

Altro giornale Marche

L'informazione per il territorio e la sua gente - direttore Elpidio Stortini



I tassisti marchigiani di Confartigianato pronti alla mobilitazione

21 febbraio 2017 elpidio

I tassisti marchigiani di Confartigianato pronti alla mobilitazione

Ritenuto irricevibile dalle organizzazioni sindacali l'emendamento Lanzillotta in quanto unilaterale. Il Governo invitato ad eliminarne gli effetti con un atto legislativo



ANCONA – Confartigianato Taxi, esprime forte preoccupazione per l’approvazione al Senato del così detto emendamento Lanzillotta che, di fatto, ha solo ed unicamente lo scopo di togliere un minimo di legalità al settore, faticosamente raggiunta nelle aule di tribunale, vista la latitanza quasi decennale del Governo e la tenacia dei singoli parlamentari i quali nella formulazione di continui emendamenti, rispondono ad interessi di parte piuttosto che all’interesse generale dei cittadini e delle imprese italiane.

La preoccupazione nasce dal fatto che in una situazione così confusa le vicende politiche nazionali rischiano di avere ripercussioni sulla legislazione regionale che in questi anni ha sostanzialmente consentito un equilibrato sviluppo del settore e servizi di trasporto integrativi, complementari ed efficaci ai cittadini.

Confartigianato, sulla base di quanto deciso dal gruppo dirigente di Confartigianato Trasporto persone, anche con il contributo delle Marche (nella quale operano circa 500 tra tassisti e autonoleggiatori), riunitosi nella mattinata a Roma ha proposto al Ministro Delrio le seguenti tesi: 1- Respingimento dell’emendamento Lanzillotta in quanto unilaterale, pertanto ; 2- Il Governo dovrà impegnarsi a riscrivere la “delega” ricevuta per la riforma della legge 21/92 riportandone il testo – a suo tempo concordato – (art. 71, A.S. 2085) nella stesura originale, e cassare gli emendamenti successivi non conformi nella sostanza , anche questi unilaterali; 3- Emanare entro il 31 marzo 2017 i “decreti attuativi” sulla base dei principi dell’art. 29 uno quater per la semplice ragione che tale normativa è legge dello Stato. Tale regolamentazione, a causa dei continui rinvii del Governo ad assumere le decisioni conseguenti (9 anni e 5 governi) è l’unica in grado, allo stato attuale, di limitare i danni generati da piattaforme tecnologiche di intermediazione vettore utente. Tali piattaforme intendono perseguire solo scopi lucrativi di valorizzazione economica tra utente e vettore della asimmetria informativa e nulla hanno a che fare con la natura di servizio pubblico regolato proprio del trasporto pubblico non di linea. 4- Il Governo individua ed integra entro i 31 marzo 2017, di concerto con le Associazioni di Categoria ai sensi dell’art, 4 comma 4 (ultimo periodo) della legge 21/92, i limiti della legge delega di riforma della normativa di settore anche sulla base dei seguenti principi: a. Il servizio rimane a carattere pubblico con funzione integrativa e

complementare a tutte le altre modalità di trasporto; b. Il servizio taxi e il servizio NCC restano regolati nell'ambito della stessa normativa, separati dalla tipologia di utenza (indifferenziata per il servizio taxi, specifica per il servizio NCC), dal luogo in cui si perfeziona il contratto di trasporto e noleggio (taxi sulle strade pubbliche, NCC nella sede o nella rimessa); c. Le licenze e le autorizzazioni devono operare sulla base di un principio di territorialità; d. La programmazione dei servizi deve rimanere in capo alle Regioni uniche in grado di tarare i livelli dei servizi sulla base dell'effettiva necessità dei territori e in base a tutte le tipologie di trasporto presenti; e. Prevedere un registro nazionale delle imprese obbligatorio suddiviso territorialmente; f. Prevedere i disciplinari di servizio a cui devono sottostare le piattaforme tecnologiche, con obbligo di sede in Italia e assoggettamento alla norme fiscali/contributive nazionali; g. Individuazione fisica delle autorizzazioni e delle licenze attraverso una targa personalizzata (art. 100 comma 8 cds) ; h. Individuare un regime dei controlli e di sanzioni adeguato che consenta, anche attraverso la tecnologia, di individuare l'uso difforme delle licenze e autorizzazioni e forme di abusivismo. i. Un regime di incentivi che premiano il raggiungimento di standard di professionalità, incremento tecnologico, tutela ambientale e sicurezza.

5. Infine il governo si impegna a circoscrivere l'utilizzo a pochi e chiari casi e sanzionare adeguatamente la difformità d'uso, nel caso di immatricolazione di veicoli ad uso proprio (art. 82 e 83 CDS) utilizzati nell'interesse di terzi trasportati diversi dall'intestatario della carta di circolazione.

Ag – RIPRODUZIONE RISERVATA - www.altrogiornalemarche.it