzazione dei contenuti della L.422, e soprattutto di porsi quale soggetto propositivo e operativo nei confronti di tutte quelle richieste di mobilità che non rientrando tra le peculiarità del servizio taxi/ncc ne potrebbero snaturare le caratteristiche. In questo modo i servizi taxi/ncc rimarranno con la loro importantissima veste di trasporto pubblico non di linea, ambulante differenziato e non, con tutto quello che ne consegue in termini di numero di licenze, tariffe e di valore d'impresa, mentre sarà delegata a questa struttura l'assolvimento del compito di garantire alla cittadinanza un sistema di mobilità con diverso svolgimento di trasporto.

Voglio citare un paio di esempi, il primo sul trasporto disabili, e di una serie di trasporti connessi, che stanno passando in completo silenzio e "sfogliano" il servizio taxi/ncc. Sì certo, specie il trasporto degli handicappati non è ben accettato dalle due Categorie, per ragioni alle volte oggettive, auto non adeguata al trasporto delle carrozzelle, accompagnatori alle volte necessari che invece sono assenti, servizi che le Amministrazioni locali però ne hanno una grande necessità, e che "pagano" anche in modo accettabile. Questo è il classico esempio che se questo servizio fosse gestito da una struttura in maniera consona e confacente, con auto e persone adeguate darebbe una risposta più professionale e anche morale agli utenti. Ma non solo, si potrebbe rendere disponibile il servizio per i trasferimenti di pazienti ospedalieri specie nei casi di analisi e prelievi ora effettuati, pensate, con ambulanze; con tutto ciò che questo significa, costi e spreco di mezzi disposti per altre necessità. Credo che nessuno di noi si sia mai posto il problema di monitorare la dimensione della domanda di questi tipi di trasporti, così come sono convinto che nessuna delle nostre strutture Cooperative abbia mai fatto pubblicità per effettuare questi trasporti.....anzi!

Un'altro esempio che posso fare si riferisce alla prossima apertura a luglio del rinnovato aeroporto di Bologna con tratte intercontinentali. Ha comportato ingenti investimenti da parte della società di gestione, con previsioni di aumento dei passeggeri non indifferente. Ebbene le Categorie taxi/ncc non hanno affrontato questo nuovo business con offerte di trasporto, anche di tipo collettivo che sicuramente necessiteranno, ci si limiterà ad una mera richiesta di qualche striscia gialla in più e poco altro. Questo non soddisferà una richiesta di servizio moderno come quello delle aree aeroportuali. Anche in queste aree, ormai frequentate come i supermercati, è sempre più necessaria la costruzione di una politica sinergica fra taxi ed ncc. Altrimenti non meravigliamoci se, specie gli hotel, allestiranno mezzi per i trasporti dei loro clienti, e poi trovarseli anche nei trasferimenti fieristici e di altre manifestazioni.

Proposte operative

La struttura sopra citata dovrà avere la connotazione di Società di capitali più che altra forma, in quanto dovrà avere come riferimento primario il mercato e le sue particolari richieste, e quindi dovrà agire in modo snello ed efficiente in quel senso, avendo la possibilità nel contempo di remunerare gli organismi associati in caso di utili, e dovrà muoversi all'interno di determinate aree d'intervento.

Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"

Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP

GESTIONE DI LINEE PREDEFINITE CON MEZZI PRIVATI (c.d. M1) INTEGRATIVO O SUPPLETTIVO DI LINEE BUS

Per questo tipo di servizio occorre essere propositivi e quindi presentare studi di fattibilità di percorsi, orari, fasce d'utenza ecc. L'esecuzione dei servizi dovrà avvenire con l'utilizzo di autoveicoli M1 fino a 9 posti, eventualmente attrezzati anche per il trasporto delle persone disabili. Questi mezzi potranno essere di proprietà della società di gestione e concessi in comodato a delle figure artigiane (socie delle cooperative proprietarie della società ?), in possesso dei requisiti di cui all'art. 6 della L. 21/92, oppure di proprietà delle stesse figure artigiane a cui verranno affidata una o più linee di trasporto.

SERVIZIO INTEGRATIVO NON DI LINEA CON L'UTILIZZO DELLE AUTO DI SCORTA

Per le altre necessità di mobilità di carattere saltuario, stagionale o a frequenza fissa (manifestazioni, trasporto abitudinario, parcheggi scambiatori con direzione variabile, convenzioni particolari ecc.), il servizio può essere coperto tramite l'utilizzo di vetture di scorta, che non necessitano di numeri di concessione, la cui flotta dovrà essere dimensionata alle richieste dell'utenza, e di proprietà della società di gestione. Per non appesantire la gestione e per non creare forme sussidiarie di dipendenti, la guida di queste vetture di scorta può essere affidata ai collaboratori familiari, quando sulla propria licenza esercita il titolare, oppure ai titolari quando sulla propria licenza esercita il collaboratore.

Conclusioni

Cari Colleghi, il ruolo del Cntp come ben sapete è quello di rilevare situazioni e problematiche all'interno delle Categorie taxi ed ncc, porle all'attenzione, socializzare il dibattito, concorrere agli eventuali approfondimenti con le OO.SS. di settore e vedere di proporre soluzioni del caso. Specialmente in questo ambito, che coinvolge in modo così pregnante le Cooperative/ConSORZI riteniamo assieme all'Associazione Nazionale dei Servizi, di poter dare un contributo più attivo. Le Categorie e le loro strutture economiche hanno effettive necessità di assumere ruoli maggiormente protagonisti nella mobilità urbana. Non possiamo pensare che il massimo dell'associazionismo si fermi all'erogazione di servizi esclusivamente interni e rivolti alle necessità del Socio e mettendo le esigenze dell'utente in secondo ordine. Sarebbe presuntuoso anche ritenere che queste Categorie possano ritenersi intoccabili. Auspichiamo invece che, valutato il contesto, non sia il caso di lanciare solo il grido di allarme e fare gli attendisti in quanto non solo le decisioni politiche non lo permetteranno, ma sarà poi il mercato a selezionare sotto l'aspetto imprenditoriale. Proprio per questo sulle analisi e sulle proposte sopra esposte ci crediamo. Non abbiamo la pretesa che si accettino le opinioni a scatola chiusa, riteniamo però che considerare con grande consapevolezza il momento particolare e quanto descritto sia l'obiettivo politico possibile e auspicabile affinché le Categorie possano uscire da una condizione di difficoltà imprenditoriale. L'impegno che fin d'ora ci sentiamo di sottoscrivere, con chi veramente avrà a cuore lo sviluppo del comparto, sarà quello di farci trovare sempre disponibili a concorrere alle innovazioni .

**Seminario
"Liberalizzazione delle Licenze taxi
ed Ncc...Parliamone!!!"**

**Relazione introduttiva
LUCIANO PATUELLI
Presidente CNTP**