



punto delle Linee guida	citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
43	<p>Il titolare di licenza deve essere libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalle Regioni o da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi, nonché di rendere nota la disponibilità di tali canali mediante l'apposizione di loghi o distribuzione di materiale informativo all'utenza, nel rispetto della normativa vigente in materia di pubblicità sui veicoli.</p>	<p>Nei limiti della normativa civilistica, il titolare di licenza deve essere libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalle Regioni, nonché di rendere nota la disponibilità di tali canali mediante l'apposizione di loghi o distribuzione di materiale informativo all'utenza, nel rispetto della normativa vigente in materia di pubblicità sui veicoli.</p>	<p>L'art. 45 1° co. Cost. tutela la cooperazione. Sia l'ordinamento nazionale che quello europeo sono improntati ad un principio di <i>sussidiarietà</i>. Tutto questo ha consentito nell'arco di oltre mezzo secolo, lo sviluppo di un vero e proprio <i>modello italiano del trasporto pubblico non di linea</i>, che ha consentito livelli di efficienza difficilmente rintracciabili in altri servizi pubblici italiani, e nel servizio taxi internazionale comparabile con quello italiano. Questa efficienza è comprovata da ripetute indagini demoscopiche sul servizio taxi italiano, che certificano un gradimento del servizio tra l'80 ed il 90% a seconda delle città analizzate. Questo modello ha consentito anche il raggiungimento di altri valori costituzionali quali la <i>partecipazione dei lavoratori all'organizzazione aziendale</i> (art. 46) <i>dell'industria taxi</i>, il <i>legame tra una comunità di lavoratori ed un servizio pubblico essenziale</i> (art. 43 Cost.), e la <i>massima distribuzione della ricchezza tra tanti piccoli imprenditori artigiani</i> (combinato tra art. 3, co. 2 Cost. e art. 45, co. 2 Cost.) grazie al divieto del cumulo delle licenze. Quest'ultimo, che però poteva essere un freno allo sviluppo di moderne tecnologie, è risultato invece un valore grazie al fatto che i tassisti si sono organizzati, appunto, tramite la cooperazione per la creazione di un'economia di scala. L'alto livello degli investimenti, in termini assoluti, risulta però agevolmente sostenibile se considerato pro-capite: è per questo che nelle realtà straniere dove il sistema taxi è organizzato attraverso il cumulo delle licenze tra pochi imprenditori che accentrano su di sé l'offerta, il livello di sviluppo tecnologico è arretrato. Tutti i valori costituzionali citati, sarebbero minati e pregiudicati dal modello delle multinazionali, che pur non esaurendo il quadro delle "piattaforme tecnologiche", ne costituiscono sicuramente la parte predominante.</p>

<p>44</p>	<p>Pertanto, i Comuni sono tenuti a favorire l'attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi aperti, innovativi e competitivi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, senza vincoli, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso ed il pagamento elettronico anche tramite "app".</p>	<p>Pertanto, i Comuni sono tenuti a favorire l'attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi innovativi che consentano l'interconnessione tra utenti ed esercenti il servizio taxi, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali e del segreto industriale, e permettendo la valutazione del servizio reso ed il pagamento elettronico anche tramite "app".</p>	<p>Le cooperative radiotaxi sono dominate dal principio della "porta aperta". Le tecnologie, che la naturale economia di scala consente di sviluppare, sono dunque aperte a tutti i loro aderenti. Esse, diversamente dal sistema delle multinazionali, esercitano un controllo disciplinare rigoroso, dovuto dal rapporto di mutualità e lealtà che si instaura tra i suoi soci, e che funge da supporto para-istituzionalizzato alla funzione di controllo disciplinare esercitata dallo stesso Comune attraverso la commissione consultiva. Nel sistema delle multinazionali, essendo il solo scopo del profitto a dominare, questo tipo di controllo non è connaturato, tanto più che si sono registrati casi di autisti a loro aderenti, che, privati dai comuni del titolo autorizzativo, hanno continuato ad operare per le stesse a dispetto di ogni norma e sicurezza per l'utenza (fenomeno tuttora in atto). Questo perché la lontananza territoriale del <i>management</i> della multinazionale, situato in qualche sede operativa straniera, o anche nazionale ma centralizzata e non comunale, fa di fatto mancare il controllo sugli autisti.</p> <p>Le cooperative radiotaxi, in quanto enti privati, sviluppano a tutti gli effetti un'attività economica imprenditoriale. Solo su questo punto hanno un elemento in comune con le multinazionali. Così, le prime come le seconde, necessitano di una tutela delle informazioni aziendali, delle esperienze tecnico-industriali e commerciali, soggette al legittimo controllo del detentore, che integrano il segreto industriale protetto dal codice della Proprietà industriale.</p>
-----------	---	--	--

<p>45</p>	<p>Affinché l'innovazione tecnologica possa sviluppare i propri effetti positivi sul settore è necessario che si intervenga nei confronti delle pratiche tese ad inibirla, tra cui le clausole di esclusiva volte a vincolare il titolare di licenza all'uso di un determinato canale di comunicazione per l'acquisizione della corsa.</p>	<p>Affinché l'innovazione tecnologica possa sviluppare i propri effetti positivi sul servizio è necessario che si intervenga tutelando e promuovendo l'impresa artigiana e la cooperazione.</p>	<p>La clausola di non concorrenza (art. 2527 c.c., 2° co.) ha consentito negli anni la nascita e lo sviluppo di nuove cooperative radiotaxi e dunque di nuova offerta utile alla nascita di nuove tecnologie, nuovi servizi ed al generale aumento della qualità del servizio offerto. Al di là dell'apparente contraddizione, non deve sfuggire che senza questa clausola non sarebbe possibile lo sviluppo di nuove realtà ed il mercato tenderebbe al totale appiattimento e concentrazione nelle mani delle realtà finanziariamente più forti. Se dal punto di vista giuridico è proprio la nostra legge fondamentale (art. 45, 1° co., Cost.) a prevederne la tutela e la promozione, dal punto di vista economico non può sfuggire la seguente dinamica: qualora in una città dove è già presente un servizio radiotaxi, un gruppo di tassisti decidesse di avanzare una nuova offerta fondando un nuovo radiotaxi, sarebbe impossibile per esso strutturarsi se gli aderenti non fossero obbligati ad utilizzare soltanto la propria nascente strumentazione tecnologica. Nella fase iniziale, infatti, non avendo essi un portafoglio clienti, sarebbero naturalmente portati a continuare a sfruttare l'offerta tecnologica e di brand del vecchio radiotaxi già esistente. Il nuovo radiotaxi, infatti, non potendo contare sulla disponibilità dei propri tassisti fondatori, in quanto distratti e assorbiti dalla domanda consolidata del vecchio radiotaxi, non riuscirebbe a soddisfare efficacemente la domanda della emergente clientela interessata a questa nuova offerta. Da ciò ne deriverebbe l'inevitabile fallimento di questa nuova esperienza, a totale pregiudizio e nocimento di questa nuova proposta.</p> <p>Proprio in riferimento all'attuale, alla luce delle mire espansionistiche e predatorie di multinazionali straniere affacciate sul mercato italiano, l'approdo ad un mercato del TPnL da queste monopolizzato, sarà scontato senza la civilistica clausola di esclusiva. La impareggiabile forza finanziaria di queste multinazionali, infatti, consente loro di praticare <i>dumping</i> con offerte al ribasso di breve periodo, atte a consentire il travaso della clientela verso di esse, ed ad annientare la concorrenza delle cooperative radiotaxi dei tassisti. Si tratta di fenomeni già registratesi in altri Paesi, che non dovrebbero però interessare il nostro Paese alla luce delle insuperabili tutele costituzionali (artt. 1, 3 - 2° co., 41, 43 e 45 Cost.).</p>
-----------	--	---	--

<p>46</p>	<p>Al fine di rimuovere eventuali vincoli alle modalità di richiesta e prenotazione dei servizi, e stante la natura pubblica del servizio, i Comuni vigilano affinché non vengano inserite clausole di esclusiva nelle convenzioni tra i tassisti e le relative organizzazioni associative quali cooperative e consorzio e/o vincoli di utilizzo, nei contratti con i proprietari/gestori di particolari applicazioni <i>web</i>, o servizi di radiotaxi (o di altra tipologia), che comportino indebite imposizioni agli aderenti (limitando in tal modo l'incontro domanda e offerta e restringendo indebitamente il confronto concorrenziale, con evidenti ripercussioni negative sui fruitori del servizio).</p>	<p>I Comuni, al fine di tutelare il servizio pubblico taxi, vigilano sull'esercizio abusivo della professione da parte di soggetti non autorizzati o autorizzati da altri Comuni per espletare servizio di trasporto per le correlate comunità. Altresì vigilano affinché l'offerta tecnologica, né per interconnessione tra domanda ed offerta, né per intermediazione, sia volta ad aggirare le normative, e dunque: il servizio sia rivolto ad una clientela indifferenziata, vi sia il rispetto della tariffa amministrata, vi sia il rispetto dell'obbligo di prestazione del servizio all'interno del Comune, vi sia il rispetto dei turni di servizio.</p>	<p>La natura pubblica del servizio, come nel caso delle farmacie, non può arrivare a pregiudicare elementi vitali alla legittima sopravvivenza di realtà costituzionalmente tutelate come le cooperative, che nel corso degli anni hanno consentito economie di scala funzionali alla nascita di nuove tecnologie ed offerte di servizio (linee e servizi esclusivi per la donna sola, per la donna incinta, per il trasporto disabili, per l'utenza sorda, per il trasporto scuola, per la sostenibilità ambientale, ecc.) senza alcun sovra-costi rispetto alla tariffa amministrata. Tuttavia lo sviluppo e l'uso delle tecnologie non può avvenire in dispregio delle normative stesse, così ponendosi sopra di esse, come già abusato da alcune multinazionali.</p>
-----------	--	---	--

<p>50</p>	<p>Dall'applicazione del principio fissato dall'articolo 37, comma 2, lettera m), numero 3), del d.l. 201/2011 di "consentire una maggiore libertà nella fissazione delle tariffe", discende che le tariffe stabilite per via amministrativa non siano da intendersi come importi fissi, ma come importi massimi; ne deriva che il prezzo del servizio è liberamente suscettibile di riduzione. L'eventuale offerta di sconti sulle corse dovrà essere adeguatamente pubblicizzata, al fine di produrre dinamiche concorrenziali a vantaggio degli utenti. I Soggetti competenti dovrebbero in ogni caso favorire la possibilità di avvalersi di forme di flessibilità anche attraverso convenzioni o abbonamenti con soggetti terzi (imprese, enti, ecc.).</p>	<p>L'eventuale offerta di sconti amministrativamente determinati, dovrà essere adeguatamente pubblicizzata.</p>	<p>In generale l'Autorità dimentica che la tariffa amministrata del servizio pubblico taxi, mira a coprire i costi d'impresa e ad offrire un congruo guadagno all'operatore nel rispetto dell'art. 36 Cost. Essa non prevede margini ulteriori corrispondenti a logiche di profitto. È contraddittorio poi che da un lato l'Autorità enfatizzi questo aspetto della riduzione delle tariffe, ma dall'altro non si preoccupi minimamente della pratica del <i>surge pricing</i> praticata dalle multinazionali o "piattaforme tecnologiche". Così facendo, essa dimostra di ricordarsi dell'utenza solo quando c'è da risparmiare sulla tariffa taxi, risultando così acquiescente ad un fenomeno di inevitabile concorrenza sleale a danno degli operatori taxi: questi ultimi subirebbero concorrenza al ribasso da altri operatori, dovendo adeguarvisi, non potendo però partecipare a quella al rialzo praticata da questi ultimi nei momenti in cui la domanda di mercato lo consente (!): tutto questo, fa inevitabilmente saltare la sostenibilità economica degli operatori taxi, infilandoli dentro una morsa a senso unico, di tipo deflativo.</p>
-----------	---	---	--

<p>75</p>	<p>Tra i principi fissati per l'adeguamento del servizio taxi dall'art. 37, comma 2, lettera m), numero 4) del d.l. 201/2011, figura il miglioramento della qualità del servizio <i>"individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale"</i>.</p>	<p>Ai fini del miglioramento della complessiva qualità del servizio (efficienza, impatto ambientale, prezzo finale per l'utenza) i Comuni sono chiamati ad ampliare la superficie viabile destinata a corsie preferenziali per i mezzi pubblici. Tra i principi fissati per l'adeguamento del servizio taxi dall'art. 37, comma 2, lettera m), numero 4) del d.l. 201/2011, figura il miglioramento della qualità del servizio <i>"individuando criteri mirati ad ampliare la formazione professionale degli operatori con particolare riferimento alla sicurezza stradale e alla conoscenza delle lingue straniere, nonché alla conoscenza della normativa in materia fiscale, amministrativa e civilistica del settore, favorendo gli investimenti in nuove tecnologie per l'efficientamento organizzativo ed ambientale del servizio e adottando la carta dei servizi a livello regionale"</i>.</p>	<p>E' chiaramente contraddittorio che da un lato si pretenda (giustamente) che vi siano investimenti in nuove tecnologie da parte degli operatori, ma dall'altro si propenda a minare la sostenibilità economica degli organismi economici (le cooperative radiotaxi) grazie a cui questi investimenti sono possibili, prevedendone l'eliminazione della clausola di non concorrenza. Altresi, per quanto riguarda l'efficientamento organizzativo ed ambientale, rileviamo che non vi sia alcuna attenzione da parte dell'Autorità alla <i>prima vera voce</i> che consentirebbe di efficientare il servizio taxi, di ridurre l'impatto ambientale, e di abbassare sensibilmente il prezzo finale pagato dall'utenza sulla base della tariffa amministrata: essa consiste nell'efficientamento dell'infrastruttura di base su cui sono chiamati ad insistere i taxi, ossia la viabilità. La pratica sempre più diffusa in molti comuni, di ridurre la superficie viabile destinata a corsie preferenziali per i mezzi pubblici, dovrebbe essere da questa Autorità stigmatizzata, ammonendo le amministrazioni locali affinché si abbia un'inversione di tendenza in proposito.</p>
-----------	--	--	--

Claudio Giudici
 Presidente nazionale Uritaxi