

Posizione USB in Commissione Trasporti, convocata il giorno 16 gennaio 2019.

Siamo ormai alla conclusione di una parte importante riguardo una trattativa che dura da anni ma che a nostro avviso continua così come già accaduto in passato, a non focalizzare la risoluzione sul vero nodo del problema, ovvero garantire un DIRITTO ad utenza e lavoratori coinvolti, attraverso la corretta strutturazione di un SERVIZIO.

Auspichiamo che nel procedere dei lavori, così come affermato nell'ultimo incontro dal Sottosegretario On. E. Rixi sia possibile intervenire a questo punto per correggere, un contesto ed un impianto che a nostro avviso deve rimanere quello tracciato nella vigente normativa, ovvero sia una funzione Complementare ed Integrativaⁱ del Trasporto Pubblico.

Siamo infatti convinti che le nostre argomentazioni siano rivolte al rispetto dei diritti di tutti gli operatori del settore, e al contempo anche ad una reale e fondamentale tutela e garanzia del Servizio e quindi dell'utenza. Non è un caso infatti che l'attuale normativa (purtroppo in Italia mai completamente applicata per interessi distanti dal BENE PUBBLICO), sia stata vagliataⁱⁱ e in parte copiata anche in altri contesti europei.

Sfortunatamente l'approccio intrapreso a noi sembra simile a quello dichiarato da più di qualche passato Governo. L'attuale Maggioranza, in parte con un equilibrismo in parte timoroso, ha affrontato solo allo scadere dei tempi previsti l'emergenza, ripudiando sì l'ennesima proroga, ma solo per preferire, l'emanazione di un decreto che toglie un po' di diritti a chi fino ad ora li aveva avuti solo sulla carta e introduce qualche limitazione a chi in buona sostanza non ne aveva mai avute e nonostante ciò (in un gioco delle parti), urla insoddisfatto.

Per questo riteniamo che non è e non possa essere questa la soluzione.

Prendiamo atto a questo punto di quella che dobbiamo considerare una tappa di un percorso che deve mirare ad affermare da un lato la chiara distinzione dei ruoli, rivolto sì a garantire lo sviluppo delle imprese del settore (in entrambi gli ambiti), ma senza dimenticare l'importanza di difendere e tutelare i diritti dell'utenza che a tali servizi si rivolge, definendone in maniera efficace ambiti, competenze e contesti.

Quindi attraverso un "tavolo tecnico" (così definito in sede Ministeriale), partendo dai concetti contenuti nella normativa esistente, si vadano a individuare e risolvere le criticità che finora hanno compromesso qualsiasi evoluzione del TPNL; un Settore dove devono operare due comparti dentro confini ben chiari e non travalicabili, tenendo conto e cercando di risolvere le atipicità ambientali connesse anche alla differente densità abitativa presente nei vari contesti del nostro Paese, con un bacino di pertinenza, capace di disegnare oneri e competenze utili e funzionali per Comuni, Città Metropolitane, Province nel rispetto delle competenze stabilite costituzionalmente per le Regioni così come presente nella attuale leggeⁱⁱⁱ.

Conseguentemente quindi partendo dal decreto Governativo 143/2018, il tavolo dovrà affrontare e cercare di risolvere, le problematiche connesse alle **piattaforme tecnologiche** che, anche alla luce del passaggio normativo riguardante l'ampliamento territoriale e soprattutto le **ulteriori rimesse per il NCC**, può produrre *vantaggiose distorsioni* per le multinazionali fin troppo evidenti. Discorso altrettanto urgente è quello che riguarda l'azione che attraverso queste piattaforme vengono sviluppate nel settore TAXI da Società di Capitali che nulla hanno a che vedere con la tutela del SERVIZIO, ma che anzi ne vanno a distorcere la natura^{iv}. Riteniamo che l'argine debba essere l'interdizione dei fenomeni di intermediazione nel Settore, così come supportato perfino dalle normative Europee e dai Trattati di Applicazione^v. Mantenendo quindi il più possibile corta la filiera, nel rapporto diretto ed esclusivo tra **utenza e vettore**, così come già in parte supportato sia nella versione non modificata della 21/92^{vi} che in alcune leggi Regionali.

Così come sarà obbligatorio, intervenire rispetto al concetto di **ulteriori rimesse nel**

NCC, focalizzandolo quale strumento eventualmente limitato a risolvere circostanziate problematiche, laddove queste esistono e non per trasformarlo in uno grimaldello per prevaricare nuovamente le norme.

Stessa attenzione sarà necessaria riguardo **il foglio di servizio** nella sua conformazione^{vii} ed operatività per quello che riguarda il settore del NCC, dove l'ampliamento del bacino territoriale potrebbe comportare maggiori articolazioni nei controlli.

Nel dibattito è inoltre emersa come estremamente pressante l'esigenza di strutturare in maniera precisa la configurazione del **Registro Elettronico Nazionale**, stante l'assenza di ogni elemento certo riguardo i dati attuali.

È da questi elementi che intendiamo ripartire, dove anche in relazione all'importanza che riveste il tema ci sia un contributo attivo anche da parte della Commissione che oggi ci ha convocato, superando l'aspetto prettamente istituzionale e fornendo invece un apporto concreto e fattivo al lavoro che necessita l'argomento.

Roma 16 gennaio 2019

ⁱ Art.1 comma 1 Legge 21/92

Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

ⁱⁱ Sentenza *Causa C-434 Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain SL*

ⁱⁱⁱ Art.4 Legge 21/92

^{iv} Art.2 comma 1 Legge 21/92 Utenza indifferenziata

^v Direttiva CE 2006/123 del 12 dicembre 2006 "relativa ai servizi nel mercato interno", denominata "Direttiva Bolkestein"

^{vi} Art.7 comma 1 Legge 21/92

^{vii} DURC - Documento Unico di Regolarità Contributiva