

Audizioni informali Commissioni riunite VIII e X - (C. 2022 - Concorrenza)

martedì 8 ottobre 2024

Francesco Angius

NOTA sulle Modificazioni apportate dall'art. 22 dell'A.C. 2022 Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 A.C. 2022

L'articolo 22 - interviene nuovamente in maniera settaria sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea - introduce un meccanismo normativo e sanzionatorio che continua a rispondere ad una tutela protezionistica verso gli esercenti il servizio Taxi imponendo agli NCC obblighi ingiustificati e non proporzionati limitando così la concorrenza e l'innovazione a danno, a tacer d'altro, oltre che del consumatore anche dello sviluppo economico del Paese.

A tal riguardo, non si può prescindere dal considerare che l'istituzione del Registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio Taxi e di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente ("RENT") non sarebbe di per sé anticoncorrenziale ma lo diventa in considerazione delle strette interconnessioni che si pongono con le norme contenute nella bozza di decreto attuativo del foglio di servizio elettronico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in concerto col Ministero dell'Interno ("Decreto") e nella bozza di "DPCM" in materia di attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea, con particolare riferimento alla limitazione dello svolgimento del servizio giacché reintroducono, in sostanza, l'utilizzo costante delle rimesse già dichiarato illegittimo con la sentenza n. 56 del 2020 della Consulta.

Tale assunto trova rispondenza nelle osservazioni congiunte¹ dell'ART e AGCM avendo evidenziato che: *“Le nuove norme introdotte nella bozza del decreto MIT e nella bozza del DPCM andrebbero infatti a diminuire ulteriormente la già carente offerta di servizi di trasporto pubblico locale, con conseguenze tangibili sulle condizioni del traffico e dell'ambiente (a parità di condizioni, una diminuzione dell'offerta di trasporto pubblico comporta necessariamente un aumento degli spostamenti con mezzi privati, con conseguente aumento del traffico, degli incidenti stradali e dei livelli di inquinamento dell'aria). Inoltre, le norme in questione sembrano*

¹Osservazione congiunte ART e AGCM - AS1990 del 12.06.2024

reintrodurre l'obbligo di rientro in rimessa che era stato previsto dal d.l. 135/2018 e che è stato successivamente dichiarato costituzionalmente illegittimo dalla Corte Costituzionale. Nello scenario descritto nell'articolo 4, comma 3, della bozza del Decreto Ministeriale, infatti, l'NCC, non potendo accettare nuovi servizi con partenza da un luogo diverso dalla destinazione del viaggio precedente e con preavviso inferiore a trenta minuti [nuova bozza venti minuti], si troverà in una condizione simile a quella di dover rientrare in rimessa prima di poter svolgere qualsiasi altro servizio di trasporto. Le disposizioni incluse nella bozza del Decreto Ministeriale sembrano pertanto introdurre ingiustificate e discriminatorie limitazioni alle attività degli NCC, con il concreto rischio che tali vincoli possano ulteriormente aggravare la già carente situazione relativa alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico locale non di linea nei comuni italiani. Del resto, la stessa Commissione Europea si è recentemente espressa in modo negativo rispetto a previsioni idonee ad introdurre obblighi di rientro in rimessa o intervalli di tempo obbligatorio tra la prenotazione di un NCC e l'inizio del servizio in quanto "impediscono la fornitura del servizio subito dopo la prenotazione", "comportano uno svantaggio comparativo per i servizi di NCC" e "causano inoltre un uso inefficiente dell'orario di lavoro dei conducenti di NCC". Sempre la Commissione, nel sollecitare gli Stati membri a riesaminare e aggiornare le norme per migliorare il quadro normativo, prosegue sottolineando che "Poiché nei prossimi anni il settore continuerà ad evolversi, i quadri normativi devono essere flessibili e in grado di adeguarsi ai nuovi sviluppi; devono rimanere aperti verso ulteriori invenzioni e modelli di business innovativi, garantendo al contempo la certezza del diritto per i fornitori di servizi trasporto, i conducenti e gli utenti, nonché le società di trasporto a chiamata"

"Oltre a rappresentare un discriminatorio e ingiustificato aggravio per gli esercenti il servizio NCC, le disposizioni in questione sembrano proteggere unicamente l'interesse economico degli esercenti i servizi taxi; motivi di interesse generale quali la corretta gestione del trasporto, del traffico e del rispetto dell'ambiente sembrano invece essere sacrificati"

In tale evidenza la causa normativa dell'istituzione del Registro elettronico, che doveva servire come mezzo di ricognizione o mappatura dei titoli NCC e Taxi, si risolve invece, dalla combinazione delle susesposte previsioni, nel primo tra gli step per reintrodurre quei limiti e obblighi censurati essendo già stati ritenuti irragionevoli e sproporzionati verso il settore NCC e contrari "non solo il benessere del consumatore, ma qualcosa di più ampio, che attiene all'effettività nel godimento di alcuni diritti costituzionali, oltre che all'interesse allo sviluppo economico del Paese." (Corte Cost. n. 137/2024).

Ciò perché l'iscrizione al RENT prevede, tra le altre cose, che siano indicate l'ubicazione delle rimesse e della sede operativa e tale previsione di per sé non sarebbe sproporzionata o irragionevole ma lo diventa nella misura in cui queste ritornano ad essere, lette in disposto con le previsioni contenute nel Decreto e nel DPCM.

Tanto è vero che l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 11 bis legge 21/1992 s.m.i. di cui al comma 1, è motivata al fine di “fronteggiare il grave fenomeno dell'abusivismo”.

Locuzione di per sé inappropriata giacché a coloro che sono sprovvisti dei titoli per esercitare il TPNL non ricadono nella legge quadro e dunque non sono passibili delle sanzioni di cui all'art. 11 bis.

Non di meno inique le previsioni di cui all'art. 85 rispetto all'art. 86 CdS atteso che le imprese Taxi non sono soggette a tutti i limiti, vincoli ed obblighi imposti a carico del servizio NCC.

Se l'intento è quello di applicare l'art. 85 anche ai Taxi, bisogna considerare che per loro non è previsto l'art. 3 e neppure l'art. 11 della legge 12/2019 in merito ai controlli chilometrici e all'utenza trasportata. Un altro aspetto di non poco conto è la possibilità per i Taxi di utilizzare il veicolo ad uso promiscuo.

Il fermo amministrativo, previsto dal comma 4 dell' art. 85 del CdS, risulta estremamente dannoso per le sole imprese NCC. Le conseguenze, oltre a produrre un danno economico, compromettono l'azienda anche sul piano dell'immagine e del disservizio prodotto ai clienti trasportati. Altra grave conseguenza è costituita dall'immediata sospensione dal lavoro dei dipendenti.

In tutto il territorio italiano il noleggio con conducente, oltre a svolgere la funzione di servizio pubblico non di linea senza ricevere alcun contributo statale, diventa importantissimo per i flussi turistici. In diverse parti d'Italia, l'incremento stagionale dell'attività lavorativa nei periodi di alta stagione diventa fondamentale per la sopravvivenza delle aziende NCC. L'attuale regime sanzionatorio, costituito dall'art. 85 comma 4 e 4 bis, comportando per gli NCC la sanzione accessoria del ritiro della carta di circolazione da 2 a 8 mesi per qualsiasi infrazione vera o presunta dagli organi accertatori, oltre alla sanzione economica, determina danni irreparabili all'azienda se non la chiusura della stessa.

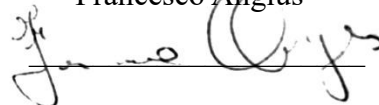
Le associazioni di categoria del Noleggio Con Conducente auspicano che venga predisposto un sistema sanzionatorio equilibrato, con sanzioni equiparate alla categoria dei Taxi (art. 86 Cds) e proporzionate all'infrazione commessa.

Dalle tante consultazioni in Parlamento, abbiamo sempre avuto rassicurazioni sulla volontà di sanare la discrasia del sistema sanzionatorio ma, ad oggi, ogni tentativo emendativo è stato vano.

Ci auspichiamo che questa sia la volta buona e non l'ennesimo peggioramento della situazione.

Cagliari, li 07 ottobre 2024

Francesco Angius



in qualità di r.l.p.t. F.I.N.C.C.