



Camera dei Deputati

XVIII Legislatura

IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Documento di osservazioni e proposte

Audizione informale nell'ambito dell'esame dell'A.C. 3634

“Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021”

21 e 22 giugno 2022

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

ringraziamo la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati per l'invito a questo ciclo di audizioni sul disegno di legge per il mercato e la concorrenza 2021, con particolare riguardo all'articolo 10, recante la delega sui servizi pubblici non di linea.

In premessa si evidenzia che una grave crisi economica ha colpito duramente il settore del trasporto persone negli ultimi due anni, con un decremento della domanda pari al 70%, con conseguente grave perturbazione del mercato, a causa dell'eccesso di offerta, in grado di provocare il dissesto economico e di compromettere la stessa sopravvivenza delle imprese.

Sulla base delle rilevazioni del nostro Ufficio Studi, il settore, che è composto da 29 mila imprese con 80 mila addetti, nel perimetro delle attività di trasporto con taxi, trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente, di autobus turistici e scuolabus, nel 2021 ha visto una diminuzione dei ricavi pari a 2.284 milioni di euro rispetto al livello pre-crisi.

Ciò premesso, **Confartigianato chiede lo stralcio dell'articolo 10 del DDL in esame e – contestualmente – l'istituzione del Registro Elettronico Nazionale dei vettori del trasporto pubblico non di linea e l'introduzione delle targhe professionali per i veicoli.**

A supporto della nostra richiesta segnaliamo innanzitutto che la formulazione proposta dal Governo nell'articolo in esame lascia presagire che non si voglia differenziare tra l'intermediazione del lavoro attuata dalle piattaforme tecnologiche e l'interconnessione tra i vettori attuata dagli organismi economici di diretta espressione dei vettori stessi. Si tratta di fattispecie diverse sia sul piano fiscale sia civilistico che devono essere tenute distinte.

L'interconnessione tra i vettori è il sistema di cui le imprese si sono dotate e che, grazie agli investimenti da loro effettuati negli anni, rappresenta un punto di forza proprio perché organizzato e gestito da organismi economici di loro diretta espressione (cooperative e consorzi radiotaxi).

Abbandonare questo modello e affidarlo a poche multinazionali significherebbe da un lato favorire logiche capitalistiche a discapito di quelle mutualistiche e dall'altro indebolire fortemente un sistema imprenditoriale diffuso sul territorio che garantisce lavoro e occupazione.

Dal punto di vista giuridico, l'attuale modello, si fonda sulle due figure costituzionalmente tutelate: l'imprenditore artigiano (art. 45, co. 2, Cost.) e la cooperazione (art. 45, co. 1, Cost.). L'aspirazione costituzionale alla tutela e promozione di queste due figure centrate sul lavoro specializzato e sulla mutualità, è contraddetta dall'art. 10 del disegno di legge in esame. Troppe volte sfugge che il trasporto pubblico non di linea, proprio perché servizio pubblico, non funziona secondo le logiche di mercato, di profitto e concorrenza ma secondo logiche di trasparenza, qualità e professionalità a tutela dei diritti dell'utenza e per garantire il diritto alla mobilità del cittadino.

La formulazione contenuta nell'art. 10 del DDL in esame porterebbe a una **precarizzazione del lavoro attraverso una intermediazione forzata e non regolata** e ad una ingiustificata compressione del potere legislativo del Parlamento, attribuendo all'Autorità dei Trasporti – ente di controllo – funzioni regolatorie, legislative e politiche che non le competono.

Il provvedimento in esame contraddice, altresì, il principio di sussidiarietà sancito dall'art. 118 della Costituzione e **fa venir meno il modello organizzativo mutualistico** che il settore si è dato in funzione delle norme in vigore e con cospicui investimenti dei vettori. Tali investimenti, senza remunerazione del capitale, hanno creato valore aggiunto per la società e l'erario attraverso una equilibrata espansione del settore, creando occupazione e soddisfazione dell'utenza.

Segnaliamo, inoltre, che le disposizioni contenute nel citato art. 10 presentano un **conflitto di competenze con le Regioni**: il trasporto pubblico locale, infatti, rientra nell'ambito delle competenze delle Regioni, di cui al quarto comma dell'art. 117, Titolo V, della Costituzione.

Il provvedimento, inoltre, non individua un'adeguata forma di raccordo e condivisione con la Conferenza Unificata, prevedendo che quest'ultima sia solo "sentita", mentre sarebbe opportuno prevederne la "previa intesa"; non identifica un percorso di adeguamento del livello professionale degli addetti, indicando solo genericamente *standard* qualitativi più elevati, trascurando sicurezza, qualità e trasparenza, insiti nel concetto di servizio pubblico erogato; non pone obiettivi in linea con la transizione ecologica, tralasciando di individuare risorse che si potrebbero ottenere rimodulando la legge 11 febbraio 2019, n. 12 sulla base di principi che facciano riferimento all'utilizzo dei veicoli a basso o nullo impatto ambientale; non individua servizi innovativi che abbiano l'obiettivo di ridurre i costi per l'utenza e ridurre il carico inquinante; non prevede misure dirette a ottimizzare l'uso dei veicoli attraverso la condivisione di percorsi con origine o destinazione uguali.

Infine, la riforma appare più utile a risolvere problemi di grandi realtà locali territorialmente circoscritte, a discapito di esempi virtuosi che in buona parte del territorio nazionale hanno consentito uno sviluppo ordinato e proficuo per l'utenza.

Oggi, il Parlamento è chiamato a decidere se vuole tutelare un modello altamente efficiente che tiene uniti lavoro e capitale attraverso gli istituti dell'artigianato e della cooperazione oppure contraddire tutto ciò, proponendo il modello della concentrazione finanziaria, dell'intermediazione del lavoro senza responsabilità sociale e dell'elusione fiscale, modello che scarica – tra l'altro – la maggior parte dei costi sulla collettività impoverendo il *welfare* e i cittadini.

Per tali ragioni chiediamo lo stralcio dell'articolo 10 del DDL in esame.