



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE  
UN.I.C.A. - 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



## **CAMERA DEI DEPUTATI**

### **IX COMMISSIONE**

**AUDIZIONE 16/01/2019**

**“Conversione in Legge del Decreto Legge 29 dicembre 2018 n. 143, recante  
disposizioni urgenti in materia di autoservizi pubblici non di linea”**

**PROPOSTE EMENDATIVE AL DECRETO**

**CRITERI GENERALI DI REGOLAMENTAZIONE APP PER IL TPnL**

**CRITERI GENERALI DI REGOLAMENTAZIONE APP PER IL CAR SHARING**

**CRITERI GENERALI DI REGOLAMENTAZIONE APP PER IL CAR POOLING**



**UNIONE ITALIANA CONDUCENTI AUTOPUBBLICHE  
UN.I.C.A. - 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



## **IPOSTESI EMENDATIVA ALLA 21/92**

**b.** all'articolo 3, il comma 3 è sostituito dal seguente:

1. La sede legale del vettore e la rimessa devono essere situate nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.
2. E' fatto divieto il conferimento del titolo autorizzativo all'esercizio a beneficio di figure giuridiche al di fuori dell'ambito territoriale di emissione.
3. Salve le prerogative delle regioni di cui al successivo articolo 4 comma 1, è possibile per il vettore richiedere al comune che ha rilasciato l'autorizzazione la possibilità 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.
4. La titolarità delle rimesse deve essere supportata da idoneo titolo giuridico.

**c.** Articolo 4 Comma 1 è aggiunto il seguente periodo:

Le regioni, provvedono alla emanazione di criteri per la programmazione ed il coordinamento degli autoservizi pubblici non di linea, prevedendo – se del caso – la possibilità di stipulare contratti di servizio per particolari aree o tipologie di utenza la cui domanda di trasporto non possa essere soddisfatta più efficacemente con altri servizi di trasporto pubblico locale.

**f.** Art. 10 è inserito il seguente comma 2bis:

"I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente di autovettura ovvero di natante; in caso di malattia, invalidità, sospensione della patente, perdita dell'abilitazione professionale alla guida dei veicoli o di conduzione dei natanti o perdita del requisito di cui al precedente comma 2 dell'art. 6, intervenuti successivamente al rilascio della licenza o dell'autorizzazione, possono mantenere la titolarità della licenza o dell'autorizzazione, a condizione che siano sostituiti alla guida dei veicoli o alla conduzione dei natanti per l'intero periodo di durata malattia, invalidità, sospensione della patente o perdita dell'abilitazione professionale, da persone in possesso dei requisiti professionale e morali previsti dalla normativa vigente."

**g.** Art. 10 il comma 3, ultimo periodo, viene sostituito dal seguente:

il rapporto di lavoro con un sostituto alla guida è regolato con un contratto di lavoro a tempo determinato.

Il rapporto con il sostituto alla guida può essere regolato anche con un contratto di gestione.

**h.** all'articolo 11, il comma 4 è sostituito dal seguente:



**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



4-quater. Nel caso di servizio svolto con natanti le regioni, ai fini della tutela ambientale, integrano tali disposizioni sulla base della specificità dell'art. 8 comma 2.

*j.* Art. 13 comma 1 è aggiunto il seguente periodo:

“Le tariffe amministrative, anche se predeterminate devono essere sempre calcolate sulla base delle tariffe stabilite dalle competenti autorità amministrative, senza subire sconti o maggiorazioni per l'utente”.

160-ter. Il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno di cui all'articolo 11, comma 4, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, come modificato dal comma 160-bis, è adottato entro il 30 giugno 2019.

160-quater. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, presso il Centro Elaborazione Dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è istituito un registro informatico pubblico nazionale - articolato su base locale - delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarozzetta, natante e di quelle titolari di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarozzetta, natante e velocipede. Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono individuati i criteri per la registrazione, il mantenimento dell'iscrizione e la cancellazione. L'iscrizione al registro ha natura autorizzativa all'esercizio delle attività di trasporto pubblico locale non di linea. Agli oneri derivanti dalle previsioni del presente comma, connessi all'implementazione ed all'adeguamento dei sistemi informatici del Centro Elaborazione Dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e pari ad euro un milione per l'annualità 2019, si provvede mediante utilizzo del fondo di parte corrente iscritto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ai sensi dell'articolo 49, comma 2, del decreto legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89.

160-quinquies. Le sanzioni di cui all'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, per l'inosservanza degli articoli 3 ed 11 della medesima legge, come modificati dal comma 160-bis, si applicano a decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

160-sexies. A decorrere dal 1° gennaio 2019, l'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, convertito con modificazioni con la legge 22 maggio 2010, n. 73, è abrogato.

160-septies. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e fino alla piena operatività del registro informatico pubblico nazionale delle imprese di cui al comma 160-quater, non è consentito il rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di noleggio con conducente con autovettura, motocarozzetta, natante o velocipede.

Roma, mercoledì 16 gennaio 2019

UNICA FILT CGIL  
Nicola Di Giacobbe  
Coordinatore Nazionale



**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



160-octies. A decorrere dal 1° gennaio 2019, l'articolo 7-bis del decreto legge 10 febbraio 2009, n.5, convertito con modificazioni con la legge 9 aprile 2009, n. 33, è abrogato.».

160-novies.

1. Il Ministero dello Sviluppo Economico, entro i 90 giorni successivi alla entrata in vigore della presente legge, provvederà con Decreto alla costituzione, regolamentazione e tenuta del registro pubblico a cui dovranno essere iscritti – quale condizione per l'espletamento della loro attività di dispacciamento – i soggetti di intermediazione della domanda e offerta del servizio TAXI ed NCC.
2. L'adesione dei titolari dell'offerta del servizio TAXI ed NCC ai Soggetti di intermediazione deve conformarsi ai principi della concorrenza: ed è quindi, vietata la contemporanea adesione degli stessi a più soggetti di intermediazione
3. Le caratteristiche delle attività di dispacciamento, cui sono subordinati i Soggetti che effettuano l'intermediazione, saranno disciplinati da specifico regolamento da approvarsi entro 60 giorni dalla data di istituzione del registro pubblico.

Roma, mercoledì 16 gennaio 2019

UNICA FILT CGIL  
Nicola Di Giacobbe  
Coordinatore Nazionale



**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

«4. Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso le rimesse di cui all'articolo 3, comma 3, con ritorno alle stesse. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della Provincia o dell'area metropolitana in cui ricade il territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione. Nel servizio di noleggio con conducente è previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un "foglio di servizio" in formato elettronico, le cui specifiche sono stabilite dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministero dell'Interno. Il "foglio di servizio" in formato elettronico deve riportare:

1. Ente/Organizzazione che ha disacciato il servizio;
2. Data e ora di accettazione del servizio;
3. targa del veicolo;
4. nome del conducente;
5. data, luogo e chilometri di partenza e arrivo;
6. orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio;
7. dati del fruitore del servizio.

Fino all'adozione del decreto di cui al presente comma, il foglio di servizio elettronico è sostituito da una versione cartacea dello stesso, caratterizzato da numerazione progressiva delle singole pagine da compilare, avente i medesimi contenuti previsti per quello in formato 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.

*i.* all'articolo 11, dopo il comma 4 sono inseriti i seguenti:

«4-bis. In deroga a quanto previsto dal precedente comma 4, l'inizio di un nuovo servizio può 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.

4-ter. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11, comma 3, è in ogni caso consentita la fermata su suolo pubblico durante l'attesa del diente che ha effettuato la prenotazione del servizio e nel corso dell'effettiva prestazione del servizio stesso.»

Roma, mercoledì 16 gennaio 2019

UNICA FILT CGIL  
Nicola Di Giacobbe  
Coordinatore Nazionale



**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



## **CRITERI GENERALI di REGOLAMENTAZIONE delle APP per il TPnL v.2.98**

Roma 23 marzo 2018

### **Premessa**

È di tutta evidenza che quale che sia l'assetto della governance delle APP in materia di ASPETTI FISCALI, INDUSTRIALI E COMMERCIALI questi dovranno essere conformi e funzionali agli interessi strategici e regolatori del paese.

Di non secondaria importanza, vanno considerati tutti gli ulteriori aspetti connessi agli indici di occupazione ed alla qualità occupazionale ed istituzionale delle imprese 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 un'occasione per una non comprensibile operazione di deregolamentazione del lavoro e del comparto nel suo insieme, a tutto vantaggio di furbesche soluzioni di abbattimento dei livelli di inquadramento, redditività e qualificazione.

Va altresì segnalata la disponibilità allo sviluppo di un nuovo modello di relazioni che baratti qualità Professionale e Commerciale in cambio di redditività attraverso specifici percorsi e strumenti di accreditamento e certificazione formativa, dotazionale e qualitativa.

Particolare riflessione regolamentare, inoltre, andrà fatta per ciò che concerne indebiti servizi sostitutivi del TPnL: navette degli alberghi, bus e navette (anche per il trasporto disabili e dei servizi sociali), auto di "cortesia", risciò Et similia, ecc. Risulta di tutta evidenza che, tali servizi (tutti in realtà, a titolo oneroso per i cittadini e/o i turisti) non sono, ad oggi, ricompresi in alcuna seria ed armonizzata regolamentazione. Ma sia per la loro diffusione che per il valore rappresentato, è indubbio sia giunto il momento di porre su tale ambito una adeguata attenzione.



**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



Di seguito elenchiamo alcuni dei criteri e le linee di regolamentazione generale delle APP con l'obiettivo di:

## **A – Tutela del Cittadino / Utente**

nella disponibilità di servizi PUBBLICI di mobilità al passo con i tempi, in cui la concorrenza non si traduca in guerra del prezzo sulle spalle degli operatori e dei cittadini, ma si dispieghi in servizi sicuri, di migliore qualità, ecologicamente sostenibili, eticamente e professionalmente premianti.

### **1. Tutela Commerciale**

- a. 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 o in via subordinata, DICHIARANDO PREVENTIVAMENTE in CHIARO ed INEQUIVOCO IL FATTORE DI MOLTIPLICAZIONE ADOTTATO).
- b. Il servizio TP 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. Fattore questo che realizza un REALE DISCRIMINANTE SOCIALE. 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.
- c. 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, TAXI ed NCC, E DELLE CORRISPONDENTI PREROGATIVE.
- d. ESTENDERE L'OBBLIGO di identificazione esterna delle vetture del servizio RT (radio taxi) a quelle in servizio APP (applicazioni).
- e. Sulle mappe, che riportano icone a qualsiasi titolo rappresentanti vetture appartenenti al TPL non di linea, queste devono essere identificabili per numero di licenza e stato di servizio (turno e/o ore di lavoro) escludendo che vengano riportate informazioni non rispondenti alla realtà operativa delle vetture (numerosità e posizione) o che possano indurre in inganno l'utente in termini di capillarità, tempi/costi di ingaggio, ecc.
- f. Nei casi ove l'ingaggio possa avvenire per tramite della tecnologia geospaziale, il sistema DEVE poter agganciare ESCLUSIVAMENTE la PRIMA VETTURA in condizione di LIBERA e DISPONIBILE corrispondente agli eventuali criteri espressi o selezionati dal cliente chiamante escludendo OGNI ULTERIORE DISCRIMINE effettuato dalla Piattaforma.
- g. 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.



**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



- h. 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.
  - i. L'identificazione preventiva del **TIPO DI SERVIZIO (TAXI-NCC) DEVE ESSERE CHIARAMENTE ESPRESSA E NON PRESENTARE FORME DI AMBIGUITA'**.
2. Tutela Amministrativa
- a. 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.
  - b. Le APP non possono realizzare meccanismi di variazione del costo a qualunque titolo o modo applicati su Tratte a Tariffa Pre-Ordinata
  - c. Il conferimento di licenza, per essere ammesso, dovrà essere riconducibile al medesimo contesto territoriale relativo alla [sede legale/sociale] o [rimessa] dichiarata dal soggetto titolare.

## B - Norme & Condizioni Operative

Le APP sono strumenti tecnici in grado di ottimizzare ed incrociare la domanda di servizi del TPnL e sono alle 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 in conformità documentata e dimostrata ai presenti prescritti.
2. Le APP devono dispacciare le corse in maniera conseguente, in quanto **GARANTI E RESPONSABILI** della regolarità dell'esercizio in perfetta e verificabile conformità alle norme vigenti.
3. Le APP devono 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. Le APP devono 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 DOVE SONO AUTORIZZATE AD ESERCITARE** in conformità ai regimi di turnazione assegnati, ove presenti. Si precisa che la sussistenza eccezionale di contratti sottostanti (esterni all'ambito territoriale) abilita la vettura **ESCLUSIVAMENTE** all'espletamento degli obblighi di quel contratto x gli usi interni di quel cliente (escludendo ogni forma di servizi conto terzi) non all'esercizio indiscriminato in quel territorio.
6. Le APP devono escludere ogni forma di indebito sfruttamento o strumentalizzazione e distorsione del servizio pubblico.
7. Le corse devono essere assegnate per singola area sulla base della coda di disponibilità, costruita sulla base dell'ordine cronologico di arrivo dei mezzi nelle aree a questo scopo predisposte solo in caso di indisponibilità di queste ricorrere a fattori di tipo geospaziale.
8. Stringente obbligatoria e verificabile coincidenza della vettura adibita a servizio pubblico con il dispositivo di comunicazione.
9. Nessuno sconto può essere applicato a qualsiasi titolo, se non direttamente ed esclusivamente a carico del titolare del negozio giuridico.
10. 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.
11. 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**. Per le aerostazioni può essere considerata una eccezione purchè si attinga ad una specifica coda di attingimento.





**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



12. Le APP di dispacciamento al servizio degli NCC all'atto dell'ingaggio della vettura, devono specificare in chiaro **TUTTI i TERMINI dell'ingaggio: Dispacciatore, data, ora e luogo di ingaggio, data, ora e luogo di prelievo, tempo a disposizione e/o Kilometri previsti e/o destinazione nonché corrispettivo dell'ingaggio, nominativo del cliente estremi (eventuali) del contratto a monte.**
13. I criteri di assegnazione delle corse devono garantire agli operatori la possibilità di indagare la logica di attribuzione di tutti i dispacciamenti relativi almeno alle ultime 10 corse ed essere preventivamente e trasparentemente dichiarati e verificabili.
14. Si garantisce la libertà, da parte del soggetto intestatario del titolo autorizzativo, a scegliere arbitrariamente il servizio di dispacciamento.
15. Si esclude **OGNI FORMA DI CONCORRENZA SLEALE E DI INDEBITA SPECULAZIONE** tra i sistemi di dispacciamento.
16. Il REN (registro nazionale degli operatori) dovrà contenere tutte le informazioni necessarie alla verifica dello stato di servizio di ogni singola concessione comunque rilasciata sul territorio.
17. Il REN assegnerà uno specifico **NUMERO DI AUTORIZZAZIONE CORSA (NAC)** all'ingaggio di ogni singola concessione tale numero dovrà essere riportato in chiaro sui documenti in vettura e sulle liste di dispacciamento a disposizione degli operatori e delle Autorità di controllo.
18. Per **TUTTE LE VETTURE DEL TPnL** sia la chiamata (data e ora), che il successivo dispacciamento al vettore (data e ora) assieme **AL NUMERO DI AUTORIZZAZIONE CORSA (NAC)** x ogni singola concessione, dovranno risultare dalla corrispondente registrazione all'interno del REN (registro nazionale degli operatori).



**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



## **CRITERI GENERALI di REGOLAMENTAZIONE delle APP per il CARPOOLING v.1.7**

### **Premessa**

Scopo del presente documento è cercare di porre il punto su un fenomeno in continua crescita e che rappresenta uno degli strumenti di DEREGOLAMENTAZIONE SISTEMICA e di ALIMENTAZIONE DELLA ILLEGALITÀ del TPnL. Per troppo tempo sottovalutato, in realtà grazie al sempre più diffuso impiego di APP ed al combinato disposto delle stesse e dei social network oggi di fatto è, soprattutto per le fasce più giovani e le tratte più lunghe, un contesto in cui diviene imperativo un intervento.

- 1) obbligo TRANSAZIONI ONLINE preventive APPLICANDO RIGIDAMENTE IL FRAZIONALE DELLE TARIFFE CHILOMETRICHE ACI E LA CORRISPONDENTE TASSAZIONE A MONTE (il passeggero DEVE SALIRE A BORDO CON IL VOUCHER completo di: TRATTA, PREZZO, DATA e ORA DI PARTENZA. Non sono ammissibili variazioni neppure a titolo gratuito).
  - *Questo eviterebbe le frequenti "sorprese" pretese nella contrattazione "de visu"*
- 2) Non PIÙ DI DUE CORSE GIORNO A TARGA PER UTILIZZATORE
  - *L'occasionalità del servizio sarebbe in questo modo garantita evitando ogni abuso.*
- 3) obbligo di patente/esame/iscrizione al registro e/o obbligo di tracciabilità del servizio non solo in real time ma fino a 5 anni.
  - *tanto per sapere con sicurezza con chi sto andando in giro*
- 4) possibilità di servizio ai possessori di titoli abilitanti non inferiori a 3 anni
  - *i neopatentati possono far pratica da soli... grazie)*
- 5) alle piattaforme DOVREBBE essere consentito l'incrocio tra domanda e offerta ORGANIZZANDO L'OFFERTA di opportunità di trasporto condiviso e non certo STRUTTURARE E SISTEMATIZZARE LA DOMANDA. In pratica gli utenti dovrebbero poter semplicemente "aderire" ad offerte preesistenti e non crearne "lasciando" giacenti richieste
  - *in caso contrario si realizza un evidente meccanismo circolare che la guerra del prezzo riconduce ad una e propria asta al ribasso*
  - *non solo, ma a questo punto la questione diventerebbe: COSA SONO LE AUTO PUBBLICHE?*
- 6) le piattaforme DOVREBBERO ESSERE GARANTI DEL SERVIZIO
  - *oggi, chi risponde (e senza alcun compenso x questo) in caso di incidente, in caso di disservizio, in caso di danno al passeggero che non riguarda la persona (es: bagaglio smarrito)*



**UN.I.C.A.**  
**Unione Italiana Conducenti Auto Pubbliche**  
**FILT CGIL**



## **CRITERI GENERALI di REGOLAMENTAZIONE delle APP per il CARSHARING v.1.2**

### **Premessa**

Scopo del presente documento è cercare di porre attenzione sulle criticità manifestate da un fenomeno in rapida quando incontrastata ascesa che rappresenta un'altra delle occasioni di DEREGOLAMENTAZIONE SISTEMICA e di ALIMENTAZIONE DELLA ILLEGALITÀ del TPnL.

Per troppo tempo sottovalutato, in realtà grazie al sempre più diffuso impiego di APP ed al combinato disposto delle stesse e dei social network oggi di fatto – anche per effetto delle problematiche di mobilità che hanno in obiettivo la riduzione del traffico privato – è uno dei contesti in cui diviene imperativa la necessità di un tempestivo intervento.

- 1) **Non PIÙ DI DUE CORSE GIORNO A TARGA PER UTILIZZATORE**
  - *L'occasionalità del servizio sarebbe in questo modo garantita evitando ogni abuso.*
- 2) **le piattaforme DOVREBBERO ESSERE GARANTI PER L'USO DISTORTO SERVIZIO**
  - *oggi, chi risponde (e senza alcun compenso per questo) in caso di incidente, in caso di disservizio, in caso di danno al passeggero che non riguarda la persona (es: bagaglio smarrito)*
  - **le piattaforme DOVREBBERO ESSERE OBBLIGATE AD UNA COPERTURA UNIFORME DEL TERRITORIO**
    - *E' fin troppo comodo per queste multinazionali SCEGLIERSI (spesso con il complice silenzio delle Amministrazioni) le aree di maggior pregio .... Discriminando nei fatti i cittadini da un servizio che solo in teoria (ma senza alcun prescritto) avrebbe carattere di universalità.*

Roma 21 Giugno 2018