

Spett.le
A.R.T.
Autorità di Regolazione dei Trasporti

Torino

Oggetto:

Consultazione pubblica sullo schema di linee guida in materia di servizio taxi per regioni ed enti locali.

Il Decreto legge n. 201 del 6/12/2011 nell'ambito delle attività di regolamentazione dei servizi di pubblica utilità, all'articolo 37, ha delegato all'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti la funzione di garante, controllore, nonché di consulente, con la possibilità di indirizzare, ma non legiferare, il settore del trasporto pubblico - nel rispetto delle competenze di cui al titolo V° spettanti invece alle Regioni e enti locali.

Per quanto contenuto nell'articolo 37, riteniamo che il suo stesso titolo sia, fuorviante "Liberalizzazione del settore dei trasporti", all'interno dello stesso articolo vengono citate più modalità di trasporto senza una distinzione doverosa tra il servizio taxi e gli altri servizi di trasporto.

NON si è tenuto conto che il servizio TAXI , NON è assoggettabile alle regole di un mercato aperto, ovvero si presenta come un mercato chiuso in quanto, se così NON fosse, i tassisti potrebbero rifiutare

- l'utente, poiché persona non gradita,
- il tragitto, poiché poco remunerativo,
- il lavoro in una fascia oraria oggettivamente scomoda o poco redditizia,

facendo venire meno quelli che sono i vincoli propri del servizio pubblico, posti a garanzia di un interesse generale.

Il prezzo delle corse, infine, muterebbe in funzione della richiesta:

ci sarebbe bassa copertura per corse con una domanda scarsa, mentre i costi salirebbero inevitabilmente nei momenti di domanda particolarmente elevata.

Problemi potrebbero inoltre anche sorgere sulle caratteristiche e la sicurezza dei veicoli, sulle capacità degli autisti che oggi hanno raggiunto buoni livelli di professionalità e sull'adeguatezza delle coperture assicurative.

Proprio perché ci troviamo al di fuori delle logiche di libero mercato, con tutti i vincoli che ne derivano, le autorità amministrative disciplinano l'accesso alla professione di tassista in modo contingentato; questa è una misura indispensabile a bilanciare gli oneri imposti dallo svolgimento di questo servizio pubblico.

Per questo motivo il sistema di rilascio delle licenze è soggetto ad una programmazione e gli ampliamenti di organico vengono stabiliti dagli enti locali, sulla base della valutazione dell'insieme delle esigenze degli operatori e degli utenti, ed è possibile accedervi tramite concorso pubblico o per trasferimento.

Il rapporto tra privati che, a fronte di una titolarità di licenza, si impegnano a fornire un servizio pubblico con regole precise e le amministrazioni locali è palesemente un contratto tra le parti, dove, da un lato c'è, come detto, l'assunzione di un incarico e delle responsabilità che ne derivano, con limiti operativi precisi, e dall'altro l'impegno a rendere fruibile il servizio all'utenza, garantendo però anche la sopravvivenza economica allo stesso.

Il legislatore inoltre, con il D.L. Bersani nel 2006, introducendo la facoltà da parte dei Comuni di emettere nuove licenze con bandi a titolo oneroso, ha posto volutamente l'accento su questo contratto tra le parti, rendendolo anche un impegno economico, con una responsabilità diretta da parte dei Comuni a garantire anche la sopravvivenza economica ai soggetti privati che hanno investito per acquisire queste concessioni.

Prima di entrare nello specifico della trattazione dell'elaborato documento di consultazione del 4 novembre u.s., ci preme ricordare a questa Autorità che i passaggi inseriti al punto "m" del più volte menzionato art. 37

del D.L. 201, in molte città e regioni italiane sono stati già ampiamente svolti. Citiamo come esempio la Regione Veneto, Lombardia, Piemonte, Emilia Romagna, Toscana e altre.

Grazie all'elaborazione della Legge Quadro con precisazioni, modifiche e integrazioni, di cui una importante ancora in svolgimento (vedi Legge 12/2019) tenendo sempre conto delle esigenze dell'utenza come diritto costituzionale alla mobilità e al superamento delle asimmetrie informative, oggi possiamo confermare che:

- le principali città italiane sono al di sopra della media europea nella disponibilità di auto per numero di abitanti;
- gli standard del servizio sotto il profilo qualitativo, tecnologico e ambientale sono anch'essi ben oltre la media con picchi d'eccellenza;
- l'incentivo da parte di alcune Regioni alla conoscenza delle lingue straniere, (in particolare con corsi di lingua inglese) ha visto negli anni una massiccia adesione di conducenti di autopubbliche, innalzando notevolmente il livello di conoscenza (oltre 50% fonte Regione Lombardia);
- la diffusione dei dispositivi di pagamento elettronico (POS) in alcune Regioni è diffusa ormai sulla quasi totalità delle autopubbliche;
- la quota di auto ecologiche, anche senza incentivi all'acquisto, è decisamente superiore alla media nazionale delle auto private;
- le tariffe sono nella media e in alcuni casi al di sotto della media europea;
- lo sviluppo tecnologico delle Centrali Radiotaxi e delle "app" ad esse connesse, permette oggi una interconnessione rapida e sempre attiva tra l'utente, anche straniero, o occasionale e il servizio pubblico taxi, nel pieno rispetto della normativa vigente con coinvolgimento dei soggetti giuridici menzionati dall'articolo 7 della stessa.

Ci preme precisare che l'attuale normativa permette altresì:

- il mantenimento in capo alle Regioni e agli enti locali delle competenze in materia di regolamentazione del servizio taxi, evitando il trasferimento di competenze ad autorità nazionali, o peggio ancora a multinazionali straniere, nel rispetto di quanto disposto dal titolo V° della Costituzione;
- di attuare una regolamentazione concertata attraverso il coinvolgimento degli enti locali interessati e delle organizzazioni sindacali e associazioni di categoria maggiormente rappresentative;
- di poter fissare le tariffe a tutela dei consumatori, inclusa la possibilità di stabilire tariffe predeterminate per tragitti prestabiliti;
- di adeguare le tariffe in base a parametri oggettivi;
- di attivare se necessario una extraterritorialità del servizio mediante la creazione di appositi bacini subregionali che tengono conto delle esigenze di mobilità, ma anche di specifici movimenti legati alla presenza di porti, aeroporti, stazioni ferroviarie o punti di interesse commerciale/turistici;
- l'incremento dell'offerta mediante l'utilizzo di un sistema diversificato di turni, anche integrativi, della presenza di integrazioni o sostituzioni alla guida, oppure anche dell'utilizzo di licenze temporanee a supporto;
- l'incremento delle licenze è infine un ulteriore strumento attuabile anche mediante bandi a carattere oneroso.

Alla luce di quanto argomentato, le associazioni e rappresentanze di categoria firmatarie del presente documento, CHIEDONO a questa Autorità le motivazioni per cui, in più occasioni, viene assunta una posizione critica da parte dell'A.R.T. sulle norme che regolano il nostro settore e verso un servizio che, ci preme ricordare è A ZERO COSTI per la comunità, a differenza del trasporto pubblico di linea che, come sappiamo, ha un capitolo di spesa importante a supporto dello stesso da parte del Governo e amministrazioni competenti.

La Legge Quadro 21/92 recentemente modificata dall'entrata in vigore della Legge 12/2019 se non interrotta, avrebbe dovuto e potuto prevedere un ulteriore completamento della disciplina vigente mediante l'emissione di un:

- DPCM specifico che permetterebbe di regolamentare l'utilizzo delle piattaforme tecnologiche di intermediazione;
- un decreto attuativo che faccia chiarezza sull'utilizzo e gestione nella compilazione dei fogli di servizio da parte del servizio di noleggio con conducente;
- la realizzazione di un Registro Elettronico Nazionale per conoscere le esigenze territoriali e di mobilità locale, nonché fare emergere le sacche di lavoro nero, che viene utilizzato da alcune società di NCC per fare fronte a picchi di richiesta durante importanti manifestazioni fieristiche.

Ricordiamo che l'emissione di queste norme, sono state stimolate anche dal recente pronunciamento della Corte Costituzionale n.56/2020, che ha anche confermato la natura locale del servizio taxi e da rimessa su prenotazione per il servizio di noleggio con conducente.

Intermediazione/interconnessione.

La confusione interpretativa tra intermediazione e interconnessione proposta nel recente DL Concorrenza lascia presagire che non si vuole differenziare tra l'intermediazione del lavoro, attuata dalle piattaforme tecnologiche, rispetto all'interconnessione tra i vettori gestita dagli organismi economici, diretta espressione dei vettori stessi nel rispetto delle normative fiscali e civilistiche e in piena attuazione del dettame dell'articolo 7 della vigente Legge Quadro che caratterizza chiaramente quali siano le figure giuridiche a cui viene concessa la gestione del trasporto pubblico non di linea.

Al contrario anche nella relazione proposta da questa autorità rileviamo:

- 1) il tentativo di fare entrare con evidenti vantaggi i gestori delle piattaforme di intermediazione;
- 2) valorizzare l'iniziativa privata di interesse esclusivamente capitalistico senza responsabilità sociale, che in assenza di competitor diventerà posizione dominante;
- 3) una precaria azione del lavoro nell'attività di trasporto attraverso un'intermediazione forzata;
- 4) una conseguente penalizzazione, anziché promozione dello sviluppo della cooperazione e dell'artigianato.

In chiusura auspichiamo che questa autorità possa riappropriarsi delle proprie competenze senza il rischio di prevaricare il potere legislativo del Parlamento e le competenze organizzative demandate a Regioni e Enti locali.

12/01/2022

TAM – TASSISTI ARTIGIANI MILANESI
 USB TAXI
 FAST-CONFSAL
 UGL TAXI
 A.T.L.T.
 UNIMPRESA
 CONFAIL
 FEDERTAXI-CISAL
 O.R.S.A. TAXI
 SATAM
 C.L.A.A.I.
 ATI TAXI