SISTEMA TRASPORTI

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE

(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Audizione di Sistema Trasporti nell'ambito dei progetti di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada

Roma, 21 Novembre 2023

Presentazione

La Confederazione Sistema Trasporti, aderente a Sistema Impresa, rappresenta 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 una organizzazione strutturata che non hanno eguali in Italia e che suggerirebbero un suo 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.

Interventi suggeriti per eliminare elementi di contrasto alle imprese Ncc Vetture e Bus Turistici

L'art. 7 e le città stato

Ormai da diversi anni si è affermata una autonomia strisciante che ha portato sempre più sindaci e presidenti di regione a comportarsi come veri e propri sovrani. Talvolta pretendendo gabelle insostenibili, altre volte compiendo veri e propri abusi con ordinanze troppo spesso cassate dai tribunali amministrativi che impediscono la circolazione agli uni o agli altri. Tutto questo dietro il paravento dell'art. 7 che seppur costantemente ignorato nella parte in cui prevede di seguire "le direttive del Ministero dei trasporti" e sentire "il parere del Ministero dell'Ambiente", crediamo che essendo di difficile applicazione, debba trovare modifica. E' oggettivamente impossibile fare impresa in ambito di mobilità sul mercato italiano ed europeo dovendo sottostare non già ad una norma nazionale e/o comunitaria, ma potenzialmente a 8000 ordinanze comunali e 20 leggi regionali più svariati regolamenti. Un far-west in cui alcune aziende possono crescere economicamente grazie alla mancanza di gabelle e limiti di età imposti ai veicoli, ed altre invece bloccate da zavorre insostenibili. Pertanto suggeriamo di riaffermare la competenza dello Stato in ambito di circolazione su demanio pubblico e in materia di concorrenza che deve essere garantita su tutto il territorio nazionale. In concreto va posto un massimale che i Comuni possono

chiedere alle imprese bus turismo per l'accesso ai territori e i parcheggi dedicati. Occorre imporre dei servizi minimi da offrire alle aziende in mancanza dei quali non deve essere corrisposto alcunché. Nel merito delle caratteristiche dei veicoli va riaffermato il principio che laddove una Legge dello stato fissi i requisiti per la circolazione su strade comuni e anche ztl o corsie preferenziali, le amministrazioni locali non possano comprimere questo diritto giacché non solo si assiste ad una discriminazione delle imprese su base territoriale, ma si interviene pesantemente sulla concorrenza tra le imprese. Eventuali deroghe e/o richieste devono passare dall'approvazione del Ministero dei Trasporti. In questo modo verrebbe anche a ridursi notevolmente il numero dei contenziosi davanti ai tribunali amministrativi a cui sono costrette le imprese. Va messa la parola fine al paradosso che vede aziende che operano in conformità con l'art.7, multate dalle amministrazioni locali per violazione dell'art.7 a seguito di un'ordinanza emessa in spregio all'art.7.

Art.173: necessaria deroga per NCC. Il diritto al lavoro sia sempre prevalente.

I telefoni cellulari non sono più strumenti con cui fare solo delle telefonate o imperdonabilmente distrarsi con messaggi e social network, ma in ambito di mobilità sono diventati veri e propri strumenti di lavoro. Che si utilizzino app o gestionali, attraverso questi strumenti gli uffici comunicano con gli autisti i servizi, le variazioni, gli ingorghi dovuti a incidenti o altre problematiche. Fermo restando dunque la condivisione delle finalità del provvedimento dato il numero di incidenti stradali legati alle distrazioni dei conducenti, non risulta alcuna incidenza, se non del tutto marginale, nell'ambito dei conducenti professionali. Ma nella formulazione odierna dell'art. 173, c'è il rischio di ritirare la patente e dunque il lavoro ad un conducente per la sola pressione dello schermo, magari per accettare un percorso alternativo proposto dall'apparato a causa di un ingorgo. Tale e tanta discrezionalità di interpretazione sul concetto di "mani libere" dovrebbero suggerire una deroga specifica per chi si trovi alla guida di un veicolo Ncc e di un autobus turistico. Perlomeno nei casi in cui non si sia verificato un incidente stradale. Il legislatore deve a nostro avviso considerare il diritto al lavoro come prioritario. C'è differenza tra chi va a lavorare con l'auto e chi provvede al proprio sostentamento attraverso la guida di un veicolo. Se essere privati del lavoro per un periodo che va dai 15 ai 60 giorni può essere considerata una sanzione accessoria congrua, allora bisognerebbe comminarla a tutti i trasgressori e non solo ai conducenti professionisti.

Proposte specifiche per la categoria Ncc vetture (L.21/1992)

Art.85/4: una barbarie unica in Europa e contraria alla Costituzione

Esiste una sola categoria in Italia e in Europa in cui il fermo per almeno 60 giorni, ovvero l'abbassamento della serranda, non è il punto di arrivo dopo una serie di violazioni accertate, ma quello di partenza, peraltro in presenza della presunzione di

innocenza. Questi sono gli NCC disciplinati dalla L. 21/92. Seppur una idea della proporzionalità della sanzione è riscontrabile nel periodo di fermo che può variare da 2 a 8 mesi, vi è una evidente incostituzionalità della norma sia nella severità orizzontale che non distingue tra un esercizio abusivo e un errore formale di compilazione di una pratica, sia nella irragionevolezza con cui si ferma una attività per almeno due mesi per qualsiasi violazione delle norme. Vi è la negazione del più elementare diritto alla difesa giacché questa sanzione viene comminata nella più ampia discrezionalità degli organi accertatori, in mezzo alla strada ed è immediatamente esecutiva. Nei numerosissimi casi in cui gli Ncc ottengono l'annullamento dei verbali dai giudici di pace, questo avviene dopo settimane o mesi di fermo lasciando danni irreparabili sia economici che di immagine che nessuno ristora. Costituzione alla mano, il diritto al lavoro dovrebbe prevalere sulla incomprensibile discriminazione operata ai danni di una sola categoria. Mentre questa irragionevole sanzione priva del diritto al lavoro anche un operatore con un solo veicolo che costituisce l'unico sostentamento per sé o la propria famiglia. Si ricorda altresì che l'altro soggetto disciplinato nella medesima legge, ovvero i tassisti, non va incontro a nessun fermo immediato, nemmeno in casi che sconfinano nel penale. La sospensione dal servizio, nei rari casi in cui si verifica, viene decisa da una commissione dopo aver dato al tassista la possibilità di difendersi e raramente supera i 10 giorni. Non si ravvisa alcuna ratio nel punire così severamente solo una delle due categorie operanti nel medesimo settore. Infine, è una norma che incentiva l'abusivismo giacché punisce allo stesso modo vettori autorizzati soggetti a tassazione e abusivi totali. Ma questi ultimi possono continuare le loro pratiche illecite e sconosciute al fisco semplicemente sostituendo il veicolo immatricolato ad uso proprio con un altro in prestito o noleggiato, cosa che un operatore Ncc non può fare con un veicolo munito di autorizzazione. Un grave danno non solo agli Ncc e alla richiesta di mobilità in generale già oggi altamente non soddisfatta, ma anche alle casse dello stato nonché alla sua immagine.

In concreto è necessario modificare l'art. 85/4 perché la sanzione accessoria sia applicata solo e soltanto a quei conducenti sprovvisti dei requisiti personali o relativi al veicolo necessari all'attività di Ncc.

Art. 148. Prevedere deroga sul divieto di sorpasso per le stesse ragioni del 173

Le città sono diventate luoghi sempre più difficili da girare in auto. La mobilità dolce sta spopolando e può essere molto stressante avere a che fare ogni giorno con monopattini, ciclisti e pedoni, specie se indisciplinati. Magari qualche passeggero sgarbato con molta fretta può contribuire ad un disagio dell'autista. E' in questo contesto che bisogna inquadrare un eventuale sorpasso di un autobus o di un tram durante la loro fermata, sul lato sinistro, in un punto con amplissima visibilità, a velocità ridotta e dunque senza alcun rischio per nessuno. Ma quando questa manovra dovesse essere fatta in una strada a due sole corsie, divise da una linea continua, magari anche molto consumata dall'incuria, la presenza di forze dell'ordine fa perdere a questo autista il lavoro per un periodo da 30 a 90 giorni. Valgono le stesse considerazioni fatte a proposito dell'articolo 173. A nessun cittadino viene negato il

diritto al lavoro a seguito di una contravvenzione. Si conceda una deroga ai conducenti Ncc perché siano equiparati agli altri cittadini.

Art. 82 e 83 per contrastare l'abusivismo dilagante

Accanto all'abusivismo più grezzo di quelle persone che propongono "taxi" ad ignari avventori per poi trasportarli su veicoli privati, ve ne è un altro, molto più organizzato e apparentemente borderline, ma non meno pericoloso e dannoso per l'erario. Ci riferiamo ai quelle strutture ricettive o tour operator che si dotano di auto, van e autobus che utilizzano come Ncc e bus turistici approfittando della distorsione di due concetti base: il corrispettivo e le necessità strettamente connesse alla loro attività previste dagli articoli 82 e 83. Francamente non abbiamo dubbi sulle intenzioni del legislatore all'atto di scrittura dei due articoli e crediamo che è lì che bisogna tornare attraverso alcune modifiche peraltro vista la corposa quantità di precedenti di Cassazione. L'alta corte ha nel merito del trasporto persone distinto tra servizi gratuiti e di cortesia caratterizzando i secondi con "l'amicizia o altro nobile sentimento disinteressato". Solo nei servizi di cortesia ha escluso la necessità di auto immatricolate conto terzi e contestualmente ha evidenziato come non ci possa essere cortesia laddove sussista già un rapporto commerciale tra le parti (un pagamento di altri servizi ai quale si aggiunga il trasporto a questo punto gratuito o meglio presunto tale). La stessa corte ha in più occasioni equiparato il corrispettivo ad un ritorno pubblicitario. Dunque, se si vuole da un lato mettere fine a questi esercizi abusivi della professione e dall'altro tutelare questi passeggeri con gli obblighi destinati ai veicoli e ai conducenti in ambito Ncc in un'ottica di sicurezza, occorre modificare e ampliare il concetto di corrispettivo. A titolo di "bozza" ci permettiamo di formulare una ipotesi plausibile dell'art.82/4:

Si ha l'uso di terzi quando un veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario. Il corrispettivo può verificarsi attraverso un pagamento in denaro o un ritorno pubblicitario ovvero di immagine per il proprietario del veicolo. Parimenti è da considerarsi la presenza di un corrispettivo quando il conducente percepisce un compenso per la conduzione di veicoli immatricolati ad uso proprio e non sia assunto con un contratto a tempo indeterminato o determinato della durata inferiore ai 6 mesi. Il corrispettivo si considera in essere laddove vi sia un rapporto commerciale tra le parti in cui il proprietario del veicolo fornisca altri beni o servizi, anche collegati al trasporto, ai passeggeri.

Chiediamo in quest'ottica anche una modifica dell'art. 83/1 e di seguito proponiamo la seguente bozza

Per ~~gli autobus~~ i veicoli della categoria M adibiti ad uso proprio e per i veicoli destinati al trasporto specifico di persone ugualmente adibiti a uso proprio, la carta di circolazione può essere rilasciata soltanto a enti pubblici, imprenditori, collettività, per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività, a seguito di accertamento effettuato dalla Dipartimento per i trasporti terrestri sulla sussistenza di tali necessità, secondo direttive emanate dal Ministero dei trasporti con decreti

ministeriali. Tali necessità non possono includere il trasporto di terzi a fini commerciali ovvero sovrapponibili alle attività dei soggetti di cui all'art. 82/4

Proposte specifiche per la categoria Ncc Bus Turistici (L. 218/13)

Art. 116. Agevolare la formazione "on the job" del personale viaggiante

La professione di autista professionista è una delle poche professioni esistenti che non accoglie nemmeno una minima componente di formazione pratica sul posto di lavoro.
Il conseguimento della patente professionale (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE) rende il soggetto idoneo alla guida su strada di mezzi pensanti, ma non gli permette di accumulare alcuna esperienza pratica fino al conseguimento della certificazione (CQC) visto che nessuna azienda del settore può assumere personale senza questa qualifica. Questo passaggio, che all'apparenza sembra una norma di sicurezza, all'atto pratico, crea autisti nominalmente "professionisti", ma senza alcuna esperienza pratica.
Sarebbe quindi opportuno poter inserire i autisti professionisti in attesa di qualificazione nel contesto aziendale, permettendogli di acquisire competenze indispensabili che solo il rapporto con i loro colleghi più anziani possono portare.

A titolo di "bozza" ci permettiamo di formulare una ipotesi plausibile dell'art.116 comma 11.

Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria ~~C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE~~ C1, C, C1E e CE, anche speciale (**), conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, anche speciale, (**) conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari.

La qualificazione non è richiesta quando ricorrano le seguenti circostanze:

a) i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente;

b) i conducenti non offrono servizi di trasporto;

c) il trasporto è occasionale e non incidente sulla sicurezza stradale.

d) i conducenti hanno conseguito la patente di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE da massimo 2 anni, stanno frequentando il corso di qualificazione iniziale di cui all'articolo 19 e sono affiancati da un altro conducente in possesso della qualificazione da almeno 10 anni.

Art. 116. Aumentare la platea dei soggetti formatori.

In questo momento storico, è sempre più difficile accedere ai corsi di qualificazione per le patenti professionali data la limitata offerta delle scuole guida che, visti gli elevati costi per gli insegnanti e le difficoltà di organizzare corsi serali. Questa situazione di fatto limita fortemente l'accesso alla professione di autista professionista, creando una tragica carenza di figure nel settore. Il coinvolgimento nella formazione di aziende di comprovata esperienza nel settore sarebbe auspicabile per agevolare l'accesso alla professione.

A titolo di "bozza" ci permettiamo di formulare una ipotesi di modifica dell'art.116 comma 11:

Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria ~~C1 o C, anche speciale, ovvero C1E o CE~~ C1, C, C1E e CE, anche speciale (**), conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, anche speciale, (**) conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari.

La carta di qualificazione del conducente è conseguita previa frequenza del corso di qualificazione. I corsi di cui all'art.19 comma 1 del DLGS n 286/2005 a sono organizzati:

a) dalle autoscuole ovvero dai consorzi di autoscuole, a condizione che svolgono corsi di teoria e di guida per il conseguimento di tutte le patenti di guida;

b) da soggetti autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base dei criteri individuati con i decreti con il decreto di cui al comma 5-bis.

c) dalle aziende che esercitano attività di trasporto passeggeri o trasporto merci con più di 30 dipendenti attive da almeno 10 anni.