

# C IL SOCIO COTABO

PERIODICO DI INFORMAZIONE  
E DIBATTITO

PERIODICO DI INFORMAZIONE E DIBATTITO DELLA COTABO, COOPERATIVA TASSISI BOLONAISES, SEDE SOCIALE IN BOLOGNA, VIA SPALLINERAO 66/13

**UN TAXI  
SOTTO  
L'ALBERO**

DOPO L'ANNO PIÙ DIFFICILE DI  
SEMPRE DELL'ECONOMIA ITALIANA  
COTABO È SANA E SALVA.  
**TANTI AUGURI AI SOCI!**

**CHRISTMAS**

- 3 RICORDO DI UN COLLEGA
- 4 EDITORIALE
- 6 INTERVISTE
- 14 LA PAROLA AI SOCI
- 20 ARTICOLI
- 24 TAXI E UMORISMO
- 26 LA PAROLA AI SOCI
- 38 COMUNICATI SINDACALI
- 39 IL CIRCOLO
- 42 L'ATTIMO FUGGENTE
- 44 VOGLIAMOCI BENE - SOLIDARIETÀ E PREGHIERA

**Realizzazione**  
 "Il Socio Cotabo" a cura  
 di CO.TA.BO.  
 Direttore Responsabile  
**GABRIELE ORSI**  
 Segretaria di Redazione  
**CHIARA MARZADORI**  
 Redazione  
**SALVATORE VRENNA,**  
**ELIO GUBELLINI,**  
**MAURO BOLLINI,**  
**MARCO VECCHIATTINI,**  
**DANIELE BERTAGNIN,**  
**FABRIZIO ZAGNONI,**  
**ALBERTO MAGRI,**  
 Direzione, Amministrazione,  
 Redazione: Via Stalingrado  
 65/13 - Bologna  
 Tel. 051 374300

**Progetto grafico**  
**ComunicAzioni**  
 strategie e servizi per comunicare  
 VIA DELLE LAME, 2  
 40122 BOLOGNA  
 TEL. 051.224060

*Periodico d'informazione  
 e dibattito della CO.TA.BO  
 distribuito gratuitamente ai propri  
 soci. Gli articoli pubblicati su "il  
 Socio" impegnano esclusivamente  
 chi li firma e sono a titolo  
 gratuito. I soci CO.TA.BO. e non  
 sono liberi di esprimere il loro  
 pensiero nei limiti stabiliti dal  
 codice penale e dalla legislazione  
 vigente.*

Autorizzazione Tribunale di  
 Bologna 4355 del 14/06/1974

## RICORDO DI UN COLLEGA

## In ricordo di chi non c'è più



Si chiamava Luca Massari, aveva 45 anni era di Milano e l'11 novembre scorso ci ha lasciato. Di lui sappiamo poco di più ma sicuramente tutte le mattine, come noi, saliva su un'auto bianca per andare incontro alla sua giornata, per fare al meglio il suo lavoro. Il Taxista.

Le cronache ci dicono che circa 1 mese fa, mentre percorreva Largo Caccia Domini a Milano, investiva, uccidendolo, un cane che, senza guinzaglio, gli si era parato improvvisamente davanti. Sceso per prestare soccorso al povero animale e scusarsi dell'accaduto veniva aggredito dalla proprietaria, dal suo fidanzato e dal fratello. Sulla scorta del nobile principio di 3 contro 1 lo pestavano di botte, rompendogli i denti e le costole, lesionandogli la milza e procurandogli un grave trauma cranico. Fatto questo, i tre si allontanavano lasciandolo a terra in coma, stato da cui non si è più ripreso fino al sopraggiungere della morte.

Rintracciati giorni dopo dalla polizia uno di loro avrebbe dichiarato di "avere perso la testa", anche se crediamo la testa costui l'abbia persa tanto tempo fa. Pare infatti che, in tempi successivi ai fatti descritti, abbia incendiato l'auto di un testimone ed abbia aggredito dei fotografi che volevano riprendere il luogo della tragedia. Inoltre gli inquirenti hanno riferito di "un clima omertoso in tutto il quartiere" frutto delle minacce di questi delinquenti.

Ora, l'efferatezza e la futilità del movente non possono che far pensare a quale livello di barbarie sia giunto il nostro mondo. Quest'episodio si aggiunge ad altri recenti fatti,

quali la donna romana uccisa con un pugno nella metropolitana di Roma o, rimanendo alla cronaca bolognese, il barista cinese di Porta Lama malmenato da tre ubriachi, per non parlare del piadinaro ambulante a cui è stata gonfiata la faccia perché "aveva servito le piadine fredde".

Chiediamo ora che la magistratura faccia rapidamente e con fermezza giustizia dando un segnale concreto atto a far comprendere che simili episodi non sono tollerati.

Nella popolazione e nella nostra categoria si avverte un forte bisogno di sicurezza.

Si è detto che quanto accaduto a Luca poteva succedere a chiunque, lui ha avuto solo la sfortuna di incrociare tre balordi, ma ciò non toglie che un taxista sia particolarmente esposto ad aggressioni ed atti di violenza.

Questo clima di insicurezza diffusa ed il legittimo bisogno di difesa del cittadino può portare inevitabilmente al proliferare degli strumenti antiaggressione, dei porto d'armi, alla cultura delle ronde. Non vogliamo trasformare le nostre belle città in un Far West metropolitano dove circolano cow boys in auto bianca e civetta, pronti ad estrarre e far fuoco prima di un possibile nemico!

Ci auguriamo che le autorità preposte compiano gli atti dovuti per scongiurare tutto questo, per la popolazione e per la nostra categoria, ma soprattutto speriamo di non dover vergare più a tutto le antenne delle nostre radio.

La Redazione

# Un Natale austero

[Di Gabriele Orsi]

Direttore de "Il Socio Cotabo"

Fermate il mondo, voglio scendere. Non perché questo mondo non mi piaccia più, ma perché è chiaro che sta andando a rotoli, e francamente farei a meno di andarci anche io assieme a lui. Piccolo salto indietro nel tempo: all'inizio dello scorso settembre, tornando in aereo da Reggio Calabria, mi metto in attesa di un taxi all'ingresso dell'aeroporto. La procedura è semplice e non ammette malintesi: si sta in fila a partire dal paletto con l'insegna "Taxi", e mano a mano che le auto arrivano il primo della fila sale. Tutto benissimo fino a che non arriva il mio turno: a quel punto due persone, un uomo e una donna, chiaramente stranieri, che nella fila

stazionavano tre posti dietro al mio, afferrano valigie e bagaglio, aprono a mano il bagagliaio e iniziano a caricare autonomamente. Io e la mia ragazza protestiamo veementemente: abbiamo anche una certa fretta, siamo attesi a un importante appuntamento, ma i signori stranieri da quell'orecchio non ci sentono, e quando facciamo cortesemente notare che esiste una fila da rispettare, cosa che probabilmente a casa loro è prassi comune anche per comperare le sigarette, questi iniziano a bestemmiare in tedesco, come se quaggiù le regole non valessero. Ma dove sei finita benedetta disciplina teutonica, dico io! Fatto sta che scarichiamo a mano il bagaglio degli usurpatori e finalmente, ma non senza un travaso di bile, riusciamo a prendere il sospirato taxi. Questo per dire che non basta avere un servizio efficiente e un luogo comodo dove attendere e prendere il taxi, è anche necessaria da parte dell'utente quella cosa che ha a che fare con la buona educazione, che si chiama rispetto delle regole e che deve valere per tutti a qualsiasi latitudine. Balzo temporale in avanti: siamo alle soglie del Natale e le cose vanno peggio di un anno fa. La città, lo notavo in questi giorni dai finestrini del taxi virtuale, è intristita, imbruttita, la gente non ha voglia di scherzare e tantomeno di solidarizzare con il proprio vicino che magari sta peggio, perché tanto – questo è il ragionamento – staremo tutti ugualmente a terra. Orde di accattoni, di mendicanti che dormono per terra e abbandonano avanzi di cibo nei cantoni dei portici, stanno invadendo Bologna: non so se sia solo effetto della crisi o se esista una sorta di "richiamo delle sirene" che



attira sotto le Due Torri ogni genere di sbandato, homeless e questuante del pianeta, ma sta di fatto che il numero aumenta ogni giorno che passa. L'altro giorno ho beccato addirittura un tale che mendicava esibendo, anziché il solito cane, addirittura due furetti! Ma vi rendete conto? Due furetti dovrebbero muovere a pietà passanti che ormai hanno altro a cui pensare, per esempio come arrivare a fine mese o pagare le rate dell'auto. Anche per il commercio non va benissimo: un ristorante in via Galliera (strada non di grande passaggio ma comunque centrale) ha cambiato gestione per due volte nel giro di un anno e mezzo. La prima era un franchising specializzato in cucina inglese: ha tenuto botta per dieci mesi, con la sala sempre vuota, e poi ha detto goodbye. La seconda, una trattoria con cucina casalinga a base di pesce, è durata solo pochi mesi, sempre senza clienti. In bocca al lupo al terzo gestore, perché evidentemente quel posto è soggetto a una maledizione arcana. Il Bologna rischia il fallimento, l'Università quasi, tutti protestano, magari senza sapere contro chi o cosa ma protestano. Ormai siamo alla frutta: quando l'altro giorno Berlusconi ha invitato tutti alla sobrietà ho immediatamente capito che non si riferiva allo stile politico, dacché il suo, comunque la si pensi, è tutto meno che sobrio, ma invitava la gente a non farsi uno scotch alle 9 del mattino, perché è questa la prospettiva, scolarsi una bottiglia di vodka ogni giorno per dimenticare i problemi come si faceva nell'URSS di metà anni '80. C'è un rimedio per uscire da questa impasse? Forse, ma sarebbe bene che ognuno si guardasse allo specchio e si facesse un bell'esame di coscienza, prendendo atto di quelle che devono essere le reali priorità di una società che sta veramente abbassando la serranda. La benzina rimasta nel taxi virtuale è davvero poca: meglio centellinarla per l'inizio dell'anno nuovo perché per risalire la china servirà ben più di una semplice spinta.

P.S. A proposito, buon Natale!

## Gli Inossidabili

### >>35 ANNI:

Ballestri Franco-PV 05  
Cotoia Antonio-LU04  
Maurizzi Angelo-PD10  
Roffi Giuseppe-LU11

### >>30 ANNI:

Martelli Franco-BA03

### >>25 ANNI:

Bignami Angelo-UD09  
Carrara Luca-PR14  
Cati Stefano-PM13  
Chichinato Daniele-LE05  
Malaguti Paolo-MI06  
Righi Roberto-VI06  
Tassinari Marco-PD11

### >>20 ANNI:

Cati Angelo-AT20  
Cinti Gabriele-VE18  
Dalla Albertino-MI02  
Emmi Concetto-AS01  
Frazzoni Giovanni-BO18  
Lippi Branchini Gabriele-BO06  
Nanni Loris-UD03  
Parisini Andrea-LU19  
Rosoni Piero-FO06

## Festa Inossidabili

Ricordiamo a tutti i soci il consueto incontro del 24 dicembre alle ore 10:00 presso il Polo Tecnico per scambiarsi gli auguri di Natale e per omaggiare gli inossidabili.



## Parla il Presidente di Co.Ta.Bo Riccardo Carboni

Il 2010 si avvia alla sua conclusione e in Cotabo arriva una grande novità, quella del Bilancio Sociale, lo strumento attraverso il quale la dirigenza societaria intende mettere soci e stakeholders della cooperativa tassisti di Bologna al corrente delle numerose attività da questa esercitate: «E' la prima volta che una cooperativa come la nostra – spiega il presidente Riccardo Carboni – presenta il proprio Bilancio Sociale: è un'operazione che abbiamo scelto di fare sulla scorta dell'esperienza di cooperative più strutturate e organizzate, come Unipol o Coop Adriatica, perché siamo convinti che debba essere caratteristica di una cooperativa l'illustrare pubblicamente il proprio ruolo di responsabilità sociale. Ed è proprio nel segno della responsabilità sociale che è

proceduto il nostro lavoro: abbiamo deciso investimenti per favorire una riduzione dell'inquinamento, cercato di fornire migliori servizi ai nostri soci, ci siamo adoperati per la città di Bologna nel suo insieme. Tutte queste cose, senza un Bilancio Sociale, sarebbero rimaste informazioni circoscritte fra di noi, e invece è importante che si sappiano». Una pratica ormai consolidata, quella del Bilancio Sociale, nel mondo della cooperazione, ma che in Cotabo arriva solo ora dopo una fase di ristrutturazione e di risanamento societario: «Fino ad ora – prosegue Carboni – probabilmente nessuno aveva avuto il tempo di pensarci. In effetti il Bilancio Sociale è una pratica che negli ultimi anni ha preso parecchio piede, ma credo che per una cooperativa che opera nel nostro settore rappresenti una

[Di Gabriele Orsi]

# PIÙ CHIAREZZA CON LA NOVITÀ DEL BILANCIO SOCIALE

novità assoluta. Mi spiego meglio: Cotabo è l'unica cooperativa di tassisti a essere organizzata come una struttura multiservizi, quindi per noi redigere un Bilancio Sociale acquisisce un significato ancora maggiore e una doppia importanza». Ma non è solo il Bilancio Sociale a tenere banco in questa fine d'anno: per Cotabo infatti sono in vista anche grosse novità a livello statutario e organizzativo: «Per quanto riguarda lo Statuto societario – sottolinea il presidente Carboni – stiamo finendo di mettere a punto assieme agli avvocati gli ultimi dettagli delle modifiche che intendiamo proporre, specialmente in merito al sistema di votazione nelle assemblee. Diciamo che i nostri consulenti legali stanno scegliendo i termini più adatti, ma la bozza è sostanzialmente già pronta ed entro la

fine dell'anno dovremmo essere in grado di convocare l'assemblea dei soci per metterla ai voti». «Rispetto invece alla struttura di Cotabo – conclude Carboni – stiamo valutando se esistano le condizioni per applicare le norme ai sensi del Decreto Legislativo 231. Si tratta di disposizioni che prevedono l'adozione di particolari accorgimenti nel controllo di gestione dell'azienda, in modo che eventuali irregolarità diventino responsabilità esclusiva degli amministratori senza ricadere anche sulla struttura. In questo modo se chi amministra applica i modelli organizzativi previsti, anche in caso di errore può appellarsi alla buona fede, mentre rimane salvo l'interesse della cooperativa che, nonostante eventuali errori dei singoli, deve continuare a funzionare».

# UN AEROPORTO ANCORA PIÙ GRANDE ED EFFICIENTE PER FARE VOLARE IN ALTO BOLOGNA

Intervista a Giuseppina Gualtieri,  
presidente della Società Aeroporto di Bologna  
[Di Gabriele Orsi]

Fino a venticinque anni fa pochi, fuori da Bologna, sapevano della sua esistenza: era uno dei tanti piccoli aeroporti di provincia, il cui scopo era servire il territorio con voli interni di breve o media durata. Oggi invece l'Aeroporto Guglielmo Marconi si può a buon diritto classificare tra le primissime posizioni in Italia, quando non addirittura ai vertici per quanto riguarda specifici settori.

Lo sviluppo delle manifestazioni fieristiche prima e del turismo in tempi più recenti hanno fatto del Marconi un importante punto di riferimento sia per i voli nazionali che per quelli internazionali, ben più degli scali di città turisticamente più quotate come Verona e Firenze e in numerosi casi immediatamente alle spalle dei "big" del settore del calibro di Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Venezia e Napoli. Con i suoi 4,77 milioni di passeggeri nel 2009 il Marconi si è piazzato all'ottavo posto a livello nazionale, facendo registrare rispetto all'anno precedente una crescita del 13,2 per cento, ma nell'anno in corso l'incremento è ulteriormente proseguito fino a sfondare, nell'agosto 2010, il fatidico muro dei 600mila passeggeri al mese, il dato mensile più alto della sua storia. Il 22 novembre, inoltre, l'Aeroporto di Bologna ha superato per la prima volta il tetto dei 5 milioni di passeggeri annui. Una realtà, quella del Marconi, che rappresenta ovviamente un indotto importante, dando lavoro a 5mila persone, mentre l'utile per il 2009, un anno di profonda crisi economica generalizzata, è raddoppiato arrivando a toccare i 4.3 milioni di euro. Delle prospettive che attendono lo scalo bolognese, i cui margini di crescita appaiono ancora consistenti, abbiamo parlato con la presidente Giuseppina Gualtieri, che quest'estate è stata riconfermata al vertice del Cda della Società Aeroporto di Bologna.

**Presidente, vista la recente riconferma alla testa della Sab, che programmi ha per il nuovo mandato?**

«Per quanto riguarda la presidenza, per me e per l'azienda questa riconferma significa innanzitutto continuità rispetto al lavoro già impostato. E' bene sottolineare che abbiamo un Piano Industriale già approvato nel 2008 e validato dai soci che ci impegna fino al 2012, e sarà in questo solco naturale che noi ci muoveremo, anche perché in esso sono state previste scelte che si sono poi dimostrate vincenti. Per questo all'atto della riconferma non c'è stata necessità di aggiustamenti, anche se è chiaro che i tempi di realizzazione, visto il legame tra piano di investimenti e contratto di programma, saranno condizionati da diversi fattori».

**Cosa prevede il Piano Industriale attualmente in vigore?**

«Il primo tema era lo sviluppo del traffico: l'aeroporto si trovava in una situazione statica nella quale stava perdendo quote di mercato, specialmente nel segmento low cost che in Europa sta prendendo molto piede. Accogliere al Marconi i principali vettori low cost, tramite gli accordi con Ryanair e altre compagnie, è stata una scelta strategica, che ci ha aperto un mercato in fortissima espansione. Un'altra questione riguardava una maggiore chiarezza sulla natura dell'aeroporto come gruppo, con l'aggiustamento delle partecipazioni specie nel settore delicato del rapporto con l'handling,

che è liberalizzato: anche in questa circostanza abbiamo trovato il partner adatto seguendo un percorso lineare attento più alle ragioni industriali che a quelle finanziarie, tramite la scelta di società serie ed efficienti. Poi c'è un punto che definirei fondamentale: prevedere lo sviluppo dell'infrastruttura nei prossimi anni per poterla portare entro il 2022 a una capacità di oltre dieci milioni di passeggeri. A questo proposito abbiamo adottato un nuovo master plan che prevede un restyling a tappe dell'attuale terminal allo scopo di renderlo più efficace e funzionale e in parallelo lo sviluppo di un nuovo terminal che dovrebbe consentirci di raggiungere, con la pista attuale, la capacità che ci siamo prefissi. Nei nostri piani l'aeroporto dovrebbe diventare attore dello sviluppo che crea, una sorta di cittadella aeroportuale che vada oltre il puro e semplice scalo aereo. E infine c'è la questione dei voli internazionali: il nostro è un aeroporto già fortemente internazionalizzato, basti pensare che è il quarto in Italia per collegamenti internazionali. Nel 2009 i passeggeri che hanno preso voli per l'estero sono stati oltre tre milioni, e certamente questo è legato alle caratteristiche logistiche della zona dato che Bologna si trova al centro di uno snodo logistico che consente di raggiungere agevolmente le destinazioni nazionali più prossime e più importanti con mezzi diversi da quello aereo, per esempio il treno. Da qui sono scaturite scelte di mercato che ci hanno portato a scommettere sui voli internazionali, sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, una scelta che, se partisse il progetto del People Mover, potrebbe sposarsi bene con i treni ad alta velocità. All'interno di tutto questo, poi, l'aeroporto è attento a progetti che hanno per criterio fondamentale la compatibilità dello sviluppo e la qualità del servizio, che per noi sono sullo stesso piano. In sintesi questo è il lavoro fatto negli anni passati e che ci attende in quelli a venire per essere completato: in questi giorni stiamo chiudendo gare d'appalto per

un totale di 25 milioni di euro per il restyling, con la partenza dei lavori prevista per l'anno prossimo e dalla durata di due anni. Il restyling non costituirà solamente un puro rifacimento estetico, ma prevede una redistribuzione delle diverse aree, cambiamenti agli impianti, il tutto tenendo conto del parere dei diversi utenti. La capacità dapprima salirà fino a sei milioni di passeggeri con una qualità dei servizi migliorata, poi col nuovo terminal arriveremo finalmente a dieci milioni. Chiaramente, svolgendosi i lavori con l'aeroporto in funzione, ciò comporterà qualche disagio per tutti quanti».

**Quali margini di crescita crede abbia ancora il Marconi? Dove possiamo arrivare?**

«A livello di valutazione personale penso che portare la capacità a dieci milioni di passeggeri non sia già poco. Siamo convinti che nei prossimi 15 anni l'evoluzione tecnologica investirà ogni campo, da velivoli a minore impatto a controlli di volo che consentano una maggiore movimentazione degli aerei che fino a poco tempo fa, su una pista unica, sarebbe stata impensabile. Al momento non vedo limiti delicati allo sviluppo dell'aeroporto: certo, se si ragiona sul lungo periodo tutto può accadere, anche perché in Italia manca un piano generale degli aeroporti. Basti pensare che solo dieci anni fa prevaleva la tesi dell'aeroporto super-specializzato, mentre oggi è dimostrato come il mercato ponga esigenze diverse, tanto che altri stanno seguendo la strada che noi abbiamo già intrapreso».

**Come target di utenza puntate maggiormente sul turismo business o sul leisure?**

«La nostra strategia è quella di cogliere tutte le opportunità di traffico. Poi è chiaro che la zona di Bologna ha delle sue caratteristiche peculiari: il traffico business, sia in outgoing che in incoming, è sempre stato forte perché le nostre aziende intessono parecchie relazioni internazionali e le varie manifestazioni fieristiche esercitano

ancora un alto potere attrattivo, e lo stesso dicasi dell'outgoing turistico, perché Bologna è un'area ad alto reddito, i cui abitanti spesso si concedono vacanze in luoghi lontani. Il punto debole era l'incoming turistico, specialmente rispetto a Venezia e Firenze, ma negli ultimi anni si è diffusa nel turista estero la tendenza a visitare, oltre alle grandi città d'arte, anche località prima giudicate secondarie. Se a questo aggiungiamo l'importante ruolo rivestito dai voli low cost, che anche escludendo il caso eclatante di Ryanair stanno comunque occupando segmenti di mercato incredibili, non c'è dubbio che Bologna in questi anni, pur non avendo una vocazione esclusivamente turistica, abbia creato le condizioni per lo sviluppo dell'incoming. Questo per noi è molto importante perché ci siamo fatti carico economicamente, pur nel pieno rispetto delle regole di concorrenza, senza alcun incentivo da parte delle Istituzioni, del finanziamento di politiche mirate proprio allo sviluppo dei voli incoming».

**Il binomio aeroporto-taxi appare quasi scontato, dato che la maggior parte degli utenti raggiunge o lascia il Marconi in taxi. Qual è il vostro rapporto coi tassisti?**

«Sono convinta che anche i tassisti, come tutti, abbiano potuto beneficiare dell'incremento del traffico aereo al Marconi, e proprio in un periodo in cui la crisi economica faceva sentire il proprio peso. Siccome noi prestiamo grande attenzione a tutti i servizi, posso dire che i tassisti provvedono un servizio essenziale: a riprova di ciò posso portare le scelte strategiche operate in questi anni, come il sistema di monitoraggio dei flussi di traffico che combina i dati fra traffico aereo e sviluppo del trasporto in taxi. Voglio inoltre sfatare l'idea che l'aumento di voli low cost danneggi l'attività dei tassisti perché chi sceglie il low cost non è necessariamente restio a servirsi del taxi come mezzo di trasporto terrestre, anzi si può dire il contrario».

**Nella categoria si mugugna per la realizzazione del nuovo**

**posteggio taxi: cosa può dirci in proposito?**

«Posso semplicemente dire che il nuovo posteggio dei taxi è previsto nel progetto di restyling, che sarà sicuramente efficiente e rispondente alle esigenze di passeggeri e operatori. Per quanto riguarda invece il periodo dei lavori è chiaro che in determinate fasi avranno un impatto anche sulla viabilità, non solamente dei taxi».

**Dopo anni alla guida del Marconi può dirci quali sono il punto d'eccellenza e il punto debole di questo aeroporto?**

«L'eccellenza consiste nell'aver avuto la capacità di mettere a sistema tutto quello che serviva all'aeroporto lavorando con tempestività e facendo squadra. All'interno dell'azienda si è riusciti a lavorare su tutti i fronti conciliando sviluppo e sostenibilità, con una strategia che altre realtà in Italia stanno prendendo in considerazione. Certo ci siamo presi anche i nostri rischi industriali, ma oggi siamo un primario nodo logistico in un'area dalle potenzialità enormi, e qui forse possiamo ravvisare una criticità nel non aver colto sino in fondo queste potenzialità. Un'altra soddisfazione è che le scelte fatte sono state fonte di sviluppo non solo per l'aeroporto ma per tutto il territorio creando indotto, tenuta occupazionale, ricchezza diffusa, e con i tempi che corrono certo non è poco. La maggiore criticità del Marconi è principalmente di tipo operativo, con diverse aree di miglioramento. Non dobbiamo essere appagati dai risultati che raggiungiamo: vogliamo restare tra i primi in Italia per la qualità dei servizi e speriamo di migliorarci ulteriormente, ma bisognerebbe aumentare l'investimento medio per passeggero. E' quello che ci proponiamo di fare con il nostro piano degli investimenti partendo, come detto, dal restyling del terminal. Altroconsumo ci ha definiti il miglior aeroporto italiano per qualità dei servizi. Siamo soddisfatti, mai appagati, anche perché quando si raggiungono risultati di questo tipo non si può minimamente pensare di poter poi vivere su posizioni di rendita».



## CHIUDIAMO IN BELLEZZA IL 2010 CON UN OCCHIO ALL'UMORISMO E UNO ALLA SOLIDARIETÀ

**Intervista a Marco Benni, direttore generale di Cotabo, sul bilancio di fine anno** [Di Gabriele Orsi]

Quando la barca inizia a entrare in porto, allora è il momento, come si dice in gergo marinaro, di "cazzare la gomera": lo stesso vale per Cotabo e con la fine dell'anno che sia approssima diventa inevitabile fare un bilancio di quanto realizzato sinora e di cosa c'è ancora da fare. Ne abbiamo parlato con il direttore generale Marco Benni.

Quali novità ci porta la fine del 2010?

«Innanzitutto una novità divertente: lo scorso 30 novembre abbiamo inaugurato all'Hotel I Portici la mostra Taxi & Umoreismo, una raccolta di 133 vignette umoristiche aventi per argomento il taxi e i tassisti, realizzate da alcuni tra i nomi più importanti della satira a fumetti come, solo per citarne alcuni, Altan, Fremura, Giannelli, Jezek, Origone, Palumbo, Staino e tantissimi altri. Lo scorso 6 dicembre

si è tenuta un'asta benefica di queste vignette il cui ricavato è stato equamente ripartito fra l'Unicef, per la costruzione di scuole in Africa, e l'Antoniano dei Frati Minori, per un progetto ad Haiti. E' stata un'iniziativa che ci siamo inventati dal nulla come regalo alla cultura in questa città dove è difficilissimo realizzare qualsiasi cosa, e invitiamo tutti a visitare la mostra, che resterà aperta fino al 6 gennaio con la possibilità di acquistare il catalogo di tutte le vignette».

E invece per quanto riguarda l'attività di Cotabo?

«Dopo il rinnovo del Cda ci avviamo alla chiusura del 2010 seguendo come di consueto la nostra doppia linea: da un lato investiamo ancora nella centrale radiotaxi e nelle

nuove tecnologie per migliorare il servizio, dall'altro cerchiamo di razionalizzare i costi aziendali senza per questo usare l'accetta. Sostanzialmente per quest'anno siamo riusciti a mantenere un controllo di gestione positivo, cercando di avere rapporti più frequenti con anche la commissione bilancio e d'altro canto vale la pena ricordare che nel 2009 partimmo autonomamente con la certificazione del bilancio, un adempimento volontario che dal 2010 diventerà obbligatorio».

C'è poi la novità del Bilancio Sociale...

«E' la prima volta che lo facciamo e, contrariamente a quello che si potrebbe pensare, non lo facciamo per raccontare agli altri quanto siamo bravi, ma perché un bilancio sociale può fare capire molto meglio di un comune bilancio d'esercizio quale sia il valore sociale di una struttura come la nostra in termini, ad esempio, di impatto sul territorio, di ricchezza prodotta, di rapporto mutualistico fra cooperativa e soci. Poi, per non farci mancare nulla, anche se cade un obbligo di legge, abbiamo deciso di portare entro la fine d'anno in consiglio l'applicazione del modello organizzativo ai sensi del Decreto Legislativo 231/2001 sulla responsabilità d'impresa allo scopo di tutelare l'azienda per esempio nei riguardi delle Pubbliche Amministrazioni quando si partecipa ad appalti. Questo ci pone al livello delle principali aziende bolognesi e speriamo che questo faccia capire che stiamo lavorando seriamente per tutelare non solo i soci e gli amministratori, ma anche eventuali soggetti terzi».

L'ultima volta c'era in sospenso la questione dell'autolavaggio: a che punto siamo?

«La prima cosa deliberata dal nuovo Cda è stata per l'appunto la realizzazione del nuovo impianto di autolavaggio che andasse a rimpiazzare quello vecchio, ormai totalmente inadeguato. E' stato però necessario rimettere in sesto tutta l'area dove doveva sorgere l'impianto, fare degli aggiustamenti e ora



finalmente ce l'abbiamo fatta. Con questo pensiamo di chiudere in bellezza il 2010». Quindi nel complesso il 2010 che anno è stato per Cotabo?

«Tutto sommato un anno positivo. Le corse, nonostante la crisi, hanno tenuto e i dati confermano la soddisfazione degli utenti, specialmente in quelle situazioni che potremmo definire "di stress" come i periodi di fiera o altre manifestazioni. Il nostro sistema riesce a gestire bene il servizio, semmai il problema rimane il traffico in sé, la viabilità perennemente in crisi. Questo però non vuol dire che il lavoro sia concluso: ai nostri clienti più importanti stiamo fornendo strumenti ad alta tecnologia via Internet o smartphone per avere un servizio migliore e risposte più celeri alle chiamate, e anche per quanto riguarda il centralino radiotaxi puntiamo a un rapporto nuovo e diverso fra chi chiama e chi risponde, in sintesi continuiamo ad innovare e cerchiamo un miglioramento qualitativo continuo per i clienti e per i soci... ma innanzitutto ... BUONE FESTE!».

## CHI "CONTROLLA I CONTROLLORI?"



Vorrei informare tutti i soci di un fatto che mi è accaduto. Tempo fa, approssimandomi al Post. Righi, e facendo quindi tutte le procedure che necessita, mi accorgo (subito) che due vetture dietro di me, sono invece elencate nell'ordine prima di me!

Chiedo: "ti puoi sprenotare, visto che sei arrivato adesso?"

Risposta: "Non hai ancora imparato a lavorare? Si fa così!"

Questa frase è uscita da un membro della Commissione Disciplinare.

Quello che mi chiedo è: è normale questo tipo di risposta? Cos'è che dovrei ancora imparare secondo lui? Ad usare il suo stesso metodo? Non credo proprio! Inoltre nonostante ciò non ha fatto nulla per rimediare. Devo dire che purtroppo il socio controllore predica bene ma razzola male!

Patrizia (PR20)

Ringraziamo la collega Patrizia PR20 per il suo articolo. Per ovvie ragioni di privacy e di competenze (spetta alla Commissione radio taxi verificare eventuali infrazioni al Regolamento Interno) abbiamo oscurato la sigla ed il nome del collega contestato, ma ne prendiamo spunto per ricordare che far parte di una commissione è un impegno professionale che richiede un atteggiamento da esempio, sia etico che morale.

Ci auguriamo che quanto accaduto alla collega sia solamente uno spiacevole fraintendimento o più semplicemente una battuta fuori luogo.

Salvatore (PR19)

SEAT  
TAXIDRIVER

Il sette e l'otto Settembre si è svolto al mercato ortofrutticolo il Seat Taxidriver, l'evento riservato ai tassisti di Seat Italia, con la partecipazione dei piloti professionisti dei trofei Supercopa ed Endurance.

Almeno cento tassisti hanno partecipato divisi nelle due sessioni ( mattino o pomeriggio ) dei due giorni previsti. Se noi ci abbiamo messo una massiccia presenza, Seat non è stata da meno, portando due bisarche di auto da provare e un autocarro attrezzato come quelli che si vedono nei paddock delle gare sulle piste.

All'entrata dei cancelli del mercato è stata allestita una piattaforma per ricevere i tassisti: qui, le hostess hanno dato il benvenuto ai partecipanti. Una volta entrati nell'area del mercato siamo stati accolti, tra le macchine in esposizione, sull'autocarro trasformato in una sala multimediale. Abbiamo fatto la conoscenza con i piloti professionisti che ci hanno illustrato alcuni rudimenti per una guida sicura, abbiamo interrogato un tecnico specializzato sui motori e sui cambi automatici, abbiamo ricevuto informazioni commerciali da Massimo Ruggiero, il Fleet Sales Manager di Seat Italia.

A questo punto, divisi in due squadre, i tassisti si sono messi in gioco, pronti a mordere l'asfalto: il primo gruppo facendo un giro per la campagna bolognese con l'intera gamma delle vetture Seat; il secondo gruppo provando un esercizio di guida sicura che simulava l'improvvisa presenza di un ostacolo sulla carreggiata.

Alla fine del giro per la campagna, il primo gruppo ha affrontato una prova di regolarità all'interno del circuito del CAAB, guidando due Exeo SW da 170 cavalli. Nel frattempo, il secondo gruppo alla guida di due Cupra da 230 cavalli sgommava, scartava, inchiodava in un carosello entusiasmante.

In seguito i due gruppi si sono scambiati i compiti e quattro ore sono volate veloci. Al termine delle prove, un ricco buffet attendeva i nostri che, appagati e contenti, hanno dato prova di essere in gamba anche sulla tavola oltre che sulla pista. Ci sono state le premiazioni per i tassisti più "regolari" e per quelli più lenti, abbiamo fatto le foto di rito con i piloti professionisti.

Una giornata diversa, che Seat ci ha regalato e che rimarrà a lungo nel cuore di chi ha partecipato. Speriamo che presto si ripeta un evento simile anche per chi non ha potuto esserci.

Grazie Seat !

Massimo (Fo20)

P.S.: Un ringraziamento particolare va a chi ha contribuito alla realizzazione del progetto, con menzione particolare per la pazienza di Federica Russo, per la disponibilità di Massimo Ruggiero, per l'enorme aiuto di Gianni Castagnini. Grazie a tutti i tassisti che hanno partecipato permettendo la buona riuscita dell'evento !

## Per i buoni sentimenti rivolgetevi altrove

di Roberto Carboni

...anche Bologna dormiva silenziosa, avvolta in una foschia umida che la faceva sembrare una fotografia sgranata. In alto i lampioni, file di perle, spiccavano nel buio e in Piazza dei Martiri le foglie gocciolavano come alambicchi.

Si incamminarono per una via dei Mille deserta di persone ma affollata di banche, ognuna delle quali prometteva, come un Cavallo di Troia: il mutuo giusto per te! Cartelloni patinati mostravano famiglie raggianti. Di debiti. Fateci entrare in casa vostra: bussava il cavallo.

Brutto segno.

I muri dei palazzi erano stati letteralmente tappezzati di cartelli neri dalle scritte rosso sangue: "Dimenticatevi la pietà". E sotto: "Per i buoni sentimenti: rivolgetevi altrove".

Carboni Roberto, taxista bolognese al suo secondo romanzo, non si accontenta di raccontare una storia dal ritmo serrato, ma con la sua prosa visiva – morbida e graffiante insieme – investe il lettore trasportandolo in un mondo turbolento. Sconcerta per i continui guizzi di fantasia e cambi di ritmo che non consentono abitudini. Dipinge scenari urbani reali, personaggi che escono dalla pagina rivendicando ferocemente il loro posto abusivo nel giardino dell'Eden, e una storia imprevedibile fino alla fine: a prova di scommessa.

“Bisognava vederla la gente, in quel pomeriggio di fine gennaio, come si rincalzava dentro i cappotti, con l'aria gelida che si conficcava come un chiodo tra il portico dell'Archiginnasio e la facciata di San Petronio. Sembravano prendere delle sberle, altro che vento. E poi quell'anno li andavano di moda i piumini corti e le minigonne, una vera sfortuna per le signore intirizzate, ma “alla moda”. Stoiche.

Certo, sempre meglio delle giacchine leggere, con le spilline – spillone – che imperversavano qualche anno prima, che vestite tutte uguali giù per via Indipendenza sembravano un esercito di corazzieri in miniatura, e quando si incrociavano lanciavano occhiate truci, di sfida, per decidere chi dovesse prenderla persa, mettersi di taglio e fare passare l'altra.

I piccioni invece se ne fregavano delle tendenze, e sempre classici nel loro grigio trasandato, rannicchiati sui capitelli che i portieri dei palazzi – ingentilivano – con chiodi e cocci di bottiglie, sospiravano in attesa di quei tempi migliori, che per loro non arrivavano mai.

Accanto ai nidi sudici, una prima pagina de “il Resto del Carlino” del giorno prima, volava alta sopra il portico, orgogliosa per il suo titolone azzecato: “Allarme meteo. Domani farà un gran freddo”. E proprio lì sotto, dentro un bar afoso per i troppi termosifoni accesi, tra il tintinnio dei cucchiaini e le cioccolate in tazza fumanti, Lucio Zanotti con i suoi trentadue anni, gli occhi azzurri e i capelli biondi che non seguivano nessuna logica, beveva un tè e guardava magro, quel mondo turbolento che rispecchiava il suo stato d'animo.

Altri cinque minuti e vado. Si ripeteva oramai da mezz'ora.

Non è che ci avesse creduto veramente, però... insomma, un po' ci aveva sperato.

L'aveva incontrata una settimana prima, sotto le piste del Corno alle Scale. Voleva mandare giù qualcosa di caldo e si ritrovò a fare la coda alla cassa. La donna, o meglio, i suoi fianchi di jeans

aderenti e sbiaditi, gli stavano davanti come due gocce d'acqua accostate. Piene, sospese. Le prime di una tempesta. Ma sarebbero rimasti fianchi e basta, presto dimenticati, se una volta seduto nell'unico tavolo libero, lei non gli avesse chiesto di potersi accomodare accanto. Quella donna... eh, non erano mica fianchi e basta.

Vera, questo era il suo nome, indossava un cappotto rosso come un cazzotto in un occhio, cortissimo e con la cintura allacciata stretta in vita. Teneva nel pugno guanti di pelle, anch'essi rossi, e le sue dita, minuscole e ben curate, erano ornate da anelli che potevi comperarci una villetta a Milano Marittima. Uno sgargiante foulard Hermès le fasciava la piccola testa. Portava occhiali da sole scurissimi e un trucco sul viso che a Lucio gli veniva voglia di chiedersi che faccia avesse veramente, sotto a tutta quella roba.

Forse non era la donna più bella del mondo, ma lei pareva crederci, vendendo benissimo quella convinzione e galvanizzando l'intero locale. La guardavano tutti.

Chiacchierarono come se si conoscessero da sempre, e decisero di rivedersi: «Io sono di Pesaro» disse lei «ma il prossimo martedì ho un impegno a Bologna, una consulenza in tribunale. Se vuoi possiamo incontrarci.» Fissarono l'appuntamento, stavano per scambiarsi i numeri dei cellulari quando nel

bar entrò un uomo, rossiccio, sulla cinquantina. Un metro e novanta, largo di ossa e con la mandibola ipertrofica. Indossava solo un completo grigio a righine, leggerissimo – col freddo che faceva – con tanto di fazzoletto rosa gengiva nel taschino, e inforcava due occhiali da sole dalle lenti rosse, enormi e inguardabili. Proprio come la donna sembrava fuori dal tempo e sopra le cose.

Si avvicinò pestando come un cosacco.

«Oh, ciao caro, sei qui?» si affrettò a dire Vera. «Il signore è stato così gentile da ospitarmi al suo tavolo. Sai, il locale era tutto pieno...»

«Sebastiano Pandolfi» si presentò l'uomo, togliendo gli occhiali e penetrando Lucio con due occhi appena più azzurri, ma non più caldi del ghiaccio.

«Lucio Zanotti» rispose tranquillo, oscurato dall'ombra di quella montagna.

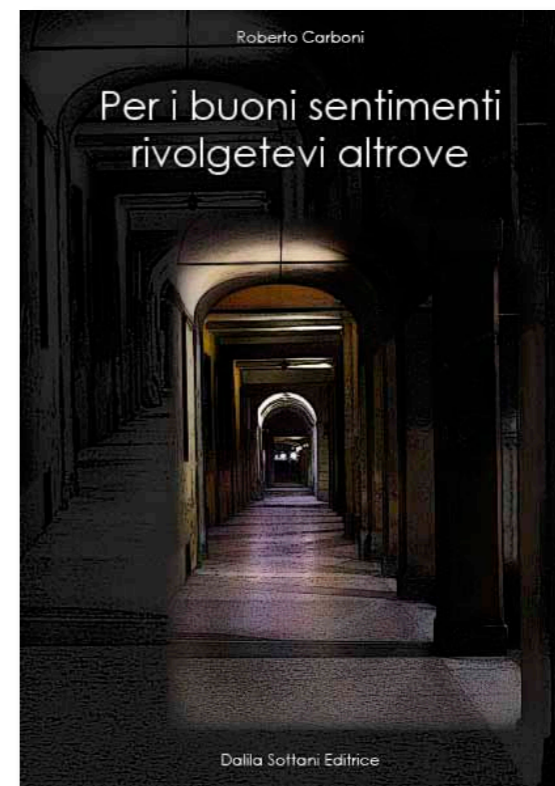
«Andiamo ora, che abbiamo molta strada da fare» ordinò Sebastiano alla donna, poi uscì senza aggiungere altro.

«La settimana prossima. Martedì» bisbigliò Vera,

sorridendo complice mentre si alzava. «Alle tre e mezza» gli lanciò un'ultima occhiata, desiderosa come davanti a una vetrina di Louis Vuitton, raccolse la sua roba e zampettò ticchettando fino all'uscita.

Lucio la seguì con lo sguardo, si grattò la testa, poi finì la tisana più buona che avesse mai bevuto in vita sua.”

Introduzione “Per i buoni sentimenti rivolgetevi altrove”



## IO, TU, e gli ALTRI

Arrivando carichi, al posteggio ferrovia, ci si deve fermare prima del colonnato, davanti ai parcheggi disabili, ove si può scaricare il cliente. Attenzione, se sul posto ci sono già due taxi, procedere fino oltre il colonnato, dove di solito si può trovare un po' di spazio per poter fare la manovra desiderata.

### AVVERTENZE

1. sostare o scaricare davanti alle auto della Polizia, ci può costare una contravvenzione!!!!
2. nell'ambito di questi movimenti si deve avere l'accortezza di non intralciare il passaggio di altri colleghi, per poter dar loro modo di svolgere regolare servizio.
3. nel caso si sia obbligati, o senza volere si intralci il flusso davanti al colonnato, terminato di sistemare i propri cavoli..... si fanno fluire tutti i colleghi, che hanno pazientemente atteso dietro di voi .

N.B.

Lo stesso comportamento va tenuto in tutti i posteggi. Sempre al posteggio ferrovia: è un'orrenda abitudine, quella di fare la fila solo nella parte esterna del posteggio, lo so che avete tanta voglia di lavorare, ma dovete fare prevalere il buon senso, e dare la possibilità di sostare al maggior numero di taxi possibili. Comunque sia, nel caso venga assegnata una "corsa" tutti i colleghi saranno ben felici di fare manovra e farvi uscire.

In prossimità dei posteggi, non è il caso di fare la gara per arrivare prima di altri. Ricordiamoci che siamo dei taxi e non auto da competizione.

- L'ultimo tratto di tangenziale prima del posteggio Aeroporto ha un limite di velocità ben preciso...
- L'ingresso del posteggio Fiera, non è quello ove sono situate le strisce pedonali, lì passano i pedoni... è una gran bella idea usarlo come varco, ma cerchiamo di dare la precedenza al collega che sta giungendo da destra, lui è già di diritto dentro al posteggio prima di noi.
- mai e poi mai scaricare davanti la fila dei clienti in attesa di taxi: che sia in Fiera, in Nettuno, o in stazione.
- Dare sempre la possibilità ai colleghi di arrivare agevolmente caricare velocemente, e ripartire. Non preoccupatevi, il vostro cliente non ve lo porta via nessuno!

Concluderei dicendo: in questi ultimi 10 anni sono cambiate moltissime cose. Più dell'ottanta per cento dei tassisti, alcune leggi del Codice Stradale e molto altro ancora, ma ciò non toglie, che il rispetto nei confronti dei colleghi, e un'abbondante dose di senso civico non debbano mai venire a mancare!!

Lenzi Cesare (Avana 1)

## STRANO SEMAFORO

Il semaforo di Via Saffi angolo S. Pio V di recente ha subito una modifica che lascia dei dubbi.

Ora è stata aggiunta una lanterna con freccia rossa a sinistra per chi proviene dalla corsia preferenziale, per cui succede che, quando il semaforo è verde, si accende detta freccia e quindi? Si può svoltare a sinistra? In presenza del verde è possibile circolare per tutte le direzioni ma ora è cambiato qualche cosa? Al rosso si accende la freccia verde che consente la svolta in S. Pio. Ora a noi questo tipo di svolta spesso ci risolve dei problemi in direzione Ferrovia.

Forse non vogliono più che si svolti a sinistra in presenza del verde? Bene! metteteci una freccia direzionale! Forse in questo caso non vi è la possibilità di fare due corsie? Bene! dava tanto fastidio che i tassisti potessero svoltare a sinistra sempre? Abbiamo creato molti incidenti per giustificare tutto ciò?

Elio Gubellini



## GARGANELLI

Mi si faceva notare che la segnaletica della foto (dare precedenza e freccia direzionale) ci pone dei vincoli di manovra. Mi pare di ricordare che non fosse così nel passato, in quanto si godeva di una "extra-territorialità" uscendo dal posteggio con un dare la precedenza, secondo la segnaletica orizzontale e verticale, avendo il semaforo alle spalle con linea di arresto arretrata (per consentire l'accesso al posteggio provenendo dal centro), che ci consentiva di andare con prudenza in direzione sia centro che periferia, dando fiducia alla nostra professionalità. Credo che il tutto nasca dal

rinnovamento del semaforo che, se ben ricordo, era sormontato dalla freccia direzionale che ora è stata collocata sul palo del segnale di dare precedenza a sua volta spostato sullo stesso (vedi foto). Ora non mi pare una scelta felice in quanto non ben visibile da chi proviene dalla periferia mentre in precedenza, sul semaforo, ben segnalava la non possibilità di svolta per Rialto e Guerrazzi.

Elio Gubellini





PAGINE A CURA DI  
**Natale Ronchetti**

A quattro anni dalla legge 248/2006 voluta dall'ex ministro Bersani la galassia dei taxi è alle prese con una perdita di redditività provocata dalla contrazione della domanda e dall'aggressiva concorrenza degli autonoleggiatori con conducente, le cosiddette auto blu: sottoposti a norme meno rigide e spinti dalla recessione - denunciano le organizzazioni di categoria - stanno occupando spazi di mercato, come il servizio su piazza, da sempre presidiati dalle auto bianche.

La liberalizzazione ha inciso marginalmente sullo stock dei taxi che prestano servizio nel Centro-Nord, colpiti più sul fronte economico. In base ai dati del ministero dei Trasporti le auto immatricolate come taxi nell'area sono 2.898. Numero che però non corrisponde alle effettive licenze. In assenza di un registro o di un albo nazionale del settore a stimolare l'andamento, sono le associazioni di settore a stimolare l'andamento. Secondo Confartigianato Taxi nelle Marche dal 2006 a oggi sono venuti a mancare circa un centinaio di taxi (oggi sono 300), mentre nelle altre regioni si assiste a un modesto aumento: la Toscana ne conta 62 in più (è arrivata a quota 1.043), l'Umbria 8 (con uno stock di circa 90 licenze). Quasi invariato anche il numero dei taxi operativi in Emilia-Romagna, aumentato per lo più grazie alle 41 nuove autorizzazioni messe a bando dal Comune di Bologna e alle 10 di Modena. «La contrazione della domanda - spiega Elmo Giovannini, segretario Fita-Cna Emilia-Romagna - sta erodendo la redditività, con una perdita del 20% e l'unica risposta possibile è la costituzione di aggregazioni di imprese con la diversificazione dei servizi e un'integrazione pubblico-privato».

La liberalizzazione ha in realtà offerto alla categoria nuovi margini di manovra per convenzioni con gli enti locali e la diversificazione del servizio, concedendo ai Comuni - che già avevano la facoltà di mettere a bando nuove licenze - la possibilità di rilasciare le autorizzazioni a titolo oneroso e per periodi temporanei, legati a esigenze specifiche del territorio. Ciò che preoccupa di più la categoria, oggi, è la concorrenza sleale degli autonoleggiatori con conducente. Il governo ha rinviato alla fine dell'anno l'applicazione della modifica alla legge 20/1992, inserita nel decreto Milleproroghe che impone al noleggiatore di rientrare in rimessa dopo un viaggio. E molti Comuni, dicono i taxiisti, continuano a rilasciare licenze per l'autonoleggio con conducente, nonostante un accordo con l'Anci per una sospensione dei rilasci.

In attesa delle conclusioni del tavolo tecnico attivato al ministero dei Trasporti, la feroce competizione aggrava le conseguenze della crisi. «Nella nostra regione - spiega Gilberto Gasparoni, segretario regionale Confartigianato Trasporti Marche - ci sono 260 comuni prevalentemente piccoli e i taxi sono previsti solo in quelli con più di 5 mila abitanti: una realtà che ci porta ad avere molti autonoleggiatori, ai quali continuano a essere rilasciate licenze. Ad Ancona c'erano 41 taxi, oggi ce ne sono 32. A Jesi erano 12 e sono scesi a 2. La crisi ci ha investito: è calato il traffico all'aeroporto, il turismo religioso e abbiamo problemi nelle aree ad alta vocazione manifatturiera».

Sulla falsariga delle Marche anche l'Umbria: i taxi sono concentrati solo su Perugia, Terni e in piccola parte su Foligno e Assisi. «Il nostro è un mercato particolare - dice Marco Barberini di Confartigianato Umbria - che riflette le caratteristiche del territorio, con molti piccoli comuni dove si ripiega sull'autonoleggio con conducente». Una soluzione per molte cooperative e consorzi è arrivata dallo sfruttamento delle opportunità offerte dal decreto Bersani, che ha dato il via a convenzioni con i Comuni per diversificare i servizi.

Un'opportunità che sembra essere stata colta ampiamente in Toscana: la tesi delle organizzazioni di settore è che i Comuni più virtuosi hanno saputo stringere accordi con i taxi per migliorare il servizio e sopportare alla caduta della domanda. «Nei centri minori - osserva Francesco Meacci, coordinatore della federazione regionale Trasporti di Confartigianato - la liberalizzazione si è sostanziata con un'integrazione al trasporto pubblico locale o con la risposta a richieste particolari, come la mobilità dei disabili. La legge Bersani consentirà sempre di più di offrire un servizio efficace ai cittadini». Un esempio arriva da Arezzo e Follonica, dove ha riscosso successo il servizio a tariffe agevolate Discotaxi.

La crisi ha congelato il mercato delle autorizzazioni e il prezzo delle compravendite

## Le licenze «bianche» non fanno più gola

In alcune aree si è completato già da anni il ricambio generazionale, anche con il trasferimento della licenza da padre a figlio. Il resto lo ha fatto la crisi economica. Il risultato è il congelamento del mercato della compravendita delle autorizzazioni. Gli aspiranti taxiisti sono ancora molti ma le trattative che si concludono, dicono le cooperative, sono poche.

Uno scenario da grande gelo nel quale brilla, facendo in parte eccezione, solo Bologna, dove una licenza vale circa 200mila euro: la quotazione più alta del Centro-Nord. «Nel 2006 ci fu una fase di stallo - spiega Riccardo Carboni, presidente di Cotabo, cooperativa taxiisti del capoluogo emiliano - a cui seguì una ripresa delle compravendite. Adesso non assistiamo certo a un crollo, semmai a un rallentamento. La crisi economica ha fatto aumentare l'interesse verso la nostra attività, che viene considerata un'occupazione che può ancora garantire una buona remunerazione. Questo interesse non si traduce però in un aumento dei trasferimenti. Si procede ad ondate, ora c'è una certa stagnazione».

Nel capoluogo emiliano (706 licenze) la quotazione è stata spinta anche dall'ultimo bando con il quale il Comune ha collocato 41 nuove autorizzazioni, al costo di 25mila euro per quelle territoriali e di 150mila per quelle rivolte al servizio a favore dei disabili.

Più grave la situazione nel resto del Centro-Nord. A Firenze (654 licenze) un'autorizzazione vale mediamente dai 100mila ai 120mila euro. Ma il mercato è fermo, nei primi nove mesi dell'anno sono stati conclusi solo dieci trasferimenti. «La contrazione del volume di lavoro - precisa il presidente della cooperativa Socota, Massimo Materassi - è drammatica, la città sta soffrendo moltissi-

mo per il calo dei livelli occupazionali e la forte perdita sul fronte del turismo congressuale, mentre quello culturale è profondamente cambiato: è sempre più di passaggio». Il boom delle cessioni è avvenuto nel 2007, poi la brusca frenata, spiega a sua volta Walter Delbene, presidente dell'altra cooperativa taxiisti di Firenze, Cotafi: «Con la crisi che c'è - dice - nessuno smette di fare il taxi per cambiare lavoro, preferisce attendere l'età della pensione».

Se a Firenze l'ultima ondata di collocazione sul mercato di licenze da parte del Comune risale al 2007 (ne furono bandite 60) ad Ancona è tutto bloccato da tempo per un accordo tra il Comune e la categoria. Le licenze qui sono quotate mediamente intorno ai 50mila euro, attualmente sono 32. E i trasferimenti sono praticamente bloccati. «Lavoriamo un po' grazie al porto e all'aeroporto - afferma il presidente del-

capoluogo marchigiano, Benito Borioni - ma non c'è mercato. Siamo in lotta per evitare nuove autorizzazioni».

Il valore delle licenze risale un po' a Perugia, dove per il trasferimento di un'autorizzazione, auto compresa, si viaggia intorno ai 70mila euro. Ma anche qui non c'è traccia di fermento. «L'occupazione è diminuita - osserva Walter Covarelli, della cooperativa taxiisti del capoluogo umbro - così come il turismo e il movimento congressuale. Il mercato è fermo e la situazione di crisi si protrarrà ormai da circa 5-6 anni».

Più alte le quotazioni a Modenaci aggirano intorno ai 150mila euro. Ma anche qui, con 85 licenze, la domanda langue. «C'è interesse ad acquistare - spiega Massimo Muzzini, presidente del consorzio Cotamo - perché il nostro mestiere garantisce ancora uno stipendio, anche se non offre più le garanzie di un tempo. I prezzi si stanno alzando ma non si chiudono le trattative: le richieste di trasferimento che arrivano hanno spinto al rialzo le quotazioni ma senza risultati. Il lavoro è diminuito, stiamo pagando anche il prezzo della flessione del turismo congressuale. E il Comune, stimolato a spingere sull'acceleratore della legge Bersani, ha messo a bando dieci nuove licenze in un momento poco opportuno». A Modena una risposta l'hanno trovata in una convenzione con l'azienda di trasporto pubblico locale, per trovare nuovi spazi di domanda.

A Pisa stanno invece concordando con il Comune un nuovo orario di servizio per sopportare ai picchi di richiesta. «Abbiamo 70 licenze - rimarca il presidente della cooperativa pisana, Nicola Colombini - e i trasferimenti avvengono soprattutto di padre in figlio. Abbiamo accettato il bando del Comune: dieci nuove licenze in più. Ma il lavoro è calato, le aziende non rinnovano le convenzioni. Non siamo infatti un servizio primario e siamo perciò la prima voce di costo che tagliano».



**IL DECRETO BERSANI**

L'articolo 6. La legge n. 248/06 prevede un aumento dei taxi in circolazione delegando ai comuni la possibilità di concedere nuove licenze a pagamento. Possibilità per i tassisti di ampliare i turni di lavoro, ricorrendo a dipendenti o familiari, e per i consorzi di utilizzare veicoli aggiuntivi

**IL LISTINO**

**200mila euro**  
Una licenza a Bologna  
È l'unica città dell'area in cui le compravendite di autorizzazioni non si sono fermate, anche se gli operatori parlano di una stagnazione. Ma si tratta comunque di un valore record delle licenze taxi per l'area

**654**  
Le licenze a Firenze  
Il valore medio spazia dai 100mila ai 120mila euro ma il mercato è fermo: nei primi nove mesi dell'anno sono stati conclusi appena 10 trasferimenti, anche perché nessun tassista cambia mestiere in fase di crisi e aspetta l'età pensionabile

**50mila euro**  
Un taxi ad Ancona  
Sono 32 le licenze attualmente operative nel capoluogo marchigiano, i trasferimenti sono di fatto bloccati e i taxiisti, contrari a nuove autorizzazioni, stanno lavorando solo grazie al porto e all'aeroporto

## Da "Il Corriere di Bologna"

Sabato 23 Ottobre 2010

# L'ibrido fa boom: è l'«eco-ribaltone» dei taxi bolognesi

A basse emissioni un'auto pubblica su tre

**Affare da 25 milioni**

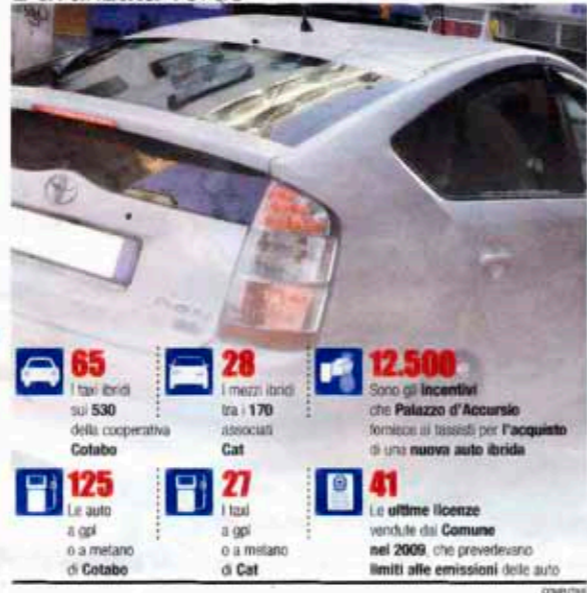
### All'Interporto il megacentro della Camst

Un investimento da 25 milioni per il nuovo centro di distribuzione della Camst, il gruppo bolognese di ristorazione. La nuova struttura dell'Interporto, ampia 23mila metri quadrati, attiva dalla fine di luglio, è stata inaugurata ufficialmente ieri. «Con questo investimento ci dotiamo di una logistica più raffinata», ha spiegato Antonio Giovannetti, responsabile della logistica di Camst. Il gruppo, che gestisce una ventina di marchi e più di diecimila dipendenti, aveva bisogno di un nuovo centro di distribuzione per rispondere meglio alle richieste di un mercato sempre più complicato. «Rispetteremo in maniera più puntuale le richieste dei capitoli d'appalto che ormai esigono controlli costanti della qualità, prodotti biologici e a chilometro zero», ha concluso Giovannetti.

I taxi in città sono sempre più verdi e se il colore delle vetture rimane il classico bianco, a cambiare è il motore. Sono ogni anno di più le auto con alimentazione ibrida, a benzina ed elettrica, mentre cresce anche il numero di quelle a metano o a gpl. I numeri delle maggiori compagnie bolognesi parlano chiaro. Sulle 530 auto della Cotabo, sono 65 le vetture ad alimentazione ibrida, 50 quelle a gpl e 75 quelle a metano. Tra 170 associati Cat, 28 usano auto ibride e 27 hanno scelto metano o gpl. Insomma, circa un'auto su tre, tra i taxi in circolazione in città, è a basse emissioni di inquinanti. Questi numeri, risul-



### L'avanzata verde



maggiore che in altre città, lo spiega il presidente di Cotabo, Riccardo Carbone: «È una città virtuosa. Il parco auto della categoria è recente: qui si cambia l'auto in media ogni quattro anni». E una ibrida permette di risparmiare parecchio: «Un taxi fa percorsi brevi, in media meno di cinque chilometri, e per lo più nel traffico cittadino». L'ideale per un veicolo che non consuma benzina, ma elettricità, nelle frequenti partenze dello stop and go urbano e ricarica la batteria in frenata. Per incentivare l'utilizzo del metano, invece, Cotabo ha da pochi mesi inaugurato un proprio rifornimento nella sede dell'azienda per gli associati: «Lo vendiamo a prezzo di co-

sto e offriamo un servizio self-service 24 ore su 24. Il rifornimento "in strada" necessita la presenza di un addetto, noi abbiamo invece preparato i nostri associati a farlo da soli». Le compagnie dei taxi hanno sottoscritto due anni fa un accordo con il Comune per incrementare l'utilizzo di auto ecologiche. Le ultime 41 licenze messe a disposizione, a pagamento dopo la legge Bersani, da Palazzo d'Accursio, nel 2009 prevedevano, oltre a specifiche dotazioni per disabili, anche precisi limiti nelle emissioni (richiesti: metano, gpl, ibrido o filtro anti particolato). «Le compagnie — spiega Andrea Mazzetti, vicedirettore del Settore mobilità — si impegnavano a mettere in piedi una campagna di sensibilizzazione. Il Comune, poi, ha anche dato incentivi di 12.500 euro, per l'acquisto di un'auto ibrida per tutti i tassisti che hanno base nell'area sovracomunale. Tutti mezzi che, una volta su due, circolano in città».

Renato Benedetto

### Vantaggi e vincoli

Le vetture preferite dagli autisti perché più economiche sui percorsi urbani molto brevi. Le ultime 41 licenze comunali rilasciate solo a mezzi ecologici

ERRATA CORRIGE: Il finanziamento di euro 12.500 e' un incentivo fornito un'unica volta ed esclusivamente alle 18 licenze residenziali.

Via F.Santi 7  
Anzola dell'Emilia - Bo  
Tel. 051 732993  
Fax 051 6507495  
Cell. 320 7947176  
lidea@lideasrl.it

**L'idea** s.r.l.  
Email: [lidea@lideasrl.it](mailto:lidea@lideasrl.it)  
**GRAFICA E ADESIVI**  
[WWW.ADESIVIPERFURGONI.IT](http://WWW.ADESIVIPERFURGONI.IT)

### PRODOTTI PER LA PULIZIA DEI TAXI

- A** PULITORE UNIVERSALE VETRI  
SEGNI DI GOMMA E MACCHIE DI CATRAME  
euro 14,00
- B** RIMUOVE PERFETTAMENTE LA COLLA  
euro 18,00



PELLICOLE OSCURANTI PER VETRI

ADES. PROTEZIONE MANIGLIE

Copertura integrale

ADESIVO PROTEZIONE PARAURTI

Con le nuove pellicole AVERY è possibile realizzare una copertura integrale dell'autovettura con un film di tonalità bianca lucida effetto vernice. L'adesivo è resistente ai ripetuti lavaggi ed è possibile sovrapporvi una qualsiasi decorazione con adesivo\* (\*adesivo da noi applicato e prodotto).

## COME RAGGIUNGERCI



# NUOVA SEDE

# TAXI e

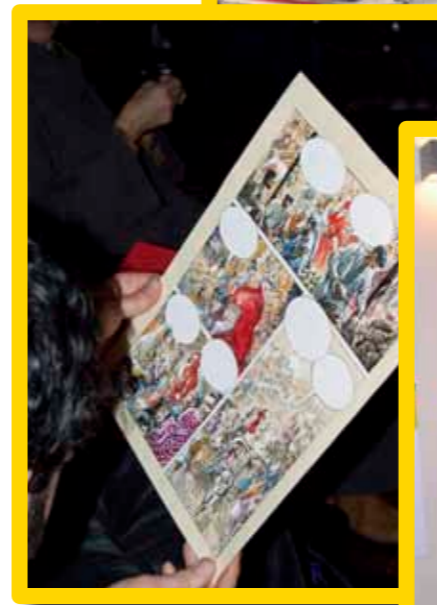
# UMORISMO



Una bella dose di autoironia, la generosa collaborazione di alcuni tra i più celebri vignettisti del Paese, e tanta solidarietà: nasce da questi tre ingredienti Taxi & Umorismo, la mostra a cura di Alessandro Molinari Pradelli e promossa da Cotabo che dal 30 novembre al 6 gennaio 2011 esporrà nelle splendide sale affrescate in stile liberty dell'Hotel I Portici di Bologna 133 vignette aventi un unico comune denominatore: i tassisti. Addirittura 62 gli autori che hanno offerto le proprie opere per questo straordinario evento, tra i quali autentici big del mondo della satira: Allegra, Altan, Barison, Bobò, Bonfatti, Bort, Bruna, Bucchi, Calegari, Calligaro, Campaner, Cardelli, Cavazzano, Cattoni, Ceccon, Cemak, Chiostrì, Cimpellin,

Contemporì, Coppola, Cossi, Costa, De Angelis, Del Tessa, Donarelli, Filippucci, Fremura, Furlan, Gavioli, Ghigliano, Gaiotto, Giannelli, Giuliano, Isca, Jezek, Maffiotti, Mangosi, Marcenaro, Martellini, Mastantuono, Matticchio, Melanton, Mora, Nardi, Origone, Palumbo, Paparelli, Passepartout, Perilli, Perini, Piffarerio, Pongiglione, Rebori, Romanini, Sironi, Sommacal, Staino, Tisselli, Troiano, Valente, Vannini e Vedù. Tra le diverse chicche esposte, anche un rarissimo rodovetro originale della sigla della storica trasmissione SuperGulp gentilmente offerto da Guido De Maria, mentre la presentazione del catalogo bilingue porta la firma di Francesco Guccini. Lo scorso

6 dicembre, inoltre, alla presenza di 50 fra gli autori, si è svolta un'asta di beneficenza nel corso della quale sono state vendute tutte le vignette esposte: il ricavato – circa 8mila euro – verrà devoluto all'Unicef, per il finanziamento della campagna "Scuole per l'Africa", e all'Antoniano dei Frati Minori di Bologna per il progetto "Il Fiore della Solidarietà" che punta alla realizzazione di un asilo in Perù.





# QUALE FUTURO DOBBIAMO ATTENDERCI?

[Di Riccardo Carboni]

Il mondo del lavoro, negli ultimi anni, è cambiato nella costante ricerca di una sempre maggior flessibilità e di una deregolamentazione che potesse permettere la riduzioni dei costi, criteri spesso sbandierati e voluti da qualche genio dell' economia che inneggiava alla globalizzazione, l'unico risultato certo ottenuto è che oggi stiamo tutti peggio e siamo tutti più poveri.

I contratti di lavoro dei dipendenti sono peggiorati, il livello di occupazione è calato, i giovani non hanno più certezze e sono costretti a vivere nel precariato costante, gli artigiani non stanno meglio, le aziende chiudono e il commercio sopravvive a fatica.

In questo clima generale preoccuparsi è d'obbligo, non possiamo dimenticare che la nostra categoria nel 2006 (Bersani) ha subito profondi stravolgimenti normativi non ancora pienamente recepiti, e che i vari regolamenti d'esercizio sono sempre più stringenti (vedi codice della strada) rendendo sempre più complesso svolgere la nostra attività.

Cosa succederà nei prossimi anni ?

Credo che questo sia il dubbio legittimo di tutti noi, in fondo molto spesso abbiamo visto vacillare le poche certezze che abbiamo, e lavorare onestamente e correttamente cercando di offrire buoni servizi alla clientela non ci mette al riparo dai problemi.

In questi anni la nostra categoria è sempre stata concentrata a risolvere problemi venendo incontro alle esigenze di mobilità delle persone nei vari territori, pensando che facendo sacrifici ed investendo molte risorse nelle nostre aziende (auto nuove, sistemi Radio Taxi sempre più tecnologici e nuovi servizi alla clientela) potesse mettere in evidenza le positività di un Servizio Pubblico come il Taxi, che è a costo zero per la collettività. Nonostante questo siamo generalmente poco apprezzati.

Nessuno possiede sfere di cristallo, eppure ritengo che il destino della nostra categoria nei prossimi anni

dipenda principalmente da noi e da quello che sapremo fare, anche se i temi di cui occuparsi saranno molti. C'è quello della corretta informazione alle persone, perché è necessario ci sia una percezione positiva di ciò che fanno i tassisti, c'è il tema della rappresentanza, perché da questo dipendono le norme e le regole che verranno scritte, infine c'è il tema della gestione della domanda perché dovremo essere in grado di osservare e prevedere come si modificherà la richiesta di servizi per farci trovare pronti. Logicamente l'evoluzione, che speriamo possa essere positiva, dipenderà da questioni che saranno affrontate su tavoli differenti e per quello che riguarda la rappresentanza della categoria anche a livelli diversi. In ogni caso se ognuno farà la sua parte credo che ne usciremo positivamente e con nuove prospettive.

Il futuro dei tassisti nella rappresentanza dipenderà dal livello Nazionale, che negli ultimi tempi è stato impegnato in trattative con il Ministero, infatti risulta in modifica tutto quello che è il mondo dei nostri cugini e molto spesso competitors per antonomasia, quello dei noleggiatori.

Personalmente, frequentando a volte le riunioni dei tavoli Nazionali, trovo questo livello piuttosto avvilente, ci sono troppe Associazioni e Sindacati, la frammentazione solitamente indebolisce, inoltre diversi rappresentanti hanno preparazione e atteggiamenti discutibili.

Nostante questo la nuova norma, seppur con estrema fatica, sembra avanzare nella giusta direzione e se non ci saranno ribaltoni dell' ultimo momento, uscirà una legge che dovrebbe penalizzare e rendere complicata la vita di chi esercita l' attività di noleggiatore al di fuori del territorio di propria competenza, rendendo più semplici i controlli delle forze dell'ordine e magari inasprendo le sanzioni.

Aggiungo che per quello che ci riguarda direttamente,

## LA PAROLA AI SOCI

al di là dei proclami che ricorrentemente vengono fatti sulla categoria dei tassisti, non sembra possano esserci spazi per ulteriori modifiche normative, visto che il Bersani è legge solamente dal 2006 e ad oggi ancora non sono giudicabili gli effetti.

Il secondo livello della rappresentanza di settore che incide è quello Regionale, qui ammetto che nella nostra Regione è storicamente quasi nullo, ma ritengo ci siano condizioni e relazioni tali per poter realizzare qualcosa di utile. In questo caso quello che manca è una Consulta Regionale che in collaborazione con i tecnici tenga monitorato l'andamento del servizio e un tavolo tecnico che inizi a lavorare il prima possibile ad una legge Regionale di settore oggi inesistente.

Infatti quello che abbiamo in Emilia Romagna è una molto più semplice Direttiva Regionale, in vigore dal 1994, e bisogna considerare che ancora non sono state recepite le modifiche introdotte dal Bersani sui taxi, ne logicamente tutte quelle che si stanno concludendo, sull'attività di noleggio con conducente. Una buona legge regionale vorrebbe dire aver stabilito buone basi di partenza per lo sviluppo della nostra attività per i prossimi 10/15 anni.

Infine l'ultimo livello della rappresentanza, ma non per importanza, è quello locale, dove associazioni e sindacati cercano equilibri e compromessi per offrire buoni servizi al territorio nella tutela degli interessi dei singoli tassisti.

Non sempre le posizioni sono le stesse e spesso ci sono discussioni empiriche che portano a tempi lunghissimi per adottare soluzioni a problemi concreti e sentiti dai tassisti.

Il risultato, anche sul nostro territorio, è una frammentazione della rappresentanza, che ha portato alla nascita di nuovi sindacati che cercano di fornire risposta a bisogni che evidentemente non hanno trovato ascolto e soluzione da parte di quelli esistenti. Personalmente credo che, ugualmente alla situazione Nazionale, la frammentazione ci renda più deboli. Nonostante questo Bologna fortunatamente non è Roma, da noi la cultura della mediazione e del rispetto è solida e mantenerla cercando buoni accordi per la categoria credo sia possibile.

Vorrei insistere su un principio, la buona rappresentanza della categoria a tutti i livelli dipende esclusivamente dalla disponibilità dei tassisti a dedicarci del tempo, tutto dipende da quello che ognuno di noi è in grado di dare alla categoria, quindi per quello che riguarda le trattative, le norme ed i regolamenti abbiamo tutti gli strumenti per determinare le scelte che saranno fatte, così come la abbiamo fatto in passato.

Molto diverso e in parte non dipendente dalle nostra volontà appare invece la capacità di tenuta della domanda di trasporto delle persone.

In questo caso entra in gioco una Cooperativa come la nostra, che deve cercare di offrire i migliori servizi

possibili, lavorando costantemente sulla fidelizzazione dei clienti e tenendo un'occhio aperto su tutte le nuove possibilità che si creeranno.

Partendo dalla considerazione che siamo in una profonda crisi economica che tocca qualunque tipo di settore e che il Trasporto Pubblico di Linea in particolare sta vivendo un periodo di profondo taglio delle risorse, paradossalmente per la nostra attività si potrebbero aprire nuove possibilità di lavoro in attività integrative a quelle del servizio taxi tradizionale. Queste attività potrebbero compensare un eventuale calo della richiesta di taxi.

A Cotabo giungono spesso richieste di valutazione sulla possibilità di offrire servizi sostitutivi alle navette a chiamata (call-bus), e specie nei territori dell'area vasta esterni al Comune di Bologna, questa opportunità, appare estremamente interessante e potrebbe aiutarci a risolvere i problemi di sopravvivenza delle nuove licenze territoriali.

Un'altra questione da non sottovalutare, che può aiutarci a reggere la crisi, è che dobbiamo lavorare per l'ampliamento della clientela, per fare questo occorrono servizi di qualità e innovazioni nell'offerta, un esempio i frutti del lavoro iniziato che mira ad offrire i nostri servizi alle grandi aziende del nostro territorio (GD e Carpigiani).

Infine dobbiamo essere pronti a recepire ogni nuova esigenza di mobilità che dovesse nascere sul territorio per verificare se siamo in grado di fornire risposte adeguate.

Logicamente questo sarà possibile soprattutto con la collaborazione dei soci, che possono aiutarci a promuovere i servizi ai clienti e decidere singolarmente quale servizi aggiuntivi offrire o meno.

Nel frattempo speriamo che le sperimentazioni delle macchine che si guidano da sole producano pessimi risultati, (Toyota insieme a Google in primis) altrimenti fra una decina di anni si potrebbero trovare situazioni tipo quelle della foto sotto.



Qualcuno lo chiama progresso ma il rischio è che prima o dopo non ci sia più bisogno di risorse umane in nessuna attività, allora cosa faremo? Guardando sui risultati, accontentiamoci di

avere certezze e buone prospettive a medio termine, imparando magari che a restare uniti, compatti e propositivi possiamo dimostrare di essere una categoria molto migliore di come in genere viene dipinta e vincere qualunque sfida.

# TASSISTI FISCO E TRIBUTI



[Di Riccardo Carboni]

Per quello che riguarda gli aspetti fiscali del nostro settore molte cose sono cambiate negli ultimi anni e molte altre cambieranno, in attesa delle prossime modifiche, vorrei cercare di fare il punto della situazione partendo da alcune considerazioni, magari banali ma che rischiano di incidere nelle valutazioni che saranno fatte dagli esperti dell' Agenzia delle Entrate.

La prima è che l'opinione pubblica ha della nostra categoria una percezione palesemente alterata da un'informazione che ci ha spesso dipinti come evasori e fannulloni, che difendono i propri privilegi agevolati da facili guadagni, la seconda è che fortunatamente se analizzate da persone competenti le nostre situazioni fiscali sono molto spesso migliori di quelli di molte altre categorie e che i tassisti sono prevalentemente onesti lavoratori, che impegnano moltissime ore del loro tempo e non pochi denari nel tentativo di fornire buoni servizi alla clientela.

Ovviamente a differenza di quello che pensano in diversi tra di noi non si nascondono miliardari e non credo che nessuno si sia mai arricchito facendo il tassista.

Il paradosso deriva dal fatto che spesso si sente dire che le tariffe sono troppo care ed è anche comprensibile perché tutti vorrebbero farsi trasportare a costo zero, ma è indiscutibile che avere un buon servizio taxi, composto da un parco di veicoli nuovi, con le migliori caratteristiche di sicurezza e guidato da

autisti in possesso di requisiti professionali, che sono a disposizione dei cittadini con turni di dodici ore al giorno, sei giorni su sette, ha un costo. E, dichiarazioni folcloristiche a parte, nessun artigiano può permettersi di lavorare a un costo orario di 24 Euro (cifra oraria percepita da un tassista esclusivamente quando ha un cliente a bordo) continuando a investire nella propria attività a meno che non si dedichino ad essa un numero spropositato di ore.

Detto questo semplicemente per far comprendere a tutti che siamo osservati spesso con dei pregiudizi, possiamo provare ad analizzare quello che avvenuto negli ultimi anni dal punto di vista fiscale e quello che sarebbe auspicabile accadesse nei prossimi.

La categoria dei tassisti, così come altre, è stata presa di mira nel 2006 (Bersani), da allora siamo sempre stati sotto controlli serrati da parte delle istituzioni, che hanno spaziato su tutti i campi che riguardano l'attività, normative, regole, fisco e tributi.

Gli studi di settore, per la parte che ci riguarda, sono stati rivisitati nel 2007, introducendo una serie di parametri nuovi che sono andati a rendere complicato il raggiungimento della congruità e coerenza.

Colpa dei tassisti ! ....non proprio..... in realtà gli studi di settore sono stati costruiti con un sacco di errori concettuali e non adatti a ricreare situazioni veritiere, bisogna inoltre considerare l'aggravante che le metodologie di controllo, in caso di contenzioso, sono basate su una circolare emessa dall'Agenzia

## LA PAROLA AI SOCI

delle Entrate nel lontano 1999, che stabilisce una serie di presupposti minime irrealistici e anacronistici (ad esempio una percentuale massima di km a uso privato tra il 10 ed il 20%).

E' importante ricordare che in materia fiscale, in caso di contenzioso, anche se basato su una presunzione e non su fatti, si parte con il principio di colpevolezza ed è necessario dimostrare la propria innocenza oppure si è costretti ad accettare compromessi.

Senza entrare troppo nel dettaglio, proverò a riepilogare alcuni dei parametri più rilevanti degli studi di settore e le indicazioni di minima fornite nella circolare del '99 e successive disposizioni.

Ovviamente i primi parametri sono sempre gli stessi da anni, cioè la percorrenza km annua (ammessa in misura non inferiore ai 30.000 Km) e il valore dell'autovettura (che incide direttamente sui ricavi minimi dichiarati), nell'ultimo studio sono diventati particolarmente importanti anche altri parametri tra cui il numero dei giorni lavorativi e la classificazione dell'area di svolgimento dell'attività.

Questi quattro parametri sono tutti semplici ed indiscutibili, l'unico per cui alcuni hanno tentato interpretazioni diverse è l'ultimo, in questo caso per eliminare qualunque dubbio vale la pena citare cosa dice la casella dell'Unico:

"Area di svolgimento dell'attività; casella D13; Localizzazione in comune/comrensorio; segnare (1=fino a 100.000 abitanti; 2= fino a 500.000 abitanti; 3=fino a 1.000.000 di abitanti; 4=oltre 1.000.000 di abitanti). Ovviamente non sono un esperto ma trattando la localizzazione dell' Area di svolgimento dell' attività e chiedendo l'indicazione del numero di abitanti su Comune o Comprensorio, mi sembra abbastanza chiaro quale sia la giusta interpretazione. Dopo aver detto dei principali parametri di congruità, occorre dire che la parte più discutibile dell'ultimo studio di settore riguarda gli indicatori per l'analisi della coerenza, in questo caso i principali sono:

La resa km, che viene calcolata dividendo i ricavi complessivi per i km percorsi annualmente, ma ricordando che comunque l' Agenzia stabilisce un valore minimo e massimo deciso con criteri discutibili, una cifra variabile tra gli 0,82 e i 2 euro e cinquanta centesimi al Km, considerando a torto poco importanti i km effettuati a vuoto, indicando per la coerenza valori dei ricavi che in alcune realtà non sono nemmeno raggiungibili ( $0,82 \times 30.000 = 24.600$  Euro minimi di ricavi).

Il Costo del carburante per km percorso, questo indicatore è ineccepibile.

Il Margine Operativo Lordo, cioè quello che "resta" dei ricavi dopo aver sostenuto i costi diretti, prima degli ammortamenti e delle imposte. In questo caso considerate che per l'agenzia delle entrate è non plausibile un margine operativo lordo inferiore ai 16.000 Euro annui, che è quasi il doppio di quello

che viene considerato per molte altre tipologie di attività.

Il Valore aggiunto per addetto, che l'agenzia ritenga debba essere calcolato per almeno il 40 % in più di M.O.L.(vedi sopra) rispetto al valore del singolo operatore.

In questo caso l'errore è enorme, dimostrando la non conoscenza delle modalità di svolgimento della nostra attività all'atto della preparazione dello studio di settore. E' impensabile che un addetto aggiuntivo, come può essere un collaboratore familiare, possa incidere in quelle percentuali, considerando che in ogni caso la possibilità di aumento del nastro orario lavorativo è molto limitata e non dipende dalla volontà del tassista, inoltre il lavoro dell'addetto è sempre alternativo a quello del singolo tassista e non cumulativo.

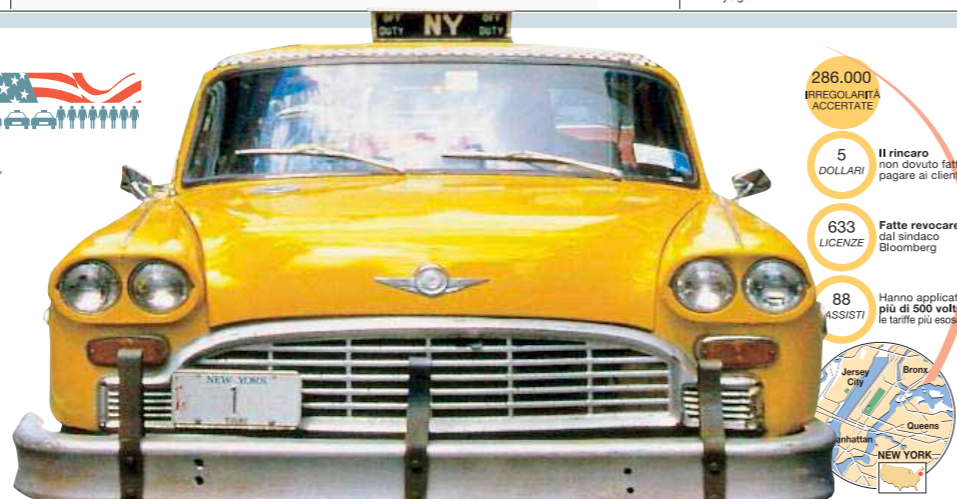
Sperando di essere stato utile e di aver, anche se sommariamente, fatto comprendere cosa dicono i più importanti parametri e indicatori dello studio di settore in vigore, vorrei evidenziare che il limite maggiore di questi studi è che non tengono in nessuna considerazione il fatto che l'attività del tassista può avere enormi differenze secondo dove si svolge l'attività (orari differenti, tariffe diverse, costi diversi). Probabilmente in un periodo in cui si parla di federalismo fiscale, tagliare su misura dei vari territori lo studio, attraverso l'adozione di studi regionali, che possano tenere in considerazione le specificità, potrebbe rendere tutto più semplice.

La rettifica dello studio di settore riguardante il settore taxi è prevista per il 2011, eliminare i difetti concettuali dello studio del 2007, dovuti principalmente a indicatori di coerenza mal pensati e magari ridefinire le metodologie di controllo del 1999 è presumibilmente l'obiettivo da perseguire per riportare normalità nel nostro settore.

Un capitolo a parte meriterebbe il discorso delle compravendite delle licenze, per cui sono usciti articoli anche ultimamente sul sole 24 ore, in questo caso il problema maggiore è la non omogeneità delle scelte sui vari territori, per intenderci non ovunque si eseguono atti di cessione d'azienda, creando dubbi su quale possa essere la pratica corretta. Tutto questo ha scatenato l'Agenzia delle Entrate che ha eseguito controlli sull'intero territorio nazionale su quasi tutte le compravendite avvenute negli ultimi cinque anni. Termino rammentando l'idea che ritengo estremamente utile, specie in un momento come questo, di affrontare questi argomenti all'interno della Commissione di Bilancio in modo di poter contare su un certo numero di tassisti che possano essere punti di riferimento in grado di sciogliere i dubbi più semplici direttamente sulla piazza, logicamente per le questioni più delicate e complesse restano a disposizione le competenze della nostra responsabile fiscale e di tutto l'ufficio.

I taxi di New York

13.000 TAXI UFFICIALI IN CITTA'  
50.000 TASSISTI CON LICENZA COMUNALE  
600.000 DOLLARI Il costo di mercato della licenza ufficiale, il cosiddetto "medallion"  
21.000 TASSISTI Hanno manomesso il tassametro (gen 2008-Feb 2010)



286.000 IRREGOLARITÀ ACCERTATE  
5 DOLLARI Il rincaro non dovuto fatto pagare ai clienti  
633 LICENZE Fatte revocare dal sindaco Bloomberg  
88 TASSISTI Hanno applicato più di 500 volte le tariffe più esose

ARTURO ZAMPAGLIONE

NEW YORK — Dipinti di giallo, relativamente economici, spesso sgangherati, ma tutti dotati di televisione e collegamento satellitare, i taxi sono una componente inconfondibile della vita newyorkese. Sono stati immortalati in vari film, da "Taxi driver" di Martin Scorsese a "Un tassinaro a New York" con Alberto Sordi. Strepitano tra i grattacieli a ogni ora del giorno e della notte, sostituendosi alle auto private e permettendo a turisti e uomini d'affari, avvocati e vecchiette, di spostarsi da un lato all'altro di Manhattan alzando semplicemente la mano. Ma ora il mondo dei "cabbies", come vengono chiamati i tassisti, è turbato da uno scandalo.

Dopo un mese di indagini la Taxi and Limousine Commission, l'organo comunale di controllo, ha avviato le procedure per revocare la licenza a 633 tassisti. L'accusa: aver applicato illegalmente le tariffe extraurbane, che sono nettamente più alte, per i tragitti all'interno delle cinque circoscrizioni della metropoli. «Hanno approfittato della fiducia del pubblico», tuona David Yassky, presidente della commissione, promettendo misure severissime. I casi più gravi, cioè gli 88 tassisti responsabili di aver usato più di 500 volte le tariffe più esose, sono già

# La truffa dei tassisti di New York tariffe fasulle e il sindaco li caccia

I numeri  
Taxi per 1000 abitanti

Washington	12,0
Barcellona	9,9
Londra	8,3
New York Manhattan	8,0
New York City	6,2
Dublino	5,2
Stoccolma	4,0
Praga	3,9
Monaco	2,9
Parigi	2,5
Roma	2,1
Milano	1,6

Il costo corsa urbana (5 Km in euro)

BRUXELLES	13,25
COPENAGHEN	13,16
LONDRA	11,05
STOCCOLMA	10,56
BERLINO	10,05
MILANO	8,75
PARIGI	7,75
BARCELLONA	7,50
ROMA	7,36
NEW YORK	6,76
ATENE	6,57

Michael Bloomberg si muoverà in due direzioni: innanzitutto punendo i colpevoli. Per i casi più lievi, cioè fino a 50 infrazioni, il comune offrirà la possibilità di pagare una multa tra 1.000 e 5 mila dollari, oppure di riconsegnare vol-

ontariamente la licenza. Per gli altri 633 sono state avviate le procedure per la sospensione della licenza: il che, per molti tassisti, rischia di aprire la porta a un lungo periodo di disoccupazione. Un secondo orientamento del

comune di New York è di prevenire il ripetersi di episodi del genere informando meglio i passeggeri con un sistema di controllo satellitare. D'ora in poi, sul piccolo schermo tv installato in ogni taxi, comparirà un avvertimento spe-

ciale nel caso che il tassametro venga spostato sulle corse extraurbane. E siccome ogni taxi è munito di un gps, sarà anche possibile controllare i suoi eventuali spostamenti fuori città.



Michael Bloomberg  
In due anni i clienti hanno perso oltre 1 milione di dollari. Bloomberg revoca 633 licenze

stati denunciati alla magistratura. L'inchiesta ha dimostrato l'ampiezza del fenomeno. Tra il gennaio 2008 e il febbraio 2010, 21 mila tassisti hanno manomesso il tassametro per 286 mila volte, facendosi pagare 4-5 dollari più del dovuto, con un danno per i passeggeri valutato in più di un milione di dollari. La categoria è subito insorta. «Non è giusto trattarci come ladri di galline», ha protestato Bhairavi Desai, direttore dell'associazione dei tassisti. «Se qualcuno ha sbagliato, le colpe non possono ricadere su tutti gli altri».

A New York circolano più taxi che in ogni altra città americana e forse mondiale: in tutto quelli con il "medallion", il distintivo ufficiale, sono 13.087. Il numero viene stabilito dopo laboriose contrattazioni tra le parti, tenendo conto della domanda del pubblico e del costo di mercato dei medallion, che ora si aggira sui 600 mila dollari. Muniti di apposita licenza comunale, i tassisti sono circa 50 mila, soprattutto immigrati dall'India, dal Pakistan e dai Caraibi. Tranne una esigua schiera di piccoli proprietari, la maggioranza dei tassisti affitta il veicolo per uno dei turni giornalieri dalle società proprietarie dei mezzi.

Per rispondere allo scandalo dei tassimetri lo staff del sindaco

Prendo come spunto questo articolo di Repubblica del 16 maggio 2010 per fare alcune considerazioni sul mondo taxi visto da un taxista che ama viaggiare e vedere il nostro lavoro anche come cliente. Come avete potuto leggere nella Grande Mela l'organico dei taxi è formato da una parte esigua di proprietari della licenza e la maggior parte sono tassisti che noleggiavano il mezzo da garage proprietari di flotte auto o da agenzie di brokeraggio. Faccio anche riferimento ad un libro di Biju Mathew: "Taxi! Driver in rivolta a N.Y." pubblicato casualmente nel periodo del Decreto Bersani, dove si illustra la vita e le lotte dei tassisti newyorchesi: "gli autisti prendono in affitto l'auto solo DOPO avere pagato il noleggio (da dollari 120 a 150 per il turno di giorno o notte) e riescono a guadagnare per sé circa il 10/20 % dell'incasso. Può capitare che si lavori solo per coprire l'affitto del mezzo. Inoltre fare i tassisti è spesso la prima occupazione insieme al cameriere e al lavapiatti di chi emigra, è sufficiente fare un corso di 8 ore ed essere promossi ad un esame di lettura cartine, inglese e regole taxi". I pochi singoli proprietari di una licenza (detta Medallion) preferiscono farsela gestire da una agenzia di brokeraggio e trasferirsi alle Bermude a pancia all'aria con una rendita dorata".

## LA PAROLA AI SOCI

A conferma di quanto Vi ho citato c'è il film "Collateral" di qualche anno fa con Tom Cruise nei panni di un killer che sequestra un taxista di colore, il cui sogno è di poter avere un giorno un taxi di proprietà.

Molte volte si tende a prendere come esempio la Grande America, ma penso che in alcuni settori siano loro a dover imparare da noi, per esempio istruzione e sanità per tutti (almeno fino ad ora). Nello specifico del settore taxi viene attuato una specie di "caporalato" che c'era anche da noi fino a metà degli anni '70 a Bologna: la Zerla. Ed è quello che si è cercato in un modo più sottile di riportare. Sono fermamente convinto che ci debba essere una licenza, un proprietario ed un taxi. Spesso vado in vacanza in Europa e dovunque è così, dove hanno provato a liberalizzare, vedi l'Olanda, è stato un fallimento. Se andate ad Amsterdam prendete un taxi alla stazione, un suk dove non si rispetta la fila, non sanno dov'è l'albergo (nel mio caso mi lasciano a 200 metri indicandomi con il braccio lo stesso) e mi viene offerto da sfogliare il "book" con le offerte delle escort, per arrotondare l'incasso. Né la proporzione taxi/abitanti riportate nell'articolo di Repubblica mi preoccupa, si tratta spesso di città veramente pedonalizzate per cui la sola percentuale abitanti/taxi non fotografa la realtà del servizio.

Molto spesso i clienti si lamentano del servizio taxi e per loro ignoranza citano spesso questa "liberalizzazione" come la soluzione, senza sapere che nel mondo occidentale così non è, e chi investe 10/15 anni almeno su di sé per costruirsi un futuro, con il rischio di impresa che comporta, va rispettato. Purtroppo quello che mi spaventa è che ad ogni cambio di Governo o anche del Sindaco c'è qualche politico, non importa di che colore, che demagogicamente tira fuori dal cassetto cose che la gente ama sentirsi dire, ultimi esempi: "tassisti, farmacisti e notai sono delle lobby (ma noi che ci azzecciamo con gli altri), "i dipendenti statali sono tutti fannulloni". E come se non bastasse i giornali per scatenare la curiosità del vicino di casa, non esitano a pubblicare le dichiarazioni dei redditi del popolo delle partite Iva, come se la cifra in sé fosse sinonimo di "evasore". Una delle poche voci fuori dal coro in quel periodo fu lo scrittore Patrizio Roversi che definì i tassisti bolognesi in un articolo su Repubblica: "affidabili e competenti, ai quali affido tranquillamente i miei figli". Faccio quindi mia l'opinione di altri colleghi per quello che riguarda il rinnovo del Consiglio Comunale, non avere avuto in passato santi in Paradiso può averci penalizzato, per cui avere 2 opportunità all'interno della categoria per portare qualcuno nei piani alti non mi sembra una brutta idea, e se ci fossero persone interessate dovrebbero farsi avanti ed essere sostenute da noi.

Tiberio (CE17)





DRINN... SVEGLIA TASSISTI!

Cari amici colleghi, in ventidue anni di servizio taxi in piazza, è la prima volta che mi sento quasi in dovere di scrivere qualche riga per richiamare l'attenzione della nostra categoria su alcuni punti, secondo me importanti.

Siamo sopravvissuti, in tanti anni, all'introduzione della patente a punti, abbiamo resistito all'avvento delle moderne tecnologie applicate al nostro lavoro, ci siamo adeguati all'inasprimento delle misure contro la guida in stato d'ebbrezza - leggi che hanno contribuito all'aumento della sicurezza stradale e al calo degli incidenti, privandoci, nel contempo, del piacere di una pizza e birra o di un semplice caffè corretto in una pausa di lavoro -.

E non è tutto, perché in questi anni ho potuto trascorrere insieme a voi interminabili ore bloccato nel traffico cittadino, esterrefatto davanti a lavori di rifacimento dell'asfalto in giornate di fiera o su strade di primaria importanza; un premio speciale andrebbe consegnato a chi coordina questi lavori.

Ci viene comunicato regolarmente di mantenere pulite ed in ordine le nostre auto per via dei controlli frequenti dei vigili.

Ma che dire dei nostri posteggi?

Vengono tenuti sgombri con lo stesso zelo e regolarità? Prendiamo ad esempio, uno per tutti, il posteggio Ferrovia alla Domenica sera: una fila di clienti impazienti di rientrare a casa e una serie di auto private parcheggiate in doppia e tripla fila, mentre le nostre auto, i taxi, le sole che potrebbero occupare e transitare sulla corsia, a stento arrivano a caricare il cliente.

Veniamo multati, in servizio per un'inversione all'uscita di un posteggio, ma non sarebbe più semplice e logico - mi domando - se le autorità preposte facessero dipingere la linea tratteggiata in corrispondenza all'entrata e all'uscita dei posteggi, consentendoci l'inversione e quindi di lavorare con comodità e nel rispetto delle norme?

Ho sempre pensato alla collaborazione tra forze dell'ordine e taxi come ad uno strumento volto ad offrire un servizio sempre migliore al cittadino. A tal proposito non posso non citare il racconto di un amico collega che, recatosi all'indirizzo di una chiamata radiotaxi, sul posto trovava i Carabinieri e l'etilometro pronti ad attenderlo... da non credere!

Dulcis in fundo, abbiamo un tariffario che fa concorrenza anche alla Lira, basti confrontarlo con quello di Milano e Firenze. E' stato introdotto, in alcune città, un ulteriore scatto, al di sopra di una determinata velocità (50 km/h) che porta il costo orario al di sopra dei 35 Euro.

A questo punto credo che i Sindacati di Categoria tutti dovrebbero lavorare con maggiore impegno al miglioramento delle condizioni del nostro lavoro sulle strade e ad un adeguamento equo delle nostre tariffe perché anche la nostra clientela possa avere un servizio sempre efficiente e di qualità.

Ho potuto apprezzare, agli inizi della mia professione, il lavoro svolto in passato dal Comitato Unitario di Categoria Taxi, e dai colleghi che ne facevano parte, impegnati per la risoluzione tangibile delle nostre problematiche (colonnine guaste, strade impraticabili, adeguamento tariffe...). Con un po' più di impegno da parte di tutte le OOSS, non penseremo di aver speso male o addirittura di aver buttato i denari per il rinnovo delle tessere sindacali, come alcune volte abbiamo dubitato.

(PD 15)

EROI O MARTIRI

E' previsto per gennaio 2011 la prima udienza contro i 470 tassisti Romani che bloccarono la capitale il 28 e 29 novembre 2007 come forma di protesta contro l'allora Sindaco Veltroni che voleva rilasciare 1000 nuove licenze taxi.

I tassisti di Roma sono per me degli eroi, sono loro che nel luglio del 2006 con l'uscita del Decreto Bersani, che di fatto avrebbe liberalizzato il settore taxi, presero subito una posizione seria e determinata, a volte violenta? Cosa devono fare lavoratori onesti che si vedono da un giorno all'altro frodati (rubata?) della loro attività senza aver più la garanzia di un guadagno dignitoso, sufficiente a sfamare loro e la propria famiglia? Loro hanno avuto un ruolo fondamentale nella lotta per la difesa delle aziende taxi italiane; senza il loro coraggio non ce l'avremmo mai fatta, infatti a Bologna lavoravamo tranquilli, creduloni di voci di piazza che invitavano a stare calmi perché non c'era nulla da temere e politicamente ci si stava muovendo per capire meglio il decreto;

La lettera dei colleghi  
«Diecimila aggressioni l'anno  
contro noi che guidiamo»

RAFFAELE GRASSI\*

Luca Massari Fotogramma



Forse adesso qualcuno festeggerà. Magari dirà "un tassista in meno". Possono sembrare parole dure ma in realtà non fanno altro che fotografare il clima di intolleranza che si sta diffondendo nei confronti della nostra categoria. Negli ultimi tempi è stata condotta una campagna mediatica che ha creato una falsa immagine, dipingendoci come nemici della città e dei cittadini. Ecco perché per noi tassisti tira una brutta aria. Siamo i primi destinatari di insofferenze e frustrazioni delle persone e ogni giorno siamo vittime di aggressioni di tutti i tipi. Dopo il caso di Luca è stato condotto uno studio per quantificare la pericolosità del nostro mestiere. I dati emersi sul campione di 150 lavoratori è allarmante: ogni tassista subisce, durante la propria vita professionale, almeno una rapina; ogni giorno subisce almeno un'aggressione verbale o un danno al veicolo e riporta una o due lesioni all'anno. L'ultimo episodio è avvenuto

solo due giorni fa. Un collega è stato aggredito durante il turno da due dipendenti del Nuir (nucleo intervento rapido, ndr) per futili motivi. Gli hanno rotto i denti con una testata e fratturato la mascella. E per cosa? Perché il suo taxi ha intralciato per un paio di minuti il transito. È accettabile una cosa simile?

Luca lo conoscevo solo di vista, come spesso accade tra noi. I tassisti sono una comunità a parte, un paese nella città. Cinquemila persone che condividono frammenti di vita altrui nei pochi momenti di sosta o attraverso i racconti dei colleghi. Così ho conosciuto Luca, che mi è stato descritto tante volte come una brava persona, con un bel sorriso sempre pronto. In ogni caso, anche chi non gli era amico, lo considera parte della grande famiglia e con forza chiede che venga fatta giustizia. Altrimenti morirà due volte.

Per manifestare il dolore dell'intera

categoria ieri abbiamo deciso di sospendere il servizio dalle 14 alle 14.05 e metteremo un nastrino nero alle auto come segno di lutto. È una piccola cosa ma necessaria per dare un segnale forte alla città. È anche un modo per stringerci attorno alla famiglia di Luca, spezzata da un dolore che possiamo solo immaginare. Ogni tassista vive con la costante paura di non tornare a casa. Vorremmo che la gente cambiasse opinione su di noi partendo proprio dalla comprensione dei sacrifici che questo lavoro comporta. La nostra vita trascorre tra obblighi e rischi, distanti da figli e mogli, visti di sfuggita tra un turno e l'altro. Ma è la nostra vita. Ed era la vita di Luca, strappato da tutto per colpa della sua civiltà.

\*Presidente Satam (Sindacato Artigiani Tassisti di Milano e Provincia)

START

START





intanto, là giù in fondo, il bastone penetrava il tunnel. L'Amministrazione Comunale in quei giorni rilasciava interviste ai mass-media locali, dichiarando che a Bologna il servizio taxi era buono, sufficiente e i tassisti Bolognesi facevano bene a lavorare sereni perchè il decreto non li riguardava e non sarebbero per nulla stati danneggiati da esso, tutte affermazione poi disattese.

Alla fine la categoria trascinata dai tassisti Romani è riuscita a scongiurare la liberalizzazione selvaggia del settore e la possibilità di cumulo delle licenze in capo ad un unico soggetto sia esso persona fisica o giuridica; ma uno sconvolgimento nel mondo del servizio taxi fu comunque attuato.

Successivamente i tassisti italiani a livello locale, con l'opinione pubblica contro, hanno dovuto confrontarsi e scontrarsi sull'applicazione del decreto, ora tutte le Giunte Comunali (anche quelle che si erano dichiarate soddisfatte del servizio taxi, vedi Bologna) hanno voglia di rilasciare nuove licenze per conquistare consenso dai propri cittadini, la lotta non era ancora finita! A Bologna durante le trattative, senza autorizzazione 200 tassisti con il proprio taxi occuparono Piazza Maggiore, questo non piacque all'Amministrazione Comunale che minacciò ritorsioni, ma alla fine sorvolarono, forse in virtù del fatto che in precedenza eravamo stati collaborativi e/o forse perchè le 41 nuove licenze che ci rifilarono le ritenevano sufficienti per farsi belli agli occhi degli elettori.

Anche a Roma la lotta dei vincitori non era ancora finita, sempre con grande passione e coraggio alcuni tassisti decisero di bloccare parte del centro storico, ma stavolta l'Amministrazione cittadina non gradì e sparse denuncia alla Procura che con l'aiuto di filmati e dei Carabinieri riuscì ad identificare 470 tassisti che rischiano di diventare martiri.

Il capo di imputazione formulato dal P.M. Attilio Pisani è: "Nella loro qualità di incaricati del pubblico servizio di trasporto taxi, agendo in concorso fra di loro ed in esecuzione della medesima risoluzione criminosa, interrompevano il servizio, omettendo di rispondere alle chiamate inoltrate dai centralini e concentrandosi nella zona di Piazza Venezia, lasciando le autovetture in sosta sulla carreggiata stradale della piazza e delle vie limitrofe, così di fatto bloccando la circolazione stradale ed interrompendo altresì anche il pubblico servizio ATAC".

Dunque gli vogliono fare il fondoschiena a quadretti

perchè non sono stati bravi, non hanno accettato di vedersi ridurre il proprio guadagno di un buon 20% e hanno deciso di bloccare una piccola parte della città per mostrare disappunto, forse solo per avere udienza. Bene è giusto che anche la lobby dei tassisti venga educata d'altronde sono milionari evasori, ladri e maleducati! Questo penso essere il primo pensiero che è venuto in mente a gente comune ed ignorante una volta recepita la notizia, ma io sono un tassista e come tale mi sento imputato, come tale nasce in me una domanda: se i 470 colleghi romani domani verranno condannati, domani l'altro i tassisti italiani quali forme di lotta sindacale potranno adottare per contrastare provvedimenti che li riguardano e che mettono in pericolo la propria attività, il proprio reddito e il futuro sostentamento dei propri figli? Le chiacchiere, i tavoli di trattativa, scioperi seguendo le regole, manifestazioni autorizzate, ecc... beh! a volte tutto questo non basta e bisogna andare oltre come hanno fatto i colleghi Romani che presto saranno processati.

Cosa pensano i Sindacati Nazionali di categoria su quanto è accaduto e sul processo che si terrà contro i 470 tassisti? Spero che per il giorno dell'udienza vorranno proclamare un fermo nazionale del servizio pubblico di piazza non di linea, anche solo per poche ore. Io sarò ben contento di perdere una giornata di lavoro per coloro che nel loro interesse e di quello dei colleghi si sono esposti al pubblico giudizio, avrò così occasione di dimostrare la mia gratitudine a quei tassisti "cretini" che si sono adoperati lottando con grande coraggio e determinazione, per i colleghi "cretinoni", egoisti e parassiti, capaci sempre e solo di lamentarsi di nascosto aspettando che qualcuno si sacrifichi per loro e per il loro interesse personale.

Fabrizio Zagnoni (CO 20)

## AVREI QUALCOSA DA DIRE

Nei pagamenti del mese di Agosto e Settembre è rimasta la voce "canone lavaggio". Sono perplesso sul mantenimento di tale costo poichè il servizio non è stato usufruito dai soci, pur dando merito al consiglio di aver sviluppato ad un costo contenuto la convenzione con la Sprint Gas. Un consigliere mi ha ricordato che la precedente "chiavetta" con i sei lavaggi è stata distribuita gratuitamente a tutti i

soci. Concordo sulla bontà della passata iniziativa, ma, se ben ricordo anch'io, andava nella direzione di coprire un malfunzionamento ed un disservizio che nei mesi passati è stato significativo e che non ha evitato ai soci di pagare ugualmente il canone. Non voglio entrare nella polemica del perchè siamo arrivati negli anni ad avere un lavaggio così sgangherato, essendo evidente che questo consiglio si sia trovato con l'impianto enormemente sfruttato, come il precedente forse non avesse i denari per sostituirlo, evitando così una cronistoria di colpe che ormai non interessa più nessuno. Quello che invece mi interessa e mi induce a scrivere queste righe è l'annacquamento di un'opinione espressa in passato nell'ormai dimenticato "tavolo tecnico" che affermava come punto imprescindibile che "i soci dovevano pagare esclusivamente i servizi usufruiti". Sono conscio che i troppi lavori ed impegni affrontati in cooperativa necessitano che qualcuno li paghi e questo qualcuno siamo noi soci, ma ricordo anche che la voce "servizi organizzativi" appare sempre più un contenitore vuoto trasformatosi nel tempo in una quota mensile di affiliazione indispensabile per mantenere un necessario portafoglio di risorse economiche. Mi permetto di affermare che il mio interesse per la CO.TA.BO. è fuori discussione evitando polemiche che la possono danneggiare, ma nell'elenco di dubbi e ragioni che ho espresso manca la cosa più importante, la necessità a parer mio di un'assemblea che illustri ai soci difficoltà e risultati, contribuendo sia alla critica sia alla fiducia nelle potenzialità della struttura. A chi mi obietterà che non ci si può riunire per il lavaggio o per illustrare, dopo diverso tempo, la situazione e che per il lavaggio stesso è stato fatto un sondaggio, replico con un altro punto cardine del passato "tavolo tecnico" e cioè che i momenti di confronto con i soci dovevano essere più frequenti possibile per coinvolgerli nelle scelte e soprattutto negli eventuali impegni.

Bollini Mauro (VE 16)

Caro Mauro, effettivamente all'interno del "tavolo tecnico" (gruppo di lavoro che ha lavorato e prodotto il programma di mandato 2007/2010 e 2010/2013) abbiamo spesso affrontato la questione della condivisione degli intenti e del pagamento dei servizi utilizzati, purtroppo è indiscutibile che spesso

le Assemblee sono luoghi in cui poche decine di persone decidono a nome e per conto di tutti i soci. Certamente in maniera legittima, ma obiettivamente i risultati di partecipazione sono scadenti, se questo poi sia segno di fiducia nei confronti di chi amministra oppure di scarso senso di appartenenza alla Cooperativa questo non è facile da dirsi.

In questo momento stiamo lavorando alla preparazione dell'Assemblea per la modifica dello statuto, come dichiarato nei programmi di mandato, la nostra intenzione è quella di proporre ai soci la possibilità di votare per scritto, tenendo le Assemblee aperte per alcuni giorni, ed eliminando le deleghe.

Responsabilizzazione e spirito d'appartenenza sono fondamentali in una struttura come la nostra e con la proposta di modifica dello statuto speriamo di aumentare la partecipazione nelle scelte.

Per quello che riguarda la voce "servizi organizzativi", abbiamo già provveduto a ridurla ma non è possibile eliminarla, perchè non è un contenitore vuoto.

Probabilmente risulta necessario specificare a fronte di cosa si paga quella cifra.

Guardando un bilancio, risulta abbastanza facile capire che la nostra struttura è fatta di diversi settori, alcuni hanno entrate dirette, come il Radio-taxi, il Fiscale, il distributore, l'assicurazione, il polo tecnico e appunto il lavaggio. Altri settori invece non hanno entrate e svolgono attività di carattere generale ad esempio la segreteria e l'amministrazione, questi settori hanno dei costi e del personale, e da qui nasce la necessità di un canone servizi organizzativi e che comprende logicamente anche altri costi non imputabili a nessun settore.

In ogni caso le porte sono sempre aperte e il confronto non viene negato a nessuno e spesso i chiarimenti e le informazioni vengono forniti anche nelle riunioni delle varie commissioni.

La Redazione





## IL LAVORO PIU' BELLO DEL MONDO

Il cielo plumbeo e carico di pesanti nuvole gonfie d'acqua non lascia presagire nulla di buono.

Mi fermo, mio malgrado, a casa per pulire le pedanine: l'ultimo cliente ha pestato la deiezione di un cane ammalato e morente a giudicare dalla violenza dell'odore. All'inizio della corsa ho pensato che il signore se la fosse fatta nei pantaloni; poi, quando è sceso, mi sono accorto che il pestifero lezzo non se ne andava via, facendosi beffe dei finestrini aperti. Ho dato un'occhiata dietro per accorgermi di una sgommata informe che, da sinistra a destra, occupava tutte le pedanine posteriori. Mi viene da pensare che avrà voluto pulirsi bene le scarpe nel taxi prima di uscire!

Tutte le volte che mi capitano questi "inconvenienti" penso alla volta in cui un "anziano" mi disse che questo era "il lavoro più bello del mondo".

Ultimamente, mi accorgo che questo pensiero mi sovviene sempre più spesso.

Anche ieri sera, quando la coppietta che ho accompagnato da via Imerio a via Mattei se ne è andata, mano nella mano, senza pagarmi. Eh sì! Perché facendo "il lavoro più bello del mondo" capita anche questo, e anche spesso! Specialmente la sera, quando un terzo dei clienti non riesce a centrare la portiera per entrare nel taxi da quanto sono rovinati. Un altro terzo di clienti invece è solito mettere in dubbio la mia onestà, in maniera molto fastidiosa per il mio sistema nervoso, dicendo "Perché il tassametro parte da sette e novanta?!?". Vaglielo a spiegare, che sette e novanta è l'importo massimo della chiamata radiotaxi, ad una persona che parte già prevenuta nei tuoi confronti grazie alle svariate campagne diffamatorie a mezzo stampa che hanno avvallato il luogo comune tassista uguale ladro. Ancora più difficile, è spiegarli che al sette e novanta deve aggiungere un euro di supplemento radiotaxi! Anche perché il cliente, che entrando nel taxi non ti saluta nemmeno e si lamenta subito dell'importo segnato sul tassametro, solitamente dà inizio ad un soliloquio di impropri rivolti verso di me e verso i miei colleghi: una corsa stupenda, d'altronde questo è "il lavoro più bello del mondo"!

L'ultima signora, alla quale ho spiegato per filo e per segno il funzionamento della tariffa e del tassametro, si era sentita in dovere di pagarmi meno del dovuto:

si era fatta una sorta di sconto a titolo di risarcimento contro un sistema che tiene conto soltanto le esigenze del tassista e penalizza il cliente. Forte!

Per poi non parlare dei clienti "perché fai questa strada" ...

L'ultimo che ho caricato era un turista americano che comunque si è sentito in dovere di insegnarmi come girare nella città nella quale io sono nato. Infatti, vedendo che per tornare al suo hotel dal ristorante non facevo la stessa strada che aveva percorso all'andata, si lamentava in modo osceno.

Vagli a spiegare che il centro di Bologna ha moltissimi sensi unici, per cui, molte volte, si fanno strade diverse all'andata e al ritorno. Io ho messo a dura prova la mia pazienza e il mio inglese e gliel'ho spiegato! Per poi sentirmi dire in tono accusatorio "too much long... too much long" ... ma che colpa ne ho io se il Comune non ci fa passare da via dell'Archiginasio (mentre agli autobus si!) e, quindi, per passare da Sud a Nord di piazza Maggiore mi tocca fare il giro dell'oca!?!

L'ultimo terzo dei clienti che si incontra la sera sono quelli "normali" ... anche se la normalità è un concetto molto soggettivo, reputo normali quei clienti che si sentono in dovere di chiederti il permesso prima di entrare nel taxi, quelli che ti salutano prima di dirti dove vogliono andare, quelli che magari ti ringraziano dopo averti pagato. Quelli che ti considerano un professionista del volante e che reputano valido il servizio offerto.

Vabbè, ormai le pedanine sono tornate al lustro originale e posso tornare a fare il "lavoro più bello del mondo" sempre sperando che mi paghino, che non mi offendano, che non vomitino in macchina, che non mi rapinino, che non mi sequestrino, che non mi facciano del male ...etc,etc...

P.S.: Questo articolo è dedicato a te, Luca Massari, che giaci in un letto al Fatebenefratelli di Milano in coma profondo. Io spero che tu possa tornare presto a fare "il lavoro più bello del mondo".

Massimo (Fo20)

NDR: l'articolo è stato consegnato antecedentemente alla scomparsa di Luca, il collega di Milano.



## RAMBO: UN CLANDESTINO "FUORI" BORDO!



Questa storia ve la debbo raccontare anche se non volete, è troppo bella, troppo strana.

Ero all'Aeroporto in attesa, come spesso accade, di clienti che avrei dovuto portare dove cavolo avessero voluto.

Si cazzeggiava, si discuteva di politica, di calcio, di gnocca.

A un certo punto mi parve di sentire uno strano cinguettio, come che un uccellino avesse avuto bisogno di una goccia d'olio: cigolava come un meccanismo in procinto di grippare.

Guardiamo di qua e di là, attorno alle macchine, ed infine scorgiamo l'autore di tutto quel casino.

Era un pappagallino ondulato: sì, di quelli variopinti col codino dritto e lungo come il suo corpicino.

Che facciamo? Tentiamo di catturarlo, anche perché in quella zona transitavano un sacco di autobus, auto e taxi e la "morte squizza" era in agguato. Correva che sembrava avesse le routine, pareva una macchina radiocomandata, e noi dietro... poi lo perdemmo di vista. forse si era involato senza che ce ne accorgessimo. Pazienza. Ce l'avevamo messa tutta.

Finalmente arrivò l'agognato cliente per cui mi gettai in mezzo al caos delle vie della città dopo una veloce corsa sulla tange.

Poi feci un altro paio di "gite" e mi ritrovai con alcuni colleghi al posteggio della Fiera, ancora a discutere di nulla (come di solito accade).

"Cirp, cirp-cirp!"

Di nuovo risentii quel cinguettio di prima. Cazzo! Non era possibile. Ero vittima di allucinazioni sonore! "Cirp-cirp, Cirp!"

Ancora quell'uccellino? Ma dove cavolo era?

Seguendo il sonoro richiamo, mi abbassai e guardai sotto la macchina...

Incredibile: era aggrappato, appollaiato sul filo del freno! ... tutto "spettinato" ed unto come un operaio metalmeccanico!

Dopo diversi tentativi infruttuosi riuscii a catturarlo. Era di tutti i colori fuorché quelli originali. Provai ad immaginarmi il povero volatile che come una bandierina "sbatteva" sotto il mio taxi a quasi i cento all'ora sulla tangenziale a "sniffarsi" tutti gli scappamenti dell'ora di punta.

L'ho adottato, l'ho chiamato "Rambo" (nome che penso meriti) e gli ho dato anche una bella mogliettina. Ora vivono con me e ci facciamo un sacco di risate nel ricordarci l'avventura vissuta.

Marco Landi (Fi 6)



Il 5 Ottobre 2010, l'assemblea di tutti i taxisti prioritari, appartenenti sia a Cat che Cotabo, ha costituito l'associazione "TSB - Taxisti senza barriere". Nella stessa serata è stato eletto il consiglio direttivo composto da: Massimo Naldi IM14 Presidente; Fabio Tattini LS1; Alberto Magri IM6; Riccardo La Porta IM9; Danilo Magrini IM21.

Un grande entusiasmo ha accompagnato la serata, lo dimostra il fatto che l'adesione dei partecipanti è stata unanime. Perché "Taxisti senza barriere"? Perché, come spesso accade, la forma è anche sostanza.

La sostanza è che siamo taxisti e dotandoci di uno strumento come l'associazione, diventiamo un unico interlocutore per chiunque voglia collaborare con noi, per trovare le soluzioni più adatte a migliorare il servizio o il nostro modo di operare.

Senza barriere perché siamo aperti al confronto con tutti organismi sindacali e le associazioni di categoria, nonché per avviare un dialogo propositivo con l'amministrazione comunale mettendo a disposizione nostra esperienza diretta.

Il Comune di Bologna, i sindacati e le associazioni di categoria firmatarie dell'accordo del 28 Marzo 2007, avviarono un percorso che, in sostanza, oltre a stabilire diverse turnazioni per le conduzioni famigliari, prevedeva l'emissione di nuove licenze suddivise in territoriali e prioritarie. Contestualmente all'approvazione del nuovo regolamento unificato, l'accordo prevedeva inoltre la trasformazione di 8 licenze NCC "trasporto esclusivo disabili" in altrettante licenze per taxi prioritario. La somma delle 2 operazioni (23nuovi+8 già attivi) portava a 31 il numero delle licenze adibite a questa nuova tipologia di servizio. Le modalità di esercizio sarebbero state identiche e ispirate alla sperimentazione svolta nei 2 anni precedenti dagli 8 ex ncc.

E' logico pensare che un servizio, prima strutturato su 8 macchine, così potenziato, potesse essere oggetto di revisioni e aggiustamenti in fase di avviamento. Purtroppo, nel bando di concorso ispirato alla sperimentazione precedente, vennero invece mantenute limitazioni dettate, a suo tempo, dalla difficoltà di coprire il territorio e furono aggiunti ulteriori vincoli come ad esempio il tipo di alimentazione dei veicoli (che limitano la scelta di mezzi adattabili allo scopo), fino alla totale assenza di chiare disposizioni in materia di sicurezza dei trasportati. L'associazione si propone quindi di stimolare l'Amministrazione Comunale a riconsiderare queste decisioni trovando soluzioni più soddisfacenti per i taxisti prioritari senza nulla togliere al servizio e addirittura migliorandolo (adottando ad esempio autovetture e non mezzi derivati da furgoni).

Prioritari e non solo. L'associazione è aperta a tutti i curiosi, i volenterosi, gli scettici e i riottosi. Ai timidi, agli esuberanti a tutti coloro che nel fare gruppo, trovano un senso di appartenenza, in una rinnovata forma di associazionismo dove la trasparenza, lo scambio di informazioni, il confronto anche aspro rappresentano una ricchezza. Mettendo da parte rivalità, sterili polemiche che nel tempo stanno producendo spaccature che portano all'immobilismo.

Siamo taxisti al 101%. I nostri mezzi ci consentono di trasportare chiunque. Non abbiamo barriere ideologiche, non cerchiamo un fortino in cui rinchiuderci. Il mondo è in continua trasformazione. Bologna non è da meno. Crediamo che aprirci alla città, discutere di mobilità nelle sedi istituzionali sia un compito che spetta anche alla nostra categoria. La materia è sentita, chi di noi non ne parla con i clienti almeno 3 o 4 volte al giorno?

Perché allora lasciare l'argomento ai soliti protagonisti sui giornali? Ci fa più comodo avere Sirio spento? Siamo contenti del Cavis? Un posteggio in Piazza Liber Paradisus ad un passo da un parcheggio, dal quale peraltro escono automobilisti appiedati, potrebbe essere un'idea? Siamo contenti di leggere sulle cronache locali una lamentela alla settimana sul servizio taxi? ATC e taxisti hanno o no gli stessi problemi di velocità commerciale? Se sì, perché i giornali intervistano sempre e solo Sutti? Che fine hanno fatto i proventi della vendita delle nuove licenze, destinati per legge, al miglioramento del servizio taxi? La sacrosanta lotta all'abusivismo senza una strategia più generale non rischia di essere un'aspirina che cura una polmonite? Quale sarà il personaggio politico pronto a concedere un aumento di tariffa in tempi di forte crisi, senza temere di perdere consenso? Quali alleanze si possono costruire, a partire dall'opinione pubblica?

Se solo metà degli sforzi, che facciamo per darci addosso all'interno della categoria, fossero indirizzati ad un vero miglioramento del nostro lavoro in termini di informazione, immagine, proposte alla cittadinanza, non ci troveremmo a lottare tra noi per dividerci una torta che diventa sempre più piccola. Queste ed altre domande attendono risposte. TSB è pronta a fare la sua parte. Vogliamo partire presentandoci a tutti i nostri potenziali interlocutori, nell'ambito della categoria, tra le istituzioni e in città. Predisporremo le nostre proposte con la massima apertura al confronto con tutti. E cercheremo, da parte nostra, il modo migliore per "comunicare" tra di noi, con tutti i colleghi e con gli altri, per far sapere, di volta in volta, in modo semplice e chiaro le posizioni e le idee dell'Associazione sul servizio taxi e sulla città.

I soci fondatori di TSB

# ZIRCOLL...

E'arrivato la stagione fredda, ci avviciniamo alle festività natalizie e come ogni anno il circolo si prepara a coadiuvare la cooperativa nelle consuete iniziative del 24 dicembre 2010 e del 6 gennaio 2011. La vigilia di Natale è da sempre un momento di scambio di auguri fra vecchi e nuovi Soci e la premiazione dei cosiddetti "inossidabili" che compiono 20,25 e 30 anni di attività sul taxi, ci consente di ritrovarci tutti e brindare insieme usufruendo del buffet allestito dai nostri bravi volontari.

Il 6 gennaio, giorno della "Befana", l'evento più caro a tutti i bambini, verrà organizzata in Cotabo la festa, con spettacoli a sorpresa e l'immane lotteria.

Il circolo ha poi in programma l'organizzazione di una degustazione di vini dell'Emilia Romagna, che vedrà l'abbinamento di un vino ad un piatto che ne esalti le qualità, verrà comunicata presto la data e la configurazione dell'iniziativa nei suoi dettagli.

Un plauso va alle squadre di biliardo che si stanno comportando benissimo nel campionato e che possono essere seguite nelle serate di martedì e mercoledì qui nella nostra sede.

Ricordiamo che durante i tornei di biliardo, essendo ritardato l'orario di chiusura del bar, è possibile fermarsi a gustare le delizie che vi preparerà il nostro Giorgio.

Non scordatevi inoltre di contattare il consigliere addetto al tesseramento e cioè Fonzie per prenotare la tessera del 2011, avete anche possibilità di farla, fra un pasticcino e l'altro, il giorno della vigilia di Natale. Sostenete il circolo Arci Cotabo, aiutateci ad incentivare il tesseramento" più siamo e più contiamo"!!

Il Direttivo del Circolo

# ...IAMO

## CHIACCHIERE DI REPERTORIO

Esiste una netta linea di confine fra la chiacchiera e il dialogo.

Nella comunicazione che quotidianamente avviene, fra il tassista ed i suoi occasionali ospiti a bordo, è molto insolito che tale confine venga valicato, e, in quei rari casi, la cosa può avvenire con gli interlocutori che sembrerebbero meno idonei.

Mi successe, la prima volta che mi capitò di caricarlo, con un nostro cliente abituale noto a quasi tutti noi, un tipo piuttosto grosso e sgraziato, dall'aspetto di evidente ubriacone, catarroso e roco fumatore accanito, ma dotato, al di là di quelle sue sgradevoli sembianze, di

una certa gentilezza d'animo. Il tempo di un brevissimo tragitto in centro fu sufficiente ad affrontare, con profonda riflessività, niente meno che il tema dell'esistenza di Dio.

Da allora, quando mi capita nuovamente di doverlo trasportare, spesso in piena notte, a casa sua o magari fino ad un bar aperto, ne sono ben contento, a dispetto del rischio sempre presente che mi lasci qualche ricordino, vuoi per un colpo di tosse troppo 'vissuto', vuoi per un eccesso di liquido nella sua vescica che, come raccontano sia davvero successo, prenda la strada del sedile posteriore.

Per il resto della giornata, il più delle volte,

solo chiacchiere, quando non il paziente ascolto delle esternazioni di rabbia, più raramente di tristezza o di dolore, quasi mai di gioia, degli sconosciuti nostri compagni di brevi o brevissimi viaggi.

Chiacchiere, luoghi comuni, risposte pronte, sempre le stesse, di repertorio, a domande sempre uguali.

"Com'è la vita a Bologna?", "c'è movimento di sera?", "e la sicurezza com'è?", "quanti abitanti fa?", eccetera; ormai ciascuno di noi ha in mente una specie di disco con la risposta opportuna a simili frequentissime domande.

"Ma non è rischioso lavorare di notte?" faceva parte, fino a pochi giorni fa, di quella lista, e aveva, nel mio personale disco, questa risposta: "Nei sei anni e mezzo della mia attività non ho mai corso nessun rischio", a cui, se necessario, è possibile aggiungere un primo seguito: "Sì, clienti strani, alterati, anche dall'apparenza aggressiva, mi capita di caricarne, ma mostrandosi molto calmi in genere la minaccia si spegne da sé"; ed un secondo seguito: "Anche perché, se qualcuno ci minaccia, non ha senso fare gli eroi per quel centinaio di euro che possiamo avere in tasca". Risposte preconfezionate, ma tutto sommato sincere e convincenti.

Finché non succede, al collega di un'altra città, la tragedia che mette in crisi, forzatamente, quella risposta; il fatto è ben noto, per aver conquistato gli onori delle cronache: un cane scorrettamente lasciato libero viene involontariamente investito e ucciso; la padrona va in escandescenze ed, insieme al fratello e ad un amico, picchiano selvaggiamente, fino quasi ad ammazzarlo, il tassista che pure era sceso e aveva cercato di soccorrere la bestiola. Mentre scrivo, nonostante sia sempre difficile conoscere il seguito delle vicende, ho avuto notizia che Luca, il collega milanese, è tuttora in coma farmacologico.

Si legge, si ascolta, si commenta, poi si riprende l'attività, ma con la tranquillità minata per sempre dal piccolo tarlo di quell'immagine di violenza selvaggia, di dolore, di morte, di

ingiustizia.

Poi, durante le ore di riposo, quando quell'immagine si ripresenta, si cerca di ragionarci sopra, e di collocarla correttamente in un più generale contesto, sociale e temporale: il nostro inquieto presente.

Inquieto, a volte disperato, a volte ingannevole e menzognero, troppo spesso violento, e connotato da un'arroganza che, indipendentemente dalle classi sociali o generazionali, lo attraversa, troppo spesso dando l'impressione che il sopruso alla fin fine paghi.

Ma dove diavolo vai, vorrei chiedere a ciascuno di quei tanti mancati piloti di formula uno che, puerilmente, tradendo tutte le loro frustrazioni e inibizioni, vediamo scattare, sgusciare e serpeggiare davanti alla nostra vettura, per la magra soddisfazione (e solo in rari casi), di conquistare un semaforo verde in più, vale a dire un misero minuto di anticipo (e per fare che?) sulla loro destinazione.

Questione di valori, di educazione, di saggezza minima. C'è tanto da fare, di questi tempi, per ristabilire tutto questo; e tuttavia qualcosa si può fare, a partire dall'esempio, che ha da sempre un valore trainante, di effetto apparentemente superiore alla causa.

E' con questa logica che considero un'occasione, da sfruttare con autentico piacere, il fermarmi, ogni volta possibile, per dare la precedenza ai pedoni sulle strisce.

Anche perché osservare le loro espressioni di cessato allarme, ma spesso i loro sorrisi e gesti di riconoscenza, a volte addirittura le loro espressioni di incredulità, è sempre uno spettacolo che compensa un po' quelle scene di violenza atroce che, nel retroscena della coscienza, continuano a farti compagnia.

Francesco Selis (FI01)

NDR: l'articolo è stato consegnato antecedentemente alla scomparsa di Luca, il collega di Milano.

## L'ATTIMO FUGGENTE

E' sera , arrivo all'indirizzo di chiamata e loro sono là, nell' opaco cono di luce del lampione. Tre mignotte. E va beh, si sa che le prostitute sono una tipologia di clientela che i tassisti portano, però per me è la prima volta. Oggi è il mio decimo giorno di lavoro e in questo breve tempo ho già caricato un ubriaco molesto e ieri una tossicodipendente. Ho avuto proprio un battesimo di fuoco !

Salgono e una, che sembra la capa della baracca, si siede sul sedile davanti indicandomi come destinazione una zona industriale dell' hinterland, evidentemente loro luogo di lavoro mentre le altre si sistemano dietro. Immediatamente si percepisce che c'è una specie di gerarchia fra loro, sembrano Maresciallo, Brigadiere ed Appuntato in missione. La capa avrà 35-40 anni e ha quell'aria dura e scostante di chi si guadagna da tempo la pagnotta su una strada, la brigadiera una trentina e anche lei esprime il disincanto di quella vita difficile, anche se non ha il volto di pietra della collega seduta davanti.

Chi mi colpisce di più però è la giovane: avrà si e no 20-22 anni e dimostra ancora quella curiosità e quel desiderio di cose nuove tipiche della gioventù. Due grandi occhi da cerbiatta e i tratti del volto quasi adolescenziali accentuano questa impressione di persona ancora in preda a quel "giovenile incanto" descritto dai poeti. E' però adulta, non è una prostituta bambina come nel film mito della nostra categoria, Taxi Driver. Avrei orrore di una cosa simile che fortunatamente ho visto solo negli Stati Uniti e a Barcellona. Certo non si può dire che la cerbiatta sia ancora nell'età dell'innocenza, dato anche il mestiere che fa', però il tempo e le dure esperienze che dovrà affrontare non hanno ancora intaccato quell'espressione serena e quasi infantile che dimostra.

Deve essere una novizia visto anche l'atteggiamento che le colleghe hanno con lei.

Partiamo e la Marescialla mi guida con piglio sicuro su strade secondarie che ottimizzano il percorso casa-lavoro, certamente effettuato con frequenza. Sono straniera e parlano fra loro una incomprensibile lingua slava, anche se , come molti europei dell'est, si esprimono correttamente in italiano e con una buona pronuncia.

"Di dove siete ?" – chiedo – "Jugoslavia, Belgrado" – risponde la boss mentre latra ordini alle due dietro che fanno allora una telefonata, forse ad una collega. Mentre vado due occhioni neri e lucidi mi fissano nello specchietto e osservano con curiosità particolari dell'auto e il modesto panorama di periferia urbana che attraversiamo.

Il terzetto è pure equipaggiato con delle borse che contengono l' abbigliamento consono al loro lavoro e , diciamo così, i ferri del mestiere. Occhieggio infatti la borsa semiaperta di quella seduta a fianco e vedo una quantità industriale di preservativi .Uuh...uuh... spero che sia la riserva per tutta l'allegra combriccola o la provvista individuale della settimana , altrimenti bisogna dire che il loro è veramente un mestiere usurante e degno di pensione anticipata !

Arriviamo quindi sul posto di lavoro, in una desolante, deserta strada di un distretto industriale. La marescialla scende seguita dalla brigadiera e dice alla collega giovane di pagare la corsa. Lei mi paga, con gesti semplici e gentili, arrotondando l'importo a titolo di mancia e mentre sta sistemando il suo resto io scendo e le apro la portiera. Non so perché lo faccio, forse perché è seduta sul lato sinistro , la strada è stretta e deserta e se arrivassero auto in

velocità mi potrebbero fare gravi danni, o forse perché ho ancora l'entusiasmo del neofita che fra qualche mese non avrò più.

Aprire lo sportello dell' auto può avere, a mio giudizio, diversi significati: di aiuto a una persona anziana o disabile, di deferenza e rispetto a una persona potente, di ammirazione ed omaggio a una donna bella o ancora piacente. E' comunque un atto di gentilezza fatto ad un nostro simile.

Apro quindi la portiera del mio taxi e in un istante è come se fra i capannoni di Zola Predosa fosse scoppiata una bomba: due occhi spalancati da Bambi si alzano su di me e mi sfanalano in faccia tutta la riconoscenza e il ringraziamento del mondo con la forza e l'intensità di una fotoelettrica dei pompieri !

E' come quando vai al canile e fai una carezza a un cagnolino abbandonato, lui ti guarda come tu fossi il suo Dio, venuto dal cielo per redimerlo.

Esistono momenti nella vita in cui basta un attimo fuggente per esprimere emozioni, situazioni, concetti, la cui intensità non

potrebbe essere descritta da migliaia di pagine od ore di discorsi. Quello che sto vivendo adesso è uno di questi. E' un po' come nella fisica delle particelle in cui in un tempo infinitesimale si scatena un' energia abissale.

Io non credo che quella giovane prostituta serba abbia avuto molti atti di gentilezza o di rispetto nella sua vita, soprattutto da un uomo, e l'esplosione emotiva che c'è nel suo volto ne è la prova. Ripeto è solo un attimo ma l'espressione e gli occhi di quella ragazza di Belgrado non potrò mai dimenticarli.

Scende, abbassa gli occhi, e ormai ricomposta mormora - "Grazie"- e poi -"Ciao e buon lavoro" . Sono lì, un po' imbarazzato e quasi stordito dal tifone di riconoscenza lanciaiomi dalla Bambi, sto per dire anch'io "Buon lavoro" poi penso che non sia il caso e farfuglio un "Buona serata".

Risalgo in fretta sulla Toyota e parto a tutto gas. Quegli occhi umidi mi sono entrati dentro. Voglio fuggire da quest'altro dolore che c'è nel mondo.

Daniele Bertagnin (MI14)





# VOGLIAMOCI BENE

UN GESTO D'AFFETTO PER UNA PERSONA AMICA,  
PER LA SUA E PER LA NOSTRA SALUTE,  
PER LA PREVENZIONE E PER LA RICERCA.

La nostra proposta è diretta a singoli, famiglie, aziende ed enti, che intendono regalare una o più visite preventive e/o esami diagnostici per la salute dei propri cari, di amici e di lavoratori. L'iniziativa è partita pensando in particolare alle badanti che assistono le persone anziane non autosufficienti. Nella maggioranza dei casi si tratta di donne dell'est europeo (molte ucraine, moldave e bielorusse, nate e vissute nelle terre colpite dal disastro nucleare di Chernobyl) che raramente si sottopongono a controlli sanitari, in ragione di precari rapporti di lavoro e di mancanza di permesso di soggiorno. Per questo appare particolarmente ragionevole un'attenzione a promuovere per loro visite preventive (al seno, ginecologiche, ...) cogliendo un momento particolare come il Natale. Ma un "regalo utile" può essere donato a tutte/i ... E può valere triplo: oltre alla persona a cui è diretto, è un sostegno anche all'Istituto Ramazzini (che vive grazie ai contributi di soci e cittadini) e al nostro comune futuro (la ricerca scientifica come fonte per uno sviluppo più sano e sicuro per la società). Sul retro sono elencate le visite e le prestazioni che potrete donare e che verranno eseguite presso il Poliambulatorio Ramazzini di Via Libia 13/a a Bologna. La persona a cui verrà donato il buono/coupon dovrà telefonare allo 051-302252 per prenotare un appuntamento.

PRESTAZIONI	TARIFFA INTERA €	SOCI RAMAZZINI €
VISITA SPECIALISTICA ONCOLOGICA (1)	70,00	56,00
VISITA SPECIALISTICA SENOLOGICA	35,00	28,00
VISITA SPECIALISTICA GINECOLOGICA	60,00	48,00
VISITA SPECIALISTICA UROLOGICA	60,00	48,00
VISITA SPECIALISTICA NUTRIZIONALE	70,00	56,00
VISITA SPECIALISTICA DERMATOLOGICA	60,00	48,00
MAPPATURA NEI	100,00	80,00
CONSULENZA ONCOLOGICA	75,00	60,00
MAMMOGRAFIA BILATERALE	60,00	48,00
MAMMOGRAFIA MONOLATERALE	35,00	28,00
GALATTOGRAFIA	100,00	80,00
DENSITOMETRIA OSSEA	65,00	52,00
ECOGRAFIA ADDOME SUPERIORE	50,00	40,00
ECOGRAFIA ADDOME COMPLETO	70,00	56,00
ECOGRAFIA ADDOME INFERIORE O PELVICA	50,00	40,00
ECOGRAFIA MAMMARIA BILATERALE + VISITA SENOLOGICA	60,00	48,00
ECOGRAFIA MAMMARIA MONOLATERALE	30,00	24,00
ECOGRAFIA PROSTATICA TRANS-RETTALE	70,00	56,00
ECOGRAFIA TRANS-VAGINALE	70,00	56,00
ECOGRAFIA TIROIDE	45,00	36,00
ECOGRAFIA COLLO	65,00	52,00
ECOGRAFIA TESSUTI MOLLI	50,00	40,00
ECOGRAFIA APPARATO URINARIO	60,00	48,00
ECOGRAFIA LINFOGHIANDOLE	20,00	16,00
ECOGRAFIA OSTEOARTICOLARE	60,00	48,00
COLPOSCOPIA	30,00	24,00
PAP-TEST	30,00	24,00
ESAME CITOLOGICO DELL'ESCREATO	35,00	28,00
ESAME CITOLOGICO SECRETO MAMMARIO BILATERALE	40,00	32,00
ESAME CITOLOGICO SECRETO MAMMARIO MONOLATERALE	25,00	20,00
ESAME CITOLOGICO SU AGOASPIRATO	45,00	36,00
ESAME CITOLOGICO DELLE URINE	25,00	20,00
HEMOCCULT	8,00	6,40

(1) LA VISITA ONCOLOGICA PER CHI HA COMPIUTO I 65 ANNI DI ETÀ È GRATUITA.

## BUON NATALE DAI VOSTRI AMICI DELLA GIUNGLA

Vi ricordate di Noi? Siamo i Vostri Amici della Giungla! Grazie al vostro aiuto stiamo crescendo e diventando grandi...vi sembra?! Eccoci nell'ultima foto scatta la settimana scorsa! Qui le cose sono un po' difficili...ci sono state le Elezioni e i venti di guerra si sono di nuovo addensati sulle nostre povere montagne. Sono quotidiani gli scontri tra l'esercito birmano e le diverse etnie: pensate che pochi giorni fa piu' di 20.000 persone erano scappate in Thailandia, specialmente donne e bambini, ma dopo qualche giorno sono stati, forzatamente, rimandati indietro, nonostante le granate continuino a piovere sui poveri villaggi Karen. Tutti abbiamo paura, ma per ora gli scontri sono piu' a sud, e noi cerchiamo di stare tranquilli...ed affrontare i problemi quando si presentano. E' difficile capire cosa significhi una vita appesa ad un filo, come la nostra, ma se ci lasciassimo spaventare, non andremmo piu' a scuola, non continueremmo a vivere e forse, non saremmo piu' i Vostri Amici della Giungla...



Una bella notizia, che ha dato a tutti tanta speranza e' stata la liberazione dagli arresti domiciliari della Signora Aung San Suu Kyi. Lei e' una Signora eccezionale che lotta per la Pace del nostro Paese con forza e determinazione, non usa le armi, ma le parole, la pazienza, il non arrendersi mai per riuscire a sconfiggere la crudelta' dei dittatori. Le maestre ci hanno detto che si e' accesa una piccola luce nel buio del silenzio che ci circonda. Noi non sappiamo tante cose, e tante non riusciamo neppure ad immaginarle, ma siamo sempre pronti a sperare in un futuro migliore. Un'altra bella notizia, e vi mandiamo una foto, e' che il piccolo Po Chow Chow sta venendo a scuola! La sua mamma non voleva, perche' temeva che la vita scolastica lo facesse stare male per la sua diversita', ma non e' successo. Ha gia' cominciato a scrivere ed e' molto felice di stare con i compagni.



Po Chow Chow ha una malattia dalla nascita che gli fa crescere molto la testa, ma i suoi occhi ridono lo stesso. Abbiamo saputo che vi siete impegnati molto ad aiutare Moses perche' possa aiutarci, grazie!



Le maestre ci hanno mostrato alcune foto, ed abbiamo visto anche uno dei vostri taxi, ma e' bellissimo!

Potremmo salirci anche in dieci! Ci portate a fare un giro? Lo so, lo so...sembra impossibile, ma in realta' noi siamo spesso insieme a voi, vi pensiamo e vi mandiamo sempre il nostro affetto e le nostre semplici preghiere, e siamo in tanti! I nostri cuori riescono a stare tutti su ognuno dei vostri taxi!

Se state attenti, ci potete sentire vicino a voi, con i nostri sorrisi, anche quando c'e' tanto traffico... Arriva il Natale, e voi sarete indaffarati con il lavoro, con le gioie delle vostre famiglie, ma sappiate che lontano, ci sono tanti piccoli cuori che battono insieme ai vostri e vi ricordano sempre facendovi gli auguri piu' belli per un Natale di Pace e un Nuovo Anno che ogni giorno vi regali l'occasione per un sorriso vero! Tablu do ma carissimi Amici di COTABO Naw Palah e tutti vostri bambini della giungla.



Quella che avete letto qui sopra è la letterina di Natale scritta a 4 mani con i Bambini di UWai Klo che insieme a noi di Moses ringraziano Cotabo e Tutti i Suoi Soci per sostenere le nostre iniziative umanitarie e per facilitarci nella visibilità. Avremmo molte cose ancora da raccontare: sulla TERZA SETTIMANA SALVANBIMBO a BOLOGNA, sulla VITTORIA DEL PREMIO PER LA PACE DOSSETTI, sull'apertura della sede di Bologna in Via Agresti 4, e se potrete ospitarci nel prossimo numero de "IL SOCIO COTABO" lo faremo certamente in modo più compiuto.

Per conoscere meglio le iniziative di Moses:  
[www.moses.it](http://www.moses.it)

Per avere informazioni  
o aderire a SALVAUNBIMBO:  
[www.salvaunbimbo.it](http://www.salvaunbimbo.it)

## ALLA RICERCA DELLA BUONA NOTIZIA

Amici taxisti, il titolo sottintende una questione: che rapporto c'è tra la nostra vita, il nostro lavoro, e la fede cristiana? E' una domanda "intrigante" a cui noi, del "Gruppo di Preghiera San Paolo fra taxisti bolognesi", vorremmo cercare di rispondere insieme a voi. In prima battuta, qualcuno potrebbe obiettare che la fede è un "optional" che interessa a pochi, che non ha incidenza sui reali problemi, che ad ogni giorno bastano le difficoltà e le preoccupazioni contro cui occorre continuamente e faticosamente lottare.

Ma, senza voler sminuire i problemi, è anche vero che nella nostra vita quotidiana occorre scovare le notizie buone, cioè quegli aspetti su cui fare leva per cercare la serenità e il sorriso. La prima bella notizia che non può mancare di consolarci, è che abbiamo in Dio un Padre che ci ama e si prende cura di noi. Il suo amore non è solo "collettivo" nei confronti dell'umanità, ma è rivolto a ciascuno di noi: Dio Padre mi conosce personalmente, gli sono note le mie necessità, attraverso le vie più impensabili mi parla e mi fa giungere la sua bontà. Se tu, collega taxista, stai leggendo queste righe, stai certo che hai trovato un canale attraverso il quale Dio ti parla. Per capire la bellezza del rapporto col Signore, vorremmo proporvi un "ciclo" di articoli che appariranno progressivamente sul giornalino Cotabo, e che, partendo dalle realtà concrete e quotidiane del taxista, vogliono tratteggiare un parallelo tra le esperienze personali di ciascuno di noi, e la proposta di quella fede che può dare senso alla vita.

E allora, oggi ci mettiamo a riflettere su questo tema: perché sono taxista? Cosa mi ha portato a fare questa scelta? Ovviamente, ognuno ha una sua risposta personale. Per molti ci sono precedenti in famiglia, il padre o un parente che faceva il taxista e che ha indirizzato la nostra scelta. O forse, qualche amico ci ha raccontato la sua esperienza di taxista e ci ha invogliato a prendere la stessa strada. O ancora, è stata una scelta alternativa al rigetto per un lavoro da dipendente in cui non trovavamo soddisfazione. O una fra mille possibili opportunità. Fatto sta che la scelta è stata sicuramente confortata da interessanti aspettative, vuoi per la autonomia dell'attività, vuoi per la possibilità di gestire più liberamente il proprio tempo, vuoi per il miraggio di un decente guadagno. Ormai siamo affezionati alla nostra attività, siamo taxisti nel cuore fino alla pensione e oltre. In definitiva, è una scelta di vita.

Passando a considerare la fede, la domanda "parallela" che ci possiamo fare, allora è questa: perché sono cristiano? E' anche questa una scelta di vita?

La storia di un cristiano nasce dai suoi genitori, che chiedono per il figlio il Sacramento del Battesimo. Il Battesimo è "anche" una tradizione che si tramanda di generazione in generazione, è "anche" una piacevole festa in cui radunare parenti e amici, è "anche" un'occasione per scambiare regali e simpatia, ma è "soprattutto" un Sacramento, un dono grande del Signore che ci introduce nella Sua Famiglia di eletti, di candidati alla felicità eterna. Questo è l'aspetto spirituale del Battesimo, che supera di gran lunga gli aspetti umani!!

La fede, che è l'argomento della nostra riflessione, nasce proprio qui, ed è una conseguenza del dono che Dio ci offre, per puro amore verso ciascuno di noi. E si aspetta che noi corrisponiamo in gratitudine e accoglienza. Quali sono dunque le caratteristiche della nostra risposta di fede? Vedete, amici, non basta dire "Io credo in Dio" se poi la nostra vita è orientata nel senso opposto al bene e all'osservanza di ciò che Dio ci dice.

Perché la fede, in prima definizione, è accogliere nella propria vita, ogni ora della nostra vita, la Parola che Dio ci rivolge, cioè il messaggio del Vangelo. La fede non è un sentimento né un posto in cui rifugiarsi nei momenti di maggiore delusione o amarezza. E' un "sì" alla Parola del Signore, che dobbiamo accogliere con gioia e assiduità, perché divenga il sale e l'orientamento della nostra esistenza.

Nel Vangelo di Marco, Gesù dice: "Chi crederà e sarà battezzato sarà salvo, ma chi non crederà sarà condannato" (Mc 16, 16). Amici, vi propongo questo esercizio: dato questo stretto legame con la fede, ripensiamo al nostro Battesimo, cerchiamo di capirlo e di farlo nostro, e allora ci sentiremo cristiani per vocazione e per scelta, fin nel profondo del cuore, e comprenderemo con gratitudine il senso vero della vita.

### AVVISO IMPORTANTE:

Ricordiamo ai colleghi che il Gruppo di Preghiera S. Paolo, costituito tra i taxisti COTABO sensibili ai valori dello spirito, offre l'opportunità di momenti di riflessione e di preghiera: ogni secondo Lunedì del mese ci incontriamo nella Sala riunioni Cotabo alle ore 14.30: preghiamo insieme il Rosario, quindi segue una riflessione-confronto sui brani della S. Scrittura relativi alla liturgia della Domenica successiva all'incontro. L'invito è cordialmente esteso a tutti i colleghi taxisti! Chi volesse dialogare o proporre riflessioni sul contenuto di questo articolo, può mandare una e-mail all'indirizzo: [consulta.psl@teletu.it](mailto:consulta.psl@teletu.it)

# KM SICURI

Polizza Veicoli a Motore



## Ami la guida sicura? Ti trattiamo con i guanti bianchi.

**KM SICURI** è l'innovativa polizza RC Auto che riserva vantaggi esclusivi ai migliori guidatori. Come **Bonus Protetto in omaggio**, che conserva la classe di merito. Ma i **vantaggi** sono per tutti: la **tariffa A Kilom€tro** che prevede sconti in base alla percorrenza, il **sistema UNIBOX** che nelle emergenze consente un'assistenza al veicolo, il servizio di **Riparazione Comfort** che, con migliaia di carrozzerie convenzionate, rende tutto più facile. Chiedi informazioni presso tutte le Agenzie Unipol.

[www.ugfassicurazioni.it/unipol](http://www.ugfassicurazioni.it/unipol)

Meno carta, più verde.



**UGF**  
ASSICURAZIONI

**UNIPOL**  
UGF ASSICURAZIONI