



Unione Sindacale di Base

Settore TAXI

AUDIZIONE X COMMISSIONE SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

ROMA 09 DICEMBRE 2015

Sigg.ri Senatori, gentili Senatrici e presenti tutti,

Grazie per quest'audizione, mi chiamo Riccardo Cacchione e sono il delegato nazionale dell'Unione Sindacale di Base. A nostro avviso le modifiche proposte nel ddl 2085 vanno respinte, poiché tali interventi produrrebbero la distruzione del nostro lavoro e conseguentemente, vista la natura pubblica del nostro servizio, andrebbero a determinare una totale deregolamentazione del settore, con ricadute molto negative anche nei confronti dell'utenza e specialmente delle fasce più deboli. Le nostre osservazioni quindi mirano a sottolineare la ricaduta, anche a livello sociale, che le modifiche andrebbero a determinare se dovessero essere introdotte. L'invito che vi facciamo è di considerare il servizio di trasporto un po' come un *ecosistema* che garantisce il corretto funzionamento di ogni fattore solo se circola l'ossigeno, ossia se rimane in vigore nella sua interezza la legge 21/92. Riguardo l'aspetto giurisprudenziale fa fede anche per noi la documentazione che congiuntamente ad altre OO.SS. abbiamo prodotto, riteniamo però che alcune questioni vadano approfondite soprattutto in un'ottica sociale.

Un primo elemento è quello relativo al fatto che le nostre tariffe essendo amministrare comunali agiscono su due fattori, per un verso determinando la giusta retribuzione in termini di redditività degli operatori del settore (vedi valutazione numerica da parte del Comune), dall'altro un'offerta compatibile anche con le fasce più deboli della popolazione, e questo perché la tariffa è appunto gestita communalmente. Per un'utenza che non possiamo giustamente selezionare così come stabilito: Art. 2. Servizio di taxi

1. 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**.

A ciò aggiungiamo che il servizio si svolge H24 e 365 giorni l'anno, indipendentemente dalla produttività degli orari, ma viceversa al fine di garantire la possibilità di raggiungere luoghi all'interno del territorio comunale in orari nei quali altri servizi sono limitati o assenti, ricordiamoci sempre inoltre che i nostri tassametri sono verificati e sigillati al fine di prestare il nostro servizio nella massima garanzia per l'utenza, senza imposizioni o peggiori ricatti dettati dall'impellenza della richiesta stessa. Come si può pensare di accettare invece di affidarsi ad algoritmi (*es. price sourcing*) che sviluppano i loro importi all'incremento della domanda e che così costringono l'utenza ad una sorta di ricatto, come è già accaduto in diversi contesti (Australia, USA, Francia, India, Belgio ecc). Volete far crollare il servizio di trasporto pubblico locale per agevolare soggetti che fanno di una strategia commerciale *estremamente disinibita* il loro *core business*? Sapete come si svolge l'azione commerciale di UBER? Vediamolo attraverso un breve ma significativo esempio.





Unione Sindacale di Base Settore TAXI

Sistema Matrioska o dumping fiscale:

Un cliente paga 100 euro per un servizio, la transazione dell'intero importo pagata con **CARTA di CREDITO** (precedentemente registrata), viene veicolata direttamente dalla vettura su un conto in **Olanda**, intestato a **UBER BV Vorden** (vedi figura), società di capitali interamente controllata da **Uber International BV** che è a sua volta controllata da **UBER International CV** con sede nelle **Bermuda**, a sua volta controllata da **Neben LLC** con sede in **Delaware**, paradiso fiscale americano.

DATA CONTABILE	DATA VALUTA	ADDEBITI (euro)	ACCREDITI (euro)	DESCRIZIONE OPERAZIONI
24/01/2015	22/01/2015			PAGAMENTO ONLINE 22/01/2015 23:23 Uber BV Vorden NL NA 660499

Pertanto in un paese come il nostro, dove già di suo c'è un dato relativo all'evasione fiscale altissimo (che lo pone ai vertici di una non certo invidiabile graduatoria europea), permettere ad un soggetto sovranazionale, l'esercizio delle sue attività, già conoscendone la *spregiudicatezza* delle modalità fiscali, è quanto meno una pessima scelta. Insomma non ci si può limitare ad una valutazione del prezzo più basso, va viceversa valutato in base a quali meccanismi ciò è possibile, altrimenti è come se un tabaccaio proponesse ai suoi clienti sigarette di contrabbando, ad un prezzo più basso di quello proposto dall'amministrazione statale e ciò *venisse* considerato auspicabile. In sostanza la vera valutazione da fare è piuttosto quella resa famosa da un celebre precettore romano Lucio Seneca che chiedeva sempre ai suoi interlocutori di valutare i fatti alla luce di una semplice, ma al tempo stesso esplicativa, domanda: **Cui Prodest** ? Di sicuro non sarà l'utenza, ancor meno al sistema Paese, a trarre vantaggio da quest'azione. L'intermediazione di manodopera e le società di capitali devono rimanere fuori dal contesto del Trasporto Pubblico Locale non di Linea, altrimenti la ricaduta in termini occupazionali e di servizio oltre che di socialità avranno impatti veramente devastanti. Anche perché UBER, a proposito di tecnologia, sviluppando quello che potrebbe esser definito il capitalismo 2.0, non vuole neppure più "imbarcarsi nel cosiddetto rischio d'impresa" proprio perché questi spregiudicati soggetti, di cui UBER è oggi capofila, non possiedono alcun mezzo di produzione, tanto che di quelle macchine non hanno ne la proprietà, ma neppure un singolo bullone, e anzi per certi versi i suoi "clienti" sono non solo i passeggeri, ma perfino gli autisti delle vetture e che, grazie a dinamiche fiscali eticamente scorrette e chiaramente illegittime, percepiscono profitti senza rischio alcuno. Le modifiche che si vorrebbero introdurre in realtà non vanno assolutamente ad aiutare l'utenza, ma piuttosto l'avviano verso una condizione di assoluta dipendenza da quei potentati economici che quando avranno abbattuto il contesto che attualmente garantisce la concreta tutela dell'utenza, imporrà un vero regime di monopolio, ricavando ingenti e inattaccabili guadagni. Per certi versi le modifiche che alcune realtà del mondo del Noleggio Con Conducente NCC vorrebbero sostenere, non tutte per fortuna (ad esempio ANAR è





Unione Sindacale di Base *Settore TAXI*

contraria), porteranno dopo un periodo transitorio alla loro stessa fine. Questo perché soggetti come UBER o in generale grandi società di capitali non hanno scrupoli ne rispettano accordi, una volta saliti in sella al loro business.

E' fondamentale pertanto che le licenze taxi e le autorizzazioni di NCC continuino ad essere vincolate al governo delle amministrazioni LOCALI che attraverso concorso pubblico, bandito appunto in sinergia con le esigenze territoriali, possano continuare anche a sopperire alle carenze che la cancellazione del Welfare, e in generale il continuo attacco al servizio pubblico, sta determinando.

Noi come Organizzazione Sindacale ci batteremo senza esitazioni contro tali dinamiche, lo faremo non per uno spirito meramente corporativo come afferma parte della Stampa molto sensibile alle lusinghe di UBER, ma anche perché fermamente convinti che la difesa del Servizio Pubblico sia un reale elemento di civiltà e progresso.

Unione Sindacale di Base
Settore TAXI

