



- ✓ **5-Programmazione numerica regionale:** Le regioni devono attuare pienamente la delega prevista nella legge 21/92 avvalendosi del REN, procedendo ad una attenta azione di monitoraggio e controllo al fine di programmare il numero degli operatori anche sulla base di tutte le modalità di trasporto presenti sul territorio.
- ✓ **6-La tecnologia come risorsa per il consumatore e nel rispetto delle regole del servizio pubblico.** Il MIT, attraverso la Conferenza Stato Regioni e sentite le Associazioni nazionali di categoria stabilisce attraverso un regolamento le regole alle quali devono attenersi quei soggetti che utilizzano tecnologie che valorizzano economicamente l'asimmetria informativa tra domanda e offerta. Con il Regolamento il MIT dispone che gli Enti competenti organizzino adeguati strumenti (**disciplinari di servizio**) ai quali si devono conformare i titolari di società che erogano servizi al trasporto pubblico non di linea attraverso l'utilizzo di tecnologia associata a strumenti di telecomunicazione e geolocalizzazione che consentano l'assegnazione di prestazioni di trasporto. In attesa della determinazione dei regolamenti va disposta la sospensione dei servizi per quei soggetti che esercitano successivamente all'entrata in vigore del d.l. 1/2012.
- ✓ **7- Contrastare gli operatori di altri paesi della CE con veicoli M1** che quotidianamente presso Stazioni, Porti, Aeroporti e ZTL si procacciano servizi in stazionamento su luogo pubblico, senza commessa, rimessa o sede stabile nel territorio in contrasto con la legge 21/92 e leggi regionali.
- ✓ **8- Si propone la regolamentazione dei Servizi di trasporto attraverso l'utilizzo di natanti utilizzati a scopo ricreazionale e/o culturale e/o occasionale** in ragione della tutela del consumatore e della sostenibilità ambientale di tali attività.

Si propone di riconsiderare il lavoro del Tavolo Tecnico istituito presso il Ministero dei Trasporti nel 2010 e valutare quali siano le possibili convergenze attuative recuperando quel lavoro e a partire da quello che si era condiviso costruire una prospettiva percorribile su quei pochi punti che erano da definire. Oggi la tecnologia può dare soluzioni non ipotizzate all'epoca ed evitare che agenzie sovranazionali, attraverso una trasparenza fiscale opaca, impoveriscono non solo gli operatori ma soprattutto il paese. Tali agenzie, nell'applicare logiche di mercato che valorizzano economicamente l'asimmetria informativa a danno della domanda e dell'offerta potano alla conseguenza di scardinare, il concetto di servizio pubblico regolato, all'origine della normativa nazionale e locale (21/92).

CNA FITA

**CONFARTIGIANATO TRASPORTI
TAXI E NCC**

SNA CASARTIGIANI

LEGACOOP SERVIZI

FEDERLAVORO E SERVIZI CONFCOOPERATIVE

**S.I.L.T. / CONFCOOMMERCIO
SINDACATO ITALIANO LIBERO TRASPORTI**



IL TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA, la sfida di una domanda senza regole:

Proposte e richieste al Sig. Ministro.

Il trasporto pubblico non di linea vede una domanda eterogenea e varia che sempre più frequentemente sceglie quale tipologia di servizio utilizzare in funzione delle esigenze degli utenti/clienti e non di quelle degli operatori, siano questi regolati (TAXI), parapubblici (car sharing) o totalmente deregolamentati e con l'utilizzo di tecnologia, (car polling, servizi di condivisione delle spese di trasporto, di cortesia, di trasporto sociale di prossimità, società di servizi che attraverso la tecnologia valorizzano economicamente l'asimmetria informativa ecc.).

Le imprese, consapevoli di questa sfida, devono operare in un quadro di regole certe per poter programmare il proprio futuro e garantire la sostenibilità economica del settore. La semplificazione nell'utilizzo dei servizi alla mobilità impone comunque la tutela del consumatore.

*Richiediamo una serie di interventi non più dilazionabili che **individuino gli obiettivi** in grado di intercettare le nuove esigenze di mobilità sulla base dei seguenti elementi:*

- ✓ **1- Regolare l'utilizzo (a titolo gratuito e a titolo oneroso) di veicoli M1**, per lo svolgimento di servizi di cortesia, immatricolati ad uso proprio da parte di soggetti persone giuridiche che svolgono, in via principale altra attività commerciale/imprenditoriale.
- ✓ **2- indicare norme per regolare i soggetti, che senza titolo licenza/autorizzazione o incarico (mancanza di titolo di viaggio specifico), stazionano nei punti di interscambio modale offrendo servizi (anche con l'utilizzo di tecnologia specifica), per il trasporto di persone a titolo gratuito, condivisione dei costi di trasporto, trasporto sociale di prossimità per le fasce deboli dell'utenza.** Si tratta di comportamenti dannosi per il consumatore in quanto tali soggetti sono privi di requisiti: professionali, accesso al mercato, finanziari, morali, di stabilimento, di regolarità contributiva, fiscale e tecnica dei veicoli.
- ✓ **3- Introdurre i principi del codice del consumo** per contrastare l'utilizzo di forme pubblicitarie e commerciali ingannevoli a danno delle micro imprese applicando quanto previsto dal D.L. 1/2012 art. 7.
- ✓ **4-Istituzione del REN. Numero imprese** conosciute e codici ATECO. I dati dell'Agenzia delle Entrate e del Ministero del Lavoro sembrano far trasparire dati non omogenei rispetto alla programmazione numerica conosciuta. Si propone l'istituzione del Registro Unico Nazionale in cui saranno iscritte obbligatoriamente ai fini dell'esercizio dell'attività le imprese Taxi e NCC con licenza od autorizzazione nonché tutti i veicoli destinati ai servizi pubblici di trasporto persone non di linea, compresi quelli speciali e per uso in conto proprio da iscrivere in una apposita sezione. Il Registro sarà tenuto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il quale dovrebbe emanare un regolamento per l'accesso al Registro Unico Nazionale individuando i requisiti per l'iscrizione e il suo mantenimento nonché il regime delle sanzioni per la sospensione e/o esclusione dell'impresa inadempiente. Le Amministrazioni locali dovranno interagire con il Registro Unico Nazionale per le funzioni amministrative, di monitoraggio e controllo anche ai fini della programmazione numerica dei servizi di trasporto individuando e comunicando al REN quelle imprese che stabilmente operano senza rispettare il principio di territorialità delle licenze e delle autorizzazioni.