

Situazione Taxi-NCC-Bus turistici nella Regione Lazio

di Sergio Mancurti

Questa categoria è oramai allo sfacelo.

La gestione politica da circa 10 anni ha prodotto solo guai, tentando di sfruttare l'intero settore del trasporto pubblico non di linea soltanto per benefici elettorali.

La strumentalizzazione di Taxi e Noleggio Con Conducente, iniziata dalla giunta Storace con leggi prive di senso, visto il tentativo di rimandare il tutto a livello nazionale tramite un decreto *Milleproroghe*, votato a maggioranza, ma una volta trasferito al Ministro respinto perché inapplicabile, ha prodotto lo *straripamento* delle autorizzazioni NCC di tutta Italia, che sono operative a Roma, facendo illudere che tale lavoro era il futuro, creando di fatto l'aumento spropositato dell'abusivismo e dell'illegalità.

Il Governo di sinistra poi ha rincarato la dose, impostando il rapporto conflittuale tra la categoria dei Taxi.

Il duo Bersani – Veltroni, dopo aver rilasciato 450 licenze Taxi, ha pensato bene di aumentarle senza nessuna forma di concertazione tra le parti, mostrando i muscoli, cosa che ha prodotto solo diminuzione di incassi per i tassisti onesti, già sovraccarichi di costi come benzina, assicurazioni, costi gestionali e usura auto.

Inoltre, mancano gli incentivi regionali per l'acquisto di nuove vetture come previsto dalla legge 32/07 ridotti alla cifra di 13 euro, dimostrando che il danaro serve a ben altro e non a chi lavora.

Per esempio si potrebbero incentivare gli acquisti di auto elettriche diminuendo fortemente l'inquinamento ambientale e rimettendo in moto un po' di economia.

Prima delle elezioni regionali la Presidente Polverini si era impegnata, con un'organizzazione di noleggiatori, a istituire una commissione per arginare il dilagante problema dell'abusivismo e dell'illegalità nei confronti di titolari NCC onesti.

Invece con il passare del tempo, in risposta agli accordi presi, si tollera il prelevamento da e per gli aeroporti tramite bus privati, sponsorizzati anche dalle compagnie aeree, che invitano i passeggeri a servirsi di questi estromettendo di fatto Taxi e NCC.

Questa pratica è vietata, poiché la ricerca del cliente viene punita per legge, con multe per i titolari di licenze Taxi e NCC; quindi due pesi e due misure, nonostante una sentenza del Consiglio di Stato, in nome del Popolo Italiano, si esprima con parere negativo sull'esercizio di tale servizio.

Se teniamo conto che il trasporto per Fiumicino Aeroporto è fornito da un treno regionale e in passato servito da una linea di pullman dell'azienda regionale COTRAL, unica autorizzata al prelevamento dell'utenza sia da Ciampino che Fiumicino, ci chiediamo quale sia la ragione dell'esistenza di queste linee operanti in sostituzione di quelle legali.

Ancora una volta si mette da parte il servizio pubblico, che sicuramente potrebbe portare introiti all'azienda regionale per tale linea, a vantaggio di operatori privati sprovvisti dei requisiti necessari per espletare tale attività ed esercitandola abusivamente servendosi di bus granturismo, in quanto non è stato pubblicato alcun bando di gara.

Un'altra illegalità perpetrata è il servizio navetta svolto da hotels e agriturismi che, spacciato per servizio di cortesia, preleva gli utenti dagli aeroporti romani senza alcun requisito di legge, sia per i veicoli che per i conducenti, in quanto il servizio di trasporto persone è regolato dalla legge 21/92 e dalla legge regionale 58/93.

Questo malcostume è utilizzato anche dalle aree aeroportuali ai parcheggi di sosta privati, visto che le leggi sopracitate sono valide anche per i piccoli tragitti.

Ci chiediamo se non sia ora di affrontare, da parte della politica tutta, questi argomenti, smettendola di giocare sopra solo per scopi politico-elettorali, stabilizzando le norme, vigilando sulla regolarità nello svolgimento di tali servizi che sono già regolati da leggi e facendo applicare sentenze del Consiglio di Stato.

A Roma sono circa 14.000 e circa 30.000 nel Lazio gli operatori del Trasporto Pubblico non di Linea e possono ben considerarsi una grande impresa.

Le istituzioni, nei periodi di crisi come quella che oggi stiamo attraversando, potrebbero aiutare la categoria con sgravi fiscali, con veri aiuti, incentivando, ad esempio, l'acquisto di auto elettriche, che sicuramente contribuirebbero all'abbattimento dell'inquinamento sulla città di Roma sia in termini di smog che di rumore, con ritorni economici anche sul piano sanitario pubblico e rimettendo in moto il ciclo dei consumi.

Queste sono scelte che vanno nella direzione del rispetto della legalità e della promozione di un lavoro più qualificato e moderno.

Bisogna mettere fine alle provocazioni che alimentano guerre e contrapposizioni tra i lavoratori del Trasporto Pubblico non di Linea, facendo apparire questi agli occhi dei cittadini, come evasori o lavoratori agiati, senza conoscere veramente le problematiche della categoria, minacciata continuamente anche dalle istituzioni che non vigilano sul rispetto delle leggi vigenti rilasciando, di fatto, permessi e concessioni al di fuori di ogni normativa.

In ultimo, ma solo per cronologia, bisogna metter fine ai continui attacchi a cui la categoria è sottoposta dagli organi di stampa per il parcheggio, definito *selvaggio*, nelle piazze romane, senza tener conto che il Taxi è obbligato al servizio; sarebbe come dire che gli autobus pubblici non possono sostare a un capolinea perché intralciano!

Vorremmo inoltre conoscere i costi per i cittadini di OPEN BUS e ROMA VATICANA e altri, che svolgono un servizio in antagonismo con ATAC e in concorrenza con i Taxi per gli spostamenti dei clienti, nella città, al fine di visitare i siti storici.

Altro grave abuso che viene perpetrato, per la gestione romana degli eventi sportivi (vedi gli Internazionali di tennis) e Fiera di Roma, dove il servizio di trasporto persone è svolto da soggetti privati senza alcun requisito previsto dalla normativa.

Togliendo sprechi e sperpero di danaro pubblico si potrebbero realizzare molte cose riguardanti il Trasporto Pubblico non di Linea.