

COMUNICATO PER GLI UTENTI DEL SERVIZIO TAXI DI MILANO

«Il fenomeno dell'abusivismo non può essere affrontato solo e per azione della Polizia Locale; è **necessario che l'offerta e la qualità del servizio taxi siano più alti, per non lasciare spazio agli abusivi.**» Questa dichiarazione, che è stata rilasciata da uno dei componenti della Giunta del Comune di Milano nel corso di un'audizione tenutasi il 18 aprile u.s. presso le Commissioni consiliari in seduta congiunta, è stata resa pubblica dagli organi di stampa priva di adeguata argomentazione e, pertanto, potrebbe prestarsi, sua fonte malgrado, a confermare un pregiudizio, spiegando un fatto complesso in modo semplicistico.

Il servizio taxi è un *servizio di pubblica utilità*, quindi, disciplinato per renderlo *accessibile a una fascia socio-economica ampia, con una tariffa amministrata e una disponibilità continuativa* (ogni giorno dell'anno; ogni ora della giornata; in qualsiasi luogo della città; anche in condizioni meteorologiche avverse). Nella città di Milano, tutti gli operatori del comparto, dai singoli conducenti ai componenti delle commissioni di vigilanza, dagli organismi di settore (radio-taxi; organizzazioni rappresentanti di categoria) alle istituzioni preposte (Unità Autopubbliche; Polizia Locale; Assessorato alla Mobilità e Ambiente), quotidianamente si adoperano affinché la qualità dell'offerta del servizio taxi soddisfi le persone che si avvalgono del servizio medesimo. Tuttavia, ad alcuni utenti sarà capitato di trovare un taxi poco confortevole o non ben pulito, un conducente poco cortese o che non accettasse il pagamento del corrispettivo del servizio di trasporto con "moneta elettronica". Ognuno degli operatori che cercano di adempiere al proprio servizio nel miglior modo se ne rammarica. Inoltre, questione ben più complessa e connaturata alla specificità del servizio in oggetto, ad alcuni utenti sarà capitato di trovarsi in condizione di necessità e di non trovare un taxi libero disponibile per il servizio. Flotte di taxi con autovetture senza conducente (veicoli a guida autonoma di livello 5, secondo la classificazione della *Society of Automotive Engineers*), terrestri o aeree, riuscirebbero a rispondere alla domanda di servizio di trasporto in alcune circostanze e condizioni che sono frequenti nella città di Milano? (Ad esempio, l'arrivo, in un arco temporale ristretto, di velivoli presso gli aeroporti, o di convogli presso le stazioni ferroviarie, con a bordo centinaia di persone, ognuno con una domanda di servizio di trasporto individuale; iniziative ed "eventi" che portano in città periodicamente, seppure per un numero di giorni limitato, centinaia di migliaia persone, ognuno con una domanda di servizio di trasporto individuale. Tra la domanda di cui in esempi e l'offerta dei conducenti taxi in servizio, il consueto quotidiano traffico veicolare stradale urbano congestionato.)

Il «servizio di taxi»¹ e il «servizio di noleggio con conducente»² sono «autoservizi pubblici non di linea»³ – **distinti e complementari** – istituiti per soddisfare il bisogno di muoversi con un mezzo di trasporto in orari non prestabiliti, su itinerari non prestabiliti. (Il secondo servizio, identificato comunemente con l'acronimo N.C.C., soddisfa anche aspetti accessori al trasporto come, ad esempio, particolari esigenze di comfort, o la necessità di mettere in evidenza l'immagine privata o aziendale con autovetture di alta gamma.) Le specifiche caratteristiche del servizio di taxi non permettono di predeterminarne la localizzazione sul territorio. Pertanto, nelle situazioni e circostanze come quelle portate ad esempio, può risultare difficile reperire un taxi libero. La condizione di disagio si riflette anche sugli operatori del servizio taxi medesimi, per gli effetti che produce sulla pubblica opinione: i cittadini e le istituzioni. Infatti, qualcuno è indotto a pensare che il numero dei taxi del Comune di Milano sia insufficiente a soddisfare le esigenze di mobilità individuale, e che sia fondata la richiesta di un ampliamento del contingente con il rilascio di altre licenze di esercizio; una soluzione immediata ma apparente (una *non soluzione*), perché potrebbe accrescere le *probabilità* per

l'utente di reperire il taxi libero, ma non gli darebbe alcuna certezza, in quanto le specifiche caratteristiche del servizio taxi, sopra illustrate, non permetterebbero comunque di predeterminarne la localizzazione sul territorio. All'argomento dell'insufficienza numerica, poi, qualcuno associa la convinzione che il servizio taxi a Milano non sia adeguato per qualità, e che anche per questo le persone si avvalgono di fornitori di servizi di trasporto alternativi non regolarmente autorizzati, che si procacciano gli utenti personalmente presso i luoghi dove si concentra la domanda, conosciuti con impropria denominazione come "tassisti abusivi", ovvero quelli che, autorizzati all'esercizio di un qualche tipo di servizio di trasporto – o senza autorizzazione alcuna – avvalendosi della mediazione di reti gestite con strumenti digitali, di fatto esercitano il servizio taxi. Molti scelgono volontariamente detti servizi abusivi, e molti altri, invece, se ne avvalgono inconsapevoli che sia un **servizio illegale**.

Le persone che vivono o transitano nella città di Milano, e cercano servizi per la mobilità individuale, trovano **abusivismo diffuso**, a causa della impunità circolante – nonostante l'azione di contrasto delle forze dell'ordine –, e un servizio taxi che ha **limiti endogeni**, per le sue specifiche caratteristiche, e **limiti esogeni**, per le condizioni ambientali. In questo contesto, gli operatori del comparto taxi sopra menzionati, ognuno entro le proprie competenze, cercano di fare sempre meglio per favorire l'incontro tra la domanda di servizio e una offerta di qualità adeguata.

Si ringrazia per l'attenzione e, in attesa sia realizzato il *teletrasporto* (approdo de *le magnifiche sorti e progressive*; soluzione per ogni problema di mobilità individuale), si augura buon viaggio agli utenti del servizio taxi regolarmente autorizzato.

Milano, 11 maggio 2018

Travis*

SCRIVI LE TUE OPINIONI SUL SERVIZIO TAXI DI MILANO

SCRIVI LE TUE PROPOSTE PER MIGLIORARLO

SU

www.sondaggiotaxi.it

* Pseudonimo di uno dei conducenti regolarmente abilitati e autorizzati all'esercizio del servizio taxi (Licenza del Comune di Milano n. 4070), adottato nell'occasione perché non gradirebbe "beneficiario" della visibilità che il presente documento – redatto a titolo personale – potrebbe eventualmente portare. Tuttavia, la sua identità può essere facilmente determinata, tramite la *Unità Autopubbliche* del Comune di Milano, perché, qualora fosse necessario, possa risponderne nelle sedi competenti.

¹ «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; 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.» Art. 2, c. 1, Legge n. 21 del 15 gennaio 1992, recante *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*.

² «1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposta 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.» Art. 3, Legge n. 21 del 15 gennaio 1992, recante *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*.

³ «1. Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.» Art. 1, c. 1, Legge n. 21 del 15 gennaio 1992, recante *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*.