



Per un nuovo servizio di taxi: tra innovazione ed obblighi di servizio.

di Anna Donati, Gruppo Mobilità sostenibile Kyoto Club

13 giugno 2017

Walter Tocci, senatore del PD ed exAssessore alla mobilità di Roma della Giunta Rutelli lancia la proposta innovativa. Lo fa con un documento pubblicato sul suo blog dal titolo inequivocabile: “Il taxi e la carrozza a cavalli – note per una riforma dei servizi di mobilità urbana” da discutere in modo pubblico e collegiale, sulla base della sua esperienza di assessore.

Proposta tempestiva dato che prosegue al MIT il confronto con le organizzazioni dei Taxisti, NCC ed Uber per identificare nuove regole del settore, con un braccio di ferro che si preannuncia lungo nei tempi e duro nella sostanza.

Se si andrà in questa direzione i nuovi servizi di mobilità urbana potranno essere estesi a gran parte della popolazione e delle città superando i limiti attuali. Ne guadagnerà la mobilità sostenibile, lo spazio urbano, l'ambiente, l'accessibilità: è la motivazione di fondo e l'obiettivo della sua proposta.

Che parte dalla considerazione che il “taxi è obsoleto” ma ha un grande futuro se saprà innovarsi insieme alle nuove esperienze di condivisione del veicolo (superando il concetto proprietario), di innovazione tecnologica e digitale che consentono nuovi servizi di cui oggi stiamo solo assaggiando qualcosa. Anche il Trasporto Pubblico non può essere esente da profonde innovazioni ed integrazioni con queste novità.

Secondo Tocci non servono “pannicelli caldi” ma una rivoluzione profonda delle regole per promuovere e regolare i nuovi servizi di mobilità urbana come il taxi, gli NCC, la sharing mobility, Uber, i servizi a chiamata del TPL e tutte le innovazioni che si stanno affacciando come il veicolo a guida autonoma. Ha perfettamente ragione.

Per elaborare il documento ha fatto tesoro delle segnalazioni sul tema dell'Autorità di Regolazione sui Trasporti, dei dati dell'Osservatorio sulla Sharing Mobility, della



recente segnalazione al parlamento dell'Autorità Antitrust in merito alla riforma del settore della mobilità non di linea.

Sulla base del confronto e dalle osservazioni si potrà redigere un Disegno di Legge coerente con questi contenuti innovativi oppure potrà essere adeguatamente raccolta questa proposta nell'ambito della attuazione della Legge Delega in materia di concorrenza, una volta approvato. La proposta si articola in due fasi: la prima istituisce un nuovo servizio denominato TaxiPlus e la seconda affronta i nuovi Servizi di Mobilità (SeMo).

TaxiPlus è il nuovo servizio che supera la distinzione giuridica attuale tra Taxi e Noleggio con Conducente: l'utente è libero di chiamare il servizio più adeguato, il conducente non deve tornare in garage, si possono realizzare e richiedere servizi collettivi e non solo individuali. Anche le tariffe sono di tre tipi: a chiamata individuale, con prenotazione e/o abbonamento, a tariffa multipla per più utenti. Per entrambi deve cadere il vincolo della proprietà del veicolo e viene autorizzato l'uso del noleggio. Le licenze non vengono più vendute ma vengono restituite al Comune quando l'operatore cessa l'attività e rimesse a bando per nuovi operatori.

La proposta Tocci affronta la delicata questione del passaggio dalla situazione attuale al nuovo servizio TaxiPlus: "Nella transizione al nuovo servizio bisogna tutelare le condizioni di vita e di lavoro degli attuali tassisti. È pienamente giustificato un sostegno pubblico, come riconosciuto dall'Antitrust, che consenta alla categoria di prepararsi a una radicale riconversione dell'organizzazione del lavoro". Questo indennizzo può essere coperto con i ricavi dai bandi e con le autorizzazioni sui nuovi servizi di Mobilità. In questo senso è incoraggiante la recente apertura di Uber pronta a "compensare i taxisti" se si apre il mercato.

Questo punto merita un approfondimento, sul fatto che il meccanismo possa funzionare: se i nuovi servizi innovativi di car sharing, bike sharing e car pooling devono essere incentivati perché si estendano trovo complicato che siano in grado di produrre subito risorse in grado di ripagare l'indennizzo per la riconversione del sistema taxi. Anche il fatto che i servizi di car sharing realizzati da operatori privati si concentrino sulle aree centrali delle città e chiedano forme di sostegno ed incentivi per estendere il servizio nelle aree periferiche a domanda debole delle città, dimostra la difficoltà di far quadrare i conti per questi nuovi servizi.



Forse Uber nel caso del servizio UberBlack e UberPool potrebbero essere in grado di generare risorse. Ma nel caso di UberPop se fosse regolamentato come suggerito dall'Autorità Trasporti - come attività occasionale, assicurazione per l'auto, gli utenti ed il lavoratore, costo della piattaforma - non credo resterebbero molti margini per remunerare altre attività.

Certo l'idea di gestire la fare transitoria è interessante e bisogna lavorarci per mettere a fuoco numeri ed opportunità. Così come è necessaria una radiografia rigorosa delle licenze attuali taxi da effettuarsi da parte dei Comuni, di come sono state acquisite, con quale bando, a quale prezzo, con quali passaggi proprietari o attività di supporto al titolare, per evitare indennizzi impropri o furbate, sempre in agguato quando si parla di indennizzi.

Una forte innovazione del documento è anche verso il TPL dove i servizi a chiamata e verso le aree deboli - secondo Tocci - potrebbero essere servite con il TaxiPlus, che dovrebbe essere considerato a tutti gli effetti un servizio pubblico. Condivido questa impostazione anche se non metterei esclusive dei servizi Taxiplus ma consentirei - anzi incoraggerei - anche le Aziende TPL ad innovare in questa direzione i propri servizi nell'ambito di processi di ristrutturazione ed innovazione.

La seconda parte della proposta affronta i nuovi Servizi di Mobilità come Car Pooling, Car Sharing, Bike Sharing, mobility manager, servizi a chiamata. Si fa una distinzione precisa tra i servizi con trasporto e conducente (SeMoTra) che offrono servizi a chiamata su percorsi flessibili non di linea e quelli dei Servizi di Mobilità in Condivisione (SeMoCo) di un mezzo. Entrambi debbono essere considerati come servizi di interesse pubblico.

Nel caso dei servizi in Condivisione (SeMoCo) non sono soggetti ad autorizzazione amministrativa, ma i Comuni possono definire dei bandi pubblici con standard di servizio, tutela dell'utente ed anche erogare incentivi per estendere i servizi nelle aree periferiche. Praticamente come avviene oggi dopo l'esperienza pioniera di Milano e Roma per il car sharing.

Per il servizio con Trasporto (SeMoTra) è invece prevista una autorizzazione amministrativa rilasciata a richiesta degli operatori, sulla base di un "progetto di mobilità" che definisce le modalità del servizio e le relative tariffe. L'autorizzazione vincola l'operatore al rispetto di apposite Carte dei diritti degli utenti - secondo i principi definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti - e alla tutela dei diritti dei



lavoratori secondo le leggi vigenti e i contratti collettivi. Quando decollerà l'automobile senza autista a guida autonoma questa potrà rientrare tra i servizi SeMoTrà.

Molto operativa ed utile anche questa seconda parte della proposta Tocci ma sulla base della mia esperienza dentro L'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility raccomando massima cautela nell'irrigidire la normativa su questi servizi in grande evoluzione ed innovazione. Infatti da quel confronto durato un anno con tutti gli operatori pubblici e privati, le istituzioni ed esperti è scaturita una Road Map Normativa che fa una ricognizione delle esigenze, delle opportunità ma anche della necessità di definire regole e strumenti essenziali, senza rigide cornici che potrebbero limitare l'offerta invece di promuoverla.

Opportuna la conclusione del documento che ragiona sulla vera "economia della condivisione" che per restare davvero *sharing* deve essere volontaria e solidale. Altrimenti il rischio - secondo Walter Tocci - è che dietro la parola *sharing* si nasconda il più abituale "sfruttamento del lavoro" senza regole. Anche questo deve entrare nel ragionamento e nelle regole sui nuovi servizi di mobilità.

Il confronto è aperto e come ci ha abituato da sempre Walter Tocci la sua elaborazione è seria, rigorosa ed utile. Vanno coinvolte le Amministrazioni locali, gli esperti, gli operatori pubblici e privati, l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility.

E c'è da sperare che sia una proposta capace di influenzare il confronto pubblico anche con il mondo dei taxisti, la riflessione del Parlamento e le scelte del Ministro Delrio su questi temi.



Scheda sui dati del primo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility in Italia.

La mobilità condivisa è arrivata anche in Italia. Oltre 13.000 biciclette offerte in bikesharing in 200 Comuni e 5.764 auto in carsharing per 700.000 utenti iscritti nel 2016. Un fenomeno nuovo, interessante, da monitorare, anche per capire se stiamo andando dal possesso del veicolo al servizio di mobilità.

La sharing mobility è stata introdotta per la prima volta nell'ordinamento giuridico nazionale con il Decreto del Ministro dell'Ambiente del 27 marzo 1998, usando i termini di "servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture" (carpooling) e "forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone" (carsharing).

Per questo il Ministero per l'Ambiente e la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile hanno promosso nel 2016 un Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, che ha coinvolto con oltre 50 partecipanti tra gli operatori, città e istituzioni, associazioni ambientaliste, esperti. Un anno di lavoro, tre gruppi tematici, la raccolta di dati ed indagini, il confronto con esperienze e ricerche di altri paesi, le proposte normative. Un confronto serrato ed interessante, a cui ho partecipato per conto di Kyoto Club.

Un anno di lavoro che è sfociato nella prima Conferenza Nazionale, dove è stato presentato il Primo Rapporto Nazionale sulla sharing mobility che offre un quadro aggiornato sulla mobilità condivisa in Italia, sottolinea le buone pratiche, indaga sul profilo degli utenti e pone delle domande per il futuro.

Ma che cosa si intende per Sharing mobility? Nel primo capitolo del Rapporto, dopo aver descritto come funzionano, vengono analizzate le caratteristiche qualificanti e soprattutto il perimetro, definiti *a geometria variabile*, entro il quale si possono includere i servizi di mobilità condivisa. Ad esempio nel Rapporto non è stato incluso Uber con il suo servizio UberPop, anche perché in questo momento è un servizio illegale in Italia a seguito della sentenza di un giudice.

La seconda domanda indagata nel rapporto è se la Sharing mobility è una forma di mobilità sostenibile? Per tutti gli anni 2000, il car sharing e bikesharing, sono state promosse e finanziate attraverso l'intervento pubblico, con l'obiettivo di scoraggiare l'uso dell'auto privata e limitare l'inquinamento atmosferico nelle città. Con la



modernizzazione impressa dalle piattaforme digitali e l'ingresso nel mercato di operatori privati il quadro è cambiato radicalmente, rendendo necessarie oggi nuove valutazioni e nuovi riscontri sulla sostenibilità del settore. Il Rapporto affronta questo tema prima in termini generali e poi in chiave quantitativa. Il ruolo della Sharing mobility nello sviluppo di una mobilità sostenibile, infatti, non è valutabile solo *per gli effetti diretti e di breve periodo* ma anche per quelli, molto rilevanti, di lungo periodo e di sistema.

Il Rapporto fornisce una mappatura dei servizi in Italia ed indaga sul profilo dell'utente di Sharing mobility, quali sono le sue abitudini, le motivazioni e le caratteristiche socio-demografiche, indagando in specifico la realtà di Milano, che ha la maggiore offerta ed utilizzo di sharing mobility.

Infine sono state discusse, elaborate e proposte nel 1°rapporto le iniziative prioritarie, a livello normativo, regolamentare e contrattuale, per facilitare uno sviluppo equilibrato della Sharing mobility in Italia. A seguito di un processo di partecipazione attiva dei suoi membri, l'Osservatorio ha elaborato una Roadmap condivisa che individua alcuni temi prioritari su cui intervenire subito, *fra cui* l'inserimento della sharing mobility nel nuovo Codice della strada, l'avvio di incentivi fiscali agli operatori e agli utilizzatori di sharing, la definizione di nuove forme di assicurazione ed una pianificazione urbana che consideri dentro i PUMS la sharing mobility come alleato del trasporto pubblico.

Incluso nel rapporto sono inclusi anche i risultati dell'indagine sull'utilizzo della mobilità condivisa tra gli studenti ed il personale universitario svolta dal "Coordinamento delle università sostenibili", che oltre a fornire interessanti dati sulla mobilità, coglie le trasformazioni nei comportamenti dei giovani e delle giovani nel prossimo futuro.

<http://osservatoriosharingmobility.it/>