



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE
UN.I.C.A. TAXI - FILT CGIL**

Piazza Vittorio Emanuele II°, 113 - 00185 – Roma
www.unicataxi.it - unicataxi@gmail.com
PEC: unica.cgil@pec.it
Ufficio 06.44497247 fax 06.4467220



Oggetto: Ipotesi di Regolamentazione delle Applicazioni nei servizi di trasporto (v.2.2)

Di seguito elenchiamo alcuni dei criteri di regolamentazione generale delle APP.

Tutela del Cittadino / Utente

1. TUTELARE IL CITTADINO UTENTE nella disponibilità di servizi PUBBLICI di mobilità al passo con i tempi, a condizioni economiche eque ed a condizioni di servizio che garantiscano universalità, adeguati livelli di qualità e SPECIFICA DISTINZIONE DEI SERVIZI E DELLE CORRISPONDENTI PREROGATIVE.
2. TUTELA della TARIFFAZIONE AMMINISTRATA IN TUTTE LE SUE FORME E CONDIZIONI (nei casi dove previsto) E/O AL GIUSTO RAPPORTO PREZZO PRESTAZIONE (escludendo dal perimetro del Servizio Pubblico gli eccessi delle tariffe indicizzate applicate da talune multinazionali)
3. Il servizio TPL non di linea ha l'obbligo della universalità. In tal senso appare improprio l'esercizio dello stesso esclusivamente basato sulla rete di telefonia cellulare in combinazione con le sole APP. La ragione attiene non solo l'accesso alla soglia tecnologica sottostante (terminale, carica elettrica e di consumo, ecc.), ma anche e soprattutto la disponibilità dell'infrastruttura e la costante ed omogenea copertura del territorio anche in presenza di fattori di criticità (terremoti, eventi atmosferici, eventi terroristici, ragioni di sicurezza, ecc.); aspetto indispensabile, inoltre, nella stesura dei PIANI DI EMERGENZA necessari ad Eventi, Aeroporti, Stazioni, ecc.
4. ESTENDERE L'OBBLIGO di identificazione del servizio RT (radio taxi) alle vetture in servizio APP (applicazioni)
5. Sulle mappe, che riportano icone rappresentanti vetture appartenenti al TPL non di linea, queste devono essere identificabili per numero di licenza e stato di servizio (turno o ore di lavoro) escludendo che vengano riportate informazioni non rispondenti alla realtà operativa delle vetture (numerosità e posizione)
6. La vettura, esattamente come il suo driver nell'espletamento del servizio DEVE essere FATTORE ABILITANTE al funzionamento della APP esattamente come avviene per gli impianti RT. Questo tipo di garanzia oltre ad escludere usi impropri dei dispositivi su veicoli non abilitati o non dotati di adeguate caratteristiche (assicurazioni, revisioni, ecc.) limita grandemente gli effetti di forme di illegalità sino a ieri sconosciute.
7. Si incentiva a sviluppare gradi di COMPLEMENTARIETA' ed Integrazione con il servizio NCC e con le altre forme di trasporto pubblico e privato, utili a meglio compensare i picchi di domanda e più in generale tutte quelle esigenze superiori alla ordinarietà.
8. La titolarità del negozio giuridico del servizio è esclusiva del soggetto intestatario del titolo autorizzativo. Essa NON può essere negoziata o ceduta a terzi disgiunta dal titolo



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE
UN.I.C.A. TAXI - FILT CGIL**

Piazza Vittorio Emanuele II°, 113 - 00185 – Roma
www.unicataxi.it - unicataxi@gmail.com
PEC: unica.cgil@pec.it
Ufficio 06.44497247 fax 06.4467220



SERVIZIO TPnL

Le APP sono strumenti tecnici in grado di ottimizzare ed incrociare la domanda di servizi del TPnL e sono alla base di TUTTI i sistemi su cui si articolano ed articoleranno le esigenze di MOBILITÀ individuale dei cittadini.

1. L' APP deve essere preventivamente "certificata" ed autorizzata da una Autorità che la abiliti al servizio
2. Le APP devono disacciare le corse in maniera conseguente, in quanto GARANTI E RESPONSABILI della regolarità dell'esercizio in perfetta e verificabile conformità alle norme vigenti.
3. Supportare adeguatamente il sistema regolatorio e normativo in atto (turni, territorialità, tempi di dispacciamento, dati raccolti, fiscalità, ecc. anche in fase di esposizione preventiva degli importi attesi.
4. Indurre comportamenti "neutri" Utili a promuovere la partecipazione competitiva e qualificata di ulteriori potenziali nuovi soggetti, garantendo nel contempo adeguate prerogative economiche e commerciali.
5. Le vetture DEVONO poter rispondere ESCLUSIVAMENTE alle corse corrispondenti L'AMBITO TERRITORIALE DI PERTINENZA DELLA CONCESSIONE in conformità ai regimi di turnazione assegnati, ove presenti.
6. Escludere ogni forma di indebito sfruttamento o strumentalizzazione del servizio pubblico.
7. Le corse devono essere assegnate per singola area sulla base della coda di disponibilità, costruita esclusivamente sulla base dell'ordine cronologico di arrivo dei mezzi.
8. Solo in caso di assenza di vetture in coda di disponibilità, il sistema assegna la corsa su base geo posizionale
9. Stringente obbligatoria e verificabile coincidenza della vettura con il dispositivo di comunicazione
10. Nessuno sconto può essere applicato se non direttamente ed esclusivamente a carico del titolare.
11. Sono escluse altre forme di redditualità per gli operatori oltre a quelle derivate dalla attività di trasporto. In particolare si escludono forme di redditualità riconducibili a sistemi di tipo incentive e/o piramidali
12. Le vetture NCC ovunque dislocate non possono essere destinatarie di un dispacciamento per una corsa prima di 3 ore dal previsto inizio del servizio; di conseguenza l'APP può assegnare corse SOLO con un'attesa prevista per il cliente NON INFERIORE A TALE TEMPO.
13. I criteri di assegnazione delle corse devono garantire la possibilità di indagare la logica di attribuzione per tutti i driver almeno delle ultime 10 corse.
14. Si garantisce la libera scelta da parte del soggetto intestatario del titolo autorizzativo a



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE
UN.I.C.A. TAXI - FILT CGIL**

Piazza Vittorio Emanuele II°, 113 - 00185 – Roma
www.unicataxi.it - unicataxi@gmail.com
PEC: unica.cgil@pec.it
Ufficio 06.44497247 fax 06.4467220



scegliere arbitrariamente il servizio di dispacciamento

15. Si esclude OGNI FORMA DI CONCORRENZA SLEALE E DI INDEBITA SPECULAZIONE.
16. I criteri di assegnazione delle corse devono garantire la possibilità di indagare la logica di attribuzione per tutti i driver almeno delle ultime 10 corse.
17. Sia la chiamata (data e ora), che il successivo dispacciamento al vettore (data e ora) assieme AL NUMERO DI AUTORIZZAZIONE x ogni singola concessione, dovranno risultare dalla corrispondente registrazione all'interno del REN (registro nazionale degli operatori)



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE
UN.I.C.A. TAXI - FILT CGIL**

Piazza Vittorio Emanuele II°, 113 - 00185 – Roma
www.unicataxi.it - unicataxi@gmail.com
PEC: unica.cgil@pec.it
Ufficio 06.44497247 fax 06.4467220



CAR POOLING

1. LE APP per questo tipo di servizi DEVONO GARANTIRE CHE GLI STESSI NON POSSANO CONFIGURARSI COME STRUMENTI PER L'ESERCIZIO ABUSIVO DELLA PROFESSIONE NCC/TAXI.
2. Massimo compenso chilometrico (automaticamente calcolato dalla piattaforma): il valore corrispondente al valore calcolato dalle tabelle ACI per quel tipo di vettura.
3. Il numero di tratte in condivisione giornaliera x singolo driver non possa superare la soglia di 2.
4. Sia il conducente che il trasportato devono poter attestare l'avvenuto pagamento PRIMA DELL'INIZIO DEL SERVIZIO.
5. La Piattaforma deve provvedere al versamento delle imposte sul servizio in qualità di sostituto di imposta.
6. Si deve escludere la copertura assicurativa per trasportati per lo svolgimento di qualsiasi attività svolta grazie al mezzo a titolo oneroso.

CAR SHARING

1. LE APP per questo tipo di servizi DEVONO GARANTIRE CHE GLI STESSI NON POSSANO CONFIGURARSI COME STRUMENTI PER L'ESERCIZIO ABUSIVO DELLA PROFESSIONE NCC/TAXI/TRASPORTO CONTO TERZI.
2. Si deve escludere la copertura assicurativa in caso lo stesso sia strumento utile allo svolgimento di qualsiasi attività effettuata a titolo oneroso.
3. Si deve escludere la copertura assicurativa per trasportati per lo svolgimento di qualsiasi attività svolta grazie al mezzo a titolo oneroso.
4. La Piattaforma deve provvedere al versamento delle imposte sul servizio in qualità di sostituto di imposta.



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE
UN.I.C.A. TAXI - FILT CGIL**

Piazza Vittorio Emanuele II°, 113 - 00185 – Roma
www.unicataxi.it - unicataxi@gmail.com
PEC: unica.cgil@pec.it
Ufficio 06.44497247 fax 06.4467220



CONCLUSIONI

- È Di tutta evidenza che quale che sia l'asset della governance delle APP, GLI ASPETTI FISCALI, INDUSTRIALI E COMMERCIALI devono essere conformi e funzionali agli interessi strategici e regolatori del paese.
- Di non secondaria importanza tutti gli aspetti connessi agli indici di occupazione ed alla qualità occupazionale ed istituzionale della impresa incluso l'indotto normativo contrattualistico, mutualistico e contributivo.
- In nessun caso sarebbe accettabile che la dimensione multinazionale della impresa si traduca non solo in un decadimento quali-quantitativo del valore contributivo e fiscale del settore ma anche una occasione per una non comprensibile occasione deregolatoria a tutto vantaggio di furbesche soluzioni di abbattimento dei livelli di inquadramento, redditività e qualificazione e di organizzazione del servizio.
- In tale contesto, sussistono oggi le condizioni per introdurre forme di servizi che amplino l'offerta diversificandola in base alla domanda con il chiaro intento di aumentare i gradi di customer-satisfaction attraverso una maggiore possibilità di personalizzazione del servizio.
- Quanto sopra, suscita la opportunità di un nuovo modello di servizio che baratti qualità Professionale e Commerciale e Flessibilità in cambio di redditività attraverso specifici percorsi e strumenti di accreditamento e certificazione formativa, dotazionale e qualitativa la cui introduzione e sostentamento da soli andrebbero a costituire un cospicuo bacino di nuova e qualificata occupazione.
- Quanto espresso, non potrà che sollecitare la soluzione di annose situazioni di criticità... fra queste vale la pena di rammentare le vetture sostitutive, la regolazione e riconoscimento dei sostituti alla guida, la gravosità della attività connessa alle numerose malattie professionali, ecc.
- Particolare riflessione regolamentare andrà poi fatta per ciò che concerne indebiti servizi sostitutivi del TPLnL: navette degli alberghi, bus e navette (anche per il trasporto disabili) dei servizi sociali, auto di "cortesia", riscio Et similia, ecc. risulta di tutta evidenza che tali servizi (tutti a titolo oneroso) non sono, ad oggi, ricompresi ma sia per diffusione e frequenza che per valore rappresentato, questi necessitino di una adeguata attenzione.