

Trasporto pubblico non di linea- Taxi e Natanti

Criticità e proposte delle Associazioni

CNA FITA TAXI, CONFARTIGIANATO TAXI, LEGACOOP PRODUZIONE E SERVIZI, SNA CASARTIGIANI

Premessa: i livelli della domanda e le difficoltà per il comparto e l'utenza

Dal mese di maggio, in Italia, si registra un aumento generalizzato di domanda di trasporto individuale con punte stimate intorno al 40% che crea evidenti disagi e tempi di attesa di servizi fuori dai normali standard di servizio.

L'aumento senza precedenti e non prevedibile della domanda non è riconducibile al solo aumento del turismo, ma ad una serie di fattori fra i quali anche la ripresa dei viaggi d'affari, sui quali occorre intervenire.

Il problema riguarda il sistema trasporti nel suo complesso, i taxi o i noleggi con conducente sono solo la parte terminale del sistema che deve integrarsi con tutte le altre modalità. È evidente che tutto il sistema dei trasporti locali non ha retto l'aumento della domanda.

Occorre premettere che risulta non corretto, sia sul piano ideologico che di metodo, tentare di misurare l'efficienza di un sistema di trasporto individuale nei luoghi di arrivo di sistemi di trasporti collettivi nazionali di massa, come stazioni ed aeroporti. È indiscutibile che in questi casi l'effetto collo di bottiglia sia inevitabile, per questi motivi il trasporto individuale deve essere integrativo ad altri sistemi di trasporto di massa locale, che sono imprescindibili per evitare distorsioni e aspettative irrealizzabili.

Occorre anche aggiungere che se si chiede efficienza risulta necessario creare le condizioni, con spazi e viabilità idonei per facilitare il carico degli utenti e i trasporti delle persone, evitando promiscuità e interventi delle amministrazioni che riducano le possibilità operative del servizio e penalizzino la velocità commerciale.

Riteniamo che i trasporti collettivi non riescono a mantenere servizi adeguati per due fattori: **carezza di risorse e carezza di personale**. E' stimato in 1 miliardo di euro il trasferimento al fondo trasporti ancora non riconosciuto per i mancati incassi delle municipalizzate del periodo Covid, a questo occorre aggiungere la crisi di vocazione data dagli alti costi per ottenere le patenti professionali per guidare i bus. Sulle risorse attese dal TPL occorre definire tempi certi per la distribuzione, permettendo la chiusura dei bilanci delle municipalizzate e il pagamento delle società private che operano per loro.

Sul personale occorre prendere atto della carezza di autisti su scala europea, incentivando l'accesso alla professione e all'acquisizione delle patenti necessarie per guidare dei bus.

La carezza di autisti sta riducendo l'offerta di trasporto bus di linea e non, con impatti molto pesanti soprattutto sui servizi emergenziali come i collegamenti a media percorrenza per treni soppressi e aerei dirottati su altri scali che vedono come unica alternativa il servizio taxi o ncc, che in questi casi viene sottratto alla copertura di servizio sul territorio.

Possibili interventi

REN abbinato a targhe professionali

Riteniamo improrogabile ed urgente l'avvio definitivo del R.E.N. (Registro Elettronico Nazionale) anche per il settore NCC auto e TAXI.

È uno strumento necessario per fotografare il settore, individuare i soggetti abilitati a svolgere i servizi e di conseguenza coloro che non possono svolgerli, facendo definitiva chiarezza anche sui soggetti che attualmente occupano questo spazio in maniera elusiva.

Il processo di definizione del R.E.N. deve essere associato dall'introduzione della targa professionale, strumento che potrà orientare il settore in un'ottica di riconoscimento professionale e semplificazione amministrativa.

Il R.E.N. deve altresì prevedere forme di semplificazione per le attuali procedure di accesso alle ZTL-ZTC. I comuni dovranno accedere al R.E.N. per la compilazione delle "liste bianche" al fine di evitare ulteriori oneri alle imprese. Allo stato attuale le imprese si devono interfacciare con procedure e disposizioni diverse da Comune e Comune con aggravio di costi e scarsa produttività.

Infine, il R.E.N. deve prevedere anche forme di sospensione del servizio per quelle imprese che entro un dato termine dalla cancellazione dal Registro, non avendo provveduto a rinnovare l'iscrizione, continuano ad esercitare.

L'iscrizione al R.E.N., associato alla targa professionale, deve altresì consentire l'accesso agevolato, senza oneri economici, al territorio di altri Comuni.

L'iscrizione del R.E.N. potrebbe essere legata ai rinnovi licenze o cambi auto o revisioni periodiche, in tempo massimo di 12 mesi.

Al registro devono iscriversi i titolari di licenze o autorizzazioni, con autodichiarazione che definisca:

- tipologia di titolo;
- territorio in cui il titolo è stato rilasciato.
- se si esercita in proprio o con ulteriori addetti e con quale inquadramento;
- eventuali sostituti temporanei o seconde guide abilitate, al fine della verifica del possesso dei requisiti di idoneità e l'inquadramento
- elenco dei requisiti posseduti e scadenze;
- tipologia di veicolo utilizzato
- targa del mezzo utilizzato.

Il registro deve essere in formato elettronico, facilmente consultabile dalle Autorità e con la possibilità di inserire o aggiornare i dati da parte degli operatori. Dovrà essere consentita peraltro una "Area Pubblica" di consultazione per poter monitorare ed intervenire localmente per il costante miglioramento dei servizi.

I comuni o gli enti possono intervenire per validare i dati inseriti e notificare eventuali provvedimenti sui titoli o suoi requisiti.

Piattaforme tecnologiche

La regolamentazione della materia afferente al trasporto pubblico locale, in cui sono ricompresi anche i settori NCC e Taxi, rientra tra le competenze legislative delle Regioni, secondo quanto fissato dal dettato costituzionale.

In questo senso, la disciplina europea (2006/123/CE), recepita con il d.lgs. n. 59/2010, ha eccettuato il servizio taxi dall'applicazione dei principi di libero mercato, escludendolo, di fatto, dai servizi per i quali si possono disporre processi di liberalizzazione. Ciò sul presupposto che trattasi di un servizio essenziale d'interesse pubblico. Per tale motivo, il settore in commento non può essere assoggettato all'applicazione tout court dei principi della concorrenza ma, al contrario, il rilascio delle licenze e le tariffe applicate sono sottoposte ad un regime di mercato regolato.

Il comparto fortemente disorientato è messo ripetutamente sul banco degli imputati quale capro espiatorio di un Paese incapace di intervenire, con efficacia, in quelle sfere dell'economia che mostrano evidenti squilibri di mercato a causa dell'agire di vistose tendenze monopolistiche. La frequenza degli interventi vissuti fino ad oggi rallenta, inoltre, la pianificazione degli investimenti utili ad apprestare fattori di innovazione nel comparto. L'attuale modello si fonda – da un punto di vista giuridico – su fenomeni dell'agire economico costituzionalmente protetti, vale a dire l'artigianato (art. 45, 2 co., Cost.) e la cooperazione (art. 45, 1 co., Cost.). Dal che, l'incrocio delle due forme d'impresa, utilizzate, in concreto, per svolgere l'attività in modalità aggregata. Ne viene, un assetto gestionale in grado di assicurare responsabilità sociale, mutualità e legame territoriale, elementi non già da penalizzare bensì da promuovere.

Si rileva pertanto l'improcrastinabile esigenza di regolare le piattaforme tecnologiche, riconoscendo la differenza tra piattaforme di pura intermediazione (sancita dalla sentenza della corte di giustizia europea, C-62/19 del 3 dicembre 2020) e le piattaforme che svolgono in modalità aggregata direttamente l'attività di trasporto, le quali andrebbero incentivate canalizzando risorse derivanti dal PNRR.

Fermo restando, come evidenziato sopra, che l'intermediazione nei servizi con tariffe definite dal pubblico non è prevista perché porta ad una distorsione del mercato, tuttavia **oggi nel settore taxi e NCC sono attive numerose piattaforme di intermediazione che operano senza titoli, regolamentazione che invece avviene in qualunque altro settore (ad esempio nel mercato del lavoro), pertanto occorre intervenire rapidamente.**

La prima cosa da definire è la differenza tra intermediazione pura e attività collegata ai trasporti, ovvero di trasporto in modalità aggregata. Le piattaforme di intermediazione, sono quelle società che non sono riconducibili nella proprietà a titolari di licenze o concessioni ed effettuano esclusivamente attività di intermediazione della domanda, mentre le strutture composte da soci

tassisti o noleggiatori che si occupano di aggregare la domanda per efficientare l'attività lavorativa dei propri soci effettuano attività di trasporto persone in modalità aggregata.

La distinzione si evince anche dai codici Ateco che hanno le società cooperative di Radiotaxi o le strutture dei noleggiatori e le piattaforme tecnologiche.

L'intermediazione è un'attività separata e distinta dai trasporti, andrebbe valorizzata separatamente anche nei pagamenti applicando l'IVA conseguente.

La regolazione delle piattaforme di interconnessione potrebbe permettere di definire anche modalità operative certe che evitino la distorsione del mercato permettendo di mantenere la distinzione nella gestione della domanda prevista dalle norme (differenziata o indifferenziata) nei settori Taxi e NCC.

Nella definizione dell'operatività delle piattaforme è necessario ripristinare l'applicazione integrale, senza dare spazio a possibili interpretazioni, dell'articolo 2527 del Codice Civile.

Apporre, come già avvenuto, una presunzione di non validità dell'articolo 2527 per le cooperative di tassisti nei confronti dei propri associati comporta due ordini di problema: si impedisce la certezza della disponibilità della flotta nella partecipazione alle gare d'appalto; si mettono i soci nella condizione di effettuare la scelta sui servizi da svolgere, preferendo i servizi maggiormente retribuiti (spesso le piattaforme applicano prezzi difforni da quelli definiti dai Comuni) e facendo venire meno il principio del servizio pubblico garantito a tutti alle stesse condizioni.

Art. 2527 c.c. e clausole limitative della concorrenza nell'ambito della società cooperativa

L'art. 2527 c.c. – in deroga al generale principio della c.d. “porta aperta” – stabilisce un divieto legale ad ammettere soci che svolgano attività in concorrenza con quelle della cooperativa.

Da qui le clausole che sono contenute in parecchi statuti, volte a comminare l'esclusione ai soci che – dopo l'ingresso in cooperativa – svolgano quelle attività per le quali la legge stessa istituisce un divieto legale all'ammissione.

Se si legge questa norma alla luce della specificità cooperativa, è fuorviante ritenere che essa possa in alcun modo essere inserita nello schema di rapporto concorrenziale “normale” e letta in maniera avulsa da essa, come se si trattasse del rapporto tra due soggetti titolari di due differenti centri di interesse.

La cooperativa non è “altro” dai suoi soci, ma la semplice espressione organizzata collettivamente dell’interesse di tutti i soci e di ciascuno di essi, che la governano su basi paritetiche.

L’originalità della formula societaria sorregge (per la funzione attribuitagli dalla Costituzione) l’intento del legislatore di proteggere – attraverso l’art. 2527 c.c. – la cooperativa da spinte egoistiche di singoli soci, che possano mettere a repentaglio, non già l’interesse della cooperativa stessa, ma lo sforzo di tutti i soci collettivamente intesi di condurre un’attività di impresa in forma mutualistica. Lo proteggono in radice, escludendo che un soggetto che svolge attività che possano limitare lo sforzo possa essere ammesso a socio e legittimando le clausole di esclusione che altro non sono che la riproposizione del medesimo divieto, allorché il comportamento che avrebbe impedito l’ammissione si proponga dopo che questa sia stata deliberata.

Oltre che un’obbedienza formale a principi legali, la clausola di esclusione basata sull’art. 2527 cc. ha una ragione economica di prima importanza: la cooperativa, nell’interesse di tutti i soci e per consentire loro di ricevere il servizio mutualistico migliore, che possa generare ricchezza ai soci stessi, effettua investimenti e pianifica le attività facendo affidamento sul rispetto leale del patto tra soci di svolgere a loro volta con la cooperativa lo scambio mutualistico, mettendo tutti a disposizione della cooperativa tutto quanto nelle loro possibilità per il successo dell’impresa comune.

Il mancato rispetto di questo vincolo liberamente assunto entrando nella cooperativa, la danneggia, facendo saltare le programmazioni economico finanziarie. Non è qui solo il tema della concorrenza a venire in questione, ma quello della sopravvivenza della società mutualistica.

Come è noto, si è recentemente affacciata alla ribalta – in relazione alle attività di radiotaxi – una lettura che porta a una sostanziale disapplicazione dell’art. 2527 c.c.: l’Autorità Antitrust e la Giurisprudenza amministrativa hanno infatti sanzionato clausole legittimamente basate sull’art. 2527 c.c. e contenute negli statuti di cooperative di taxisti.

A fronte della pretesa di alcuni taxisti aderenti alla cooperativa di poter svolgere la propria attività anche valendosi di piattaforme alternative a quelle della propria cooperativa, si è ritenuto che le clausole di esclusiva che limitano questa possibilità contrastassero con i principi della libertà di concorrenza. Da qui, un precipitare di pressioni per eliminare tali clausole dagli statuti delle cooperative di taxisti.

Questa posizione si origina, con tutta evidenza, dalla mancata considerazione della natura specifica della cooperativa che viene invece acriticamente appiattita sul profilo di un qualsiasi soggetto

operatore di mercato, che si intende come un centro di interessi contrapposto a quello dei singoli “tassisti”.

Abbiamo già evidenziato come questo approccio non solo contravvenga al sistema legale che sorregge la specificità cooperativa, ma ignori una necessaria lettura delle norme, anche della concorrenza, costituzionalmente orientata.

Peraltro, proprio sul tema delle clausole di esclusiva il sistema consente una lettura differenziata dei temi della concorrenza, assumendo approcci differenti in ragione della specificità della singola situazione e vagliando il peso degli interessi in gioco.

Si pensi al divieto legale di concorrenza dell’alienante dell’azienda (art. 2557 c.c.) con il quale gli si impone il sacrificio del libero svolgimento di attività concorrenziali, in considerazione dell’interesse dell’acquirente a mantenere l’avviamento dell’azienda acquistata.

Si pensi al divieto legale di concorrenza imposto all’amministratore di società (art. 2390 c.c.) che limita il diritto allo svolgimento di attività concorrenziali, in ragione del legame tra amministratore e società.

L’approccio “astratto” alle clausole di esclusiva, che ignora le ragioni di una piena cittadinanza nell’ordinamento al limite previsto dall’art. 2527 c.c., o ne offre una interpretazione talmente riduttiva da privarlo della necessaria vincolatività, nel caso concreto delle cooperative di tassisti non solo rischia di pregiudicare la loro capacità di competere sul mercato, ma ha per effetto, a propria volta, di distorcere lo scenario competitivo.

Infatti, al di là delle ragioni pro-competitive che ne sorreggono la spiegazione, finisce per generare un (concreto) indebolimento della competitività delle imprese mutualistiche che, private della coesione voluta dalla legge, si trovano totalmente indebolite al cospetto delle strutture multinazionali che si affacciano sul mercato. Strutture che, predicando la competitività, finiscono così per erodere reddito, autonomia professionale e capacità di servizio ai componenti della categoria dei tassisti.

Le cooperative, private degli strumenti di coesione, saranno messe a rischio nella partecipazione ed esecuzione di gare d’appalto, bandi e convenzioni, per non parlare del caso di accordi per servizi integrativi al TPL, peggioreranno il servizio alla clientela non potendo contare sulla disponibilità effettiva dei propri soci. Il tutto senza recare corrispettivamente alcun vantaggio al consumatore, considerato che il mercato di riferimento assurge a mercato regolamentato, connotato, in quanto tale, da tariffe determinate dai Comuni e da un contingentamento delle licenze.

L'ottimo delle dinamiche di mercato è conseguibile solo attraverso una efficiente combinazione dei predetti elementi. Se si aggiunge poi il dato giuridico-legislativo per cui trattasi di un servizio obbligatorio di tipo indifferenziato, non si comprende come in nome della concorrenza si possano legittimare pratiche intese a distorcere l'equilibrato incrocio fra domanda e offerta.

Sulla base di queste valutazioni, si domanda che si realizzi un intervento legislativo di interpretazione autentica della portata dell'art. 2527 c.c., che ne impedisca ogni lettura riduzionistica e che faccia salve le clausole limitative della concorrenza tra cooperativa e suoi soci, in quanto vincoli liberamente assunti (nella struttura di autogoverno) e finalizzate alla salvaguardia dell'interesse collettivo dei soci.

Turnazioni integrative, *Seconde guide*, sostituito alla guida

La Legge 15 gennaio 1992, n. 21 e successive modificazioni demanda alle Regioni, per quanto di loro competenza in materia di trasporti, la definizione dei criteri ai quali dovranno attenersi i Comuni nel redigere i propri regolamenti per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea. Chi vuole esercitare l'attività di servizio di TAXI e di servizio di Noleggio Con Conducente, deve essere in possesso, nel caso di TAXI, di specifica licenza, mentre per il servizio di NCC, di apposita autorizzazione, titoli entrambi rilasciati dal Comune.

Requisiti indispensabili per il rilascio della licenza o della autorizzazione sono di tipo soggettivo tra cui i requisiti di onorabilità (rif. DLgs.395/2000, art.5) e di tipo tecnico/professionale tra i quali la patente di guida, il C.A.P. (certificato di abilitazione professionale) e l'iscrizione al ruolo dei conducenti tenuto presso le Camere di Commercio.

La fattispecie della "sostituzione alla guida" è disciplinata dall'art. 10 della L. 21/1992 che è stato oggetto di numerose modifiche normative nel corso degli anni. Inizialmente la Sostituzione alla guida era prevista solo per casi specifici di impedimenti occorsi al titolare della licenza per il servizio taxi (come ad esempio in caso di sua malattia, sospensione della patente, chiamata alle armi, ... – art. 10 comma 1) e il sostituto poteva operare la sostituzione solo per un tempo determinato di massimo 6 mesi. Il rapporto lavorativo con il sostituto poteva essere disciplinato tramite un contratto di lavoro a tempo determinato o anche tramite un contratto di gestione, sempre per un termine massimo di 6 mesi.

Nel 2006 è intervenuto il D.L. 233/2006, c.d. Decreto Bersani, che ha apportato al settore un'importantissima modifica (art. 6, comma 1, lettera a):

1. la possibilità per i Comuni di disporre di turnazioni integrative in aggiunta a quelle ordinarie.
2. che i titolari di licenza si avvalgano, per l'espletamento del suddetto servizio integrativo, di un "Sostituto" in possesso dei requisiti di legge.

Dopo tale intervento normativo, il comma 2 dell'articolo 36 del DL 24/01/2012 n. 1 ha sostituito il comma 1 dell'art. 10 della L. 21/1992 con la formulazione che oggi conosciamo:

"I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti alla guida, nell'ambito orario del turno integrativo o nell'orario del turno assegnato, da chiunque abbia i requisiti di professionalità e moralità richiesti dalla normativa vigente".

Successivamente, è intervenuto il D.L. n. 135 del 14/12/2018, art. 10-bis, convertito da L. n. 12/2019, che ha modificato ulteriormente l'art. 10 della L. 21/1992:

- inserendo il comma 2-bis che disciplina la sostituzione alla guida del titolare di licenza in caso di suo impedimento dovuto a malattia, invalidità o sospensione della patente;
- sostituendo il comma 3, ove era presente il limite temporale dei 6 mesi massimo per la sostituzione, eliminando tale limite e stabilendo semplicemente che "Il rapporto di lavoro con un sostituto alla guida è regolato con contratto di lavoro stipulato in base alle norme vigenti. Il rapporto con il sostituto alla guida può essere regolato anche in base ad un contratto di gestione".

Alla luce degli interventi normativi nazionali sopraesposti si delinea, così, una distinzione di due differenti fattispecie:

- da un lato, la figura del "Sostituto alla guida" prevista nei casi di impedimento di esercizio dell'attività da parte del titolare della licenza, prevista all'art. 10, comma 2-bis della L.21/1992, cioè a dire nei casi di malattia, invalidità o sospensione della patente. Il soggetto in questione **sostituisce** il titolare della licenza durante il turno a questi assegnato con mantenimento della titolarità della licenza;
- dall'altro, la figura di una vera e propria "Seconda guida" o "Secondo conducente", una figura cioè che si **affianca** al titolare della licenza e di cui questi si può avvalere nel caso in cui gli venga concesso dal Comune il turno integrativo.

Sono tuttavia diversi i motivi per cui le seconde guide non si riescono ad attivare correttamente.

Principalmente c'è un problema di regolamentazione. Le Regioni devono definire i criteri per la regolazione delle seconde guide, di competenza comunale. Occorre infatti definire secondi turni di lavoro con orari mirati, occorre definire un quantitativo massimo di seconde guide attivabili su un territorio, criteri per definire le eventuali graduatorie per l'attivazione, responsabilità delle seconde guide rispetto sanzioni e provvedimenti.

Occorre pertanto in tal senso, **un Atto di Indirizzo di carattere Ministeriale che indichi chiaramente criteri e modalità per la completa fruizione da parte degli enti locali delle possibilità offerte dalla normativa e definire univocamente il corretto inquadramento giuslavoristico delle seconde guide che, allo stato attuale, rappresenta il vincolo maggiore.**

Le scriventi Associazioni propongono l'inquadramento come Impresa artigiana attraverso un contratto di co-gestione dei beni strumentali di una titolare di licenza concedente per uno dei turni di lavoro individuati dal Comune di competenza.

In questo caso la seconda guida per essere attivata dovrà dimostrare l'iscrizione alla Camera di Commercio competente per territorio, l'apertura di partita IVA, l'iscrizione all'INPS e all'INAIL, a dimostrazione della propria idoneità all'esercizio dell'attività, dovrà inoltre essere in possesso dei requisiti soggettivi, tra cui quelli di onorabilità, e quelli tecnico-professionali.

L'adozione del contratto di gestione consente di affermare che i due soggetti, il concedente e il gestore, assumono posizioni autonome. Il concedente e il gestore sono due ditte individuali, iscritte nel Registro delle Imprese e all'Albo Artigiani, in possesso di distinti numeri di Partita IVA.

Di fatto, due distinte imprese utilizzano i medesimi beni strumentali per lo svolgimento autonomo del proprio lavoro.

Nel caso dell'attivazione da parte del comune di una turnazione integrativa di breve durata per rispondere a particolari esigenze momentanee o straordinarie, si chiede di indicare le modalità contrattuali da attivare in questi specifici.

Nel caso di attivazione di lavoratori subordinati e per i soggetti di cui sopra, dovrebbe essere consentita la possibilità di guida del veicolo con i soli requisiti della patente B e del KB e mantenere l'ulteriore requisito dell'iscrizione al ruolo solo per i "sostituti effettivi" di cui all'art. 10, comma 2 – bis della L. 21/92.

Interventi di modifica del Codice della Strada

Uso preferenziali: occorre specificare i soggetti che possono usare le preferenziali regolamentando anche le operazioni di carico-scarico clienti con i Taxi (i Taxi possono effettuare fermate necessarie all'operazione di carico-scarico, nelle strade urbane senza alcuna limitazione). Riteniamo utile tale articolo per agevolare l'attività di carico-scarico altrimenti impossibile da effettuare.

In tema di sicurezza evidenziamo il problema della circolazione di velocipedi sulle preferenziali.

Rimozione veicoli che sostano nei posteggi taxi, **applicazione di una sanzione uguale a quella prevista dall'art. 188 del CDS per chi è in fermata** (magari anche bus e con intervento all'articolo 159 CdS).

Accessibilità centri storici, anche in caso di restrizioni definite dai comuni, occorre definire il principio che i comuni devono garantire al trasporto pubblico non di linea l'accesso ad hotel, luoghi di interesse e/o attrattivi.

Città 30 mantenimento di 50km/h per preferenziali e strade urbane di scorrimento, come classificate dal CdS: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate

Zone Pedonali, occorre classificare delle zone con accessibilità esclusiva dei mezzi pubblici e disabili a velocità ridotta.

Allestimenti ad uso taxi, occorre permettere di installare insegne taxi removibili, o magnetiche purché omologate, analogamente a tutte i simboli distintivi dell'uso taxi.

Uso dispositivi a bordo, occorre definire l'uso professionale degli strumenti tecnologici utilizzati dai radio taxi per comunicare dove andare a caricare gli utenti, che devono essere derogati dalle limitazioni perviste per telefoni o altri strumenti tecnologici.

Transizione ecologica

Al fine di incentivare la riduzione delle emissioni inquinanti da traffico occorre favorire la sostituzione dei mezzi dedicati al trasporto pubblico non di linea verso una tipologia di veicoli il cui impatto ambientale sia nullo o ridotto.

La transizione ecologica verso veicoli a basso impatto dovrebbe essere accompagnata da adeguati contributi visto l'aumento rilevante dei costi di acquisto dei veicoli.

Si chiede l'attivazione di un **fondo specifico da 100 milioni** di euro, dedicato all'emissione di contributi a fondo perduto di Euro 12.000,00 per acquisto di veicoli a trazione elettrica e di Euro 10.000,00 per acquisto di veicoli a trazione ibrida.

Intendendo per autoveicoli a trazione elettrica quelli con libretto di circolazione con indicato "elettr" alla voce P.3 - tipo di combustibile o di alimentazione, e per autoveicoli a trazione ibrida quelli dotati di libretto di circolazione con indicato "ibrido" alla voce P.3 - tipo di combustibile o di alimentazione.

Carburante professionale

Dobbiamo inoltre segnalare che il comparto trasporto pubblico non di linea taxi e noleggio con conducente auto e i subconcessionari di TPL non hanno beneficiato di alcun provvedimento strutturato a supporto del contenimento dell'aumento del costo dei carburanti. Per tale ragione chiediamo l'introduzione del carburante professionale.

Introduzione del carburante professionale e avvicinamento strutturale delle accise italiane alla media europea.

Segnaliamo inoltre altre criticità su cui intervenire

Burocrazia e Autorità dei Trasporti: occorre segnalare i problemi e le distorsioni create dall'Autorità, come i conflitti di competenze messe in atto con comuni e regioni, l'allungamento dei tempi per le modifiche dei regolamenti, turni o per l'emissione licenze, i ritardi sugli adeguamenti tariffari, che a mio avviso potrebbero divenire regionali.

Incentivare le aggregazioni tra tassisti/cooperative: occorre promuovere e supportare anche economicamente la creazione di aggregazioni di secondo livello tra strutture, e gli investimenti in tecnologia specifica mirata a creare queste aggregazioni al fine di ottimizzare il servizio e incentivare gli investimenti.

Riconoscimento mestiere usurante: equamente a quanto riconosciuto ai lavoratori dipendenti, nel trasporto persone oltre 9 posti viene già riconosciuto lo status di mestiere usurante. Riteniamo importante che questo status possa essere riconosciuto a artigiani e imprenditori che lavorano il doppio delle ore di un dipendente ma ai quali comunque si chiede efficienza rimanendo alla guida oltre i 65 anni.

Pagamenti elettronici: occorre definire inequivocabilmente le responsabilità del tassista ma anche degli utenti: l'eventuale malfunzionamento dello strumento di accettazione dei pagamenti digitali non esime l'utilizzatore del servizio di trasporto dall'obbligo di pagamento, mentre l'accettazione di pagamenti digitali deve essere obbligatoria. Tuttavia occorre tenerne conto nella definizione delle tariffe imposte dai Comuni.

Roma, 31 luglio 2023