

SENATO DELLA REPUBBLICA, COMMISSIONE X “INDUSTRIA, COMMERCIO E TURISMO”

ATTO S. 2085 XVII LEGISLATURA “LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA”

AUDIZIONE DEL 9 DICEMBRE 2015

ANDREA CAMANZI, PRESIDENTE

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

consentitemi innanzitutto di ringraziarVi anche a nome dei colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci per l’occasione che è data all’Autorità di essere ascoltati dinanzi alla X Commissione del Senato nell'ambito dell'esame del disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza.

L’Autorità è stata audita sul disegno di legge dinanzi alla omologa Commissione della Camera dei Deputati lo scorso 2 luglio 2015. Le vicende da allora intercorse a livello nazionale ed europeo confermano la persistente attualità delle considerazioni enunciate in quella sede in materia di autotrasporto di persone non di linea e di servizi tecnologici per la mobilità, sulle quali desidero ritornare. Desidero, inoltre, accennare alle iniziative intraprese in materia di contenuto minimi dei diritti dei passeggeri.

* * *

1. Con riferimento al primo dei due temi, come noto, l’Autorità ha pubblicato lo scorso 4 giugno 2015 un Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento avente ad oggetto i servizi di taxi, di noleggio con conducente e quelli che abbiamo definito “*Servizi tecnologici per la mobilità*” (STM). All’Atto di segnalazione, elaborato in esito ad una ampia consultazione di tutti i soggetti interessati, accedono proposte di modifica della legge 15 gennaio 1992, n. 21 recante “Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”.

Per i relativi testi, rinvio ai documenti disponibili sul sito internet dell’Autorità e rimessi a questa Commissione per pronta consultazione, e mi limito a richiamare di seguito in sintesi

alcuni contenuti dell'Atto e delle proposte, che il disegno di legge oggi in esame potrebbe agevolmente incorporare nel Capo X dedicato a "Turismo e Servizi di Trasporto".

2. Con riferimento ai **servizi tecnologici per la mobilità**, chiunque può constatare che, replicando comportamenti ed interfacce-utente ampiamente in uso nei *social networks*, le tecnologie *touch-screen* applicate a *smartphone* e *tablet* hanno cambiato profondamente le abitudini delle persone. Vi è una nuova domanda di mobilità a costi sostenibili che non trova risposte né nell'attuale trasporto pubblico di linea, né nei contigui ma distinti mercati del servizio di taxi e di noleggio con conducente (NCC). A fronte di questa domanda, sono disponibili nuovi servizi in grado di soddisfarla. Nella prospettiva del regolatore, riteniamo di interesse far emergere questo mercato e far sì che domanda e offerta di nuovi servizi di mobilità delle persone si incontrino in modo trasparente e, per quanto applicabili, nel rispetto delle regole proprie dell'attività economica di impresa.

In particolare, nella nostra ricostruzione abbiamo distinto i servizi tecnologici per la mobilità che offrono forme di condivisione di servizi di trasporto "**di cortesia**", dai servizi di intermediazione su richiesta e **con finalità commerciale**. Abbiamo ricondotto al primo gruppo i servizi resi in modo non professionale da conducenti che condividano con una o più altre persone, in tutto o in parte, un itinerario prefissato dal conducente medesimo e percorso con un mezzo di sua proprietà. Abbiamo invece ricondotto al secondo gruppo i servizi resi anche in modo non professionale il cui prezzo non serve esclusivamente a condividere il costo dell'itinerario richiesto dal passeggero, bensì anche ad assicurare un margine di profitto alla piattaforma ed al conducente, per quanto contenuto. Abbiamo proposto di regolare solo questo secondo gruppo di servizi.

Per citare alcuni dei contenuti della proposta, essa contempla l'obbligo di **registrare le piattaforme** presso la Regione di riferimento, alla quale devono anche essere forniti i dati necessari all'esercizio di funzioni di vigilanza. Le piattaforme hanno altresì l'obbligo di fissare i corrispettivi in modo trasparente e tale che eventuali sovrapprezzi siano immediatamente riconoscibili dal cliente. A tutela del trasportato sono previste, fra l'altro, una assicurazione aggiuntiva rispetto a quella obbligatoria, la verifica periodica dell'efficienza dell'auto, l'adozione di una carta della qualità dei servizi e l'adesione a metodi di risoluzione alternativa delle controversie. I **conducenti non professionali**, inoltre, devono essere lavoratori occasionali ed operare per un massimo di quindici ore settimanali (a fronte di turni dei tassisti che vanno fino

a dodici ore al giorno), ed essere iscritti in un **apposito registro regionale**, avere età maggiore di ventuno anni, possedere la patente da almeno tre anni e non avere subito provvedimenti di sospensione, essere in possesso di idoneità psico-fisica e dei requisiti morali previsti per i conducenti del servizio taxi, e condurre un'auto immatricolata da non più di sette anni.

Concludo su questo punto attirando l'attenzione della Commissione sulla circostanza che le evidenze valutate dall'Autorità in vista della adozione dell'Atto di segnalazione e delle proposte che ho sinteticamente richiamato sono oggi corroborate dal succedersi, in Italia e all'estero, di numerose pronunce della magistratura. In ambito UE, sono attese due pronunce pregiudiziali della Corte Europea di Giustizia sollevate in Spagna ed in Belgio; a livello nazionale, il Consiglio di Stato italiano è stato chiamato dal Dipartimento di pubblica sicurezza del Ministero dell'Interno a formulare un importante parere nel cui contesto anche l'Autorità di regolazione dei trasporti è stata richiesta di pronunciarsi. Tutti tali interventi mettono ulteriormente in luce l'esistenza di un vuoto normativo sul quale segnaliamo al Parlamento l'opportunità di intervenire nell'ambito del disegno di legge in esame. Essi confermano, altresì, la necessità – pure rappresentata dall'Autorità – di ulteriori interventi di raccordo con la disciplina pubblicistica, civilistica e fiscale rilevante.

3. Come evidenziato da più parti e anche nel corso delle audizioni che ci hanno preceduto in questa sede, anche la disciplina dei servizi di **taxi e NCC** necessita di un aggiornamento delle disposizioni contenute nella legge del 1992. Con riferimento al servizio di **taxi**, in particolare, le proposte dell'Autorità muovono dal presupposto che esso mantenga la attuale connotazione di servizio pubblico e che, tuttavia, il relativo mercato debba essere liberato da taluni vincoli amministrativi ed aperto maggiormente alla concorrenza.

Conseguentemente, in quanto servizio pubblico, i taxi assicurano l'effettuazione della corsa a richiesta e la copertura del servizio nell'arco dell'intera giornata, operano con vetture riconoscibili, sono remunerati con tariffe amministrate, hanno accesso a titolo gratuito a posteggi attrezzati su suolo pubblico ed alle zone a traffico limitato, possono percorrere le corsie preferenziali dei centri urbani, godono di uno sconto sulle accise per i carburanti e di eventuali ulteriori istituti di vantaggio e di incentivazione che il legislatore riterrà di prevedere. Allo stesso tempo, sarebbe opportuno che essi potessero anche praticare sconti, esercitare in forma di impresa, avere più licenze, fronteggiare incrementi occasionali della domanda con turni flessibili e sviluppare nuovi servizi integrativi come l'uso collettivo dei taxi. Per favorirne la

libertà di iniziativa e di azione, occorrerebbe inoltre rimuovere le restrizioni con le quali le cooperative ed i consorzi di riferimento vietano ai propri aderenti di acquisire le corse da altre centrali di radio-taxi o attraverso i servizi tecnologici per la mobilità di cui si è detto.

Con riferimento ai titolari di autorizzazione al **NCC** proponiamo di eliminare l'obbligo del rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio ritenendolo limitativo della possibilità di svolgere l'attività secondo criteri di economicità ed efficienza.

Complessivamente, in questo ambito, le proposte contenute nell'Atto di segnalazione ruotano intorno ad una revisione del concetto di "territorialità", attribuendosi alle regioni il compito di individuare i bacini ottimali di gestione dei servizi di taxi e NCC in ragione della esigenze di natura economica, culturale e turistica dei territori e di fissare il relativo fabbisogno numerico di vetture. Esse richiedono, altresì, di essere accompagnate da un regime transitorio che contempli, fra l'altro ed almeno in una prima fase, il rispetto degli attuali contingenti numerici.

* * *

4. Prima di concludere, vorrei riferirmi alle disposizioni contenute nell'art. 51 del disegno di legge avente ad oggetto "Misure di tutela degli utenti dei servizi di trasporto di linea". Al riguardo, sottolineo con favore l'attenzione rivolta alle **carte dei servizi** ed ai diritti degli utenti ivi contenuta. In proposito, colgo l'occasione per richiamare il recente avvio da parte dell'Autorità di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti di natura anche risarcitoria dei passeggeri dei treni ad Alta Velocità, titolari di biglietti di viaggio prepagati, ivi compresi gli abbonamenti.

Allo stesso tempo, desidero riprendere l'auspicio – già autorevolmente formulato dinanzi a questa Commissione – della necessità di favorire, anche attraverso una esplicita previsione normativa, il ricorso alle nuove tecnologie per rendere più semplici ed efficienti le procedure di acquisto ed emissione dei titoli di viaggio: un tema al quale, come noto, il Parlamento Europeo sta dedicando grande attenzione per i suoi importanti riflessi in materia di libertà di circolazione.

* * *

Ringrazio la Commissione per l'attenzione che ha voluto riservarci e sono lieto di rispondere ai quesiti che riterrete di porre.