PERIODICO D'INFORMAZIONE

Notiziario n. 105 - Febbraio 2014

PUNTO TAXI

Organo della Soc. Coop. COEUROPA 93 - Viale Giotto, 8 00153 Roma - Tel. 06.57 59 998 - Fax. 06.57 59 997

notiziario della Soc. Coop. COEUROPA 93 cooperativa di produzione e lavoro di trasporto persone

Concorrenza sleale ed illegale

UBER ED ALTRI

Google investe nel trasporto pubblico non di linea

Di Maurizio Berruti

Le mire di conquista sul servizio taxi che si stanno attuando in Europa, nascono da lontano.
La diversa composizione politica ed economica del vecchio continente che si è concretizzata con l'unione di vari paesi ha aperto le porte, a chi nei servizi di trasporto persone vedeva una ottima occasione per fare business.
Il cambiamento di approccio filosofico ai problemi dell'economia e della società conseguente al diverso assetto europeo, ha offerto l'opportunità a chi non aspettava altro, per inserire degli elementi speculativi all'interno del mutamento in essere. Questo anche sulle spalle delle regole, della democrazia e della società civile. I diversi gruppi interessati, sono le società finanziarie, le multinazionali, le banche, la nuova tecnologia informatica etc.
Una certa politica, quella dei manualisti, dei teorici delle grandi strategie economiche ha dato supporto a queste mire di conquista e in qualche modo, ne è stato complice. Lo stesso si può dire della stampa. Nel 2004 la novella antitrust, a cui è stato dato un peso politico maggiore proprio a seguito dell'U.E., in uno dei suoi primi atti ha segnalato al Governo Italiano la necessità di liberalizzare il servizio dei taxi.
Chi si occupa realmente di economia e di politica, ad una indicazione di questo tipo fatta da una "regale" autorità, su di un settore realmente molto marginale (il mercato appetibile riguarda al massimo 13.000 taxi in Italia), sicuramente è scoppiato in una sonora risata. Segue a pag. 2

La raccolta di vestiario ed altro fatta in favore dei bambini e' stata regolarmente consegnata agl'interessarti . Si ringrazia chi ha partecipato.

A pag. 5
Analisi regolamento comunale.
A pag. 7
Taxi Roma Capitale

taxi@coeuropa.it

FEBBRAIO 2014 SEMINOTTE-NOTTE

DATA	17.00 – 01.00	22.00 - 06.00	DATA	18.00 - 04.00
02/02/2014 08/02/2014	03-09 ROSSI	15 ROSSI	08/02/2014	03 ROSSI
09/02/2014 15/02/2014	14-20 VERDI	08 VERDE	15/02/2014	14 VERDE
16/02/2014 22/02/2014	13-19 ROSSI	07 ROSSI	22/02/2014	13 ROSSI
23/02/2014 01/03/2014	02-06 VERDI	18 VERDI	01/03/2014	05 VERDI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELLA COEUROPA 93
Presidente Maurizio Berruti, vice presidente Alberto Arduini
Consiglieri - Giuseppe Basili, Aldo Di Pietropaolo, Claudio Matani.
Sito Web - **www.coeuropa.it** E-Mail **taxi@coeuropa.it**
Per lettere ed altro materiale inviare a:
Coeuropa 93 V.le Giotto 8 - 00153 Roma - tel. 06/5759998, Fax 06/5759997

Gli articoli pubblicati impegnano esclusivamente chi li firma e sono a titolo gratuito. Collaboratori e lettori sono liberi di esprimere il loro pensiero nei limiti stabiliti dal Codice Penale e dalla legislazione vigente.

Sito COEUROPA 93
www. coeuropa.it

www.taxiromacapitale.it E– MAIL taxiromacapitale@gmail.com

UBER ED ALTRI

Intanto si tratta di un servizio pubblico che per mantenere le sue peculiari caratteristiche non può essere liberalizzato, inoltre se eventuali liberalizzazioni servono ad incrementare notevolmente l'economia Italiana, queste devono essere necessariamente fatte su grandi e vaste problematiche la cui consistenza, realmente può modificare l'assetto economico del paese e non mi sembra assolutamente, che questo sia il caso.
A tale "grande" soluzione proposta dall'organo guidato all'epoca da Amato, la stampa nazionale e molti benpensanti politici e non, hanno plaudito confermando che questa era anche la soluzione per risolvere tutte le problematiche del trasporto pubblico Italiano.
Anche io che scrivo queste cose, stento a pensare che siano vere, ma così è andata. L'Antitrust e i tecnici ad essa collegata con in testa Amato, servivano e servono a dare le indicazioni ai politici per risolvere e risollevare l'economia italiana. Le loro analisi dovrebbero essere supportate non solo da dati attendibili, ma anche fatte su situazioni che realmente possono essere modificate in senso liberista e che hanno una notevole consistenza economica. Già quanto raccontato sopra, invita a pensare che tecnici di tal fatta, non potevano cadere in un errore così pacchiano, evidentemente errore non si trattava, ma di qualcosa che assomiglia alla malafede. Per evidenziare come liberalizzare i taxi è "buono e bello", si è confrontata una "grande" capitale del mondo, con Roma. Un onesto tecnico avrebbe necessariamente confrontato la Capitale, una città con 3 milioni di abitanti, con il 60% del patrimonio di opere d'arte, la patria del Cattolicesimo, la patria culturale del mondo occidentale, la capitale storica dell'Europa con una città altrettanto grande e complessa. Un possibile raffronto poteva essere fatto con città come Parigi, New York, Mosca. Niente di tutto questo. La Capitale che si può equilibratamente paragonare a Roma è *nientepopodimenoche*: Wellington capitale della Nuova Zelanda. Questo uscì fuori dal "cappello di mago" di Amato. Il principio è:
lì hanno liberalizzato il servizio taxi e Roma dovrebbe fare altrettanto.
Wellington ha 163.000 abitanti, sì proprio centosessantatremila abitanti, neanche un municipio di Roma. Ora, se non vi è malafede prendere un parametro così lontano dalla realtà, per far passare forzatamente la liberalizzazione dei taxi, ciò non risulta almeno un poco, ma proprio un pochino, una grande forzatura (truffa)?
La stampa su questo, senza porsi domande e senza realmente verificare il lavoro dell'Antitrust, ha colto con favore (quasi nella totalità) l'indicazione di questo competentissimo organo di regolazione del mercato. Anche molti politici hanno cominciato a trattare il problema come una delle priorità assolute, talmente assolute che il Governo Bersani nel 2006 appena insediato nelle sue "lenzuolate" di liberalizzazioni, come prima cosa ha pensato ai taxi. Questo un attimo prima (novembre 2006), che la direttiva europea Bolkestein escludesse il servizio taxi ed ncc, da possibili liberalizzazioni.
Ormai però il guaio era stato fatto e sia nell'opinione pubblica, che nella stampa e televisione, si era indelebilmente radicato il concetto che l'Italia e l'economia europea, si potevano salvare solo liberalizzando i taxi. Anche in Francia, in Germania e in Grecia, si era andati avanti con diversi sistemi, ma con la stessa sostanza: liberalizzazione.
In questo clima, le anomalie che si stavano muovendo tacitamente nelle pieghe dell'economia e del diritto Italiano, approfittando di tutto quanto sopra hanno potenziato, la loro fino a quel momento presenza marginale e discreta, e sono prepotentemente entrati in scena. Parlo degli NCC di altri comuni che indisturbati operano in città diverse da quella dove hanno ottenuto l'autorizzazione di esercizio. Possiamo definirli i primi avamposti di destabilizzazione supportati discretamente, da una certa politica ultraliberistica.
Mentre la deregolamentazione che sostanzialmente subiva il mondo degli NCC nazionali avanzava in modo artigianale e più o meno disorganizzata, sornionamente i grandi interessi internazionali, guardavano fuori della porta Europea cosa stava accadendo e quanta resistenza le leggi ed il diritto avrebbero fatto, ad una conquista illegale e selvaggia dei mercati del trasporto pubblico locale.

Segue pagina successiva

UBER ED ALTRI

Nel tempo, visto l'andazzo e vista la completa latitanza degli organi di controllo europei, sono entrati in campo con la nuova tecnologia per conquistare e controllare realmente il trasporto pubblico non di linea Uber. Questa è la società a cui GOOGLE offre i suoi servizi informatici, che investendo pesantemente sul business è entrata a "gamba tesa" nel mercato Europeo del trasporto pubblico non di linea.
Uber è una società per i servizi che ha creato un'applicazione per tablet e telefonini di ultima generazione che permettono a chi desidera avere una vettura con autista, di richiederla attraverso questo sistema. L'applicazione individua la vettura più vicina all'indirizzo richiesto e la invia al cliente, questo poi paga la corsa alla società Uber che trattiene il 20% e con il resto, paga l'autista che ha effettuato il trasporto.
Anche le centrali radio taxi mettono in collegamento un utente con un tassista che poi effettua la corsa richiesta ed anche le centrali inviano la vettura più vicina all'utente.
La differenza sostanziale, fonte di grave irregolarità, si trova nel fatto che mentre le centrali radio collegano gli utenti con i taxi regolarmente autorizzati, la Uber utilizza vetture a Noleggio con conducente. Come tutti sanno, gli NCC sono un servizio totalmente diverso da quello dei taxi, essi non possono noleggiare il loro mezzo sulla pubblica via, né possono utilizzare apparati di collegamento elettronico che dalla strada possono attivare il servizio su semplicemente chiamata del cliente. Il noleggio con conducente deve ricevere le prenotazioni all'interno della rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione di esercizio, e da lì partire per recarsi all'indirizzo del cliente che ha richiesto il noleggio. Gli NCC possono avere dei contratti con società o con privati, per effettuare il servizio di trasporto persone ma devono sempre partire dalla rimessa. Tutto questo è previsto dalla legge 21/92 come sotto riportato.

Art. 3

(((Servizio di noleggio con conducente).))

1 Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.
2 Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.
3 La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione)).

Oltre a ciò gli NCC non applicano un prezzo amministrato dalla Pubblica Amministrazione, possono contrattare il servizio, possono rifiutarsi di effettuarlo, possono stipulare contratti di trasporto con lo stesso cliente, non devono garantire la loro funzionalità in tutte le 24h e in tutti i giorni dell'anno, Non hanno turni di servizio prestabiliti dal Comune. In definitiva sono un servizio privato che opera nei parametri della libera impresa. Per i taxi la legge 21/92 invece fra le altre cose prevede:

Art. 2. Servizio di taxi

Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dagli organi competenti, che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale. All'interno delle aree comunali o comprensoriali di cui al comma 1 la prestazione del servizio e' obbligatoria. Le regioni stabiliscono idonee sanzioni amministrative per l'inosservanza di tale obbligo.

La UBER, non solo vuole fornire il collegamento con le autorizzazioni rilasciate dal Comune da dove parte la richiesta (sempre per via telematica), ma ritiene che può dare la corsa, anche ad N.C.C. che provenendo da altri Comuni lavorano sul territorio di partenza della richiesta. Anche su questo punto la legge 21/92, con la sua modifica applicata il 01-/04/2010 all'art. 5 - bis, prevede:

Art. 5-bis

(((Accesso nel territorio di altri comuni).))

1. Per il servizio di noleggio con conducente i comuni possono prevedere la

Segue pagina successiva

UBER ED ALTRI

regolamentazione dell'accesso nel loro territorio o, specificamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarita' dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso.

Sull'applicazione delle modifiche della legge 21/92 (modifiche dell' 1 quater del 2008) chi stava, e sta in malafede, sosteneva e sostiene, che la legislazione che definisce meglio gli ambiti operativi e le modalità per gli NCC, non sono state ancora rese effettive.
Però, realmente e inoppugnabilmente, la legge 21/92 con le sue modifiche, è "attiva" dal 01/04/2010. Infatti, riepilogando il percorso normativo fatto, si conferma la sua legittima totale applicazione ed efficacia.
Tale Legge è stata modificata dal D.L. n° 207/2008 che, con l'art.29/comma 1 (1quater), ha inserito norme più specifiche e dettagliate in riferimento al servizio di NCC.
Il D.L. n°5/2009 introduce l'art. 7Bis (Sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea) con il quale, al comma 1, si decide che *"Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla Legge n° 21/92, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni ed agli enti locali, l'efficacia dell'art. 29/comma 1 quater D.L. n°207/2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n°14/2009, è sospesa fino a 30 giugno 2009".*
Successivamente, la suddetta sospensione viene prorogata al 31.12.2009 a mezzo del D.L. n°78/2009 *(Art.23/comma 2: "All'art.7bis, comma 1, del D.L. N°5/2009, convertito, con modificazioni, dalla L. n°33/2009, le parole ^fino al 30 giugno 2009^ sono sostituite dalle seguenti: ^fino al 3 dicembre 2009^)* e poi, ancora, al 31 marzo 2010 con il D.L. n° 194/2009 (*Art.5, proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti, comma 3: All'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge n° 5/2009, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n.33, e successive modificazioni, le parole ^fino al 31 dicembre 2009^ sono sostituite dalle seguenti ^fino al 31 marzo 2010^).*
Fino al 31 marzo 2010, dunque, la norma era sospesa nella propria efficacia e, dunque, inapplicabile. Solo con il D.L. n°40/2010 si è, finalmente, deciso di rivisitare complessivamente la Legge n°21/92, NON PROROGANDO ULTERIORMENTE LA NON APPLICAZIONE DELL'ART. 29/COMMA 1 QUATER E DI CONSEGUENZA RENDENDO VIGENTE LA NORMA IN QUESTIONE. Ed invero, il D.L. n°40/2010 all'art. 2/comma 3 stabilisce che *"Ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneita' di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il termine di sessanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresi', definiti gli indirizzi generali per l'attivita' di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi".*
Alla luce del suddetto articolo, quindi, **la modifica della legge n°21/92 adottata con l'art.29/comma 1quater del D.L. n°207/2008 è pienamente, dal 1°aprile 2010, in vigore.**
Tra l'altro, è lo stesso TAR del Lazio che ha riconosciuto l'attuale vigenza ed efficacia dell'art.29/comma 1 quater D.L. n°207/2008. In particolare, nel ricorso n°9455/2012, il TAR del Lazio, sezione seconda, nella parte motiva della sentenza, ponendo l'attenzione su quanto

Segue pagina successiva

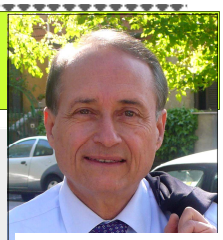
UBER ED ALTRI

statuito dall'art.2/comma 3 D.L. n°40/2010, sottolinea come ***"le disposizioni da ultimo richiamate non possano sortire l'effetto di rinviare ulteriormente nel tempo l'entrata in vigore delle disposizioni recate nell'art.29/comma 1quater del D.L. n° 207/2008".*** Lo stesso concetto è, poi, ripreso, sempre dal TAR Lazio, sezione Seconda, nel ricorso n°984/2012. Su questo punto sono stato un po' prolisso, proprio perché i responsabili della UBER in Italia, continuano a sostenere nonostante tutto, che la legge 21/92 comprese le sue modifiche, non è ancora attiva.Ora alcuni operatori degli NCC sia di Roma che fuori, (questo succede anche a Parigi), si sono sfregati le mani e hanno colto al volo questa occasione per collegarsi con la UBER, che ricordo, per ogni corsa si prende il 20% dell'importo del servizio.

Ammettiamo che l'Italia e L'Europa sia talmente stolta da non far applicare le normative e che UBER ampli giorno, dopo giorno il suo mercato, bene (anzi male), vedrete che nel momento stesso che ne avrà conquistato una ingente fetta, gli sprovveduti aderenti avranno l'amara sorpresa di dover pagare per il servizio UBER il 50% del costo reale della corsa. La storia insegna, ogni situazione di monopolio dettata da grandi strutture economiche o finanziarie, finisce sempre per diventare una sanguisuga potente che succhia il lavoro e la vita, di chi realmente opera in una attività. L'amara considerazione è che spesso, gli utili idioti (per bisogno, per ignoranza, per cupidigia di denaro etc.), ci cadono dentro con tutte le scarpe.

Di Maurizio Berruti

ANALISI E SPIEGAZIONE DEL NUOVO REGOLAMENTO COMUNALE TAXI
A cura di Maurizio Berruti


Maurizio Berruti

Questo mese continuando l'analisi del regolamento comunale taxi varato nel 2011, andiamo a vedere da vicino l'artico 31, del regolamento Comunale che tratta delle tariffe.

Art. 31 – Tariffe

Allo scopo di assicurare il rispetto del principio di trasparenza, il sistema tariffario del servizio Taxi dovrà basarsi su una tariffa tassametrica unica progressiva valida in tutto il territorio comunale, a base multipla in funzione del chilometraggio percorso e del tempo di espletamento del singolo servizio.

Le tariffe massime del servizio Taxi sono a base multipla per il territorio comunale e per i tragitti da e per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino.

Per le destinazioni fuori dall'area urbana per le quali non è prevista una tariffa predeterminata, l'importo della corsa sarà demandato alla libera contrattazione tra le parti nei limiti di una tariffa chilometrica massima per la sola parte del percorso extracomunale.

Possono essere fissate tariffe predeterminate per i collegamenti da e per gli aeroporti e per i porti o altre attrazioni turistiche o commerciali della Città e della Regione.

Le tariffe e i relativi supplementi sono fissati con deliberazione della Giunta Capitolina sentita preventivamente la Commissione Consiliare Permanente Mobilità, sulla base di una istruttoria tecnica effettuata da una commissione di esperti del settore nominata con deliberazione di Giunta Capitolina. Fino alla individuazione della tariffa unica resta in vigore il sistema tariffario vigente.

Nel nuovo regolamento Comunale, la cosa più innovativa riguarda la tariffa. Per la prima volta si sancisce che questa deve nascere attraverso un'istruttoria tecnica effettuata da dei tecnici esperti del settore trasporti. Questa "innovazione" in realtà andava applicata da sempre. La tariffa dei taxi è un prezzo amministrato e la legge stabilisce proprio che questa deve nascere da un'analisi dei costi e deve avere una rivisitazione periodica. Così non è stato mai fatto e i rappresentanti del settore si sono guardati bene dal chiederla, in quanto essi perdevano la possibilità di "giocarsi a zecchinetta" la tariffa con il Sindaco di turno. In soldoni, ti chiedo solo il 10% di aumento se mi dai questo e quest'altro, altrimenti ti chiedo il 50%

Segue pagina successiva

Art. 31 e ti porto pure la categoria a scioperare. Questo era per capire meglio il ragionamento fatto. In definitiva i rappresentanti sindacali, chiaramente non tutti, perdevano la possibilità politica di giocarsi questo problema vitale per i tassisti. Oggi grazie anche a me (mi sono battuto per questo fino allo sfinimento) abbiamo una normativa che stabilisce che la tariffa deve considerare tutti i costi di gestione e deve essere rivisitata periodicamente, Addirittura nel regolamento è prevista la data del prossimo aggiornamento. Tornando alla parte iniziale di questo articolo, si deve spiegare che la tariffa può essere a contrattazione libera solo su partenze effettuate all'interno di Roma Capitale, verso fuori del comune. Abbiamo il problema, non chiarito, di come su questo punto ci si deve comportare allo stazionamento dell'Aeroporto Leonardo da Vinci, qual'ora si và verso Fiumicino Comune (altro comune fuori di Roma). Su questo punto vi è un'empirica interpretazione che volta per volta viene rilasciata su richiesta del tassista, dalla squadra vetture presente sul territorio. Le risposte a seconda dell'umore del soggetto, sono diverse. Non si può, su questo tema delicato avere delle interpretazioni non ufficiali e l'Associazione Taxi Roma Capitale, proprio su questo punto, ha chiesto ufficialmente agli organi responsabili quale è il comportamento corretto. Sulla pagina successiva, pubblichiamo la lettera ufficiale di Taxi Roma Capitale.
Per questo mese ci fermiamo qui, le prossime volte continueremo a trattare in modo più specifico, ancora la parte che riguarda la tariffa.

UBER E LE LIBERALIZZAZIONI

ASSOCIAZIONE

TAXI ROMA CAPITALE

Varie componenti politiche ed economiche europee si sono unite e hanno aperto le porte a chi voleva approfittarsi del servizio taxi e specularci, questo calpestando tutte le regole civili. Molti gruppi finanziari e non, spalleggiati da una certa politica vedendo che non riuscivano ad entrarci direttamente hanno cercato di aggirare l'ostacolo. La grande idea di liberalizzare i taxi venne nel 2004 all'Antitrust non calcolando che il servizio taxi è un servizio pubblico con certe caratteristiche che non può essere liberalizzato. Le liberalizzazioni dovrebbero servire a incrementare l'economia di un paese. Come si poteva pensare che liberalizzando un servizio che poteva essere appetibile si e no in 3/4 città, si potesse apportare un beneficio economico alla nazione, è un mistero. Per far passare il loro concetto tirarono fuori le statistiche più strampalate, specialmente su Roma facendo paragoni con città improponibili e tutto questo con la complicità di una stampa che appoggiava questa tesi senza valutarne la reale efficacia e questo divenne una priorità anche di molti politici come Bersani nel 2006 con le sue "lenzuolate" di liberalizzazioni. Constatando che non potevano far niente direttamente hanno lasciato la strada aperta all'entrata di centinai di NCC provenenti da i comuni più disparati che si sono radicati sul territorio indisturbati. Nel frattempo, vista la mancanza di controlli da parte degli organi preposti sono scese in campo, con nuove tecnologie, società straniere per controllare il servizio pubblico non di linea, questo è il caso di UBER. Questa è una società di servizi che ha creato un'applicazione per tablet e telefonini che permettono al chi ne fa richiesta di avere una macchina con autista all'indirizzo richiesto. La differenza sostanziale tra UBER e un classico Radio Taxi è che UBER usa macchine da noleggio con conducente che non possono avere chiamate in movimento come invece può fare un taxi, ma la loro richiesta di noleggio deve essere effettuata direttamente presso la rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione e da li recarsi all'indirizzo del cliente. Tutto questo è stato possibile per una mancanza di controlli e una volontà di destabilizzare il servizio pubblico non di linea aggirando regole e leggi. Va detto ad onor del vero, che anche una parte dei rappresentanti del settore taxi vi ha messo del suo. Per conservare interessi di bottega e magari per inserirsi discretamente nel nuovo affare, hanno omesso di combattere efficacemente questa situazione arrivando a fare riunioni più o meno segrete, per spartirsi con la controparte (ncc di fuori etc.), il territorio e gli affari ad esso collegati.
Spazi di manovra non ve ne sono molti, utile potrebbe risultare il comportamento che ogni tassista giornalmente potrebbe attuare, magari non accontentandosi delle chiacchiere da bar, informandosi realmente e partecipare con la propria persona come si faceva 30 anni fa. Le castagne dal fuoco non te le leva nessuno, o lo facciamo noi, o soccombiamo e in questo dovremo anche spingere per ricontrattare la nostra permanenza in Europa.

Giuseppe Basili

Sito web Associazione Taxi Roma Capitale
www.taxiromacapitale.it
E-Mail—taxiromacapitale@gmail.com

Il documento che sotto riproduciamo, è la lettera che l'associazione Taxi Roma Capitale ha inviato agli organi competenti, per avere un'interpretazione autentica dell'art. 31 del regolamento comunale per la parte che riguarda la possibilità di contrattare il prezzo della corsa qualora partendo dal Comune di Roma, si arriva fuori la Capitale.

ASSOCIAZIONE TAXI ROMA CAPITALE

ASSOCIAZIONE
TAXI ROMA CAPITALE

All'Assessore On. Guido Improta

Al Direttore del Dipartimento Mobilità Dott. Giovanni Serra

Al Direttore Dott. Giancarlo Babusci

Al Comandante dei VV. UU. di Roma Capitale Raffaele Clemente

Al Comandante del GPIT Dott. Massimo Fanelli

Al Capo dell'Avvocatura Comunale Rodolfo Murra

e p.c.

Al presidente della Commissione Mobilità On. Annamaria Cesaretti Proietti

Al Vice Presidente della Commissione Mobilità On. Maurizio Policastro

Al Vice Presidente della Commissione Mobilità On. Giordano Tredicine

Roma 14/01/2014

Oggetto: interpretazione dell'articolo 31 del Regolamento Capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea.

la scrivente associazione in relazione all'articolo 31 del Regolamento Capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, dove al terzo capoverso recita : *"Per le destinazioni fuori dell'area urbana per le quali non è prevista una tariffa predeterminata, l'importo della corsa sarà demandato alla libera contrattazione tra le parti nei limiti di una tariffa chilometrica massima per la sola parte del percorso extracomunale*", chiede ai soggetti in indirizzo, se detta disposizione regolamentare si può applicare anche per le corse con partenza dagli stazionanti taxi dell'area di Aeroporto Leonardo Da Vinci, con destinazione per il Comune di Fiumicino. In ogni caso si invitano gli organi in indirizzo a fornire una interpretazione ufficiale dell'art. 31 in oggetto, al fine di evitare improprie interpretazioni personali dei vari attori coinvolti nel servizio taxi.

In attesa di un vostro celere riscontro si inviano distinti saluti.

Il Presidente

Giuseppe Basili

Per eventuali comunicazioni contattare;

il cell. **3387598325**;

e-mail: **taxiromacapitale@gmail.com**

"Associazione taxi Roma Capitale" Via C. Beltrami, 27 -00153- Roma cell. 3287876812 E-mail taxiromacapitale@gmail.com

Campidoglio 1930

Memorandum per i soci della COEUROPA 93

Argentina 1900

BOLLI E SBOLLATURE

I bolli li fa la Coop. Solo nel caso di auto nuova, il primo bollo và fatto dal socio. Quando si sbolla o si bolla (cambio auto) bisogna comunicarlo immediatamente in Coop.

RADIOTAXI

In cooperativa si possono pagare i canoni del Radiotaxi, 6645, 4157. Il mandato di pagamento, dura minimo un anno.

Cambio turno

I cambi turno **notte e semi notte** relativamente, con mattina e pomeriggio, possono essere effettuati in cooperativa, dal lunedì al giovedì dalle **9,30 alle 15.00 tranne il giovedì fino alle 12,00**.
Il cambio per la **mattina e il pomeriggio fisso,** deve essere effettuato entro i **primi 20 giorni** del mese **precedente** a quello del cambio. In ogni caso, per l'effettuazione del cambio turno debbono essere presenti i soggetti interessati. I cambi turno verranno fatti solo fra soci o fra un socio ed un esterno.

Carro Attrezzi

TAXI MULETTO

I SOCI CHE CHIEDONO IL MULETTO E POI NON LO UTILIZZANO, SARANNO SANZIONATI

I soci che usufruiscono di un carro attrezzi, saranno rimborsati dalla cooperativa, previa visione della ricevuta, fino a € 51,65.
CARRO ATTREZZI Vincenzo TEL. 06. 7843442 cell. 3687304193 entro GRA €. 40,00 Fiumicino - Roma 80,00

Assessorato al Traffico e Ufficio Agenzia Mobilità pratiche taxi

Via Capitan Bavastro 94. Tel 06/671070602 06/671070519. Aperto al pubblico il martedì dalle ore 08.00 alle 12.00 e il giovedì dalle ore 08.00 alle 17.00. **Agenzia Mobilità Piazzale Degli Archivi, 40, dal lunedì al venerdì dalle 8,30 alla 16,30**

Officine Tassametri

Digitek Via Nocera Umbra tel. 067850862
Sak Via Della Maglianella, 206/ab tel. 0661550242

I CRISTALLI DELLE VETTURE SONO ASSICURATI

IMPORTANTE Assicurazione

SI CONSIGLIA DI NON SVECCHIARE IL VENERDI' IN QUANTO L'ASSICURAZIONE RIMANE APERTA SINO ALLE 15.00. Assic. Tel. 06.66541886

Vigili Urbani GIT

C.ne Ostiense, 191 stanze 22-23-24 Tel 06/67693282
ANCHE OGGETTI RINVENUTI

Rimborso Regionale autovetture

Via Rosa Raimondi Garibaldi, 7 (regione Lazio)

Camera di commercio e Artigianato

V.le Oceano Indiano 17 - 00144 Roma centralino 06520821

Precedenza ai soci per rilevazione di quota sociale

I soci che volessero rilevare una azione sociale, hanno la precedenza sulle quote in cessione nella cooperativa, ciò a eventuali parità di condizioni.

DA RICORDARE

In caso di incidente sul lavoro o di malattia, i soci debbono comunicarlo alla cooperativa entro 36 ore, allegando i documenti sanitari (per malattia il mod OPM/1 rilasciato dal medico personale).

RICORDARSI DI EFFETTUARE LA REVISIONE ANNUALE NELLO STESSO MESE DELL'ANNO PRECEDENTE

AVVISO AI SOCI

TUTTI I SOCI SONO TENUTI A PRESENTARE ALLA COOPERATIVA LE FATTURE DEGLI AVVOCATI O DI ALTRO SOGGETTO CHE ABBIA LA RITENUTA D'ACCONTO, NON APPENA NE VIENE IN POSSESSO.

Grafica, composizione, articoli e ricerche a cura di Maurizio Berruti.