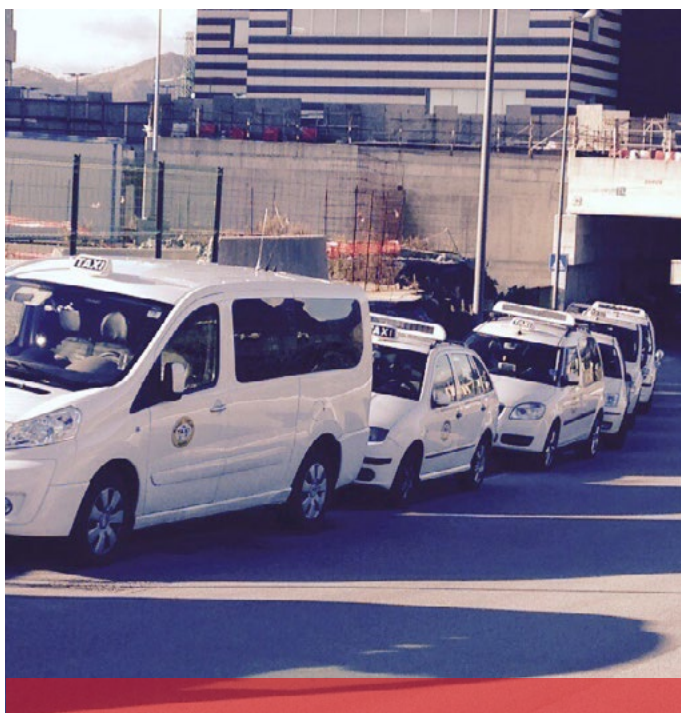


5.

Dieci domande ai tassisti genovesi

Nel tentativo di comprendere meglio il contesto in cui ci si è trovati a svolgere un'operazione di alfabetizzazione e cultura digitale particolarmente impegnativa e delicata Open Genova ha posto alcune domande ai tassisti tra i più attivi ed informati della cooperativa genovese che rispondono dal loro punto di vista, ma lo fanno arricchendo gli argomenti con riferimenti e numeri di leggi che consentono eventuali approfondimenti e verifiche su quanto riportato nel tentativo di portare alla luce elementi di interesse cittadino ed in alcuni casi anche nazionale.



1. I Tassisti sono liberi di scegliere le proprie tariffe liberamente?

No, le tariffe sono concordate ad un tavolo di lavoro con sindacati, Comune e associazioni di consumatori. L'ultima parola spetta alla giunta comunale. Nel Comune di Genova, l'ultimo aumento tariffario risale al 2009

2. I tassisti possono vendere la propria licenza a terzi?

Non si tratta di "vendita" ma di "cessione" perché il tassista non è proprietario della licenza che invece è del comune. Spesso si sente parlare di mercato nero o di cessione illegale delle licenze, non è così: le licenze hanno costo dato dal valore di mercato (città, abitanti, incassi...). La licenza viene "venduta" anche se sarebbe più opportuno dire ceduta con regolare rogito notarile sul quale chi cede paga con regolare f24 il 23% del prezzo è chi compra circa un 4%. Ciò avviene dal 1992 anno della famosa legge 21. Legge 15 gennaio 1992, n. 21, vedi punto 9 (*trasferibilità delle licenze*)

3. La tariffa di un taxi in caso di forte richiesta subisce variazioni?

No perché la tariffa dei taxi oltre ad essere calcolata tramite un tassmetro, controllato e piombato dalla polizia municipale ha solo tempo e km come variabili utilizzate per il calcolo

della stessa. Nessuna condizione che possa aumentare la richiesta del servizio, può influire sul costo finale. Questo approccio non è scelto dai Taxi ma è imposto per legge in quanto è considerato servizio pubblico che deve essere garantito.

4. La sicurezza per i passeggeri nella disputa UberTaxi è un falso tema?

Se parliamo di uberpop non esiste nessuna tutela per quello che si definisce "il terzo trasportato" cioè il cliente in quanto la legge non prevede che un'auto privata possa trasportare una persona a titolo oneroso.(art 85 art. 86 cds) e quindi non può possedere una assicurazione commerciale.

Art. 85.

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-85-servizio-di-noleggio-con-conducente-per-trasporto-di-persone.html>

Art. 86.

<http://www.aci.it/i-servizi/normative/codice-della-strada/titolo-iii-dei-veicoli/art-86-servizio-di-piazza-con-autovettura-con-conducente-o-taxi.html>

Invece per quel che riguarda uberblack non dovrebbero esserci problemi assicurativi poiché unccc ha regolare assicurazione commerciale.

5. Protestando contro provvedimenti PROUber i tassisti difendono una rendita di posizione?

In un mercato regolato se qualcuno pretende di entrarvi cambiando le regole allora questa cosa non può che avere impatti per tutti gli attori altrimenti ci troviamo in una condizione in cui ci rimettono quasi tutti (tranne chi beneficia di regole ad hoc) compreso l'utente finale che usufruisce di un servizio non soggetto ad obblighi di legge. Nel caso particolare i tassisti difendono quelli che per loro sono dei principi

fondamentali e cioè il valore del loro lavoro e di conseguenza il valore della loro licenza in conseguenza dell'investimento iniziale fatto oltre che il diritto di lavorare in un mercato in cui le regole siano uguali per tutti.

6. La categoria dei tassisti non investe in tecnologia a causa della sua forte impronta conservatrice?

Ogni investimento è totalmente a carico del singolo tassista, a partire dalla strumentazione relativa al servizio radiotaxi, il Pos, l'eventuale WiFi, le dotazioni di sicurezza personale. Alcuni investimenti sono facoltativi, mentre la regia, per quanto riguarda la gestione della grande maggioranza dei tassisti genovesi, è in carico alla cooperativa radiotaxi. Questo vuol dire che i regolamenti interni possono obbligare ogni aderente a rispettare alcune dotazioni: proprio recentemente è stato stabilito che OGNI tassista iscritto al radio taxi Genova è obbligato ad attrezzarsi con Pos e Telepass. Lo scorso anno la cooperativa Taxi Genova si è attrezzata per migliorare la trasmissione dei dati, ogni tassista ha investito ed acquistato un modulo gprs per migliorare il servizio.

Sempre lo scorso anno è stata ampliata l'offerta dei servizi con l'iscrizione al circuito dell'app ItTaxi che oltre a permettere di richiedere il taxi direttamente dallo smartphone, permette il pagamento con carta di credito o PayPal, direttamente dalla app.

Occorre fare di più, è necessario sviluppare tecnologie che possano permettere ai clienti di calcolare il costo della propria corsa in anticipo, occorre permettere ai clienti di poter giudicare il proprio viaggio a fine corsa, occorre diventare molto più flessibili ed utilizzare le forme commerciali e promozionali previste, per poter gestire i momenti cronici di stasi del servizio e poter provare ad incrementare la richiesta.

Il futuro è una grande scommessa anche per noi, servirà comunque un sostanzioso cambio di mentalità da parte della categoria.

7. **Disabili, persone anziane e zone a fallimento di mercato: in questi contesti ha senso parlare di mercato libero?**

La capillarità rende il servizio taxi "snello" e distribuito sul territorio, non a caso a Genova il servizio per il trasporto scolastico dei bimbi con disabilità, effettuato da tassisti preparati e abilitati da corsi di formazione, per conto del comune è direttamente gestito dalla cooperativa radiotaxi come del resto, da tantissimi anni, lo è il servizio scolastico nelle zone collinari.

Sempre più spesso i taxi sostituiscono nelle zone collinari a bassa frequenza di utenza o in casi di frane come successo di recente, il trasporto pubblico di linea divenendo integrativi allo stesso, questo significa meno costi alle aziende e servizio garantito, al costo di un biglietto del bus, alla cittadinanza.

A fianco di iniziative più istituzionali esiste anche il "taxi solidale" grazie al quale durante l'ultima alluvione tanti cittadini, in particolare donne con bimbi e persone anziane, hanno usufruito gratuitamente del servizio taxi. In questo scenario le licenze andrebbero intese non solo come un monopolio/rendita di posizione ma anche un servizio pubblico a cui i tassisti sono chiamati a rispondere con professionalità e continuità.



8. **Quindi il servizio Taxi in Italia va bene così?**

Nessuno nega che l'avvento di servizi come uber abbia portato una ventata di aria nuova in un settore che storicamente fa fatica ad innovare e ad investire su se stesso. I problemi interni al settore dei Taxi sono tanti e a volte piuttosto evidenti, ma il tema va affrontato con serietà e senza stigmatizzare un'intera categoria con diritti e doveri come tante altre in Italia.

Sempre di più si sente definire Uber solo come la punta di un iceberg che va ben oltre il mondo dei taxi non a caso si inizia a parlare di "uberizzazione" del lavoro.

App quali Wonder.legal, Home Design 3D, Gnappo o Airbnb sono già realtà ma è necessario normare e regolamentare queste realtà da un punto di vista fiscale e occupazionale.

Paradossalmente non è la concorrenza a spaventare, ma la mancanza di programmazione, che può creare un mercato incontrollato e creare molti più danni di quanti potrebbero essere i benefici; è risaputo che durante il periodo in cui Uber Pop era attivo a Genova, i propri driver distribuivano il proprio numero privato ai clienti, ovviamente lo scopo era quello di bypassare la app evitando di pagare la commissione a Uber e creare una propria clientela. In questo caso abbiamo assistito ad una proliferazione di abusivismo 1.0 del quale abbiamo ancora oggi tracce evidenti.

9. **Il percorso intrapreso con Open Genova ha avuto qualche impatto nell'attività della Cooperativa? A che punto siamo?**

Quando siamo stati contattati da Open Genova non sapevamo assolutamente quale potesse essere il motivo e lo scopo dell'incontro, "invitati in casa di Uber", eravamo persino scettici se accettare o no invece quell'appuntamento fu per noi la presa d'atto che ai cambiamenti non puoi opporsi solo con le barricate. Innova-

zione, idee, comunicazione erano parole ai più sconosciute, parole che ancora oggi, nonostante non si siano concretizzate in progetti veri e propri (WiFi, raccolta dati sul traffico, info turistiche a bordo tramite app) a causa di nostre dinamiche interne, molti di noi li ritengono fondamentali affinché il nostro lavoro possa avere un futuro. C'è una consapevolezza e una nuova idea di come deve essere il taxi 2.0 e nonostante molte resistenze interne al cambiamento il dialogo con Open Genova è continuo come dimostra la stesura collettiva di questo testo fino a qualche anno fa impensabile anche solo ragionarci sopra.

10. Qual è attualmente lo stato dei servizi di trasporto pubblico che usano il digitale a Genova?

Per comprendere meglio il fenomeno dell'abusivismo esploso dopo l'arrivo di Uber in Italia suggeriamo la lettura dell'articolo di genova24.it dal titolo *Quando l'auto "bianca" diventa grigia. Viaggio nel mondo dei tassisti abusivi* fatto in collaborazione con gli autori di questo testo e che spiega bene il fenomeno in atto.

