



Camera dei Deputati

Audizione in Commissioni congiunte Ambiente e Attività Produttive sulla Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023 (A.C. 2022) - 8 ottobre 2024

Egredi Presidenti,
Onorevoli Deputati,

URI – Unione dei Radiotaxi d'Italia desidera innanzitutto ringraziare per l'opportunità concessa di esprimere la propria posizione sul Ddl "*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023*" (A.C. 2022) in esame presso le Commissioni congiunte Ambiente e Attività Produttive della Camera dei Deputati.

Prima di analizzare le questioni di interesse, l'Associazione intende altresì manifestare l'apprezzamento nei confronti del Governo che, al di là delle analisi di merito, ha posto l'attenzione sui temi che riguardano la categoria del trasporto pubblico non di linea e, in dettaglio, del comparto taxi.

In tal senso, dunque, URI è lieta di poter fornire il proprio contributo in ordine all'esame del provvedimento in oggetto, in particolare con riguardo all'**art. 22** recante le "**Disposizioni in materia di trasporto pubblico non di linea**". La presente memoria, depositata al termine della presente audizione, fornisce un breve ma esaustivo complesso di informazioni inerenti tre punti cruciali:

1. Art. 22 – Le sanzioni previste dalla modifica dell'art. 86, comma 3, del Codice della Strada.

Il meccanismo sanzionatorio previsto all'art. 22 del testo in esame, introdotto tramite un emendamento all'articolo 86, comma 3, del Codice della Strada, e che include la **sospensione progressiva della carta di circolazione** da uno fino a otto mesi, **presenta criticità di ordine logico-giuridico oltre a risultare oltremodo penalizzante sia per gli operatori del settore, che per l'utenza.**

L'illogicità è evidente, per esempio, nel caso in cui la violazione sia commessa da un sostituto alla guida, previsto dall'articolo 10 della Legge 21/1992, che impone sanzioni accessorie anche a chi non ha commesso la violazione. Il proprietario del taxi o della vettura potrebbe vedersi sospendere la carta di circolazione, pur non avendo alcuna colpa diretta. In altre parole, colui che subisce il provvedimento non è il responsabile della sanzione amministrativa, ma il titolare della licenza, il quale non ha avuto alcun coinvolgimento diretto. Ciò comporta una violazione del principio di responsabilità personale nelle sanzioni.



Inoltre, tale sanzione risulterebbe penalizzante anche per l'utenza del servizio di taxi. La sospensione della carta di circolazione, oltre a impedire al tassista di lavorare, ridurrebbe l'offerta del servizio taxi alla cittadinanza. Questo genererebbe disagi sia per i conducenti, che per i cittadini, specialmente in aree dove la disponibilità del servizio è essenziale per il trasporto pubblico. A tale riguardo, la sanzione pecuniaria prevista, che varia da 528,00 euro fino a 2020,00 euro per le violazioni successive alla terza, appare già di per sé sufficientemente dissuasiva e punitiva.

Le sanzioni che vengono aggiunte a quelle amministrative pecuniarie, dunque, risultano in ultima analisi accessorie, nonché **ridondanti rispetto alla finalità deterrente e punitiva perseguita dalla norma**, senza produrre reali vantaggi per la collettività. Queste considerazioni sono applicabili anche al servizio di Noleggio con conducente (NCC), che subisce un'analoga penalizzazione.

2. Articolo 173, comma 2, del Codice della Strada - Divieto d'uso di dispositivi elettronici durante la guida.

Restando nell'ambito del Codice della Strada - menzionato dal Ddl Concorrenza - un altro aspetto critico riguarda il **divieto per i conducenti di taxi di utilizzare dispositivi elettronici come *smartphone* e *tablet* durante la marcia**, previsto dall'articolo 173, comma 2, del Codice della Strada. Mentre per i conducenti di altre categorie sono previste eccezioni all'uso di tali dispositivi per finalità operative, i tassisti non godono della stessa deroga, ledendo di fatto il diritto a fornire un servizio adeguato e concorrenziale.

Oggi, **l'uso di piattaforme digitali** è fondamentale per i tassisti, poiché queste consentono di gestire in modo efficiente la ricezione delle corse tramite *app*. L'esclusione dei tassisti da questa deroga compromette seriamente la loro operatività, poiché la maggior parte dei servizi di intermediazione del trasporto avviene attraverso sistemi digitali gestiti da *smartphone* o *tablet*.

In tal merito, il Legislatore ha già riconosciuto l'importanza delle piattaforme digitali nel settore del trasporto pubblico locale con l'articolo 10-*bis* del Decreto-legge 135/2018, e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha, anch'essa, sottolineato la necessità di rimuovere barriere normative che limitano l'uso di nuove tecnologie per la gestione del servizio taxi. Pertanto, si propone un intervento normativo che esenti i conducenti di taxi dal divieto di utilizzo di dispositivi elettronici durante la marcia, in modo da permettere loro di interagire con le piattaforme di intermediazione/interconnessione e offrire un servizio migliore agli utenti.



3. Tariffe predeterminate e flessibili.

Un'ulteriore proposta relativa al miglioramento della concorrenza del servizio riguarda l'introduzione di tariffe flessibili per i taxi, che permettano agli utenti di beneficiare di tariffari predeterminati per percorsi prefissati. L'articolo 37, comma 2, lettera m), punto 3, del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214, prevede già questa possibilità, ma la disposizione è rimasta inattuata da oramai 10 anni. Con l'avvento delle piattaforme digitali, oggi è possibile implementare un sistema di tariffe flessibili basato sulla domanda.

Grazie ad alcune funzioni di queste piattaforme tecnologiche, come la **geo-localizzazione**, i gestori delle stesse possono **predeterminare il costo della corsa in base alla tariffa comunale e offrire tariffe flessibili in base all'orario o alla domanda**. Ad esempio, in periodi di bassa domanda, si potrebbero offrire tariffe ridotte, favorendo un maggior utilizzo del servizio taxi. Al contrario, durante le ore di punta, le tariffe potrebbero essere regolate verso l'alto, consentendo una maggiore disponibilità di veicoli. Questo approccio garantirebbe una **regolazione più dinamica del servizio taxi**, rendendolo più accessibile per l'utenza e aumentando l'efficienza del sistema.

In conclusione, **queste proposte di modifica normativa intendono migliorare l'efficienza e la competitività del servizio taxi**, favorendo al contempo l'uso delle tecnologie digitali e la libertà operativa dei conducenti.