

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

CLAUDIO GIUDICI, 2 DICEMBRE 2022



IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

- Introduzione
- Il fondamento costituzionale
- Fondamenti legali e economici: pesi e contrappesi
- I confronti in Europa
- Indagini demoscopiche: l'indice di soddisfazione
- Un confronto tra il modello taxi-cooperative e il modello delle multinazionali
- Conclusioni

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

Introduzione

A luglio, i tassisti italiani hanno fermato il tentativo di deregolamentare il settore dei taxi per la terza volta in sedici anni. La stampa ha riferito che **il Governo Draghi aveva incontrato i dirigenti di Uber nel maggio precedente**; diversamente, né la presidenza né il ministero competente avevano mai incontrato i sindacati dei tassisti. Ovvio dunque che i tassisti italiani non fossero così fiduciosi su una riforma del settore promossa dal Governo. Grazie ad una fortissima opposizione unitaria di tutti i tassisti italiani e dei loro sindacati, è stato possibile respingere questo tentativo. Tuttavia, non possiamo attribuire questa vittoria alla sola opposizione dei lavoratori. Infatti, senza l'esistenza di un **efficiente servizio taxi in Italia**, non sarebbe stato possibile rifiutare ogni volta una liberalizzazione, che avrebbe giovato solo ai grandi capitali finanziari interessati a monopolizzare il settore taxi. Quindi, oggi, la mia missione è descrivervi il modello taxi italiano. E la prima e più importante cosa che voglio analizzare è relativa alla caratteristica principale che dà forza al nostro modello: **l'unione tra lavoro e capitale**. I grandi interessi finanziari vogliono eliminare questa unione prendendosi il fattore "capitale". Si tratta di un processo generale in Europa che ha avuto inizio e si è istituzionalizzato nel 1992, quando la libera circolazione dei capitali è diventata un dogma attraverso il **Trattato di Maastricht**. Grazie a ciò, il lavoro è stato slegato dal capitale, interessando tutti i tipi di piccole imprese: commercio, artigianato, turismo, trasporti. Il grande scopo delle multinazionali è infatti quello di lasciare ai lavoratori del settore taxi solo la parte lavorativa, magari senza garanzie e tutele, togliendo loro la parte più remunerativa: il capitale. Dobbiamo opporci a tutto questo! Il primo modo in cui dobbiamo farlo è non ammettere regole diseguali tra soggetti che svolgono lo stesso mestiere: i tassisti, soggetti agli obblighi di servizio pubblico a tutela dei consumatori; le multinazionali, invece, libere da questi obblighi, e quindi con un forte vantaggio competitivo. Sfortunatamente, in molti paesi, questo è stato permesso!

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

IL FONDAMENTO COSTITUZIONALE

- Art. 43 Cost. : *“A fini di utilità generale la legge può riservare originariamente o trasferire, mediante espropriazione e salvo indennizzo, allo Stato, ad enti pubblici o a **comunità di lavoratori** o di utenti determinate imprese o categorie di imprese, che si riferiscano a **servizi pubblici essenziali** o a fonti di energia o a situazioni di monopolio ed abbiano carattere di preminente interesse generale.”*
- Art. 45, 1° co., Cost.: *“La Repubblica riconosce la funzione sociale della **cooperazione** a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata. La legge ne promuove e favorisce l'incremento con i mezzi più idonei e ne assicura, con gli opportuni controlli, il carattere e le finalità.”*
- Art. 45, 2° co., Cost.: *“La legge provvede alla tutela e allo sviluppo dell'**artigianato**.”*

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

FONDAMENTI LEGALI E ECONOMICI: PESI E CONTRAPPESI

PESI

- Prestazione obbligatoria del servizio taxi
- Tariffa amministrata
- Luogo pubblico di stazionamento
- Vincoli amministrativi: turni, orari di lavoro, obblighi specifici e regole di comportamento, requisiti e condizioni per il rilascio della licenza.
- Vincolo territoriale

CONTRAPPESI

- Contingentamento: garanzia per la sicurezza utente; garanzia della sostenibilità economica del lavoratore

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

I CONFRONTI IN EUROPA

City	Taxi density per 10,000 inhab.	Fixed amount on departure (€)	Initial rate (€/km)	Initial time rate (€/h)
Madrid	49,7	2,4	1,1	20,5
Milan	36,0	3,3	1,1	26,3
Rome	27,4	3,0	1,1	27,0
Paris	26,3	2,6	1,1	32,1
London	26,1	3,1	1,8	29,8
Barcelona	23,7	2,1	1,1	21,3
Berlin	21,6	3,9	2,0	30,0
Brussels	10,9	2,4	1,8	30,0

Source: Kpmg elaborations: data on fares refer to journeys carried out on weekdays in the daytime.

	Num. private cars/ 1000 inhabitants		Air Traffic (thousands)		Train Traffic (thousands)
Italy	646	United Kingdom	300500	Germany	2880558
Germany	580	Spain	275200	United Kingdom	1783232
Spain	536	Germany	248100	France	1246804
United Kingdom	526	France	201300	Italy	866588
France	510	Italy	192200	Spain	596143

Uritaxi Research
Department elaboration
on A.R.T. source 2022
(2019 data) and Eurostat
2021 (2018 data)

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

LE INDAGINI DEMOSCOPICHE: INDICE DI GRADIMENTO

BASE NAZIONALE*

- 81,3% SODDISFAZIONE
- 84,9% SODDISFATTO TEMPI DI ATTESA
- 83,4% SODDISFATTO SICUREZZA
- 78% APPREZZA OFFERTA TECNOLOGIA (TELEFONO, MESSAGGISTICA, APP)
- 72,3% LI RITIENE MIGLIORI DI QUELLI ESTERI O UGUALI

*(Indagine 04/22 Lab21.01)

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

UN CONFRONTO TRA IL MODELLO TAXI-COOPERATIVE E IL MODELLO DELLE MULTINAZIONALI

TAXI-COOPERATIVE	MULTINAZIONALI
Obbligo di prestazione	Prestazione libera
Tariffa amministrata	Tariffa libera
Turni di lavoro amministrati	Operatività in funzione della domanda di mercato
Riconoscibilità dell'auto	Irriconoscibilità dell'auto
Vincolo territoriale	Libertà territoriale

IL SERVIZIO TAXI IN ITALIA

Una resistenza costituzionale attraverso e per l'unità tra lavoro e capitale!

CONCLUSIONI

Quando si parla del servizio taxi italiano bisogna tenere presente che si tratta di un servizio amministrato con obblighi di servizio pubblico e non di un settore in regime di libero mercato. Tali obblighi hanno lo scopo di tutelare gli utenti al fine di garantire un servizio universale.

Sul lato “clienti”, se i confronti internazionali non evidenziano particolari anomalie tra il servizio taxi italiano e gli altri modelli europei, i sondaggi sono in tendenza (dal 2011) e testimoniano un elevato gradimento del servizio.

Sul versante “lavoratori”, **l'iperdistribuzione dell'offerta tra tanti artigiani, senza possibilità di cumulo delle licenze, garantisce la massima distribuzione del reddito.** Ciò avrebbe potuto pregiudicare la possibilità di creare economie di scala per garantire lo sviluppo tecnologico del settore. Per questo il settore e il legislatore hanno favorito la cooperazione, che negli anni ha permesso al servizio di essere sempre al passo con i tempi.

Considerato ciò, è davvero bizzarro che, con frequenza costante dal 2006, tra i tanti settori inefficienti presenti in Italia, gestiti sia dal pubblico che dal privato, il regolatore pubblico abbia sempre cercato di smantellare il servizio taxi sotto l'influenza di un fervore ideologico e evidenti interessi di parte (multinazionali), invece di tutelarla e valutarne i semplici aspetti da migliorare.