

### **Premessa.**

La premessa si intende parte integrante del progetto.

La legge 248/2006, meglio conosciuta come “decreto Bersani”, ha prodotto una importante modifica alla gestione e regolamentazione del TPL non di linea, introducendo una serie di interventi a favore degli enti locali, Comuni e Regioni, finalizzati appunto al potenziamento e miglioramento del servizio taxi.

### **Commissioni consultive.**

Le commissioni consultive già previste per legge all'art.4 comma 4 della 21/92 permettono di intervenire in modo tempestivo e mirato al miglioramento del servizio.

Il servizio taxi del Comune di Milano, sebbene sia inserito nella regolamentazione Regionale che sovrintende e regola un bacino più ampio di 45 comuni, non può prescindere, nel limite delle proprie competenze, anche nella sua veste di “Comune capofila”, ad intervenire con disposizioni mirate finalizzate al miglioramento della libertà di circolazione dell'utenza nel proprio territorio.

La commissione consultiva di monitoraggio, deve pertanto essere nominata e resa operativa al più presto, perché questa, unitamente alla commissione consultiva regionale, (vedi art 61 del regolamento di bacino) è l'unico strumento legalmente riconosciuto per il confronto politico sindacale e l'approfondimento dei temi di cui sopra.

La commissione dedicata avrà modo di applicare interventi modulati e con tempistiche diverse, previo monitoraggio del provvedimento precedente appena attivato.

Con questo principio dovranno essere letti gli interventi, non applicati nella totalità immediata, ma modulati, altrimenti non si potranno misurare i benefici dei singoli interventi precedenti.

### **Presenza cantieri M4 e altri in arrivo.**

L'analisi della velocità commerciale del trasporto pubblico di linea, nonché lo sviluppo dei cantieri in prospettiva, da qui alla fine dei lavori, sono un dato essenziale per capire quali prospettive dobbiamo attenderci in previsione di questo prossimo triennio.

Altro elemento importante è la conoscenza dei grandi progetti che cambieranno certamente il volto della città e ovviamente anche la viabilità nelle zone interessate.

\*Il progetto di pedonalizzazione di piazza Cordusio-Orefici e vie adiacenti che abbiamo appreso dalla stampa.

\*Il progetto di riapertura parziale dei Navigli (di cui non conosciamo intenzioni e sviluppi futuri)

\*Il progetto di riqualificazione dell'area intorno alla Stazione centrale, di cui si è dibattuto, ma senza affrontare il problema degli attuali punti di carico dei taxi con afflusso e deflusso degli stessi.

\*La riqualificazione delle aree ex scali ferroviari.

Sono solo quattro dei temi che gradiremmo affrontare e che sarebbe opportuno sviscerare all'interno del comitato di monitoraggio, che prevede come sappiamo, anche la presenza di rappresentanti delle associazioni degli utenti.

### **Periodo di riferimento e di intervento (triennio 2019-2022).**

Per i motivi espressi nel paragrafo precedente, ci siamo concentrati in una serie di proposte d'intervento tutte finalizzate al raggiungimento della data presunta di fine cantieri M4, dove, a detta anche di questa Amministrazione, si prevederà un netto miglioramento della viabilità e, per quanto riguarda il servizio Taxi, un contemporaneo trasferimento di un buon numero di auto in città oggi persistenti sul polo dell'aeroporto di Linate.

Riteniamo di ipotizzare che la presenza della M4 a Linate possa essere quantificata in una riduzione del 50% delle corse, pertanto di maggior presenza in città di almeno 50 taxi oggi stanziati in aeroporto.

### **Analisi dei dati al momento disponibili, salvo verifica.**

Gli unici dati di cui siamo in possesso sono quelli trasferiti su apposito file elaborato dal Comune di Milano e datato 29 gennaio 2019.

Abbiamo deciso di lavorare sui dati medi, tralasciando quelli di picco perché pensiamo sia prima necessario lavorare su questi e poi, se necessario entrare nel dettaglio.

Dai dati assunti si evidenzia:

una media di corse inevase pari al 14%

una media di taxi liberi pari al 46%

una media di taxi in servizio pari al 55%

una media dell'86% di corse soddisfatte.

Se dovessimo analizzare questi dati prendendo in esame quelli a noi comodi, ovvero quelli che supportano la

causa “pro taxi” ci verrebbe facile utilizzare solo gli ultimi due e dichiarare:

“se il 55% dei taxi in servizio riesce a soddisfare l’86% delle richieste certamente il problema non è nella mancanza di taxi”.

Produrre alla stampa solo i dati di sbilanciamento tra domanda e offerta senza per esempio rilevare che in media il 46% dei taxi risulta libero, non è solo un’affermazione incompleta, ma è addirittura fuorviante.

Una delle domande che dovremmo porci è invece:

\*Come possiamo fare a intercettare il 14% delle corse inevase, ovvero dell’utenza che in media non è soddisfatta, verso la flotta del 46% di taxi mediamente liberi?

\*Come possiamo rendere più adeguata la curva dell’offerta alla curva della domanda?

\*Interventi di aumento a pioggia possono essere utili a rispondere alla domanda?

\*Quali sono le zone con maggiore numero di corse inevase nelle ore di picco?

\*Quante sono le chiamate multiple per lo stesso utente e come sono state conteggiate?

\*Quanto influisce il blocco, anche temporaneo ma abbastanza frequente, delle linee metropolitane?

\*Quanto influenzano i blocchi del traffico per manifestazioni o altre motivazioni?

\*Quanto viene influenzato il picco di chiamate notturne dalla riduzione del TPL e in particolare delle linee metropolitane?

### **Obiettivo con corresponsabilità.**

Quelle illustrate nel paragrafo precedente sono solo una parte delle macro analisi che dovevano essere poste sul piatto, non per capovolgere le responsabilità o negare le proprie, ma per rendere i risultati più rispondenti alla realtà.

La percentuale a carico dell’amministrazione potrà essere compensata mediante l’intervento di modifiche alla viabilità atte a migliorare la velocità commerciale delle autopubbliche.

### **Primo intervento.**

#### **Collaborazioni famigliari a 16 ore con turno dedicato.**

Dal report presentatoci, risultano presenti 300 titolari di licenza taxi con il collaboratore famigliare.

A nostro avviso la figura di impresa famigliare ben si connota nell’attività artigiana dove viene collocata, pertanto, anche per dare sostanza all’impegno economico e contributivo delle stesse imprese, crediamo sia adeguato intervenire da subito con provvedimento a scadenza fino al 31.12.2022 all’apertura dell’utilizzo dei turni di 16 ore a tutti i titolari di licenza con impresa o collaborazione famigliare, che ne faranno domanda fino alla scadenza rilevata.

Il risultato immediato di questo provvedimento porterebbe un incremento del monte ore delle prime 300 posizioni di 1200 ore giornaliere, pari all’emissione dell’equivalente di 120 nuove licenze con turno di 10 ore.

Riteniamo che lo sviluppo in prospettiva di questo intervento potrà a breve incentivare almeno altri 100 titolari ad aprire una nuova posizione di impresa/collaborazione famigliare con un ulteriore incremento di 600 ore giornaliere equivalente a 60 nuove licenze da 10 ore.

Resta inteso che questa opportunità dovrà essere modulata e incanalata su un turno specifico, sia per il titolare che per il collaboratore famigliare, al fine di concentrare la presenza nelle ore di maggiore richiesta.

Riteniamo di poter prefigurare che il totale di questo primo intervento produrrà nel corso del triennio un miglioramento pari alla presenza di:

**miglioramento flotta pari a 180 taxi**

### **Secondo intervento.**

#### **Attivazione Taxi-sharing.**

Riteniamo che la proposta di attivazione di questo nuovo servizio rappresenti una nuova opportunità sia per l’utenza che per la categoria.

Previa verifica legislativa, sfruttando le possibili risorse derivanti dalle nuove tecnologie e prendendo spunto dalle possibilità fino ad oggi inesprese, ma sempre disponibili e citate dalla legge 422/97, il servizio svolto con veicoli M1 può essere proposto con percorsi determinati ed orari prefissati finalizzati a rispondere a quelle esigenze di mobilità non completamente soddisfatte.

Il progetto che ci è stato da voi presentato può quindi essere la traccia per impegnare un numero adeguato di auto, pensiamo in orario supplementare a quello ordinario, a copertura delle ore di picco del mattino e del tardo pomeriggio.

Se adeguatamente tarato, questo servizio riteniamo che almeno nel primo periodo sperimentale si possa parametrare ad un aumento del contingente di circa 40 taxi, che però non conteggiamo in quanto ancora tutto da definire.

### **Terzo intervento.**

#### **Revisione turni.**

L’attuale tabella dei turni in vigore ha generato una polverizzazione delle autopubbliche anche a copertura di ore di attività non necessarie al bisogno dell’utenza.

Da un primo controllo dei soli taxi della città di Milano, in una giornata tipo del mese di giugno 2019, a

fronte della presenza di 4855 taxi e di un numero enorme di turni a disposizione o combinazione tra più turni,

-solo 10 turni hanno in essere più di 100 auto e

- solo 66 turni sono coperti da almeno 10 auto,

per un totale di 3875 auto.

Le altre 980 auto in servizio sono polverizzate in turni anche con una sola auto ciascuno.

Serve una rivisitazione delle turnazioni in città, superando a malincuore il concetto di “turni uguali per tutti”, per rientrare nella dimensione di turni conformati all’esigenza del Comune che ha emesso le licenze.

Per questo motivo, riteniamo sia doveroso nominare una commissione dedicata allo studio e allo sviluppo di un nuovo grafico dei turni, che soddisfi la curva della domanda.

Questa rimodulazione, se opportunamente gestita,

**produrrà un miglioramento di presenze nelle ore punta equivalente a 50/100**

**taxi**

#### **Quarto intervento.**

##### **Turno libero notturno.**

Le corse inevase rilevate nel week-end, ovvero nelle notti tra venerdì/sabato e sabato/domenica, al netto di ogni altra valutazione sulle corse ripetute che derivano dai luoghi di aggregazione notturna, potrebbero essere parzialmente superate con un turno libero senza vincoli dalle ore 20 alle ore 04 in città.

Il possibile miglioramento della presenza preventiva si attesta intorno ad un aumento del 20-25% rispetto alla flotta presente.

I valori qui espressi sono frutto di un rilevamento svolto nelle giornate di sabato/domenica del 8/9 giugno, rispetto al rilevamento del 15-16 giugno con determina di turno libero in città.

Considerato che in quelle ore notturne sono presenti in media 1000 auto, riteniamo che l’aumento del contingente possa essere misurato nell’ordine delle 200 auto nelle ore di punta.

**miglioramento flotta pari a 200 taxi**

#### **Quinto intervento.**

##### **Riprogettazione doppie guide con turno dedicato.**

Questo argomento merita una premessa doverosa frutto dell’esperienza di questi anni.

L’attuale regolamentazione delle doppie guide, come sappiamo bloccata dal 12/2009 con provvedimento dedicato, non ha prodotto gli effetti di “rinforzo dedicato con effetto spugna”, ma ha prodotto solo effetti rigidi sui numeri, correggendoli al rialzo, ma senza la possibilità di eliminarli nel momento in cui la fase di rinforzo non necessitava più (vedi crisi economica 2009-2013).

L’unica possibilità di intervento è stata quella di sospendere l’emissione di nuovi titoli:

questa, a nostro avviso, non è la procedura auspicabile e che ricerchiamo tra i nostri obiettivi.

Per intervenire in modo efficace crediamo che si debba:

\*ridefinire il contingente numerico desiderato di rinforzo con apposita delibera,

\*la delibera deve contenere una scadenza temporale che comprenderà anche le doppie guide già in attività;

\*la concessione deve comprendere oltre la scadenza anche l’obbligo dell’utilizzo di un turno dedicato, sia per il titolare che per la seconda guida, specifico per rispondere alle esigenze della domanda e legato al provvedimento stesso.

#### **Sesto intervento.**

##### **Emissione licenze dedicate.**

Come già specificato nei precedenti incontri, questo per noi rimane l’ultimo punto da prendere in esame, visto che i precedenti punti generano una potenzialità di ampliamento della flotta anche superiore alle aspettative riportate nella relazione dell’Amministrazione.

Riteniamo comunque che sia da analizzare ed approfondire la proposta di un ampliamento della disponibilità di auto dotate di opportuni dispositivi per il carico di persone con disabilità e pertanto, dopo un accurata ricerca di mercato, non scartiamo l’ipotesi di un ampliamento della flotta dedicato a questo specifico trasporto; serve come detto un’indagine della domanda per analizzare prima la reale richiesta di questo tipo di servizio, che al momento risulta già coperto dalla presenza di un buon numero di cooperative e Onlus che lo svolgono con interventi economici pubblici a sostegno e che quindi possono anche garantire tariffe più basse.

Per quanto riguarda la possibile emissione di licenze per auto elettriche con risorse a favore dei nuovi titolari, chiediamo che tali risorse vengano invece dedicate all’incentivo agli attuali titolari di licenza che, come ben sapete, in passato e nel presente hanno investito a proprie spese per l’acquisto di auto a basso impatto ambientale (principalmente ibride) contando sulle promesse di contributi dedicati, non supportate nei fatti, soprattutto da Regione Lombardia che ha sospeso completamente i finanziamenti dal 2014.

L’ultimo report della stessa Regione attesta l’immatricolazione di veicoli taxi a basso impatto ambientale al 83%: questo risultato è solo frutto dell’impegno della categoria e pensiamo sia arrivato il momento di supportarlo.

**Conclusioni.**

Con gli interventi sopra esposti crediamo di poter rispondere ampiamente alle aspettative del mercato e alle criticità evidenziate dalla Pubblica Amministrazione per quanto di nostra competenza, con un rinforzo della flotta adeguato.

Milano, 2 luglio 2019

Le OO.SS. Taxi e i Radio Taxi di Milano