DDL Concorrenza

Ddl Concorrenza e servizio taxi: un favore alle multinazionali e alla speculazione finanziaria

Nazionale, 23/03/2022

Non e? difficile, leggendo nel suo insieme il ddl Concorrenza predisposto dal presidente Mario Draghi, cogliere un legame trasversale tra tutti gli articoli che lo compongono. Evidentemente al di la? delle dichiarazioni di facciata, si delinea un'apertura del mercato nei servizi pubblici, incrementandone lo smembramento, a favore di soggetti multinazionali ed eliminando ogni residuo di bene comune.

Non e? il primo approccio dell'ex presidente della BCE a quella che per lui e? una vera e propria crociata. Nell'agosto del 2011 inviava (congiuntamente con Jean Claude Trichet) al governo italiano, una missiva nella quale si sponsorizzavano gli stessi concetti: concorrenza nei servizi pubblici, in particolare nella fornitura di servizi locali, promozione delle privatizzazioni su larga scala e interventi nei sistemi regolatori. Oggi anche grazie alle manovre relative alla gestione dei fondi del PNRR, si prepara a compiere definitivamente il salto.

Una premessa su due aspetti complementari va fatta, anche per evitare che una bugia ripetuta mille volte possa sembrare verita?. Non e? vero che *ce lo chiede l'Europa*. Tanto la famigerata direttiva Bolkesteini quanto il D.L. n. 59/2010 ii "Attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno" escludono i taxi dai contesti di libero mercato, in virtu? della funzione di SERVIZIO PUBBLICO.

Che la normativa sia vecchia e obsoleta e? un FALSO. Nel febbraio 2019 dopo una lunga

trattativa e anche con una serie rilevanti concessioni da parte dei tassisti, al settore del noleggio con conducente (ncc), viene pubblicata in Gazzetta ufficiale una riforma del settore. Poi pero? lo stesso Parlamento che oggi vorrebbe nuovamente intervenire, non porta a compimento il suo incarico. A differenza di quanto stabilito nel testo pubblicato, tre decreti applicativi (due di competenza dei ministeri preposti, MIT e MISE, e un terzo decreto riguardante proprio la regolamentazione delle piattaforme digitali in coordinamento con la Presidenza del Consiglio), restano lettera morta.

Allora cosa c'e? dietro la volonta? di smantellare un ecosistema complesso, che garantisce come stabilito dall'attuale normativa, una funzione complementare e integrativa nel trasporto pubblico locale? Perche? s'interviene su un'integrazione del trasporto pubblico svolta da lavoratori autonomi che senza oneri per lo Stato e in un regime “tutelato per l’utenza” contribuiscono al diritto al lavoro e alla mobilita?, sancito anche costituzionalmente (art. 1 - art.43 - art.117)?

Limitando per problemi di spazio l’analisi solo ad alcuni aspetti piu? evidenti, anche per chi non conosce a fondo la normativa, possiamo dire che l’art.8 come molti degli articoli del ddl Concorrenza sono semplicemente un grosso favore alle multinazionali.

Le linee guida dell'art.8 sono tracciate nel comma 2 in 7 punti. Al punto B si procede in una direzione molto pericolosa. Una serie di pronunciamenti giuridici anche europei contestano proprio l'interpretazione esposta. Ad esempio (ma non e? l'unica sentenza) nel dicembre 2017 la Grande Corte di Giustizia Europeaiii sconfessa quelle argomentazioni, definendo l’attivita? delle piattaforme non equiparabili a servizi d'informazione (interconnessione), ma come esplicita attivita? d'intermediazione di manodopera, con i vincoli che comportaiv nel nostro settore. Quindi si sta facendo un primo grosso favore a soggetti come Uber, Freenow oltre che ad altre societa? non ancora presenti in Italia come Cabify o Bolt, che attraverso attivita? di lobby hanno a piu? riprese tentato di sostenere quell’interpretazione.

Nel punto D si afferma di voler intervenire per promuovere la concorrenza. Dovrebbero spiegarci (onestamente), come si puo? parlare di promuovere la concorrenza in un ambito in cui un servizio pubblico essenzialev e? svolto da un lavoratore autonomo, ma in un contesto completamente amministrato da un ente pubblico? La tariffa del taxi non e? decisa dal tassista, ma viene impostata dagli enti locali su 4 parametrivi: incidenza dei consumi in relazione alla percorrenza, spese di struttura, costo per la disponibilita? del veicolo, costo del personale di guida. Parametri rivolti a garantire un servizio pubblico regolare, calmierando al contempo il reddito del tassista.

Ma non sono gli unici vincoli del Servizio che vanno rispettati e che incidono sul servizio;

· L’obbligo di prestazione rivolto quindi ad un’utenza indifferenziata, con destinazione sull’intero territorio comunale/comprensoriale rendendo obbligatoria ogni corsa anche quelle che risultassero svantaggiose economicamente.

· L’equilibrio delle licenze in servizio, governato dai comuni in funzione di una serie di valutazioni demografiche (ospedali, strutture turistiche, abitanti, ecc.), al fine di evitare che l’incremento della domanda possa determinare un vantaggio per il tassista, andando a discapito del servizio.

· L’organizzazione degli orari di lavoro, articolata su 24 ore per assicurarne la disponibilita? in ogni fascia oraria. Cosi? come abbiamo fatto anche durante la pandemia Covid-19.

Nel punto E si parla di consapevole scelta dell’utente. L’estensore sembra dimenticare il reale funzionamento (e il cinismo) con il quale queste piattaforme agiscono. Percepiscono profitti, trattenendo a monte una percentuale sulle corse (dal 10 al 30%). Lo fanno attraverso una sorta di mezzadria medievale, superando perfino il concetto della proprieta? dei mezzi di produzione e del rischio d’impresa. Se un tassista buca una gomma o fonde il motore, la multinazionale non ha danni, mandera? un diverso taxi e percepira? ugualmente la sua “tangente”.

Ma l’aspetto piu? pericoloso per l’utenza e? il meccanismo di “costruzione” del costo. Questo avviene attraverso algoritmi che utilizzando moltiplicatori tariffarivii piu? sale la domanda piu? aumenta il costo, senza piu? certezze per l’utenza. Lo fanno anche in casi di calamita? naturali o attentati terroristici. Non parliamo per sentito dire ma per aver gia? segnalato come organizzazione sindacale questi episodi. Ad esempio, a Roma durante l’ultima nevicata, una corsa dalla Stazione Termini con destinazione Ospedale Policlinico Gemelli costava circa 100€, contro i circa 20€ del taxi. A Nizza nella notte degli attentati del 2016 i giornali francesi denunciavano l’aumento di 3 volte della tariffa a seguito di un picco della domanda legato appunto ai tragici eventi. Altro che consapevole scelta per l’utenza!

Allora chi e cosa si sta cercando di favorire con questa manovra lobbista?

Un elemento che va considerato e? l’aspetto del danno anche in termini fiscali che comporta favorire queste societa?. I tassisti (circa 30.000 in Italia) sono sottoposti ad una fiscalita?, verificata dall’Agenzia delle Entrate con strumenti quali ISA (indici sintetici di affidabilita?), e quindi partecipano cosi? come stabilito anche costituzionalmente (art.53), in maniera proporzionale al reddito, al soddisfacimento dei bisogni pubblici dei cittadini. La stessa cosa evidentemente non vale per le multinazionali.

In due studi pubblicati da enti internazionali indipendenti economici (Cictarviii e Tjnix) ma anche in un documento Unione Europeax viene segnalata la questione. Il Cictar assegna la “Champions League” dell’evasione fiscale a Uber: l’ha vinta come commentato in un articolo ripreso dalla stampa olandese, grazie a procedure che hanno spostato la sua sede legale dalle Bermuda in Olanda. Per farlo ha chiesto un finanziamento a una sua filiale di Singapore (con un tasso fuori mercato), determinando una detrazione pari all’incirca all’azzeramento delle tasse in Olanda per i prossimi 20 anni.

Secondo il Tax Justice Network (TJN) l’Italia perde circa il 2% delle entrate complessive,

pari a 10 miliardi di euro di questi 7,5 miliardi, in seguito all'evasione fiscale delle multinazionali. Il danno e? paragonabile al 9% della spesa sanitaria e al 14,91 di quella per l'istruzione. In India nonostante un regime fiscale molto favorevole (solo il 6%) la multinazionale californiana Uber, per quello che riguarda i ricavi del 2019, ha pagato (quindi nel 2020 in piena pandemia con quello che ha determinato in quel Paese) meno del 2% delle tasse dovute.

Ecco perche? la richiesta di abrogazione del Ddl Concorrenza travalica perfino la legittima difesa dei lavoratori coinvolti, ma interagisce con la collettivita? nel suo insieme.

USB-Taxi e? determinata a procedere in questa direzione, anche cercando di costruire un'alleanza complessiva sociale, atta ad impedire che la societa? finisca preda della speculazione internazionale.

E? una battaglia difficile, ma dobbiamo avere il coraggio di affrontarla, in uno scontro tra Servizio e Profitto, tra Lavoro e Speculazione che non possiamo ignorare. E? una battaglia imprescindibile, come lo e? decidere da che parte schierarsi, perche? di fronte a tutto questo, non si puo? rimanere indifferenti.

Il lavoro non deve esser sconfitto dalla speculazione finanziaria.

Riccardo Cacchione

coordinatore nazionale USB-Taxi

i https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0123&from=IT pubblicata in GU Europea il 27 dicembre 2006 - DIRETTIVA 2006/123/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO - Art.21- I servizi di trasporto, compresi i trasporti urbani, i taxi e le ambulanze nonche? i servizi portuali, sono esclusi dal campo di applicazione della presente direttiva.

ii Decreto Legislativo n.59 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 94 del 23 aprile Suppl. Ordinario n. 75 - Art.6 - comma 1. Le disposizioni del presente decreto non si applicano ai servizi di trasporto aereo, marittimo, per le altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonche? i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente.

iii https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:62015CJ0434&from=IT

iv il cui elemento principale e? un'attivita? "nel settore dei trasporti", e in quanto tale non puo? essere qualificato come "servizio della societa? d'informazione" ai sensi della direttiva 2000/31/CE.

v Legge 12 giugno 1990 n. 146 disciplina del diritto di sciopero nei servizi essenziali

riguardante nel Trasporto Pubblico Locale non di linea - TAXI.

vi Decreto Ministeriale del 1993 utilizzato nelle delibere tariffarie e nei regolamenti taxi delle principali citta? italiane

vii Meccanismo denominato surge pricing

viii www.cictar.org - Centre for international Corporate tax Accountability and Research https://www.businessinsider.com.au/uber-tax-avoidance-50-dutch-shell-companies-5-billion-revenue-2021-5?r=US&IR=T

ix https://taxjustice.net –

x https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2021-000844_EN.html