

CONVEGNO

**L'EVOLUZIONE DEL SERVIZIO TAXI
NELLA CITTA' METROPOLITANA
IN ITALIA E NEL MONDO**

Relazione del Presidente

Claudio Severgnini

Milano, 30 aprile 2016



L'EVOLUZIONE DEL SERVIZIO TAXI NELLA CITTA' METROPOLITANA IN ITALIA E NEL MONDO.

Nello sviluppo della tematica di questo convegno, ci siamo subito trovati di fronte alla scelta del tema conduttore; potevamo scegliere se discutere di leggi che regolamentano il trasporto, piuttosto che di modalità di trasporto alternative al sistema taxi, oppure addirittura immaginare quale sarebbe stata l'ipotesi di una mobilità urbana liberata da leggi e regolamentazioni che alcuni promotori della new economy definiscono stringenti.

Ci siamo accorti che la scelta non può cadere su uno specifico argomento, il futuro del servizio taxi e la sua evoluzione nella città metropolitana non può essere costruito senza l'analisi del servizio attuale, tenendo conto dello sviluppo tecnologico e delle nuove necessità di mobilità urbana.

L'analisi del presente ci proietterà nei ruoli e compiti che il Governo e le amministrazioni pubbliche decentrate devono e dovranno avere per mantenere il controllo e la gestione del servizio, a salvaguardia del diritto alla mobilità del cittadino, ovvero come un bene primario da tutelare.

Cercheremo di capire come gli operatori e le strutture organizzative di settore, quali associazioni e cooperative di servizio, potranno essere protagonisti di questa evoluzione, che non dovrà fermarsi solo nell'ambito locale, ma dovrà a nostro avviso necessariamente ritrovarsi in un progetto d'insieme a carattere globale.

Sharing economy: condivisione di beni o utilizzo improprio del termine?

Da ormai tre anni assistiamo sulla nostra pelle ad una sorta di guerra di religione promossa dai presunti fautori delle nuove tecnologie contro il servizio taxi, a dire degli stessi non evoluto e legato a vecchi sistemi lobbistici, a conservazione di posizioni dominanti.

Utilizzando termini anglosassoni, mischiati a slogan accattivanti, i promotori di servizi di "trasporto alternativi", che come vedremo di sharing, ovvero di condivisione hanno ben poco, stanno cercando di monopolizzare il sistema di trasporto urbano.

Usare il termine "condivisione" per noi Italiani, padri e sostenitori da sempre di associazioni ed enti di solidarietà, ci fa subito pensare ad una situazione quasi a economia zero, e comunque di cooperazione, in lingua italiana sinonimo di solidarietà.

Condivido la mia casa con chi non ce l'ha e non può permettersela.

Dò un passaggio all'amico per andare al lavoro.

Offro un pasto caldo a chi è in difficoltà.

Presto la mia opera a tempo perso per il bene comune.

Quel bene comune che oggi sa tanto di antico, viene impropriamente utilizzato da multinazionali che fanno del profitto il proprio dogma; non c'è purtroppo nessuna condivisione e nessuna cooperazione dettata dal principio di solidarietà, c'è invece la vendita di un servizio, o l'affitto di un bene, usando in maniera surrettizia il termine "sharing" per scavalcare la legislazione corrente.

Quello che offre Uber, giusto per fare un nome, non è car sharing, ma un servizio taxi; è già stato dimostrato da molti tribunali in Europa e nel mondo e per tre volte proprio qui a Milano, confermato dal nostro tribunale civile con le sentenze tra maggio e luglio 2015.

Nonostante le sentenze sopra menzionate, fino a marzo 2016, nelle aule di Camera e Senato, attraverso la presentazione di emendamenti in apposite commissioni, si stava comunque cercando di rimettere in gioco l'utilizzo illegale di applicazioni non conformi al servizio, proponendo modifiche alla legge quadro, assecondando, di fatto, richieste presentate da funzionari di multinazionali, anche a seguito di incontri in luoghi non proprio istituzionali.

Dalle liberalizzazioni di Bersani in poi, si è molto insistito sulla competizione come toccasana dell'economia, anche in questo comparto, ma attenzione, c'è però competizione e competizione.

Pensare ad una deregolamentazione solo per stimolare la concorrenza in un settore per sua natura vincolato, produrrebbe una liberalizzazione non controllata.

Con la deregolamentazione, oltre ad un ampliamento incontrollato dell'offerta, si offrirebbe all'utenza una flotta di auto che non chiamerei proprio taxi, in quanto costituita da autisti non professionisti che utilizzano le proprie auto private senza nessuna tutela sulla sicurezza dei trasportati, senza auto e conducenti controllati, senza ovviamente tariffe determinate e altre garanzie di qualità.

Contemporaneamente, anzi con molta probabilità in anticipo rispetto a questa nuova offerta, avremmo una trasformazione radicale del servizio taxi tradizionale, non più legato alle normative e ai regolamenti, in quanto, per la propria sopravvivenza, dovrà necessariamente cambiare pelle, ovvero spogliarsi dai propri obblighi e precetti, determinando pertanto un mercato senza più nessuna regola a tutela dei trasportati.

Non ci siamo inventati un futuro diverso da quello già annunciato in alcune proposte emendative e da quanto suggerito in alcuni passaggi dalla relazione dall'Autorità dei Trasporti, perché era evidente che si stava pensando alla creazione di quello che noi definiamo un terzo soggetto, il "Trasporto Privato non di Linea", ovvero un autista non professionista che a tempo parziale effettua un trasporto conto terzi e configurabile alla pari del servizio taxi o di noleggio con conducente.

Certamente ci opporremo a questa involuzione del servizio e siamo convinti che un serio confronto con il Governo porterà alla definitiva cancellazione di questa proposta, anche perché per realizzarla, lo Stato dovrebbe agire con sostanziali modifiche:

- *alle norme tributarie,
- *assicurative,
- *ai contratti collettivi di lavoro,
- *al codice della strada e a quello civile.

Solo per citare alcuni passaggi.

Forse un po' troppo anche per il "Governo del fare".

Sebbene il dibattito per le eventuali modifiche legislative non fosse ancora iniziato, la ben nota compagnia americana, ha lanciato e promosso di sua sponda i "tassisti d'occasione" definendoli come tanti piccoli imprenditori, possessori di un capitale (la loro auto privata) che, sfruttato, garantisce loro un reddito.

Questa filosofia è esattamente l'opposto all'idea di economia della condivisione... altro che sharing economy!

Sotto questa superficie patinata del capitalismo di base, vi è come sappiamo una sola certezza: Uber incassa dal 20 al 30% dei ricavi di ogni singola corsa e modifica le tariffe a suo piacimento.

Ai cosiddetti micro-imprenditori rimangono tutte le spese e nessun tipo di garanzia (contributi, malattia, assicurazione sanitaria, ferie, etc).

Non ho sottolineato l'argomento sicurezza dei trasportati perché volevo leggere con voi questa recente notizia di cronaca:

"22 febbraio 2016: arrestato l'autore della sparatoria in Michigan, ad aprire il fuoco senza apparente motivo è stato Jason Dalton che arrotondava le sue entrate come autista Uber"

Una notizia eclatante, speriamo unica nei termini, ma che apre a serie considerazioni, in quanto il web ci riporta spesso notizie di driver Uber o di applicazioni affini senza controllo.

Dobbiamo fare anche ad un'ulteriore riflessione, che in termini di sicurezza è certamente determinante: essendo l'applicazione racchiusa in un telefono portatile, ed individuabile come l'unico strumento di distribuzione del servizio, quali garanzie ha l'utente sulla reale identificazione del conducente?

Come facciamo a controllare che il sig. Rossi, driver registrato, non decida domani di dare in sub-appalto la sua concessione al sig. Bianchi?

Anche nel mondo Uber Black, quello che dovrebbe essere utilizzato da soli noleggi autorizzati e con limousine, come facciamo ad essere certi che l'applicazione non venga data in sub appalto ad altro driver, magari anche con contratti e accordi non proprio regolari?

Finiamo l'argomento parlando di sostenibilità ambientale, anche la green-economy tanto sbandierata dai gestori di questo servizio, lascia dei dubbi.

Ci dicono: "utilizziamo al meglio l'auto per ottimizzarne la resa e ridurre dunque gli sprechi di carburante ed inquinare meno".

Non è però quello che avviene.

Al contrario del vero car sharing, e del vero trasporto pubblico (taxi) dove il numero di macchine viene davvero ridotto, proprio perché l'utilizzo di una sola auto è condiviso tra più utenti o utilizzatori, con Uber i veicoli in circolazione rimangono immutati e anzi rischiano di aumentare: lo hanno constatato in questi ultimi mesi a Londra, dove l'apertura temporanea al servizio dei driver occasionali ha prodotto un notevole aumento del traffico cittadino; si tratta infatti di una semplice sostituzione della propria macchina con quella di qualcun altro, quei chilometri vengono fatti lo stesso, e quella benzina viene egualmente consumata per quel viaggio, con buona pace della green economy.

Un fatto è certo:

senza il nostro intervento presso il Tribunale civile di Milano, Uber sarebbe già diventata la vera proprietaria del servizio, semplicemente affittando lavoro ad un prezzo più basso a chiunque, senza requisiti e selezione; la categoria avrebbe subito un colpo mortale e forse non avremmo neanche avuto la forza di organizzare questo congresso.

In questo gioco alla deregolamentazione dove Governo ed enti locali sono rimasti purtroppo troppo spesso alla finestra, sono entrati in gioco anche quelle micro imprese di noleggio con conducente che, in mancanza di controlli serrati, si sono prestati a diventare facile manodopera di questa multinazionale che li utilizza alla pari di un servizio radiotaxi senza rispettare le regole vigenti, e le linee di principio della legge quadro, quali il rispetto della territorialità e le procedure contrattuali per l'acquisizione della clientela.

In questa che abbiamo definito "anarchia assecondata", la logica conseguenza è stata quella di ritrovarsi nelle città metropolitane un numero imprecisato di faccendieri senza scrupoli, che hanno acquisito le autorizzazioni in comuni distanti anche centinaia di chilometri rispetto al luogo dove in realtà operano, con buona pace di quelle amministrazioni locali che hanno rilasciato tali autorizzazioni per esigenze di mobilità locali, ma che non vedranno mai svolto questo servizio nei loro territori.

In questo clima ormai insostenibile, le associazioni e i sindacati di categoria hanno indetto uno sciopero nazionale per il giorno 18 marzo scorso, scongiurato solo grazie alla convocazione ricevuta due giorni prima presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Grazie alle posizioni da noi sostenute e alla disponibilità dei rappresentanti del Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico, abbiamo aperto un tavolo di confronto per condividere un percorso che, ci ha portato, di fatto, al blocco immediato degli emendamenti killer per l'intero comparto, passando attraverso la costituzione di una legge delega, che tenga conto, come dettami di principio:

della salvaguardia e regolazione del servizio pubblico,
del principio della concorrenza,
della necessità di migliorare i servizi ai cittadini,
dell'evoluzione della tecnologia nel settore,
della lotta all'abusivismo,
di un migliore incontro tra domanda e offerta e
di come migliorare il sistema di programmazione e organizzazione su base territoriale.

Questi argomenti appena elencati sono di fatto l'indice del nostro congresso; siamo pronti al confronto con il Governo e anche con quella parte del settore dell'autonoleggio disposto al dialogo.

Siamo certi che con regole chiare e certezza nei controlli, anche grazie al supporto della tecnologia, si possa tornare ad avere ognuno il proprio mercato senza prevaricazioni.

Trasporto pubblico non di linea, patrimonio della pubblica amministrazione al servizio dell'utenza.

Questo è l'unico servizio pubblico dove aziende private, in forma individuale o in cooperativa, si accollano tutti gli oneri del servizio senza sostegni economici statali ottenuti da gettiti fiscali.

Questo non è un mercato perfetto dove si possono applicare le comuni regole di mercato, è invece un mercato imperfetto:

*imperfetto perché dovendo essere strettamente regolamentato è composto da due elementi base che sono un po' come i due piatti di una stessa bilancia, da una parte il controllo e la gestione delle tariffe, dall'altra il controllo dei numeri; l'esistenza dell'uno è legato indissolubilmente all'altro.

*imperfetto perché ha come scopo prevalente quello di superare le asimmetrie informative tra domanda e offerta, ovvero evitare che possano formare sbilanciamenti di forze tra chi propone il servizio e chi necessita di mobilità.

Il manager, il turista, la donna sola, il giovane che esce dalla discoteca, l'anziano, la persona con disabilità motorie oppure l'azienda, lo studio professionale, l'albergo, il ristorante...tanti soggetti con esigenze anche differenti, ma con una priorità che li accomuna, la necessità di trovare un taxi subito e di essere portati in sicurezza e velocemente a destinazione.

E' sbagliato asserire che per creare innovazione in questo ambito bisogna necessariamente cambiare la legge: lo dimostra il fatto che in questi ultimi anni soggetti privati si siano affacciati all'interno del sistema ed alcuni di loro abbiano assunto anche un ruolo importante nel rispetto delle regole.

Stesso mercato, stesse regole.

E aggiungo, stesso trattamento fiscale.

Uber, ma non solo, tramite un concatenamento di società controllate, gestisce e trasferisce il proprio patrimonio in Stati della Comunità Europea dove la pressione fiscale è ben più ridotta, fino poi a terminare il trasferimento di denaro in paradisi fiscali oltre oceano.

Come può un Governo accettare un modello di business che trasferisce in altri Stati i redditi generati in Italia?

Quali sono le prospettive e le reali possibilità di sopravvivenza per un'azienda registrata in Italia dovendo competere con un'azienda che gode di tali benefici fiscali? Come è possibile che colossi del web in quattro anni paghino meno tasse di quante ne paghino i soli tassisti milanesi per il solo trasferimento delle licenze in un solo anno?

Il presente è difficile e ricco di insidie, ma siamo consapevoli che i nostri maggiori sostenitori siano di fatto, gli stessi nostri clienti abituali a cui va dato un servizio sempre migliore.

Come si possono migliorare le prestazioni di reperibilità di un'autopubblica?

La prima risposta è: migliorando le prestazioni tecnologiche e di reperibilità della flotta taxi.

Oggi a Milano sono presenti almeno tre radiotaxi di medie dimensioni e cinque app, che distribuiscono il servizio di reperibilità delle vetture.

In estrema sintesi abbiamo cercato di semplificare lo schema di reperibilità con questa slide.

Nella Milano che ha di recente accolto Expo e che avrà un ruolo sempre più importante nel sistema Italia, abbiamo oggi un variegato modo di rintracciare un taxi.

Il servizio è offerto da più aziende e cooperative, in concorrenza tra loro, che producono offerte simili per un unico tipo di trasporto.

Nello schema di reperibilità abbiamo inserito anche il logo “Milano in taxi” che si identifica con il numero 027777 del Comune di Milano, al quale non abbiamo oggi abbinato un numero identificato di taxi in quanto il contenzioso in atto tra radiotaxi e Comune di Milano ha di fatto congelato il progetto.

Non vogliamo entrare nel merito di questa diatriba, ma sosteniamo un fatto:

quando si cercano soluzioni a problemi senza condividere un percorso con gli operatori del settore, è molto probabile incappare in ostacoli che rallentano o addirittura rendono vani investimenti importanti.

Lo schema di reperibilità diversificata potrebbe essere certamente conforme con i dettami e le linee guida suggerite dal Garante sulla concorrenza e con le recenti dichiarazioni del Presidente dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti, ma siamo certi che questo sia ciò di cui l’utenza ha bisogno?

Quando a Milano cerchi un taxi e hai a disposizione una potenziale offerta di 5000 auto, preferiresti cercare tra più offerte segmentate tra loro, e quindi raggiungere solo una porzione di questa potenziale offerta, oppure gradiresti avere un numero/app unica su cui indirizzarti, sapendo che tale servizio è in grado di catturare istantaneamente tutta l’offerta presente al momento?

Se avessimo avuto più tempo avremmo commissionato questo sondaggio tra i clienti abituali del trasporto taxi, siamo certi che la risposta non potrebbe essere stata altro che:

“meglio un solo numero/app, non solo in città, ma...in tutto il mondo...”

Siamo riusciti a farci concorrenza da soli senza che nessuno ce lo chiedesse.

Se verso la fine degli anni 70, poi ribadita alla fine degli anni 90, la possibilità di formare un unico numero di chiamata in città, mediante un solo numero di radiotaxi poteva essere battezzata come una buona idea di un gruppo di tassisti e imprenditori visionari, a cui va il merito di averci provato, oggi non possiamo più permetterci di aspettare, abbiamo bisogno di serrare le fila, di compattare le risorse in un solo gestore del servizio e di rendere questo servizio globale; ce lo chiede l’utenza e ce lo impone la presenza di una concorrenza senza scrupoli che oggi si chiama UBER e domani potrebbe essere una qualunque altra multinazionale.

Le certezze che ci hanno portato a ottimi risultati qualitativi nel passato, pur rimanendo divisi in cooperative di servizio, ma anche in associazioni sindacali o società di servizi, non sono più sufficienti a garantire risposte pronte e organizzate; i tempi cambiano e noi dobbiamo cambiare con loro; se qualche responsabile di cooperativa o società di radiotaxi pensa di poter sopravvivere senza alleanze è destinato ad estinguersi.

Il mercato si evolve molto rapidamente, abbiamo davanti ai nostri occhi le evoluzioni e le rapide involuzioni di grandi società in altri ambiti, multinazionali che erano leader nel mercato della telefonia come Nokia e Blackberry, in pochi anni sono state sostituite da marchi come Samsung e Apple.

Certamente i loro prodotti hanno continuato ad essere di qualità, ma il mercato si è evoluto e chi ha saputo cogliere le novità ha cambiato gli equilibri.

Cosa possiamo fare per essere più competitivi?

Durante i due anni trascorsi a studiare con i nostri legali il mondo Uber, non abbiamo potuto NON renderci conto di quali siano i loro punti di forza; non siamo stati così miopi, da notarne solo i difetti.

Compattare l’offerta e produrre un’applicazione di reperibilità di facile utilizzo è solo il primo passo.

Ed è anche quello più urgente da fare.

“Dobbiamo costruire un elefante grande almeno quanto l’elefante che ci sta travolgendo”

Questa frase, o meglio questo slogan che deve risuonare a tutti noi come un caposaldo imprescindibile, noi di TAM l’abbiamo sentita pronunciare per la prima volta nel novembre 2014 da dirigenti del sindacato internazionale di settore IRU, a cui il TAM ha aderito dal settembre 2015.

Niente di più vero e condivisibile, da quel momento il gruppo di TAM, giunta di Presidenza e consiglio hanno deciso di accettare la sfida, entrare nel progetto e intraprendere un percorso che ci ha portati, primi in Italia, ad aderire al sindacato International Road Transport Union con sede a Ginevra e già presente in oltre 74 paesi sparsi nei 5 continenti.

Con orgoglio possiamo altresì avere quindi titolo di mostrarvi GTN taxi “Global Taxi Network” che ora ha acquisito il nuovo nome commerciale UPTOP: l’app. di ricerca e localizzazione taxi è stata presentata ufficialmente a Istanbul nel febbraio 2016 e sarà in grado tra poco con sistema roaming, di interfacciarsi con tutte le app presenti sui singoli territori che decideranno di unirsi al progetto.

Ecco la risposta globale del mercato taxi alla concorrenza sleale.

Siamo certi che questa sia la strada, abbiamo informato del progetto i sindacati, le associazioni e dirigenti di Radiotaxi a noi più vicini, ed oggi possiamo dire che anche l’Italia, grazie al nostro intervento, è degnamente rappresentata sia come associazione sindacale che come gestori di app nazionali, grazie alla recente adesione di APP Taxi nel sistema.

Il sistema di adesioni è aperto a tutti in qualsiasi momento, sia a livello associativo che operativo, davvero speriamo che si possa in questo percorso ritrovarci tutti uniti sotto un unico ombrello e finalmente compattare questa categoria troppe volte divisa.

Siamo felici di avere appreso anche della recente adesione di Satam al gruppo di IRU e speriamo che altri seguano l’esempio di queste due grandi associazioni milanesi.

Progetto Taxi Milano

- 1) Fusione tra radiotaxi e associazioni con creazione unico consorzio
- 2) Adesione ad un’unica app globale
- 3) Miglioramento della qualità del servizio
- 4) Miglioramento della qualità dei conducenti

Siamo consapevoli che il primo punto sia forse quello più difficile da attuare, così come i partiti politici e i movimenti di opinione che nel nostro paese crescono come funghi, anche qui, il voler essere diversi ci ha portato a dividerci; lo abbiamo spiegato parlando di radiotaxi; vale lo stesso discorso per quanto riguarda le associazioni, che vorrei ricordarlo, agli scettici, ai critici e ai detrattori, sono il nostro patrimonio, sono la nostra storia, sono la nostra casa, voluta e fondata dagli stessi tassisti.

Lascio ai nostri soci la possibilità di poter meglio dibattere nella seconda parte della giornata questo argomento, ma invito anche i soci delle cooperative, delle altre associazioni, sindacati e società di radiotaxi a riflettere su un serio progetto di unificazione, in un unico blocco consortile ormai non più procrastinabile: creiamo anche qui il nostro elefante.

Noi crediamo da sempre nella costituzione della grande casa dei tassisti milanesi!

Ci accusano da sempre di essere una lobby, cerchiamo almeno di coglierne gli aspetti positivi.

Del secondo punto, in merito all’adesione ad un’app. globale abbiamo già detto, auspichiamo che tutti i gestori di app locali e nazionali possano aderire al progetto internazionale, di cui vi parleremo nel dettaglio nel successivo intervento.

In merito al terzo punto, quello relativo alla qualità del servizio, dobbiamo precisare che il nostro punto di partenza è già di ottimo livello.

Il servizio taxi nella città di Milano ha già avuto certificazioni illustri, classificandosi al quarto posto su 24 città campione in Europa nell'indagine ACI Euro Test del 2011, ma anche ottenendo riscontri positivi nelle più recenti indagini annuali, attuate mediante il riscontro del "mystery client", commissionati da Regione Lombardia; si può e si deve fare ancora di più: penso al pagamento con carte di credito su ogni taxi, ormai già ampiamente diffuso, (superiamo oggi il 78% dei taxi registrati con questa opzione), l'obiettivo dovrà essere quello di garantire queste forme di pagamento sulla totalità della flotta, grazie anche ad importanti accordi commerciali con noti istituti di credito già stipulati.

Penso anche agli accordi di convenzione all'acquisto con un grande marchio automobilistico come Toyota, che ci ha permesso, grazie anche agli incentivi all'acquisto promossi dal Comune di Milano e in precedenza da Regione Lombardia, di far diventare la flotta taxi milanese la più ecologica d'Europa e forse del mondo.

Pensare alla salute dei cittadini con auto sempre meno inquinanti, ma attenti anche alla salute dei conducenti, con opere di prevenzione; ricordo la nostra collaborazione con l'istituto Maugeri nel biennio 2013/2015, nello sviluppo del progetto sui disturbi del sonno: i nostri associati hanno potuto trovare assistenza e chiarimenti in merito a possibili patologie, che colpiscono anche la nostra categoria e che rischiano di diventare fattore debilitante in fase di rinnovo della propria patente di guida; nel Dott. Fanfulla e nella Dott.ssa Elisa Morrone abbiamo trovato in questi anni non solo professionalità, ma anche grande disponibilità.

Progetti e valori condivisi sviluppano l'associazione e formano imprese migliori, portano gli standard di qualità a livelli più elevati per un servizio di eccellenza.

Durante Expo, grazie all'iniziativa messa in campo dalla Camera di Commercio di Milano, abbiamo contribuito con altre associazioni e radiotaxi alla sottoscrizione della Carta dei Valori e dei Servizi; molti tassisti hanno spontaneamente aderito a questa campagna, partecipando ad incontri e esponendo l'adesivo che certifica la loro adesione; ringrazio tutti quelli che hanno attivamente contribuito all'iniziativa, in primis Camera di Commercio di Milano.

Sono certo che i valori dell'accoglienza, la qualità, la cortesia, ma anche l'assistenza il servizio sociale, la trasparenza e l'ascolto sviluppati in questi seminari saranno per tutti un bagaglio culturale duraturo nel tempo ed un'altra freccia nel nostro arco per contrastare l'abusivismo.

Un servizio migliore passa certamente anche attraverso una maggiore qualità dei conducenti, non solo cortesia e professionalità, ma anche capacità di rispondere correttamente e prontamente nelle situazioni di stress o negli imprevisti: ecco allora, grazie all'iniziativa messa in campo da IRU con il patrocinio della Comunità Europea e lo sviluppo da parte di alcuni partner tra cui l'Università di Macerata, l'applicazione TAXISTARS, già scaricabile sia con il sistema IOS che Android, che, oltre ad essere completamente gratuita, è facilmente consultabile e potrà essere di notevole aiuto anche a chi è ormai in servizio da alcuni anni.

All'interno di questa piattaforma otto moduli interattivi accompagneranno l'utente-tassista in servizio per confrontarsi su argomenti di vita quotidiana e anche di gestione delle emergenze; sono certo che nella relazione che vi esporremo successivamente avrete modo di apprezzare le particolarità anche di questo nuovo progetto.

Attenzione ai progetti futuri, ma senza lasciare nel cassetto i progetti presentati in passato e non ancora sviluppati.

Nell'ultimo Congresso TAM nel maggio 2012, furono lanciati due progetti a valenza locale, per chi non era presente ricordo "Pronto Taxi" che possiamo definire ormai l'antenato delle app di chiamata radiotaxi, e "Taxi Tour", un progetto realizzato su 12 taxi campione che aveva l'ambizione, se opportunamente supportato, di diventare un servizio turistico capillare in città, per fare conoscere al turista o allo stesso milanese, quegli angoli della città a volte sconosciuti, ma di rara bellezza e dimensione storica. I taxi erano dotati di schermi nascosti nei poggiatesta posteriori e di sistema di geo localizzazione, raccontavano in doppia lingua i luoghi di interesse storico/artistico, attraversati in quel momento. Purtroppo la politica non ha dato seguito al progetto: peccato perché con Expo poteva essere un valore aggiunto non solo per i visitatori, ma anche per i cittadini milanesi e le stesse istituzioni.

Riteniamo che il taxi turistico possa essere un altro progetto su cui lavorare insieme per dare un valore aggiunto al servizio e anche per acquisire nuove nicchie di mercato: sollecitiamo pertanto il futuro Sindaco e il futuro assessore competente a riprendere le fila di questa, che ci pare davvero una buona idea.

Un secondo progetto, partito con grandi risultati e con grandi aspettative durante la prima edizione del salone del mobile nella nuova fiera di Rho Pero, è il sempre attivo

TAXI COLLETTIVO.

Il trasporto condiviso tra almeno tre utenti accumulati da una direttrice unica, ma non necessariamente dallo stesso punto d'arrivo, ha generato nel 2005, in coincidenza con il primo grande Salone del Mobile nel nuovo complesso di Fiera Milano a Rho/Però ad un progetto a cui avevano fatto parte le strutture taxi, Regione Lombardia, Fiera Milano e le associazioni degli albergatori.

Ricordo di aver personalmente partecipato alla stesura operativa del progetto per Fiera Milano, che in soli cinque giorni generò oltre 500 corse con tariffa collettiva (con tariffa ridotta di circa un terzo rispetto alla tariffa ordinaria).

Il servizio andò così bene che il servizio taxi collettivo in molti alberghi fu preferito al servizio navetta degli stessi alberghi, e forse, sottolineo forse, fu questa la ragione per cui l'anno successivo l'associazione albergatori non partecipò più al progetto.

Con caparbiazza e determinazione, convinti che questo sia un utile progetto se svolto all'uscita delle manifestazioni fieristiche importanti, noi continuiamo a proporlo, e devo ringraziare lo staff di Fiera Milano che ha sempre creduto nell'importanza di questo servizio e ci propone alle segreterie dei vari eventi ogni volta che è possibile effettuarlo.

Il taxi del futuro deve essere più sicuro e può contribuire alla sicurezza in città

Quante volte abbiamo letto di rapinatori seriali che utilizzano i tassisti come bancomat?

L'utilizzo di telecamere a bordo con doppia funzione (interna ed esterna) renderebbe i taxi più efficienti, non solo per la sicurezza interna, ma anche per monitorare con una rete di 5000 occhi la città, i possibili sinistri stradali, ma anche gli atti criminosi che potrebbero essere registrati grazie al semplice transito di un taxi nel luogo interessato.

Il Comune di Milano ha da tempo stanziato 500 mila euro per il contributo all'installazione di telecamere a bordo dei taxi milanesi; finalmente, dopo molte nostre sollecitazioni, questi soldi sono stati sbloccati, meglio tardi che mai ci verrebbe da dire. Purtroppo molti tassisti non usufruiranno di questi benefici in quanto hanno già provveduto negli anni precedenti all'installazione di telecamere per salvaguardare la propria incolumità. Speriamo che questo incentivo possa invogliare tutti i titolari di licenza taxi che non lo hanno ancora fatto a dotarsi di questi importanti supporti.

Taxi = Servizio pubblico

Siamo un servizio pubblico e vorremmo essere trattati come tale.

La rivendicazione che facciamo in questo consesso è da sempre la stessa:

l'amministrazione pubblica, a tutti i livelli, ma soprattutto nella progettazione dei piani della mobilità, non può non tenere conto del sistema taxi come attore importante del trasporto pubblico; non si possono definire strategie sulla mobilità senza tenere conto di questi operatori e soprattutto degli utenti che utilizzano questo servizio.

Un taxi più veloce è un taxi meno caro e meglio reperibile per l'utente: lo ribadiamo in ogni sede ed ancora di più, parlando di futuro ed innovazione, sentiamo la necessità di ricordarlo:

serve uno sviluppo programmatico condiviso per nuove corsie riservate e una seria protezione di quelle esistenti.

Chiediamo una svolta culturale da parte delle strutture che governano questa regione e questa città; si può e si deve fare innovazione anche con servizi tradizionali come il servizio taxi; nuove forme di mobilità sostenibile sono le benvenute se aiutano a ridurre l'inquinamento e a rendere più agevole la mobilità dei cittadini, ma spesso, troppo spesso, alcuni amministratori sono così proiettati verso nuovi progetti e nuovi attori che si dimenticano di ciò che hanno già in casa, a costo zero.

Perché dimenticarsi del servizio taxi vuol dire per esempio:

- * non concedere il transito dei taxi nel nuovo progetto di piazza 24 Maggio
- * non pensare al transito dei taxi almeno sulla carreggiata laterale di piazza Castello
- * non inserire nel nuovo progetto di riqualificazione di piazza Cimitero Monumentale una corsia anche per il servizio su gomma
- * non tenere conto che importanti restringimenti delle carreggiate, penso a viale Tunisia piuttosto che a via Pontaccio/Garibaldi, obbligano anche i taxi a rimanere imbottigliati nel traffico insieme ai veicoli privati
- * rendere pedonali alcune zone (penso ai Navigli) senza trovare una soluzione per fare prestare il servizio taxi almeno ai residenti
- * non limitare il numero dei posti nei posteggi cittadini per fare spazio ad altri come è già stato fatto in via Parini, in piazzale Lotto o in piazzale Piola.

Quelle elencate, solo in parte, NON sono pretese della categoria o di questa associazione sindacale, sono segnalazioni che vengono direttamente dai nostri stessi utenti, dai residenti di questa città, quei cittadini che ogni giorno salgono su un taxi milanese perché sanno che arriveranno presto e bene a destinazione...

Scelte condivise per un servizio d'eccellenza

Questo è l'ultimo punto della relazione, ma forse il più importante: se non torniamo sulla strada delle scelte condivise, che da qualche anno abbiamo un po' smarrito, ogni progetto, anche se dettato da buoni propositi, può risultare inutile o peggio ancora un ostacolo al servizio.

Noi vogliamo continuare a condividere decisioni insieme anche nei prossimi anni, soprattutto quando tra pochissimo la mobilità in città diventerà ancora più difficile per la presenza sempre più invasiva dei cantieri della linea MM4.

Il futuro Sindaco di questa città per i prossimi 5 anni dovrà fare i conti anche con l'emergenza traffico all'interno della cerchia dei navigli e in periferie importanti; probabilmente serviranno scelte anche impopolari per garantire la mobilità essenziale dei cittadini e per evitare picchi di inquinamento atmosferico.

Il servizio taxi può in questa emergenza giocare un ruolo importante, non può essere accantonato o trattato alla pari del trasporto privato; lo abbiamo già detto e lo ribadiamo, il servizio taxi è un ottimo servizio di mobilità pubblico a costi chiari e trasparenti, garantito da 5000 operatori che si mettono in gioco per garantire la qualità e l'efficienza di trasporto di 100.000 persone ogni giorno, senza oneri per l'amministrazione.

Il servizio offerto durante EXPO 2015 ci ha arricchito di esperienza per affrontare anche grandi eventi, mettiamo la nostra esperienza al servizio della città metropolitana con qualità e professionalità, non vendiamo fumo con applicazioni illegali o irrealizzabili.

Siamo da sempre pragmatici e concreti.

Siamo i taxi milanesi, presenti sempre e ovunque.

Grazie.