



Comunicato stampa

Lettera aperta di Alessandro Nordio Confartigianato TAXI del Veneto “Perché non manifestiamo”

Marghera 27 gennaio 2012 - In questo momento di difficoltà economica generalizzata e serrate che fanno perdere soldi ai cittadini, alle imprese ed al Paese (drammatico il conto dei danni delle proteste spontanee dei TIR di questi giorni), i tassisti di Confartigianato hanno deciso di proseguire nell'erogazione del servizio, nonostante tutto.

Deve essere chiaro, infatti, che in tema di liberalizzazioni noi tassisti abbiamo già dato! A partire dal 1996, con l'approvazione della legge regionale **22/96** che ha introdotto ampi margini di concorrenza nel settore, costringendoci a cospicui investimenti anche tecnologici; l'anno dopo, nel **1997, con il decreto Burlando (422/97)** che, riconoscendo il ruolo integrativo e complementare dei taxi nello svolgimento dei servizi TPL, ci ha portato ad aumentare i nostri investimenti in strutture e mezzi. Purtroppo la partecipazione alla gare di affidamento dei servizi non hanno prodotto risultati in quanto le logiche presenti nelle Utilities Municipali di fatto ci hanno escluso. Infine, la *lenzuolata* targata **Bersani nel 2006 (248/2006)** ci portato ad introdurre nuovi servizi, ad esempio per il trasporto dei diversamente abili con automezzi opportunamente attrezzati – ovviamente a nostre spese- oppure semplificare l'accesso al servizio con un sistema di numero unico regionale sia telefonico che via sms. Abbiamo anche istituito turni integrativi, tariffe a tratta fissa, tariffe sociali senza alcuna contropartita. E non dimentichiamo l'aumento delle licenze che, in regione Veneto, è stato di 135 unità complessive: delle quali però ben 85 –guarda caso- ad oggi non sono state rilasciate perché a giudizio dei comuni la domanda è inferiore all'offerta.

Tutto questo dovendo far fronte anche ad un costo del gasolio aumentato del 66% nel periodo 2006-2011 (24,5% nel solo 2011); un costo delle assicurazioni più alto d'Europa; una pressione fiscale a livelli insostenibili. Fatto che discende dalle revisioni degli studi di settore e dalla circolare del 1999 “metodologia di controllo”. Si tratta di elementi, forniti dall'Agenzia delle entrate, che indicano una resa chilometrica mediamente superiore del 50% rispetto alle tariffe determinate dai comuni; una pressione contributiva/previdenziale in costante aumento e che non prevede l'istituzione di contributi figurativi come c'è per altre categorie di lavoratori; il mancato riconoscimento del lavoro usurante.

Vogliamo far diminuire le tariffe? C'è un solo modo: occorre diminuire i costi impropri che gravano sulle imprese. Sul fronte delle nostre materie prime vanno introdotti il “gasolio professionale”, come per la pesca, l'agricoltura, le forze armate ecc., ed una compensazione che riduca il peso delle accise (vedi i TIR). Sul lavoro introducendo elementi di flessibilità, come contratti di lavoro ad hoc, per tenere conto che è un lavoro su nastro orario e che prevede la presenza fisica del lavoratore. Ovviamente, è indispensabile la repressione seria dell'abusivismo. Porteremo queste richieste al tavolo della nuova Autorità dei trasporti, unitamente alla proposta che essa venga quanto prima chiusa. Non è possibile infatti esautorare Regioni e Comuni dalla regolazione del servizio taxi. Si tratta di un irrigidimento centralista, certamente ostaggio di scelte al ribasso, che non avrebbero mai permesso, in fatto di erogazione del servizio, la nascita del modello veneto che è di esempio in Europa. Al massimo possiamo essere d'accordo su un suo intervento solo in caso di latitanza del Comune.

Comunicato n. 10-2012