

CNA Fita Taxi

Nota per i territori e imprese

DDL CONCORRENZA SUL TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA

Ovvero quando la concorrenza diventa un pretesto per subordinare in maniera obbligatoria dei lavoratori autonomi a delle piattaforme che potrebbero generare profitti senza rischi d'impresa che resteranno sulle spalle degli operatori impoverendo il mercato anche per l'utenza

Premettendo che pensiamo vada stralciato completamente l'articolo 8 del disegno di legge sulla concorrenza, visto che la revisione del settore è già in itinere e che servizi di trasporto (compresi i trasporti urbani, i taxi e le ambulanze nonché i servizi portuali) sono esclusi dal campo di applicazione della direttiva Bolkestein esattamente come altri settori non ricompresi nel disegno di legge sulla concorrenza.

Proveremo a fare chiarezza sulla situazione.

Nella giornata di ieri è stato approvato in Consiglio dei Ministri il Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 che nell'art.8 attribuisce al Governo la delega ad adottare entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge su proposta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e del Ministero dello sviluppo economico un decreto legislativo per la revisione della disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea.

Per fare chiarezza sugli spazi di intervento ancora possibili, prima ancora di entrare nel merito dell'atto normativo, occorre innanzitutto chiarire quale sia l'iter legislativo del Disegno di legge in parola.

Il disegno di legge resta un provvedimento di proposta di emanazione di un atto normativo di rango primario; per essere attuativo il disegno di legge necessita dell'approvazione di entrambe le camere, della promulgazione dal Presidente della Repubblica e della pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

All'interno del disegno di legge sulla concorrenza sono stati individuati degli indirizzi che per il loro concreto svolgimento richiedono dei successivi decreti delegati da parte del governo, pertanto esiste sempre la possibilità di discutere l'iter parlamentare fino ad approvazione del Disegno di Legge e successivamente di intervenire sui decreti delegati.

Ribadiamo che nell'immediato non sarà prodotta nessuna modifica all'ordinamento del trasporto pubblico non di linea.

I contenuti della Delega al Governo all'art.8, sono i seguenti:

Delega in materia di trasporto pubblico non di linea

Il comma 2 prevede che il decreto legislativo deve essere adottato senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica nel rispetto dei principi e criteri direttivi, quali:

- a) Definizione di una disciplina per gli autoservizi non di linea,
- b) Adeguamento dell'offerta di servizi alle forme di modalità mediante piattaforme web,
- c) Riduzione degli adempimenti amministrativi,
- d) Promozione della concorrenza,
- e) Garanzia di una migliore tutela per il consumatore,
- f) Armonizzazione delle competenze regionali,
- g) Adeguamento del sistema sanzionatorio.

Il comma 3 stabilisce che il decreto legislativo è adottato sentita la Conferenza Unificata Stato-Regioni.

Valutazione sul testo di Delega al Governo

Il testo approvato seppur ampio nelle intenzioni di adeguare l'assetto regolatorio alle innovative forme di mobilità introduce notevoli elementi di preoccupazione.

Non vi è alcun dubbio che è necessario adeguare la mobilità nelle città ai nuovi comportamenti dell'utenza, ma questa deve restare all'interno di una cornice legislativa che tenga conto dei modelli di impresa degli operatori che oggi garantiscono il trasporto pubblico non di linea, ovvero imprese artigiane singole o organizzate in cooperative o consorzi. Occorre però ricordare che la revisione della normativa del trasporto pubblico non di linea era già iniziata nel corso del 2018.

In particolare:

Sul REN, ovvero un registro degli operatori del settore che permetta di quantificare il numero di tassisti e noleggiatori a livello nazionale, visto che non sono noti allo stesso ministero, prima di intervenire sugli organici complessivi, oltretutto potrebbe essere lo strumento per stabilire nuovi standard qualificativi e professionali e magari si potrebbe integrare con targhe professionali come già avviene in diversi paesi della comunità europea per contrastare i fenomeni di abusivismo e conseguente distorsione del mercato.

Sull'inquadramento delle piattaforme tecnologiche, partendo dal presupposto che l'intermediazione e l'attività svolta direttamente dalle strutture che sono emanazione degli operatori, anche attraverso le tecnologie, sono cose diverse.

Le piattaforme composte da soggetti che nulla hanno che fare con il trasporto fanno pura intermediazione, per cui devono avere condizioni economiche e regolatorie che ne tengano conto, mentre gli attuali modelli organizzativi del trasporto pubblico non di linea svolgono la funzione di esercitare in modalità aggregata l'attività di trasporto, come stabilito dalla legge 21/92.

Infine sulla definizione del foglio di servizio elettronico per il settore ncc, che ad oggi resta uno strumento non finalizzato a evitare fenomeni distorsivi ma pare volto a penalizzare gli operatori rispettosi delle normative con un aggravio burocratico.

Prendiamo atto dello strano atteggiamento di un governo, che non è consapevole che una riforma del trasporto pubblico non di linea è già iniziata nel 2018 e resta tutt'ora incompiuta, ma con tanto lavoro svolto con ministeri e politica nella ricerca di soluzioni condivise.

È necessario quindi che nel confronto che si andrà a sviluppare nei prossimi mesi si riparta da questo fondamento per fare ordine nel settore e normare le tecnologie digitali.

Questo però, a nostro avviso, non deve significare aprire le porte a modelli di business focalizzati sulla intermediazione del servizio brandendo il principio della concorrenza del mercato. Di fatto si tramuterebbe in una mortificazione delle imprese che in questi anni hanno investito in innovazione tecnologica subordinando il mercato alle logiche di efficienza e non di profitto.

L'impatto delle piattaforme di intermediazione sarà anche quello di impoverire il mercato sia lato utenza ma soprattutto impresa e operatori.

È necessario normare il comparto in maniera definitiva per far emergere tutte le forme di illegalità presenti e valorizzare gli operatori che nel rispetto delle regole si impegnano a garantire i servizi, e mettere fine a continui interventi legislativi che non permettono nessuna pianificazione degli investimenti.

Siamo disponibili al confronto purché in questo percorso ci sia ascolto degli operatori e rispetto per le imprese. Ci aspettiamo che si apra un confronto con le Associazioni più rappresentative per trovare soluzioni agli annosi problemi del comparto così come abbiamo dimostrato anche nella precedente legge delega del 2019 che, nonostante avesse importanti criticità che impedivano la libera attività di impresa, ci ha visti responsabilmente portatori di proposte.

Siamo convinti che l'organizzazione di manifestazioni di protesta rappresentino l'ultima ratio per la tutela dei diritti ma, con forte senso di responsabilità dobbiamo anche avvisare tutti i nostri associati di mettersi in preallarme perché a ciò potremmo essere costretti a giungere, anche in tempi rapidi, nel caso in cui fosse impedita la nostra azione di tutela e rappresentanza del settore.

**Il Presidente Nazionale CNA Fita Taxi
Riccardo Carboni**