



FONDAZIONE
TATARELLA

Dossier n. 12 / luglio 2023

TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA

*Lo stato dell'arte
e le prospettive future*

nazionefutura.it
fondazionegiuseppetatarella.it

SINOSI

L'innovazione tecnologica e la domanda delle giovani generazioni stanno accelerando l'evoluzione degli stili di vita e delle esigenze di mobilità nei centri urbani. Il trasporto pubblico non di linea è investito da tale spinta verso nuove innovazioni e soluzioni ma è bloccato da una normativa ingessata che impedisce al comparto di espandersi, agli operatori di innovare e ai consumatori di accedere a servizi necessari. Il documento analizza quindi la situazione attuale, anche con un faro sullo scenario internazionale, e avanza al Legislatore degli spunti di riflessione - mirati e puntuali - al fine di tutelare gli operatori già presenti nel settore. Tra questi, il più importante, è la richiesta di rendere pienamente operativo il Registro elettronico nazionale per il servizio taxi e Ncc, che consentirà alle tante PMI nuove opportunità di impresa e assicurerà a consumatori e utenti servizi efficienti, spazi di innovazione e l'ottimizzazione dell'incontro tra domanda e offerta.

1. INTRODUZIONE

Il trasporto pubblico non di linea, ovvero da un punto A verso un punto B, è una componente fondamentale dell'offerta di mobilità. Un servizio che ha registrato una notevole evoluzione e che offre molte possibilità, in particolare rispetto alla modalità di domanda, erogazione ed esecuzione.

La crescita dell'utilizzo e dell'importanza del trasporto pubblico non di linea, gli ha permesso di occupare un ruolo sempre più importante nell'ambito del più ampio Green Deal europeo, attraverso i vantaggi offerti dalla digitalizzazione e da altre tecnologie innovative, verso la totale decarbonizzazione dei trasporti.

Tuttavia, a fronte di tale crescente ruolo, il servizio di taxi e noleggio con conducente ha riscontrato una evidente incapacità di adattarsi ai cambiamenti socioeconomici a causa di una normativa di riferimento obsoleta resa acefala dalla sentenza n. 56 del 2020 della Corte costituzionale.

La Consulta ha, infatti, dichiarato incostituzionale l'obbligo di rientro in rimessa per gli NCC al termine del servizio, facendo così venire meno la più evidente differenza tra il servizio taxi e quello NCC e mettendo in discussione l'intero impianto normativo.

È lecito quindi domandarsi come, a fronte di tale evoluzione, l'attuale servizio di trasporto pubblico non di linea possa soddisfare la domanda crescente di imprese, cittadini e turisti che sempre più vi ricorrono.

La presente ricerca prova a rispondere analizzando l'articolata normativa di riferimento, fornendo un quadro dell'attuale mercato e del suo potenziale, anche attraverso il confronto con altri Paesi europei, e, infine, avanzando alcune ipotesi di policy per far crescere il settore e, in generale, il Sistema Paese.

2. QUADRO NORMATIVO

Box riassuntivo

Il trasporto collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea è disciplinato dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21.

Dalla sua emanazione, si sono registrati due interventi modificativi: il primo, con il decreto-legge n. 207 del 2008 e il secondo, con il decreto-legge n. 135 del 2018.

In particolare, il **decreto-legge n. 207 del 2008 ha ampliato gli obblighi** a carico degli esercenti del servizio di noleggio con conducente (NCC), introducendo alcune limitazioni allo svolgimento del servizio stesso, tra cui l'obbligo di rientro in rimessa dopo ogni corsa, il divieto di sosta sul suolo pubblico nei comuni dove è presente anche il servizio taxi e l'obbligo di compilazione del foglio di servizio.

L'operatività della disciplina è stata **sospesa con l'articolo 7-bis del decreto-legge n. 5 del 2009**, in considerazione dei timori per la significativa limitazione della libertà di concorrenza nel settore che la sua applicazione avrebbe comportato.

Il **decreto-legge n. 135 del 2018**, senza incidere sulla logica e sulla struttura della legge quadro, ha reintrodotto tali obblighi, la cui l'inosservanza è punita, oltre con le sanzioni previste dall'articolo 85 del Codice della Strada, con un periodo di sospensione dal ruolo o, a partire dalla quarta inosservanza, con la sua cancellazione.

Inoltre, il medesimo decreto-legge ha previsto, all'articolo 10-bis, l'adozione dei seguenti tre atti:

1. un decreto ministeriale del MIMS (di concerto con il Ministero dell'Interno) per disciplinare il modello di **foglio di servizio**;
2. un decreto ministeriale del MIMS per l'istituzione del **Registro Elettronico Nazionale** (c.d. REN) entro cui si sarebbero dovute registrare tutte le imprese titolari di licenza (taxi e NCC), prevedendo la sospensione del rilascio di nuove autorizzazioni per gli NCC in assenza dell'operatività di tale registro;
3. un Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri (su iniziativa del Ministero dei Trasporti e del Ministero dello Sviluppo Economico) per la regolazione delle **piattaforme** di intermediazione.

A quasi cinque anni dall'emanazione del decreto, nessuno dei tre atti è stato adottato, lasciando il settore, di fatto, in stallo.

2.1 Legge 15 gennaio 1992, n. 21 recante *Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*

La norma disciplina il servizio di autotrasporto pubblico non di linea collettivo o individuale di persone con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea. Oggetto della disposizione sono il servizio taxi con autovettura, motocarrozetta, natante e veicoli a trazione animale e il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarroz-

zetta, natante e veicoli a trazione animale, effettuati a richiesta dei trasportati, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

La medesima norma agli articoli 2 e 3 distingue, quindi, la natura dei due servizi: il servizio di taxi si rivolge a un'utenza indifferenziata, è caratterizzato da una tariffa determinata amministrativamente e la sua prestazione è obbligatoria (sono previste, infatti, specifiche sanzioni per l'inosservanza di tale obbligo). Il servizio di noleggio con conducente si rivolge, invece, a un'utenza specifica che avanza apposita richiesta, presso la sede o la rimessa anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici, per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

L'altro elemento distintivo è il differente stazionamento: il servizio taxi avviene in luogo pubblico e il prelevamento dell'utente o l'inizio del servizio avviene all'interno dell'area comunale o comprensoriale di riferimento. Al contrario lo stazionamento dei mezzi adibiti al servizio di noleggio con conducente deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono: a) essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443; b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione. Per l'attività di tassista è previsto il divieto di cumulo sulla stessa persona, di più licenze. È invece ammesso il cumulo, in capo al medesimo soggetto, di più autorizzazioni. Un ruolo fondamentale assume l'articolo 9, il quale ricostruisce in termini di diritto di proprietà il rapporto tra il titolare e le licenze/autorizzazioni, trasformando queste ultime in beni giuridici commerciabili. È prevista la possibilità di trasferimento di tali titoli a persone iscritte nel ruolo dei conducenti e in possesso dei requisiti prescritti nel caso in cui il titolare abbia la licenza da cinque anni, ovvero abbia raggiunto il sessantesimo anno di età o per specifiche ragioni che non consentano più l'esercizio dell'attività. Ai sensi dell'articolo 7 della legge n. 21 del 1992 i titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

1. essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane;
2. associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;
3. associarsi in consorzio tra imprese artigiane e in tutte le altre forme previste dalla legge;
4. solo chi svolge le attività di noleggio con conducente può assumere la forma di impresa privata. È inoltre richiesta l'iscrizione presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, nel ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, che costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Per l'iscrizione nel ruolo è necessario il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. I requisiti per l'acquisizione della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, fissati dall'articolo 8 della legge n. 21 del 1992 sono stati modificati dal decreto-legge n. 76 del 2020 che ha previsto che tali licenze e autorizzazioni possano essere rilasciate dai comuni, tramite bando pubblico, non solo a chi abbia la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo o natante ma anche a coloro che ne abbiano la disponibilità sulla base di un noleggio a lungo termine.

Nel dare esecuzione alla legge n. 21/1992, le Regioni hanno individuato, con proprie disposizioni, i criteri cui devono attenersi i Comuni nei regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea e hanno delegato agli enti locali le relative funzioni amministrative.

2.2 Le modifiche introdotte dal decreto-legge n. 135 del 2018, convertito in legge, con modificazioni, dalla Legge n.12 del 2019

L'art. 10-bis del Decreto ha, in primo luogo, espressamente previsto la possibilità, per il vettore del servizio di NCC, di disporre di ulteriori rimesse nel territorio di altri Comuni della medesima Provincia o Area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, sempre a condizione che la sede operativa del vettore e almeno una rimessa siano situate nel territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione (art. 3, comma 3 della Legge quadro, come modificato nel 2018). Ulteriore novità della novella del 2018 riguarda il fatto che la richiesta e la prenotazione del servizio debbano avvenire presso la rimessa o la sede, «anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici». In tal modo viene attribuito rilievo alle nuove evoluzioni tecnologiche. Ancora, è stato previsto che il “foglio di servizio” possa essere tenuto e compilato “in formato elettronico” e viene rimessa l'individuazione delle specifiche tecniche di quest'ultimo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) con proprio decreto, di concerto con il Ministero dell'Interno. Ad oggi, tale disciplina resta evasa per la mancanza dell'emanazione delle norme di secondo livello.

Il foglio di servizio in formato elettronico deve riportare:

- a) targa del veicolo;
- b) nome del conducente;
- c) data, luogo e chilometri di partenza e arrivo;
- d) orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio;
- e) dati del fruitore del servizio;

Nelle more di tali specifiche tecniche, il foglio di servizio viene sostituito da una versione cartacea, caratterizzata da numerazione progressiva delle singole pagine da compilare, avente i medesimi contenuti di quello elettronico e da tenere in originale a bordo del veicolo per un periodo non inferiore a 15 giorni, per essere esibito agli organi di controllo, con copia conforme depositata in rimessa.

Inoltre, viene prevista l'istituzione di un «registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi (...) e di quelle di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente (...)» (art. 10-bis, comma 3, del D.L. 135/2018). È stato previsto che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del già menzionato decreto, e fino alla piena operatività dell'archivio informatico pubblico nazionale delle imprese, non è consentito il rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarozzetta e natante.

Con decreto dirigenziale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) n. 4 del 19/02/2020, rubricato "registro informatico pubblico nazionale TAXI e NCC auto, moto e natanti" sono state definite le specifiche tecniche del registro di cui trattasi e la data di operatività del registro fissata al 02/03/2020. Tuttavia, il giorno dopo con un altro decreto dirigenziale, il n. 86 del 20/02/2020, è stato disposto che l'efficacia del precedente decreto dirigenziale n. 4/2020 e l'adempimento degli obblighi da esso previsti decorrono dalla data di entrata in vigore del decreto previsto dall'articolo 10-bis, comma 2, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, ovvero del decreto ministeriale che determinerà le specifiche tecniche del foglio di servizio in formato elettronico di cui all'art. 11, comma 4 della legge n. 21/1992. Per quanto detto, l'archivio informatico non è pienamente operativo e, quindi, al momento non può essere rilasciata alcuna autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente.

Non è ancora disciplinata l'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea, previsto dal decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n.12, restando ancora in attesa del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Ulteriori modifiche vengono apportate all'art. 11 della Legge 21/1992, stabilendo che l'inizio e il termine di ogni singolo servizio NCC debbano avvenire presso una delle rimesse di cui gli autisti possono disporre nel territorio provinciale o di area metropolitana, con obbligo di farvi ritorno al termine di ogni servizio, pur essendo possibile il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente anche al di fuori della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. In sostanza, viene così esteso al livello provinciale quanto precedentemente limitato ai confini comunali. Al fine di consentire una maggiore flessibilità è poi previsto (Cfr. art. 11, comma 4-bis della Legge quadro) che l'inizio di un nuovo servizio possa avvenire senza il rientro in rimessa quando sul foglio di servizio sono registrate, sin dalla partenza dalla rimessa o dal pontile d'attracco, più prenotazioni di servizio oltre la prima, con partenza o destinazione all'interno della provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

2.3 La sentenza 56/2020 della Corte costituzionale

Con la sentenza n. 56 del 26 marzo 2020 la Corte costituzionale è intervenuta sulla disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, accogliendo in parte le violazioni lamentate in via diretta dalla Regione Calabria. La Corte analizza le disposizioni oggetto di censura e dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 10-bis, comma 1, lettera e), del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135 (Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e

per la pubblica amministrazione), convertito, con modificazioni, nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, nella parte che impone di iniziare e terminare ogni singolo servizio di NCC presso le rimesse con ritorno alle stesse.

La misura in questione rappresenta un aggravio organizzativo e gestionale “irragionevole” poiché obbliga il vettore, nonostante possa prelevare e portare a destinazione uno specifico utente in ogni luogo, a compiere necessariamente un viaggio di ritorno alla rimessa “a vuoto” prima di iniziare un nuovo servizio.

La Corte osserva che tale irragionevolezza risulta evidente «se non altro per l’ipotesi in cui il vettore sia chiamato a effettuare un servizio proprio dal luogo in cui si è concluso il servizio precedente». Permane, quindi, l’obbligo degli NCC di stazionare all’interno di una delle rimesse situate sul territorio provinciale o presso i pontili di attracco, con conseguente divieto di stazionamento su suolo pubblico nei Comuni ove sia esercitato il servizio di taxi. Rimane invece ferma la possibilità di ricevere nuove prenotazioni ed erogare nuovi servizi senza far ritorno alla rimessa al termine della prestazione ove l’esercente abbia ricevuto apposite prenotazioni e non sia a disposizione dell’utenza indifferenziata.

2.4 La situazione del trasporto pubblico non di linea in Europa e diversi modelli di regolazione

L’attività di trasporto pubblico non di linea in molti Paesi europei si svolge in un mercato libero, con regole chiare e definite, in cui non esistono limiti al numero di persone che possono svolgere la professione. Soprattutto alla luce delle recenti evoluzioni in ambito tecnologico - aspetto sul quale si rimanda all’approfondimento nel paragrafo successivo - molti governi, infatti, hanno riconosciuto che limitare il numero delle autorizzazioni disponibili sul mercato non contribuisca all’evoluzione del trasporto in termini di affidabilità, accessibilità e sostenibilità sociale economica e ambientale.

In alcuni Paesi, non esiste una differenza fra taxi e NCC, pertanto si applica una regolamentazione indifferenziata per il servizio di trasporto non di linea:

- Paesi Bassi: il trasporto di passeggeri è stato liberalizzato nel 2000, quando il Passengers Transportation Act ha introdotto un sistema di mercato dei taxi aperto a chiunque, dove non esistono limiti al numero di licenze e requisiti minimi di accesso.
- Polonia: nel 2019 è stato liberalizzato il settore con la rimozione del numero di licenze taxi e l’introduzione di un’unica categoria di taxi per il trasporto di passeggeri con un veicolo privato. È stato consentito l’uso di app come tassametro, a condizione che il passeggero sia informato in anticipo sulla tariffa.
- Repubblica Ceca: a partire dal 2020 è iniziato un processo di liberalizzazione che, tra le altre cose, ha introdotto un’unica categoria di taxi per tutti i tipi di trasporto di passeggeri con un veicolo privato, ha rimosso gli esami municipali per i tassisti, e ha consentito di calcolare le tariffe di trasporto tramite app.
- Croazia: la legge del 2018 ha introdotto un regime nazionale di licenze per i conducenti che non prevede limiti di numero. Gli operatori di trasporto che forniscono servizi di taxi

possono fornire tali servizi solo all'interno del comune per il quale è stata rilasciata l'autorizzazione, ma possono essere titolari di più di un'autorizzazione locale. È consentito l'uso di app come tassametro, a condizione che il passeggero sia informato in anticipo sulla tariffa.

In diversi Paesi dove ancora permane la differenza fra i servizi taxi e NCC, negli ultimi anni sono state allentate le restrizioni sul numero delle licenze e delle autorizzazioni NCC, arrivando in alcuni casi a consentire un numero di autorizzazioni illimitate:

- Francia: non esiste un limite al numero di conducenti né vi sono restrizioni geografiche al lavoro. Pertanto, i conducenti stessi possono operare in qualsiasi città con la propria licenza nazionale che può essere ottenuta o tramite esame (un test teorico e uno pratico) o equivalente (essere un dipendente nel settore dei trasporti da almeno 12 mesi).
- Portogallo: la legislazione non limita il numero di conducenti o veicoli né impone restrizioni operative dal punto di vista territoriale.
- Regno Unito: non esiste un limite al numero di veicoli con conducente, e le licenze devono essere concesse al richiedente che soddisfa i criteri relativi a sicurezza e protezione dei consumatori stabiliti dalla normativa. Le autorità locali possono continuare a imporre restrizioni sul numero di licenze taxi, sebbene la maggior parte delle autorità locali non applichi nessuna restrizione.
- Norvegia: la riforma di legge entrata in vigore nel luglio 2020 ha rimosso il limite al numero di licenze e allentato i requisiti per diventare un autista privato.

Anche la Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE) si è recentemente espressa in questo senso nella causa C-50/21, sentenziando che «la limitazione del numero di licenze di servizi di veicoli a noleggio con conducente nell'agglomerato urbano di Barcellona è contraria al diritto dell'Unione. [...] I provvedimenti in esame, nella misura in cui riguardano la proporzione di 1 autorizzazione NCC ogni 30 licenze di taxi, non sono idonei a raggiungere l'obiettivo di gestire il trasporto locale, il traffico e l'uso dello spazio pubblico o di proteggere l'ambiente e, quindi, costituiscono una restrizione sproporzionata della libertà di stabilimento ai sensi dell'articolo 49 TFUE». La stessa Corte invita inoltre alla semplificazione amministrativa e burocratica quando ammette la legittimità del sistema autorizzatorio in sé e riconosce la possibilità di rilascio di autorizzazioni specifiche per determinati territori se fondate «su criteri oggettivi, non discriminatori e noti in anticipo, che escludano qualsiasi arbitrarietà e che non costituiscano una duplicazione di controlli già effettuati nell'ambito della procedura di autorizzazione nazionale».

Box di approfondimento: la sentenza C.50.21 della Corte di Giustizia europea

La Prestige and Limousine S.L. titolare di autorizzazioni NCC a Barcellona, ha proposto dinanzi alla Corte superiore di giustizia della Catalogna (Spagna) la richiesta di annullamento del regolamento locale riguardante i servizi di NCC nell'intera area metropolitana di Barcellona (AMB).

Il giudice nazionale spagnolo nutre dubbi sulla compatibilità con il diritto dell'Unione sia della limitazione imposta al numero delle autorizzazioni per veicoli NCC, sia del regime di «doppia autorizzazione» al quale sono stati sottoposti i veicoli NCC nell'AMB, che potrebbe essere considerato una strategia volta a ridurre al minimo la concorrenza dei servizi di NCC nei confronti dei taxi.

La Corte di giustizia è stata quindi chiamata a valutare se tale regolamento locale soddisfi i requisiti della libertà di stabilimento ai sensi dell'articolo 49 TFUE, che si applica ai servizi nel settore del trasporto.

Il 15 dicembre 2022 l'avvocato generale della Corte di giustizia, Maciej Szpunar, ha proposto alla Corte la propria interpretazione giuridica. Queste le sue principali conclusioni:

- sia il requisito dell'autorizzazione in quanto tale sia la proporzione taxi / NCC fissata dal citato regolamento costituiscono una restrizione della libertà di stabilimento;
- la praticabilità economica dei servizi di taxi e il mantenimento dell'equilibrio tra servizi di NCC e di taxi non possono di per sé costituire un motivo imperativo di interesse generale;
- se la vera intenzione è mettere a disposizione un adeguato sistema di trasporto locale privato, ampliare l'offerta ammettendo un maggior numero di veicoli NCC sarebbe più utile per risolvere il problema.
- se è vero che il trasporto locale privato può, a volte, colmare le lacune del trasporto locale pubblico, ampliare l'offerta di servizi di trasporto locale contribuirebbe a disporre di un sistema funzionante. In tal caso perché tale offerta non dovrebbe includere i veicoli NCC?

A inizio giugno la Corte di Giustizia si è pronunciata, con la sentenza della I Sezione 8.6.2023 in C.50/21, evidenziando, quale premessa generale e fondamentale, che «obiettivi di natura puramente economica non possono costituire un motivo imperativo di interesse generale idoneo a giustificare una limitazione di una libertà fondamentale garantita dal Trattato». Muovendo da tale premessa - pienamente in linea con precedenti arresti della medesima CGUE - ha affermato conseguentemente che «l'obiettivo di garantire la praticabilità economica dei servizi di taxi deve essere considerato, anch'esso, un motivo di natura puramente economica che non può costituire un motivo imperativo di interesse generale (...)».

Dunque, i giudici pervengono alla conclusione che il contingentamento del servizio NCC non è idoneo a perseguire i dichiarati obiettivi di «gestione del trasporto, del traffico e dello spazio pubblico nonché di protezione dell'ambiente» e ciò in ragione dell'avvenuta dimostrazione del fatto che (I) i servizi di NCC riducono il ricorso all'automobile privata; (II) non determinano interferenze circa l'occupazione della viabilità pubblica (essendo precluso agli NCC lo stazionamento); (III) sono caratterizzati da digitalizzazione e flessibilità; (IV) in base alla normativa statale è incentivata una flotta che adopera energie alternative.

2.5 Nuove tecnologie

La rilevanza della mobilità condivisa si è ulteriormente amplificata all'interno del più ampio fenomeno della sharing economy. Quest'ultima viene definita dall'Enciclopedia Treccani «Economia collaborativa, che consiste nella condivisione delle risorse di spazio, tempo, beni e servizi, soprattutto tramite l'uso di piattaforme digitali». Si fa qui riferimento alle piattaforme digitali, il cui ruolo risulta evidente anche al di fuori del settore dell'economia condivisa. L'affermazione di tale sistema si deve, naturalmente, alle novità tecnologiche e alla loro pervasiva diffusione, consentendo a queste ultime di accedere ai servizi in qualsiasi momento, di confrontare in tempo reale le numerose offerte e di sfruttare in comune le varie risorse. La relazione tra la sharing economy e le piattaforme digitali si coglie ove si prenda atto del fatto che queste ultime consentono la creazione di «un mercato aperto per l'uso temporaneo di beni o servizi spesso forniti da privati» (Comunicazione del 2 giugno 2016 della Commissione al Parlamento europeo al Consiglio e al Comitato economico e sociale). Così, la piattaforma consente l'incontro di domanda e offerta e, al contempo, fornisce un servizio affinché venga a instaurarsi la relazione tra i privati. Si pensi, ad esempio al pagamento elettronico, alla possibilità di valutare il servizio fruito in modo da creare un meccanismo reputazionale che possa alimentare la fiducia e le scelte del consumo, nonché agli strumenti per agevolare le comunicazioni tra le parti. A seguito dei notevoli mutamenti registrati nel settore, così si è espressa la Commissione Europea¹:

in linea generale le applicazioni di chiamata sugli smartphone hanno migliorato la qualità e l'efficienza delle modalità di erogazione dei servizi di taxi e NCC. La riduzione dei prezzi e la possibilità di prenotare NCC e taxi online grazie alle applicazioni che utilizzano i servizi di geolocalizzazione sono state accolte favorevolmente dagli utenti e hanno innescato un aumento della domanda. Secondo una recente indagine di Eurobarometro, gli utenti considerano i servizi di taxi tradizionali e quelli di autoveicoli a noleggio come tipi di servizi simili, apprezzando quali aspetti positivi di entrambi la disponibilità e la facilità di prenotazione. L'evoluzione del settore del trasporto di passeggeri su richiesta e l'emergere di nuovi soggetti nel mercato e di modelli di attività economiche hanno anche innescato tensioni e risposte legislative differenti tra gli Stati membri. Non esiste una normativa UE specifica in materia. Mentre i clienti hanno nel complesso accolto positivamente i nuovi servizi, i tassisti e gli operatori hanno risentito dell'aumento della concorrenza. Le società di taxi, soggette a norme severe, si ritengono penalizzate a causa dei vantaggi concorrenziali di cui godono i servizi di NCC che utilizzano le applicazioni di trasporto a chiamata, poiché questi ultimi non devono rispettare norme altrettanto rigide.

Le società di NCC, a loro volta, si ritengono penalizzate da norme reputate obsolete che ostacolano un'attività efficiente e sostenibile.

I quadri normativi dovrebbero permettere di sfruttare appieno i vantaggi offerti dalla digitalizzazione e da altre tecnologie innovative, che porteranno ad aumenti di efficienza quali

1. Comunicazione della Commissione concernente un trasporto locale di passeggeri su richiesta - taxi e veicoli a noleggio con conducente - ben funzionante e sostenibile, 2022/C 62/01, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea del 4 febbraio 2022.

un migliore utilizzo del veicolo, tempi di attesa più brevi e la riduzione dei chilometri percorsi senza passeggeri a bordo.

Ulteriori proposte sui servizi offerti tramite piattaforme sono arrivate anche dall’Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) e dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART).

L’AGCM (Segnalazione al Parlamento dal Governo AS 1354 del 10 marzo 2017) sottolinea che il settore della mobilità non di linea (taxi e NCC) richiede una riforma complessiva, in quanto è ancora regolato dalla legge n. 21 del 15 gennaio 1992, oramai non più al passo con l’evoluzione del mercato. L’Autorità ritiene che la riforma debba alleggerire la regolazione esistente, garantendo una maggiore flessibilità operativa ai titolari di licenza taxi e al tempo stesso eliminando le disposizioni che limitano su base territoriale l’attività degli NCC, in modo garantire una piena equiparazione dal lato dell’offerta tra gli operatori dotati di licenza taxi e quelli dotati di autorizzazione NCC. La riforma dovrebbe anche riguardare quella tipologia di servizi che attraverso piattaforme digitali mettono in connessione autisti non professionisti e domanda finale.

Anche l’ART, nell’*Atto di segnalazione al Governo e al Parlamento sull’autotrasporto di persone non di linea: Taxi, NCC e nuovi relativi servizi offerti su piattaforme tecnologiche* del 21 maggio 2015, ha proposto alcune modifiche alla L. 21/1992 segnalando, tra l’altro, la necessità di dare un adeguato livello di regolazione alle emergenti formule, diverse dai servizi di taxi e NCC, basate su piattaforme tecnologiche che offrono servizi di intermediazione su richiesta e con finalità commerciale, proponendo di introdurre obblighi specifici attinenti alle piattaforme, ai requisiti del conducente, nonché alla qualità e alla sicurezza del servizio. E ancora, l’ART, nell’*Allegato A alla delibera n. 46/2022 del 23 marzo 2022 sulle Linee guida in materia di adeguamento del servizio taxi per Regioni ed Enti Locali* sostiene che:

I servizi di intermediazione tra domanda e offerta mediante piattaforma tecnologica, in aggiunta ai tradizionali canali di acquisizione delle corse, possono contribuire a incrementare l’efficienza del servizio. Nella disciplina regolamentare delle modalità di acquisizione della corsa, vanno opportunamente incluse, oltre alle tradizionali modalità (presenza o chiamata diretta presso gli stalli, taxi in transito, radiotaxi, ecc.), anche le applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per mettere in contatto gli utenti e gli esercenti del servizio. La previsione di determinate modalità di richiesta del servizio non deve comunque limitare eventuali ulteriori sviluppi quali l’introduzione di nuovi canali di acquisizione delle corse che consentono un ulteriore efficientamento del servizio. Il titolare di licenza deve essere libero di poter utilizzare tutti i canali che ritenga opportuni al fine di acquisire le corse, senza limitazioni/vincoli imposti dal Comune e/o dalle Regioni, da organismi associativi dei tassisti che erogano i servizi di radio-taxi, nonché da soggetti terzi, e di rendere nota la disponibilità di tali canali mediante l’apposizione di loghi o distribuzione di materiale informativo all’utenza, nel rispetto della normativa vigente in materia di pubblicità sui veicoli. Pertanto, i Comuni sono tenuti a favorire l’attivazione, lo sviluppo e la diffusione di sistemi aperti, innovativi e competitivi che consentano di mettere in contatto gli utenti e gli esercenti il servizio taxi, senza vincoli, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso e il pagamento elettronico anche tramite “app”.

3. QUADRO STATISTICO

3.1 Il contesto nazionale

Nel paragrafo che segue si costruirà un quadro finalizzato a mostrare con quale frequenza viene utilizzato il servizio e quanto è nota ai cittadini la normativa di settore. Di più difficile dimostrabilità risulta la mappatura del numero preciso delle licenze taxi e delle autorizzazioni NCC presenti sul territorio nazionale.

Da un sondaggio Ipsos svolto nel 2022 tra la popolazione maggiorenne residente - non considerando quindi gli stranieri che visitano il nostro Paese per turismo o affari - è emerso che quasi 3,5 milioni di persone hanno utilizzato almeno una fra le tipologie di trasporto taxi, noleggio con conducente o mobilità attraverso l'utilizzo di una applicazione. La maggior parte di questi sono uomini (54%), giovani di età compresa tra i 18 e i 34 anni (24%), laureati, pendolari e chi vive in grandi centri urbani.

Il fattore tecnologico ha una forte incidenza sul settore dei TPL non di linea: il 42% si dichiara aperto all'utilizzo di un'applicazione per ordinare servizi di non di linea in futuro e, in aggiunta, 2 italiani su 5 prenderebbero in considerazione la possibilità di utilizzare servizi di non di linea tramite app. Dall'analisi però emerge che l'attuale regolamentazione del mercato del trasporto pubblico non di linea risulta essere poco conosciuta in Italia: 1 italiano su 2, infatti, non appare in grado di esprimere un'opinione su un'eventuale riforma della stessa; tuttavia, la quasi totalità di coloro che hanno familiarità con l'argomento si dichiara favorevole. Solo il 54% degli italiani sembra essere in grado di esprimere un'opinione a riguardo. Tra questi, i più dichiarano di essere favorevoli a una sua riforma.

In ogni caso, la maggior parte degli italiani ritiene che sia il servizio taxi sia il noleggio con conducente dovrebbero essere regolamentati dalle stesse leggi.

Il servizio NCC è stato reputato non efficiente dal 15% degli intervistati, similmente accade per i taxi, il cui medesimo parere è stato fornito dal 16% del campione. Nel monitoraggio Ipsos è emerso un ulteriore dato: «La maggior parte degli italiani ritiene che il servizio taxi e il noleggio con conducente siano troppo cari e se diventassero meno costosi e più efficienti, il 41% degli italiani ne farebbe maggior uso».

Alla domanda «Se il servizio taxi e il noleggio con conducente (NCC) diventassero meno cari e più efficienti, lei personalmente li userebbe di più, di meno, oppure più o meno come adesso?» gli user di taxi, NCC e app hanno risposto “Molto di più” per il 28%, “Leggermente di più” per il 34%. Il 38% continuerebbe a utilizzarli nella misura in cui lo sta facendo attualmente.

3.2 Il confronto con gli altri Paesi dell'Unione europea

Dal monitoraggio dell'ART del 2022 su 144 comuni il numero di licenze taxi è più di quattro volte superiore al numero di autorizzazioni NCC (oltre 23 mila licenze taxi contro meno di 5

mila autorizzazioni NCC). Da un confronto con gli altri Paesi dell'Unione europea, emerge che la proporzione tra taxi e abitanti in Italia è molto bassa:

- Italia: 0,51 taxi ogni 1000 abitanti;
- Germania: 0,66 taxi ogni 1000 abitanti;
- Francia: 0,87 taxi ogni 1000 abitanti;
- Spagna: 0,97 taxi ogni 1000 abitanti.

Significativo il dato spagnolo dove il numero di taxi per abitante è circa il doppio rispetto al nostro Paese:

- Roma: 2,79 taxi ogni 1000 abitanti;
- Milano: 3,60 taxi ogni 1000 abitanti;
- Madrid: 4,85 taxi ogni 1000 abitanti;
- Barcellona: 6,49 taxi ogni 1000 abitanti.

3.3 La necessità dell'istituzione del Registro Elettronico Nazionale

Alla luce dell'assenza di dati ufficiali, certi e terzi sul numero esatto delle autorizzazioni NCC in Italia è necessario dare attuazione alla normativa che istituisce il Registro Elettronico Nazionale (REN) in grado di monitorare il numero delle licenze taxi e delle autorizzazioni NCC. Ad avvalorare la tesi riguardante l'urgenza della realizzazione del REN accorrono anche i dati emersi dall'*Ottavo rapporto annuale al Parlamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti*², focalizzato sull'andamento del numero di licenze taxi attive nei comuni di capoluogo di provincia e città metropolitana. In esso è possibile monitorare varie situazioni accomunate dall'asestamento nel rilascio di licenze (Tabella 1).

	Licenze taxi attive		Autorizzazioni NCC	
	2008	2018	2008	2018
Bari	150	150	26	14
Bologna	665	706	245	245
Cagliari	105	105	65	65
Catania	188	188	17	17
Firenze	654	724	104	104
Genova	869	868	190	188
Milano	4855	4852	204	203
Napoli	2372	2365	160	154
Palermo	320	319	170	160
Reggio Calabria	74	63	28	25
Roma	7710	7703	1025	993

2. Ottavo Rapporto Annuale al Parlamento, Camera dei deputati, 27 settembre 2021.

Torino	1504	1501	176	169
Venezia	92	120	108	116
Verona	163	177	94	94

Tabella 1. Numero di licenze taxi e autorizzazioni NCC nei principali comuni italiani, Anni 2008-2018

Fonte: elaborazione degli autori su dati Autorità di Regolazione dei Trasporti.

A Roma nel caso dei taxi si è passati da 7.710 a 7.703, a Milano da 4.855 a 4.852, a Napoli da 2.372 a 2.465. Solo a Firenze e Bologna si riscontrano aumenti, di 70 unità nel primo caso e di 41 nel secondo. 14 in più quelle di Verona, mentre a Venezia si è passati da 92 a 120 licenze. Ma sono eccezioni, che non compensano i mancati incrementi nelle metropoli³.

Tale situazione è argomento di discussione degli ultimi giorni a seguito della sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea dell'8 giugno 2023, che abbiamo menzionato precedentemente in relazione al quadro regolatorio internazionale. A tal proposito è bene ricordare che, a fronte di questo immobilismo nell'offerta di trasporto pubblico non di linea, il numero di utenti che utilizzano tali servizi è in costante crescita, basti pensare, ad esempio, al turismo in Italia, che è fortemente aumentato negli ultimi dieci anni. Inoltre, secondo le previsioni dell'istituto Demoskopika, nel 2023 saranno oltre 442 milioni le presenze e quasi 127 milioni di arrivi nel nostro Paese, con una crescita rispettivamente pari al 12,2% e all'11,2% rispetto al 2022 ma soprattutto costituendo il valore più alto di sempre⁴. In particolare, nella stagione estiva, l'istituto prevede un incremento dei flussi turistici in Italia nell'ordine di oltre 68 milioni di arrivi e quasi 267 milioni di presenze, con una crescita rispettivamente pari al 4,3% e al 3,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente⁵.

Anno	Arrivi	Presenze	Var. % Arriv rispetto all'anno precedente	Var. % Presenze rispetto all'anno precedente
2000	39.568.015	211.398.246	-	-
2003	39.891.697	213.613.495	0,2	0,4
2008	45.851.981	226.365.266	-2,2	-1,7
2013	52.730.334	231.146.516	1,2	-1,2
2018	63.466.004	253.792.672	2,1	-0,7
2019	65.573.814	260.025.670	3,3	2,5
2020	36.152.861	146.532.382	-44,9	-43,6
2021	51.473.963	213.656.478	42,4	45,8
2022	65.233.089	258.491.812	26,7	21,0
2023	68.017.173	266.879.418	4,3	3,2

Tabella 2. Estate (giugno-settembre) 2023. Trend degli arrivi e delle presenze - Prospetto tabellare

Fonte: elaborazione Demoskopika su dati Istat, Banca d'Italia e osservatori turistici regionali.

3. Fonte: *A Roma ci sono 7.703 licenze taxi, a Milano 4.852*, Truenumbers, 6 marzo 2020.

4. Nota previsionale "Tourism Forecast 2023" dell'Istituto Demoskopika, 2 marzo 2023.

5. Nota previsionale "Tourism Forecast 2023" dell'Istituto Demoskopika, 30 maggio 2023.

Particolare attenzione merita anche il segmento dei viaggi d'affari, il cui viaggiatore tipo risulta propenso all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico non di linea: dopo il forte impatto del COVID-19 (nel 2020 la spesa globale per i viaggi per motivi di lavoro aveva subito un calo del 56% rispetto al 2019), il numero di viaggiatori d'affari in Italia nel 2021 ha registrato una ripresa del 31% rispetto al 2020. In particolare, il numero di viaggiatori internazionali in Italia per motivi di lavoro ha registrato una ripresa già nel 2021 (+17,4% sul 2020) ed è poi ulteriormente aumentato nel 2022, con una crescita del 23,6% in più sul 2021. In totale, nel 2022 sono arrivati in Italia circa 13,4 milioni di turisti business provenienti dall'estero. Tuttavia, è significativo notare che questi numeri sono ancora inferiori rispetto al 2019 (poco più del 14%), ma il trend è in aumento e si prevede il pieno recupero dei numeri entro il 2024. Questo significa che anche dal settore dei viaggi per motivi d'affari la domanda di servizio di trasporto non di linea è destinata a crescere⁶.

3.4 Il caso: la città metropolitana di Roma

In base all'ultima *Indagine sulla Qualità della Vita e dei servizi pubblici locali a Roma*⁷ la qualità dei servizi ha raggiunto la sufficienza per tutti i settori del TPL per la prima volta dall'inizio delle rilevazioni. Mentre il settore degli autobus, tram e metropolitana hanno risentito, nel 2019, di un forte calo nell'indice di gradimento, la situazione dei taxi è rimasta pressoché invariata (restando sulla sufficienza nel suddetto indice).

Inoltre, all'interno della relazione è possibile prendere atto dell'indice di gradimento da parte dei cittadini riguardo i servizi pubblici locali. Nell'anno 2022, le valutazioni espresse hanno riportato dei voti sufficienti per gran parte dei servizi presi in analisi. Per quanto concerne l'andamento delle valutazioni medie per il comparto del TPL e della mobilità e, nello specifico la sezione dedicata ai taxi, i due picchi maggiori di approvazione del servizio sono stati raggiunti nel 2016 (con una votazione pari a 6,7 su 7) e nel 2022 (con una votazione pari a 6,5 su 7).

Anche per quanto riguarda l'indagine condotta prendendo a campione gli utenti abituali ha riportato che, il 37,8% di questi è molto soddisfatto del servizio taxi e il 48,8% abbastanza soddisfatto, solo il 2,8% si ritiene insoddisfatto. Complessivamente, la rilevanza attribuita dai cittadini a tutti i servizi pubblici di Roma Capitale indagati è molto alta e per quanto concerne l'indice di gradimento di mezzi pubblici di linea e taxi, la percentuale si aggira attorno al 70%-80%.

Da tale report è anche interessante estrapolare i dati riguardanti l'utilizzo, e la relativa frequenza, dei taxi. Il 32% degli utenti intervistati sfrutta raramente tale servizio (solo una minoranza, 1%, lo utilizza con alta frequenza).

Prendendo a campione la capitale, è inoltre possibile conoscere - grazie alla *Relazione annuale 2021/2022 sullo stato dei servizi pubblici locali e sull'attività svolta*⁸, diffusa dall'ACoS

6. Elaborazioni ENIT - Agenzia Nazionale del Turismo su dati International Congress and Convention Association, 24 maggio 2023.

7. Indagine svolta dall'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale nel mese di aprile 2022.

8. Relazione predisposta da un gruppo di lavoro interno all'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale.

(Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale) - il numero di licenze taxi e NCC attive.

Nella città di Roma sono attualmente attive 7.576 licenze taxi e 943 licenze NCC. Questi servizi sono regolati dal nuovo regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, approvato con DAC 51/2021 che ha sostituito il precedente regolamento approvato con DCC 214/1998 e ssmmii.

Anche in questo caso è possibile notare che, in assenza di un unico Registro Elettronico, i dati non combaciano con quanto è riportato nell'*Ottavo rapporto annuale al Parlamento*.

3.4.1 Incidenza del fattore turismo

Il settore del turismo è stato duramente colpito dalle restrizioni a seguito della pandemia: tra il 2019 e il 2021 si è assistito infatti a un abbassamento dei flussi turistici (rappresentato dal calo del 66% e del 18% delle strutture alberghiere)⁹.

Nel 2023, ACoS ha svolto un'indagine¹⁰ mirata a misurare la soddisfazione dei turisti in visita a Roma che si sono spostati tramite alcuni servizi pubblici. Per tale studio sono stati intercettati 687 soggetti (appartenenti alla suddetta categoria) i quali hanno valutato l'esperienza di soggiorno nella capitale.

Al termine del questionario, gli ispettori dell'ACoS hanno offerto agli intervistati la possibilità di dare un voto a quei servizi che risultano essere di loro potenziale interesse. Hanno risposto positivamente alla prosecuzione dell'intervista 230 turisti provenienti da 40 paesi, il 33% del campione dell'Overall experience. La distribuzione per genere è uniforme, la classificazione per età mostra una prevalenza delle fasce più giovani (14-29 anni: 43%; 30-45 anni: 27%).¹¹

Il settore riguardante i servizi di TPL ha ottenuto, nella medesima indagine, dei voti che hanno superato ampiamente la sufficienza (bus e tram hanno ottenuto 7/10, metropolitana 7,3/10 e taxi 6,9/10). Emerge inoltre che l'indice di apprezzamento comunicato dal campione di turisti intervistato è leggermente superiore rispetto a quello fornito da coloro che abitualmente usufruiscono dei medesimi servizi (bus e tram hanno ottenuto 6,2/10, metropolitana 6,3/10 e taxi 6,5/10)¹². Parimenti, il minor tasso di impiego della metropolitana e dei taxi può essere spiegato con una maggiore propensione dei turisti a tragitti più lunghi rispetto a quelli percorsi dalla popolazione locale.

9. *Relazione annuale 2021/2022 sullo stato dei servizi pubblici locali e sull'attività svolta.*

10. Tale indagine è stata condotta in parallelo a quella relativa alla qualità percepita, dal titolo *Turismo in città - Overall experience*, commissionata dal Dipartimento Grandi Eventi, Sport, Turismo e Moda.

11. Fonte: *Indagine sulla qualità dei servizi pubblici a Roma. Valutazioni dei turisti Rapporto (2023)*.

12. Una differenza motivabile con la diversa area di spostamenti, circoscritta alle zone centrali della Capitale e a stazioni/aeroporti (dove l'offerta di trasporto pubblico e la disponibilità di taxi è maggiore rispetto alle periferie).

4. RACCOMANDAZIONI DI POLICY

La rivoluzione degli stili di vita e dell'organizzazione della mobilità nei centri urbani sta avvenendo sempre più sotto la spinta delle innovazioni tecnologiche e della domanda delle giovani generazioni. Le esigenze di mobilità della società contemporanea sono in continua evoluzione, e la tecnologia offre molte possibilità di innovazione, anche nell'ambito del trasporto pubblico non di linea.

Tuttavia, le suddette potenzialità di sviluppo e crescita risultano “ingessate” e impediscono l'incontro tra domanda e offerta di servizi, trovando risoluzione in modo trasparente e nella piena tutela dei consumatori e degli operatori di settore attraverso le seguenti modifiche puntuali:

A) Attuazione del registro elettronico nazionale e normativa ponte

Con il varo di un Registro Elettronico Nazionale si risanerebbe l'immobilità in cui si è stagnata l'Italia riguardo il rilascio delle autorizzazioni NCC e si potrebbe pervenire in modo agile e veloce al monitoraggio del numero di licenze dei tassisti e le autorizzazioni NCC attive. Vista l'urgenza della problematica (l'emissione di nuove autorizzazioni su diverse aree del Paese), nelle more della definizione del REN si potrebbe approvare con tempestività una modifica normativa mirata per consentire al comune e agli enti locali di poter rilasciare nuovamente titoli autorizzativi.

B) Riforma in ambito tecnologico che consenta di migliorare l'incontro tra domanda e offerta

Alle tradizionali modalità di acquisizione della corsa (presenza o chiamata diretta presso gli stalli, taxi in transito, radiotaxi, ecc.) si devono affiancare anche le applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche aperte per mettere in contatto gli utenti e gli esercenti del servizio taxi, anche tramite la geolocalizzazione di utente e tassista operatore, nel rispetto della vigente normativa in materia di protezione dei dati personali, e permettendo la valutazione del servizio reso e il pagamento elettronico anche tramite “app”.

Le piattaforme, infatti - oltre a far sorgere una responsabilità dei loro gestori in merito all'applicazione, da parte degli utilizzatori, delle regole cui questi ultimi sono soggetti - assumono grande rilevanza anche in considerazione dei dati che gestiscono, la cui possibile accessibilità da parte di soggetti pubblici non può essere trascurata. Si potrebbe modificare la c.d. Legge Bersani¹³, oramai datata, per aggiornare questi servizi sperimentali e consentire una maggiore semplificazione e utilizzabilità di questi servizi.

C) Adeguare la normativa di settore ai nuovi scenari economici e sociali al fine di sbloccare le potenzialità in termini occupazionali e di impresa

Le potenzialità del mercato del TPL non di linea sono alte e in continua crescita e affermazione. Le priorità normative sono quelle di una semplificazione e razionalizzare del sistema per:

13. Decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223 convertito in legge con la legge 4 agosto 2006, n. 248

1. organizzare un sistema flessibile ed efficiente per aumentare all'occorrenza licenze e autorizzazioni e dare risposta alla domanda di mobilità;
2. consentire, in determinati casi, una territorialità più ampia seppur circoscritta della circolazione;
3. riduzione degli adempimenti amministrativi a carico degli esercenti e degli operatori
4. garantire di una migliore tutela del consumatore nella fruizione del servizio.



FONDAZIONE
TATARELLA

Dossier n. 12 / luglio 2023

nazionefutura.it
fondazionegiuseppetatarella.it