

A seguito della richiesta unitaria inviata alla X Commissione Industria del Senato della Repubblica, oggi alcune Associazioni del comparto taxi saranno audite, tra cui CNA Fita Taxi che confermerà la richiesta di stralcio dell'Art.8 del DdL Concorrenza.

In sintesi le ragioni della richiesta:

1. Il testo proposto non tiene conto in maniera adeguata della competenza in Materia delle Regioni, della disciplina esistente, oltreché dei ripetuti interventi normativi avvenuti con eccessiva frequenza dal 2006 al 2019 penalizzando il comparto nella possibilità di pianificare investimenti in innovazione che invece dovrebbero essere sostenuti da politiche attive.
2. L'attuale modello organizzativo del servizio taxi si fonda su figure costituzionalmente tutelate, quella dell'imprenditore artigiano (art. 45, 2° co. Cost.) e delle figure cooperative e consortili della cooperazione (art. 45, 1° co. Cost.) utilizzate per svolgere l'attività in modalità aggregata, modelli che garantiscono responsabilità sociali, legame territoriale e mutualità che andrebbero valorizzati e non penalizzati.
3. È urgente per il comparto la regolazione delle piattaforme tecnologiche, riconoscendo la differenza tra piattaforme di pura intermediazione (sancita dalla sentenza della corte di giustizia europea sentenza C-62/19 del 3 dicembre 2020) e le piattaforme che svolgono in modalità aggregata direttamente l'attività di trasporto, che andrebbero incentivate canalizzando risorse derivanti dal PNRR.
4. È urgente l'adozione di strumenti mirati a eliminare le distorsioni del mercato. L'introduzione del REN (Registro elettronico nazionale) poteva essere lo strumento per garantire legalità e contrastare forme di abusivismo diffuso a danno degli operatori rispettosi delle norme di settore, ma anche lo strumento per quantificare il numero di licenze e autorizzazioni presenti sul territorio nazionale. In occasione del confronto sul decreto attuativo sul REN, CNA aveva anche proposto l'introduzione delle targhe professionali al fine di dare maggiore visibilità agli operatori che posseggono un titolo autorizzativo rendendo evidente in questo modo tutti gli operatori che esercitano l'attività abusivamente.
5. È necessario ridefinire il ruolo dell'Autorità dei trasporti evitando conflitti di competenze con Regioni e Comuni, che comportano rallentamenti nell'adozione dei provvedimenti.

È necessario inoltre segnalare che:

- La materia del trasporto pubblico locale, tra cui anche il settore taxi e ncc, rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni secondo il quarto comma dell'art. 117 Cost., dopo l'ultima revisione costituzionale avvenuta nel 2001, ma tale impostazione era già disciplinata ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 all'articolo 5 e confermato anche dalla sentenza n. 222/2005 della Corte Costituzionale.
- Secondo la disciplina Europea (2006/123/CE), tutt'oggi vigente e senza previsione di interventi a modifica, recepita anche in Italia con il D.Lgs. n. 59/2010, lo stesso servizio taxi è escluso dai principi di libero mercato e non rientra tra i servizi per i quali si prevedono liberalizzazioni, affermando che la tipologia di "servizio essenziale è d'interesse pubblico", pertanto non può esser soggetto ai principi della concorrenza ma sottoposto ad un mercato regolato.

L'audizione prevista a partire dalle ore 16,00 e della durata di circa 30 minuti sarà trasmessa in streaming dalla WEB TV del Senato su WebTV4, YouTube4 al link https://webtv.senato.it/webtv_live.