



Trasporti

Il 10 ottobre è sciopero dei tassisti: i motivi della mobilitazione



Nazionale, 05/10/2023

A un anno dall'insediamento del Governo Meloni come USB-TAXI insieme ad altre sigle, abbiamo proclamato uno sciopero di 24 ore per una serie di motivi. La **causa scatenante è il Decreto Asset**, un *provvedimento Omnibus* (quei "contenitori minestrone" dove la politica c'infila di tutto), predisposto non a caso nel *periodo estivo*, con tempi di approvazione contingentati, 60 gg.

Così oltre ai Taxi (art.3), troviamo: un tributo (di gran lunga inferiore alle dichiarazioni) riguardante i superprofitti bancari, misure che dovrebbero contenere i prezzi dei voli, i lavoratori Alitalia, gli aiuti per i territori colpiti da catastrofi naturali, *il granchio blu*, il vino, i microprocessori, la difesa del made in Italy, e tanto altro. Ovviamente questa *misticanza legislativa* rende difficile il contrasto delle varie misure, specie perché così come d'abitudine i decreti di **questo tipo arrivano "blindati" pronti alla votazione di fiducia.**

Un meccanismo che a più riprese ha sollevato osservazioni perfino dal Presidente della Repubblica che ha chiesto in diversi interventi di farne un uso meno "ampio".

All'articolo 3 c'è il Servizio Pubblico Taxi, un chiaro esempio di *contraddizione in termini*. I primi due commi dell'articolo sono quasi ridicoli, **affermano che nelle "more" dei decreti attuativi della legge n.12/2019 (quindi oltre 4 anni e mezzo)**, il Governo non solo non si occupa di definirli, ma addirittura introduce delle procedure che ne annulleranno in parte gli effetti. Perfino grottesco è che al Ministero dei Trasporti c'è lo stesso Viceministro del 2019 On. E.Rixi. Un altro elemento negativo è la possibilità di rilasciare fino al 20% di nuove licenze taxi abrogando ogni norma che prevede una programmazione territoriale, e

rincorrendo semplicemente i media (specie ora alla vigilia delle Elezioni Europee).

Inopportuno è la definizione più elegante per questo Decreto e ce ne renderemo conto quando con il più classico *scaricabarile* gli Enti Locali e il Governo si rimpalleranno le responsabilità dell'incremento delle licenze senza nessun dato concreto.

Questo comporta anche nel caso dei Taxi l'introduzione di un meccanismo di attacco al "salario" dove la riduzione del potere d'acquisto del lavoro a seguito dell'aumento del costo della vita, non è compensata da un reale aggiornamento del reddito del lavoratore, anzi addirittura viene diminuita.

La tariffa taxi infatti dovrebbe essere seguire almeno gli aumenti ISTAT, seguendo un indice specifico (FOI), che invece viene *dimenticato* lasciando le tariffe ferme per anni. Non è sicuramente l'intento di "aiutare" l'utenza la motivazione, quando piuttosto per evitare che le vere responsabilità della domanda inevasa ricadano sui Comuni o sui tagli del Governo. Meglio gettare i taxi in pasto all'opinione pubblica. Quest'esigenza quindi funge da paravento dei tagli nei confronti degli enti locali che anzi vengono "sollecitati" verso un servizio a costo zero per loro, completamente sulle spalle del tassista, in una sorta di *esternalizzazione*. Così facendo stravolgono la funzione del servizio taxi, che da "trasporto" individuale o di piccoli gruppi, viene camuffato come SOSTITUTIVO del trasporto di linea, in sostanza provano (loro) a "*farsi belli*" con i sacrifici dei tassisti.

Resta una domanda che fine farà la massa di "appiedati" che non hanno risorse economiche per permettersi i TAXI con uno stipendio di 900-1000 €/mese con sempre meno BUS e Metro?

Il reddito dei tassisti si determina attraverso la tariffa che a sua volta si compone nell'equilibrio tra domanda, offerta e costi di gestione. È ovvio che aumentare il numero dei taxi portandoli a lavorare in *modalità antieconomica* diventa un processo di *sfruttamento indiretto* che mira a dare trasporti a prezzi che a breve diventeranno sempre più insostenibili e per loro invece, **la possibilità di distogliere la cittadinanza dai tagli del TPL di linea**. Ci sono dati concreti che lo comprovano. Se il numero di passeggeri nel polo aeroportuale di Roma (Fiumicino e Ciampino) nel mese di Agosto 2023 è stato di 4.500.000 passeggeri/mese e nello stesso mese del 2019 (precovid) era di 4.900.000 passeggeri e sempre precovid nel mese Agosto 2018 era di 5.000.000 pass. Elemento confermato perfino nelle dichiarazioni dei rappresentanti del turismo, riguardo il mancato allineamento con il PRECOVID, è evidente che qualcosa che non torna.

Se invece abbiniamo i dati ufficiali delle corse soppresse e i conseguenti mancati introiti per i mezzi Comunali (circa 1 miliardo dati MIT) risulta evidente che la domanda di mobilità della cittadinanza viene distorta, dando voce però solo a chi può permettersi *per ora* il TAXI e lasciando reali attese interminabili a chi vive nelle periferie e/o di lavori a basso reddito.

A questo **va aggiunta l'azione delle MULTINAZIONALI** che in un settore con interessi economici tendenzialmente in crescita proprio per i tagli in atto, guardano con estremo interesse la possibilità d'intervenire: senza costi d'impresa, con ricavi a provvigione e soprattutto esentasse. Se pensiamo che le provvigioni per queste società (UBER o FREENOW) **arrivano circa del 25%** rispetto ad una corsa media, e che inchieste

internazionali (taciute in Italia) dimostrano che equivalgono **circa al 10% della spesa sanitaria italiana**. Profitti ottenuti grazie a meccanismi impuniti di *scatole cinesi* e cessioni di diritti intellettuali e tecnologici che "purificano" i loro enormi ricavi, e spiegando la grande omertà che ammantava questa tendenza e viceversa la *grande malignità* di tanti promoter e sponsor...

A tutto questo dobbiamo rispondere con un'unità dei lavoratori, autonomi o subordinati che siano, la stessa lotta dei rider lo ha in parte già evidenziato, la multinazionale che li licenzia è uno dei maggiori "vampiri" dei tassisti. Quello che non si aspettano è che uscendo da interessi soggettivi, e anche affiancati dall'utenza ci compattiamo in una **battaglia di civiltà** dove se il danno che subiamo è lo stesso, la resistenza deve essere comune.

Per questo scioperiamo il 10 ottobre, è il momento che un modello liberista che frammenta e specula in maniera incivile s'infranga contro un ambito sempre più vasto di lavoratori, dove anche il lavoratore autonomo specie se impegnato nel **SERVIZIO PUBBLICO** deve trovare forza nelle lotte che altri lavoratori come lui portano avanti, per contrastare un modello diseguale e incivile, per una **Battaglia di Civiltà** che se ci vedrà uniti, ci vedrà sicuramente anche più forti.

USB TAXI