



**IX COMMISSIONE
TRASPORTI POSTE E TELECOMUNICAZIONI
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI**

a mezzo email a com_trasporti@camera.it

Roma 27.11.2023

Oggetto: Memoria scritta – revisione Codice della Strada

Illustrissimo Presidente, Illustrissimi Componenti la Commissione

Ci preme innanzitutto ringraziare per l'invito ricevuto a contribuire con nostre riflessioni in merito alla revisione del Codice della Strada, particolarmente per quanto al settore del “noleggio con conducente” da noi rappresentato.

Occorre doverosamente premettere, anche se decontestualizzato dallo specifico tema, che il settore soffre da anni di mancati aggiornamenti normativi e legislativi con la conseguenza di non essere in grado, per carenze a vario livello, di poter reggere alla crescente domanda del mercato, ingessato da norme desuete ed anacronistiche, in conflitto con se stesse all'interno della medesima regolamentazione, certamente non commisurate sia alle esigenze della clientela ma anche alle più elementari regole di corretta gestione imprenditoriale, vessata da adempimenti burocratici inutili e da bizantinismi istituiti in nome di una non meglio definita “non concorrenzialità” con un settore, quello dei taxi, che di fatto concorrente non sarebbe qualora si addivenisse finalmente alla risoluzione che i due settori, accomunati dall'essere sulla strada per trasportare persone, di fatto sono due professioni diverse, con compiti diversi, con utenza/clientela diverse, e che quindi necessitano di normative diverse e diversificate tra loro.

Auspichiamo quindi che questa Commissione voglia prendere in esame questa ipotesi di lavoro e fin d'ora ci dichiariamo ben disponibili ad una fattiva collaborazione anche ponendo sul tavolo una proposta articolata di normativa che presentammo nell'ormai lontano 2017 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

FIA Federazione Imprese Autonoleggio con Conducente
00144 Roma, viale dell'Astronomia 30 – Tel 06 86356145
C.F. 96442600589 email segreteria@fia-ncc.it – Pec fia-ncc@pec.it web www.fia-ncc.it

Ciò premesso, in ordine al tema specifico del momento osserviamo quanto segue:

1) artt. 85 e 86 CdS

nell'articolo 85 cds occorre modificare i comma 4 e 4bis, eliminando la sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da 2 a 8 mesi, prevista solo per il settore NCC e non, all'art. 86, anche per i taxi.

Fermo restando la nostra convinzione di dover dotare i due servizi di regole differenti tra loro come meglio sopra, lo stato dell'arte odierno vede due servizi accomunati all'interno della medesima normativa ma sanzionati in maniera differente per le medesime violazioni e ciò non può che essere considerata altro che una regola vessatoria ed anticoncorrenziale, tralasciando, ma non per questo da non considerare, l'impatto economico devastante che la sanzione ha verso l'operatore NCC, il più delle volte imprenditore individuale, privato per il periodo di sospensione di ogni e qualsiasi mezzo di sostentamento per se e la propria famiglia.

La modifica, a costo zero per le casse dello Stato avrebbe inoltre il merito di dare respiro ad una parte della magistratura, eliminando quantità enormi di inutili cause e ricorsi avverso la sanzione, ricorsi e cause che il più delle volte si risolvono con la sospensione e/o la revoca del provvedimento sanzionatorio, a riconferma della pretestuosità ed inutilità della regola.

2) Art. 7 Cds

all'articolo 7 del CdS esentare , per ogni singolo Comune/Città Metropolitana, i veicoli del trasporto pubblico non di linea, perlomeno quelli ricompresi nella legge 21/1992 dal divieto di transito e di accesso alle ZTL e corsie preferenziali per ragioni legati a motivi di prevenzione all'inquinamento, indipendentemente dalla classe Euro del veicolo, purchè regolarmente immatricolati ad uso "di piazza" o "da servizio di noleggio con conducente", e quindi pienamente rispondenti alla normativa in vigore.

Seppure si possa valutare positivamente l'impegno delle amministrazioni al raggiungimento di obiettivi sostanziali nel miglioramento della qualità ambientale, occorre tenere in risalto che sull'intero territorio nazionale operano (dati MIT) circa 28.000 veicoli NCC su un totale (dati ACI 2022) complessivo di 39.272.000 automezzi, pari quindi a circa lo 0,07%, dato del tutto irrisorio ed insignificante per l'ambiente ma di contro estremamente penalizzante per le imprese esercenti che si vedono costrette a sostituire mezzi operativi e regolarmente mantenuti, il cui grado di inquinamento è di ben poco superiore alla classe Euro di attualità, con costi esorbitanti specie per le piccole imprese di provincia il cui accesso ai grandi

FIA Federazione Imprese Autonoleggio con Conducente

00144 Roma, viale dell'Astronomia 30 – Tel 06 86356145

C.F. 96442600589 email segreteria@fia-ncc.it – Pec fia-ncc@pec.it web www.fia-ncc.it



agglomerati urbani non è una costante, ma soprattutto le limitazioni portano disagio all'utenza delocalizzata che deve raggiungere cliniche od ospedali, ma anche stazioni ferroviarie principali ovvero luoghi pubblici situati nelle zone centrali dei centri urbani.

Paradossalmente oggi un qualsiasi vettore NCC in qualsiasi parte d'Italia in possesso di mezzi Euro 5 può attraversare tutto il paese, ma giunto a Milano, dove il cliente desidera recarsi per i propri impegni personali, deve arrestarsi in estrema periferia, al confine di Area B senza potervi accedere e quindi invitare il passeggero a trasbordare su un taxi ovvero su un mezzo del trasporto pubblico.

Crediamo che questa nostra proposta sia unicamente di buonsenso, posto che non è certamente risolutiva per l'ambiente e di contro certamente dannosa sia per le imprese e per l'utenza.

3) Patenti:

Attualmente taxi ed NCC possono essere condotti da persone dotate di normale patente di categoria B e provvisti di "certificato di abilitazione professionale CAP KB", nonché iscritte al ruolo dei conducenti.

Partendo da quest'ultimo significhiamo che all'origine esso aveva una validità e riconoscimento a carattere nazionale e progressivamente è stato frammentato su base provinciale, ingenerando una babele di interpretazioni a carattere locale.

Rammentiamo che la legge 21/92 permette all'impresa di noleggio, in presenza delle dovute caratteristiche, di poter cumulare le autorizzazioni ad uso NCC, non limitando territorialmente le singole autorizzazioni, ma questo vede necessariamente il doversi dotare da parte del legale rappresentante di più iscrizioni a ruoli provinciali differenti, con ovvii costi da sostenere, burocrazia da gestire e talvolta vedendosi negare, a macchia di leopardo da alcune amministrazioni o CCIAA, l'iscrizione in ulteriori ruoli provinciali rispetto al primo o subordinando l'iscrizione al ruolo di XY alla cancellazione a quello di WZ, con un'evidente limitazione indebita della libertà di impresa.

Passando al CAP KB, documento rilasciato dal DTT, si evidenzia che a tutti gli effetti esso non è una patente di guida e che, fuori dai confini nazionali, esso non ha alcun riconoscimento né validità, al contrario di ciò che avviene in altri stati Comunitari, esponendo i conducenti nostrani, ed è già successo specialmente in Austria e Germania (che hanno patenti regolarmente riconosciute per taxi, autonoleggi ed autoambulanze) che autonoleggiatori italiani venissero fermati e sanzionati dalle locali forze di polizia perché sprovvisti di valido titolo autorizzativo alla guida.

FIA Federazione Imprese Autonoleggio con Conducente

00144 Roma, viale dell'Astronomia 30 – Tel 06 86356145

C.F. 96442600589 email segreteria@fia-ncc.it – Pec fia-ncc@pec.it web www.fia-ncc.it



Si suggerisce pertanto l'adozione di una tipologia di patente di guida vera e propria e dedicata ai professionisti ovvero la sostituzione del CAP KB con un codice unionale dedicato da inserire sul documento di guida e quindi con riconoscimento europeo.

Siamo al corrente che sono pervenute a questa Commissione richieste tendenti ad "alleggerire" le sanzioni previste in ordine all'uso dei cd. Telefoni cellulari alla guida da parte di conducenti NCC.

Non concordiamo con tale teoria posta la necessità di adottare qualsiasi iniziativa a tutela dell'incolumità delle persone sulle strade e l'essere conducente professionale non da a nessuno il dono della non distraibilità esistendo per di più dispositivi tecnologici che permettono l'utilizzo degli smartphones in sicurezza evitando le possibili e frequenti distrazioni.

Concordiamo con l'inserimento inasprimento delle sanzioni ai contravventori.

Da ultimo, seppure forse impopolare, esortiamo la Commissione a voler istituire a livello nazionale un serio programma di prevenzione e controllo sull'uso di alcoolici e stupefacenti da parte di conducenti professionali, inclusi quelli di taxi ed NCC con un dispositivo obbligatorio di essere sottoposti semestralmente ad indagini di laboratorio tese a evidenziarne l'uso, abituale ed anche sporadico prevedendo in caso positivo un sistema sanzionatorio adeguato.

Crediamo che quanto esposto possa suscitare l'interesse o temi di spunto, dichiarandoci sempre disponibili ad incontri futuri tesi al costante miglioramento delle condizioni di lavoro nonché propedeutici al raggiungimento della maggiore sicurezza sulle strade.

Ringraziamo per l'attenzione fin qui prestata e con l'occasione inviamo i nostri più distinti saluti.

Daniela Ercoli
Presidente Nazionale

