

## CAMERA DEI DEPUTATI

### IX COMMISSIONE

#### (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

#### **Audizione di Sistema Trasporti e Associazione NCC Italia sul tema del DDL C. 3634, recante la Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021.**

Roma, 22 Giugno 2022

#### **Presentazione**

La Confederazione Sistema Trasporti, aderente a Sistema Impresa e Associazione N.C.C. Italia, rappresentano oltre 1000 imprese in tutto il territorio nazionale operanti nel trasporto pubblico non di linea, sia attraverso l'NCC vetture regolato dalla L. 21/92, sia attraverso autobus turistici disciplinati dalla L. 218/03. Numeri di organizzazioni strutturate che non hanno eguali in Italia e che suggerirebbero un loro maggior coinvolgimento nella progettazione dei provvedimenti e nei processi decisionali allo scopo di migliorare l'efficienza del settore attraverso l'esperienza e la conoscenza degli addetti ai lavori.

#### **Sulla necessità di un intervento immediato**

Secondo uno studio di CST per Assoturismo illustrato alla presenza del Ministro Garavaglia, tra giugno e agosto l'Italia avrà un incremento di presenze rispetto al 2021 pari al 24,6% e sono attese 27,4 milioni di persone. A queste si aggiungono i visitatori e gli spostamenti interni legati al comparto commerciale, fieristico e di eventi in genere come il recente salone del mobile di Milano o gli Internazionali di Tennis di Roma. Numeri piuttosto inequivocabili che, in combinato disposto con un differente approccio al lavoro che si va diffondendo tra gli italiani a seguito della pandemia, sta creando enormi difficoltà nella fornitura dei servizi. Come testimoniato dalle cronache, non è una questione che si può circoscrivere al settore alberghiero o della ristorazione ma coinvolge anche la mobilità, nello specifico l'NCC effettuato sia a mezzo auto che autobus turistici. Pare dunque indispensabile e quanto mai urgente un intervento immediato capace di riportare l'offerta di servizi NCC perlomeno ai livelli del 2019. Il comparto si è numericamente ridotto per il fermo forzato durato quasi due anni che ha causato la chiusura di aziende e la perdita di autisti, migrati su altri settori.

## Se il legislatore si estranea dal mercato

Al netto di una bolla di eventi contemporanei che attendevano la fine delle misure restrittive, un semplice ritorno ai numeri del 2019 (463,74 milioni di presenze), certificherebbe una domanda insostenibile per la mobilità, giacché l'offerta persa non è rimpiazzabile, non di certo per mancanza di volontà delle imprese. L'emissione di autorizzazioni NCC, infatti, è bloccata ormai da tre anni in attesa del registro elettronico da varare a mezzo di decreto ministeriale. Registro che sarebbe peraltro utilissimo per conoscere finalmente lo stato del comparto ed evitare millanterie diffuse attraverso i media, al servizio di questo o quell'interesse personale e/o di parte. Il comparto NCC vetture vive inoltre un'incertezza normativa che è nemica degli investimenti a medio e a lungo termine. Dobbiamo ricordare in questa sede che sono ormai passati più di due anni dalla sentenza della Corte Costituzionale (56/2020) che ha privato del pilastro principale la riforma di Legge del 2019 ovvero il rientro in rimessa per gli NCC alla fine di ogni singolo servizio.

Una questione rilevante dato che la sentenza ha innegabili effetti sull'operatività degli NCC, tra cui la compilazione dei fogli di servizio, le necessarie modificazioni in corsa e le copie conformi. Si vuole sottolineare come la sentenza incida anche sulla territorialità con eccezioni previste dalla Corte, ma non dalla legge. Questo è l'aspetto più preoccupante: riformare la normativa vigente, quantomeno adattandola ai rilievi dell'alta corte, è una questione di diritto che il Governo ha finalmente deciso di affrontare attraverso il DDL Concorrenza. Ma è anche una esigenza di mercato e di servizio in ambito dell'intero sistema paese che rischia ripercussioni economicamente devastanti nel caso non fosse in grado di spostare i propri visitatori.

## Nel merito del DDL Concorrenza 2021

Francamente, per quanto contenuto nella delega ad oggi, abbiamo assistito a scontri ideologici del tutto immotivati o prematuri. La delega è un insieme di principi, perlopiù condivisibili, che rimandano all'equità, alla scelta consapevole dei clienti, alle pari opportunità. Crediamo quindi sia compito del Parlamento contribuire alla traduzione di questi principi in norme che, sul campo, si rivelino a beneficio del comparto e degli utenti e non di singoli operatori ai danni di altri. Occorre vigilare che dietro questa veste eticamente corretta non abbiano modo di nascondersi soggetti economici con obiettivi monopolistici o oligopolistici, ancor più che l'Italia non si è ancora dotata di una legge sulle lobbies. E' necessario infine saper distinguere tra chi propone riforme strutturate fondate sull'equilibrio e la ragionevolezza e chi, ad esempio, persegue una liberalizzazione senza regole al solo scopo di acquistare un vantaggio competitivo o di potersi ritagliare un ruolo di intermediazione tra i grandi capitali e i deboli artigiani sulla strada.

## Alcuni aspetti nel dettaglio

Vogliamo qui esprimere delle considerazioni solo su alcuni aspetti della delega. Quelli che ci sembrano indicare più chiaramente una direzione.

- 1) Territorialità: è evidente che occorra una rivisitazione del principio oggi contenuto nella Legge 12/2019. Non solo vi è una incomprensibile distinzione tra le isole maggiori e il resto d'Italia, ma non vi è alcuna considerazione dei mutamenti dei territori occorsi negli ultimi 30 anni. Su Milano gravitano 3 aeroporti siti in tre province differenti. Quale provincia risulta congeniale come ambito territoriale degli NCC? Oppure dovremmo immaginare una clientela che di volta in volta si rivolga ad un NCC diverso a seconda del luogo di carico e/o destinazione? Un sistema talmente anacronistico da essere abbandonato perfino dai taxi i quali, attraverso una conurbazione regionale, sono liberi di operare su tutte e tre le province in questione. Occorre dunque prendere in esame delle soluzioni capaci di garantire equilibrio tra domanda, offerta e territori di riferimento, in modo da garantire il diritto alla mobilità anche a quei soggetti che operino al di fuori delle principali città italiane. In quest'ottica, una liberalizzazione non può essere efficace poiché già oggi sappiamo che gli operatori economici, privati dello status di servizio pubblico, privilegierebbero le aree a maggior densità e disponibilità economiche.
- 2) Riduzione degli adempimenti amministrativi: per privilegiare l'utenza e il diritto alla mobilità (e perché no, anche quello di fare impresa) è indispensabile limitare la burocrazia asfissiante.

Un NCC deve attendere molti più giorni di un privato per immatricolare e circolare con un veicolo nuovo, in caso di incidente o guasto non può sostituire il veicolo con uno identico, è sottoposto potenzialmente a 7500 regolamenti comunali che lo possono avvantaggiare o svantaggiare nei confronti del suo dirimpettaio e non sa mai se potrà arrivare a destinazione in virtù delle ZTL normate in centinaia di modi differenti. Occorre cambiare l'approccio mettendo l'operatività al primo posto e l'uniformità di esercizio al secondo. Ben vengano tutte le modifiche volte a raggiungere questi scopi nonché a mettere fine alla frammentazione di regolamenti regionali e soprattutto comunali.

- 3) Adeguamento sistema sanzionatorio: codesta commissione si esprime in modo favorevole ad inizio legislatura alle richieste da noi avanzate riguardo la modifica all'art. 85 comma 4 del codice della strada. Un obbrobrio giuridico che sanziona allo stesso modo una dimenticanza di un vettore in regola e l'abusivismo totale operato da soggetti senza requisiti e sconosciuti al fisco. Siamo dispiaciuti che non sia intervenuta una modifica in Parlamento, pertanto auspichiamo si possa proseguire con la delega al fine di raggiungere questo scopo. Nessun esercizio commerciale viene chiuso per almeno 60 giorni alla

prima violazione, né formale, né sostanziale. Succede solo agli NCC e uno Stato moderno ed equo non può dirsi tale se tollera ancora questo tipo di eccezioni senza alcuna giustificazione, anche perché, come si vede, così facendo si incentiva solo l'abusivismo, sempre più diffuso e sempre in crescita.

### **Avviare un vero tavolo tecnico**

La situazione politico/economico internazionale è estremamente complicata. L'Italia rischia gravi ripercussioni su vari fronti. In un simile contesto ci sembrerebbe adeguato ogni sforzo per superare le controversie tra categorie attigue seppur diverse. Per raggiungere tale obiettivo suggeriamo, nel brevissimo termine, di creare un tavolo tecnico di confronto e di ispirazione per il legislatore. Con la necessaria trasparenza e la doverosa distinzione tra aziende e rappresentanti, tra interessi locali e riforme a beneficio della mobilità in tutto il territorio, crediamo sarà possibile raggiungere un compromesso di massima, utile sia al superamento delle divisioni che a scongiurare quelle manovre al di fuori delle istituzioni che non hanno mai portato nulla di buono.