

**ACAI/TAM - ANCST/LegaCoop - ARAT Sicilia - CASARTIGIANI - CIISA Taxi
CNA/FITA - CONFARTIGIANATO - FAST - FIT/CISL - CLAAI - FEDERLAVORO/CCI
FEDERTAXI/CISAL - S.A.Ta.M./C.N.A. - SITAN ATN - UGL TAXI - UIL Trasporti - UNCI
UNICA TAXI/CGIL - UNIMPRESA - U.R.I. - URITAXI - USB Trasporti Taxi - UTI**

Audizione delle Rappresentanze nazionali di Categoria del settore taxi

**Presso la 10^a Commissione permanente
Industria, Commercio, Turismo del Senato della Repubblica**

**Esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 24
gennaio 2012, n. 1, recante:
“Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture
e la competitività”**

(A. S. 3110)

Roma, 7 febbraio 2012

Premessa

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori, desideriamo ringraziare la 10^a Commissione del Senato della Repubblica, anche a nome di tutti rappresentanti sindacali che per ovvi motivi numerici non sono presenti, ma soprattutto in nome e per conto delle decine di migliaia di operatori esercenti il servizio taxi nel nostro Paese, per aver voluto audire una delegazione dei Rappresentanti sindacali nazionali del settore Taxi, nell'ambito dei lavori di codesta Commissione, per l'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante "Disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività".

Il decreto legge in discussione interviene per la 4^a volta in meno di 8 mesi nel settore taxi, la continua legiferazione di normative relative al comparto ha creato una forte preoccupazione e disorientamento degli operatori, quasi a voler addebitare le responsabilità della crisi economica del nostro Paese al settore taxi, peraltro vale la pena di ricordare che il numero delle licenze dei taxi non sono bloccate, le competenze in tal senso sono accreditate ai Comuni, il sistema è programmato, così come avviene in quasi tutte le città del mondo.

Rispetto ai provvedimenti attuati dai governi che si sono succeduti negli ultimi mesi dobbiamo evidenziare che oltre a subire come cittadini l'aumento impressionante di imposte, tasse e contributi, costo dei servizi di assistenza e diminuzione delle prestazioni, come imprenditori dobbiamo subire anche i costi derivanti dai processi di apertura dei mercati e dalla maggiore concorrenza vista come panacea dei mali del paese e come elemento salvifico in grado, da solo di risolvere le contraddizioni di scelte economiche quanto meno azzardate attuate dalla finanza mondiale.

In questo modo invece siamo chiamati a pagare due volte rispetto agli altri cittadini ed abbiamo la preoccupazione, in quanto soli, come dirigenti (unico sostegno i nostri Consorzi e associazioni di categoria) di dover spiegare ancora una volta ai colleghi che e' necessario crescere, investire, lavorare di più e meglio con maggiore efficienza e qualità, ridurre ancor di più la già magra resa oraria, avere una migliore organizzazione il tutto coniugato a standard europei in funzione anche degli obiettivi dati al paese in generale e alle imprese in particolare dal documento della C.E. conosciuto come Europa 2020.

Abbiamo istituito turni integrativi, doppie guida, servizi innovativi, sperimentali, uso collettivo del taxi, tariffe a tratta fissa, tariffe sociali senza alcuna contropartita economica.

Su questo tema delle tariffe sociali sommessamente facciamo presente che sentenze della corte di giustizia europea prevedono la compartecipazione del costo da parte degli enti pubblici che le richiedono per garantire un equo utile di esercizio alle imprese soggette all'obbligo.

NOTA ILLUSTRATIVA

Decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1

Art. 1

Liberalizzazione delle attività economiche e riduzione degli oneri amministrativi sulle imprese

Si rileva che l'art. 34 del D.L. n° 201/11 convertito nella Legge 214/11 prevede l'esclusione dall'ambito di applicazione delle Liberalizzazioni delle attività economiche del trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea: in cui rientrano i taxi.

Analoga previsione è reiterata all'art. 1 c. 5, del D.L. 24 gennaio 2012 n. 1, il cui testo presenta, tuttavia, un atecnicismo definitorio che richiede la riqualificazione terminologica del servizio in correlazione con la legge 21/92.

Ne consegue che rimane ferma la Legge Nazionale 21/92 e successive novelle e le singole Leggi regionali di regolamentazione del settore.

Art. 36

(Regolazione indipendente in materia di trasporti)

L'attribuzione, prevista dall'art. 36, comma 2, ad una costituenda Autorità indipendente di regolazione dei trasporti dei poteri di cui al successivo punto 8, lettere a-b-c-d-e-f, viola l'art. 118 della Costituzione che attribuisce la Funzione Amministrativa ai Comuni.

In base a tale articolo è, infatti, all'Ente locale più vicino ai cittadini che compete, in via naturale e prioritaria, il compito di esercitare concretamente l'attività amministrativa.

Nella fattispecie, il rilascio di licenze per il servizio taxi, la determinazione del loro numero, la regolamentazione dei turni di servizio, la determinazione delle tariffe, si evidenziano come oggettivamente, connaturali, al diritto di programmazione territoriale che non può che essere di competenza propria ed esclusiva dei singoli Comuni che lo esercitano in coordinamento con l'Ente territoriale di riferimento.

E ciò non solo in quanto il Comune ha la percezione diretta delle specifiche e contingenti esigenze che il proprio territorio di volta in volta esprime, ma anche per il fondamentale principio democratico di raccordo della responsabilità politica nelle scelte di governo del territorio con l'Amministrazione che le determina.

L'ipotesi di attribuire le funzioni amministrative in questione ad una Autorità indipendente non risponde, dunque, ad alcuno dei criteri che possono giustificare il "ribaltamento" delle funzioni amministrative a livelli di governo superiore (principio di sussidiarietà, principio di adeguatezza, principio di differenziazione).

Sotto altro profilo è, altresì, da rilevare l'inutilità dell'attribuzione delle funzioni amministrative in questione ad una Autorità indipendente posto che,

in base al successivo art. 120 della Costituzione, lo Stato e le Regioni (Corte Costituzionale, Sentenze n° 43/2004; 167/2005; 69 e 236 del 2004) possono esercitare il potere sostitutivo nei confronti dei Comuni che risultino inadempienti rispetto ad atti o attività obbligatorie, e nel caso di inerzia o di inadempimento da parte degli stessi, al fine di salvaguardare interessi unitari e di mercato che sarebbero compressi dall'inerzia o dall'inadempimento dei medesimi.

Ciò comporta, comunque, l'illegittimità dei poteri attribuiti all'Autorità Indipendente, con le lettere da **a)** ad **f)** del richiamato **punto 8** che risultano in palese violazione dei principi e criteri di regolamentazione contenuti nelle richiamate norme di legge nazionali e regionali che – certamente – il potere regolamentare di una Autorità Indipendente non può derogare o modificare.

Ne consegue la necessità di emendare art. 36, comma 2, numero 1, sopprimendo la dizione “e alla mobilità urbana collegata a stazioni, aeroporti e porti” ed il comma 8 con la rimodulazione dei poteri conferiti alle Autorità in termini di monitoraggio e verifica, anziché deliberative.

1) I CONTENUTI DI MERITO DEL PUNTO 8

a) Incremento del numero delle licenze.

E' da premettere che il contenuto di tale norma risulta del tutto inutile, posto che già in base alla richiamata normativa vigente – nazionale e regionale – i Comuni possono provvedere all'incremento del numero delle licenze qualora ne ravvisino la necessità sul territorio.

E' recente l'esempio del Comune di Roma che ha provveduto al rilascio di duemila nuove licenze: facendolo, peraltro, contro l'opinione della categoria.

Non appare in alcun modo condivisibile, la considerazione che l'affidamento ad una Autorità Indipendente di consimili decisioni affrancherebbe i Sindaci dalle pressioni politiche della categoria.

E ciò in quanto il controllo politico da parte dei cittadini sugli atti amministrativi dei Comuni è alla base dell'ordinamento democratico e, risulterebbe inaccettabile, sullo stesso piano della legittimità che il Governo e il Parlamento creino le condizioni legislative per sottrarre pezzi, così rilevanti, di democrazia alle fondamenta democratiche dello Stato.

E', infatti, palese la dedotta illegittimità dell'affidamento della regolamentazione degli interessi concreti dei cittadini e delle comunità territoriali ad una Autorità Indipendente i cui membri non rispondono politicamente ed in alcun modo delle loro scelte.

Ciò premesso, è da rilevare che, comunque, nel merito il meccanismo di "compensazioni" previsto dal punto, risulta viziato da manifesta illogicità al punto da risultare inintelligibile.

In base a tale norma, ad esempio, in un Comune, con mille licenze il rilascio di ulteriori duecento licenze comporterebbe:

- il conferimento di ulteriori licenze a chi già le detiene, con la conseguenza che le licenze emesse sarebbero mille e duecento, anziché duecento (se fossero, invece, solo duecento: a chi, tra i mille, andrebbero conferite?);

Fermo restando che la norma comporterebbe la violazione del divieto di cumulo della titolarità delle licenze taxi previsto dall'art. 8, comma 2 della legge 21/92.

Peraltro, i meccanismi compensativi in caso di ampliamento del numero sono già previsti dalla Legge n. 248 del 4 agosto 2006 (Decreto Bersani).

Ne consegue che la lettera a) del comma 8 andrebbe abrogata.

b) Sostituzione alla guida

La norma è pienamente condivisibile in quanto consente ai Comuni di far lavorare – all’occorrenza – ogni taxi fino h24, raddoppiando potenzialmente il numero dei taxi in servizio che sarebbero, così, messi in grado di rispondere ai picchi di domanda senza necessità di intervenire sul numero delle licenze.

Al riguardo, però, occorre intervenire modificando, in tal senso, l’art. 10 della legge 21/92.

c) Licenze part-time

La previsione di una licenza part-time risulta inutile in quanto la norma precedente consente ai Comuni nei casi di necessità di immettere più taxi in circolazione, fino addirittura al raddoppio delle vetture disponibili: con possibilità di funzionalizzare il sostituto alla guida a garantire la flessibilità nell’erogazione del servizio che si voleva ottenere mediante la licenza part-time.

Ne consegue che la lettera c) del comma 8 andrebbe abrogata.

d) L’extra territorialità

L’extra territorialità del servizio sulla base dell’assenso convergente dei Sindaci interessati risulta condivisibile.

Occorre, però, anche in tal caso modificare la legge 21/92 inserendo tale aspetto all’art. 5 bis.

e) Organizzazione del servizio

Contenuto condivisibile.

Anche in questo caso, occorre modificare la legge 21/92, integrandone in tal senso l’art. 2.

f) Tariffe

La norma risulta del tutto illegittima ed incompatibile con il servizio taxi che rientra nel TPL non di linea come servizio pubblico a tariffa amministrata dal Comune che vi provvede esercitando il suo potere regolamentare di competenza del Consiglio Comunale.

Il richiamato art. 34 comma 8 del D.L. 201/11 convertito con Legge 214/11 esentando il servizio taxi dalle attività economiche liberalizzabili conferma la necessità di tariffe amministrata.

Ne consegue che la lettera f) del comma 8 andrebbe abrogata.

EMENDAMENTO N° 1

Il comma 5 dell'art 1 del D.L. 24 gennaio 2012 n° 1 è sostituito dal seguente:

5. Sono esclusi dall'ambito di applicazione del presente articolo gli autoservizi pubblici non di linea di trasporto di persone e cose, i servizi finanziari come definiti dall'art. 4 del Dlgs 26 marzo 2011 n. 59 e i servizi di comunicazione come definiti dall'art. 5 del Dlgs. 26 marzo 2010 n°. 59 di attuazione della Direttiva n° 2006/123/CE relativa ai servizi ne mercato interno, e le attività specificatamente sottoposte a regolazione e vigilanza di apposita Autorità indipendente.

EMENDAMENTO N° 2

Il vigente testo dell'art. 36, comma 2, n° 8 del D.L. 24/01/2012 n° 1 è sostituito dal seguente:

8) Con particolare riferimento al servizio taxi a monitorare e verificare la corrispondenza dei livelli di offerta del servizio taxi, delle tariffe e della qualità delle prestazioni, alle esigenze dei diversi contesti urbani, secondo i criteri di

ragionevolezza e proporzionalità, allo scopo di garantire il diritto di mobilità degli utenti;

a) la lettera a) è abrogata;

b) l'art. 10, comma 1, della legge 15/01/1992 n° 21 è abrogato e sostituito dal seguente:

“I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti alla guida da persone iscritte nel ruolo di cui all'art. 6 ed in possesso dei requisiti prescritti.

La sostituzione alla guida può avvenire nell'ambito dei turni di servizio del titolare della licenza o di quelli integrativi in cui lo stesso rientra”.

c) la lettera c) è abrogata;

d) all'art. 5 bis della legge 15/01/1992 n° 21 è aggiunto il seguente comma:

“2. Per il servizio di taxi è consentito l'esercizio dell'attività anche al di fuori del territorio dei Comuni che hanno rilasciato la licenza sulla base di accordi sottoscritti dai Sindaci dei Comuni interessati”;

e) all'art. 2 della legge 15/01/1992 n° 21 è aggiunto il seguente comma:

“4. E' consentito ai Comuni di prevedere che i titolari di licenza per il servizio taxi, possano svolgere servizi integrativi quali il taxi ad uso collettivo o mediante altre forme di organizzazione del servizio”;

f) la lettera f) è abrogata.

Le Organizzazioni Sindacali Nazionali del settore Taxi