

Taxi e ZTL e i vincoli inopportuni

 motori360.it/100324/taxi-e-ztl-e-i-vincoli-inopportuni/

Motori360.it

June 2, 2022

Vincoli e balzelli a carico dei taxi, oltre che delineare una contraddizione nei confronti dell'osannata spinta alla mobilità sostenibile, rendono necessaria una rivalutazione atta ad uniformare il Regolamento per il loro accesso nei vari Comuni



Del tutto inutile mutare nome ad un Ministero e mutarlo in un illogico pasticcio lessicale-ortografico, tanto più che *“tra il dire e il fare”* c'è di mezzo un mare di Normativa... Era già chiaro nel cambio di denominazione come molti non fossero assolutamente in grado di comprendere cosa sottende la locuzione «**mobilità sostenibile**» e che le infrastrutture siano sostenibili è un'idea che soltanto un gruppo di incompetenti poteva sposare. Così in questo articolo tratteremo di **vera sostenibilità** con buona pace di quelli che occupano cariche al neo «**Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**».

Lo slalom dei taxi tra vincoli e paletti



Statisticamente i taxi hanno un ruolo chiave nel trasporto urbano e le grandi città metropolitane agevolano in ogni modo l'utilizzo di questo servizio che assolve un compito prezioso là dove il trasporto collettivo non riesce a coprire efficacemente una domanda di mobilità specifica. Forse – mentre si cerca di mettere ordine al settore del trasporto disabili – occorre pensare ad uniformare il Regolamento per l'accesso dei taxi nei vari Comuni poiché quanto sta accadendo rasenta l'irrazionalità.

E così alla data del 31 maggio 2022 quattro Comuni hanno aderito alla sperimentazione ministeriale per il trasporto disabili (segno che attualmente il Ministero non gode di massima stima se soltanto lo 0,000% ha scelto di partecipare) e tutti gli altri 8.000 enti locali, hanno posto vincoli e paletti che stanno letteralmente mandando in crisi una parte significativa del sistema di trasporto pubblico, taxi e NCC.

ZTL, burocrazia e balzelli



Per accedere e prelevare/accompagnare clienti nelle ZTL presenti in moltissimi centri urbani occorre preventivamente dichiarare di esercitare questa attività e pagare – per ogni richiesta di accesso – che può essere anche temporalmente definita – una marca da bollo da 16 euro per ogni autorizzazione. Così un tassista che operi in una grande area metropolitana come **Milano** – non volendo pagare sanzioni per accesso non autorizzato in ZTL – sarà costretto a compilare decine e decine di autorizzazioni corredate dalle relative marche da bollo. Certamente si possono anche compilare a posteriori nei giorni successivi ma questo rappresenta un balzello ed un onere che nel 2022 nessuno presume possa esistere. Forse una Circolare ministeriale di chi ha posto il concetto di «mobilità sostenibile» già nella propria denominazione, potrebbe imporre la gratuità a tutti quegli Enti Locali che tentano di fare cassa in ogni modo.

In termini più generali, si assiste ad uno «scollamento» tra il **Governo centrale**, che vorrebbe sapere tutto e autorizzare tutto (anche il posizionamento delle telecamere che controllano le ZTL), e i riferimenti Normativi esistenti che se da un lato consentono di appellarsi contro regole che mutano in continuazione, dall'altro confliggono con quanto stabilito dal **Codice della Strada**: ad esempio, il permesso di accesso ad una qualsiasi ZTL è **collegato alla persona del richiedente e non al veicolo** (Sentenza della Cassazione n. 20130 del 7 ottobre 2015). È del tutto ovvio che un tassista non abbia alcun interesse a munirsi di un permesso per accesso a ZTL (permesso collegato alla persona come stabilito dalla Corte di Cassazione (Sez. 2 – , Ordinanza n. 5338 del 22/02/2019) ma debba essere autorizzato a svolgere servizio in qualsiasi punto del territorio ove la clientela necessita di essere prelevata o accompagnata. Anche perché il **Codice della Strada** all'art.3 così definisce la ZTL “ 54) Zona a Traffico Limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli”. Ai vari tavoli istituzionali – già da due anni – la questione è

stata sollevata e la richiesta è molto semplice. Inserire una Norma che preveda la possibilità di accesso in ZTL per tutti i taxi. Anche perché secondo il Codice della Strada art. 158 è vietata la sosta ma non la fermata e quindi il trasporto passeggeri (che scendono o vengono prelevati) è ovviamente ammesso in ZTL.



Se si vuole veramente parlare di «**mobilità sostenibile**» tutti gli impedimenti ai servizi complementari, **taxi e NCC** che agevolano l'utilizzo dei sistemi di trasporto pubblico, devono essere eliminati altrimenti lo scollamento tra chi governa e chi opera non potrà che aumentare.

[Paola Villani]

[Riferimenti Normativi]



► “Ai sensi dell’art.5 del Decreto Legge del 1° marzo 2021, n. 22, pubblicato in G.U. n. 51 del 01.03.2021, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto la nuova denominazione di “Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”. <https://www.mit.gov.it/ministero>

► “Contrassegno unificato disabili europeo (CUDE), realizzata presso il CED Motorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims), per semplificare la mobilità tra Comuni diversi alle persone con disabilità. Grazie alla Piattaforma, un cittadino titolare di Cude rilasciato in uno dei Comuni aderenti alla Piattaforma, potrà spostarsi con l’auto in un altro Comune, anch’esso

aderente alla sperimentazione, senza dover preventivamente comunicare l'ingresso nelle aree a traffico limitato o l'utilizzo dei parcheggi riservati. La Piattaforma infatti, consentendo la gestione della targa associata al CUDE, permetterà ai Comuni che aderiscono di poterla riconoscere ed evitare, in tal modo, il sanzionamento. Negli altri Comuni che ancora non hanno aderito, continuano a valere le modalità operative precedenti”.

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/disabilita-parte-oggi-la-sperimentazione-della-piattaforma-nazionale-per-la>

► “Per semplificare la mobilità delle persone con disabilità su tutto il territorio italiano, il Decreto ministeriale del 5 luglio 2021 ha istituito una banca dati nazionale. Grazie a una gestione delle autorizzazioni coordinata su tutto il territorio, chi deve spostarsi da un Comune all'altro, non deve più comunicare l'ingresso nelle aree a traffico limitato situate in comuni diversi da quello di riferimento. Dal 23 maggio 2022 è attiva una fase di sperimentazione che prevede l'accesso alla Piattaforma solo per i Comuni aderenti e ai titolari di contrassegno di tali Comuni. La funzionalità è disponibile, previa autenticazione, nella propria area riservata, sotto la voce Accesso ai servizi —> Piattaforma unica contrassegno disabili – CUDE”.

<https://www.ilportaledellautomobilista.it/web/portale-automobilista/piattaforma-cude>

<https://www.ilportaledellautomobilista.it/documents/56611/74383006/CUDE+-+Elenco+Comuni+aderenti.pdf/3ce8102a-24f9-406e-88dd-a47c46e5cee3>

■ ELENCO DEI COMUNI AUTORIZZATI AL CONTROLLO ELETTRONICO DEGLI ACCESSI ALLE ZTL

(Aggiornato al 25 febbraio 2022)

https://www.mit.gov.it/nfsmittgov/files/media/normativa/2022-03/elenco_ztl_25_02_%202022.pdf

► “Art. 3 (Definizione del servizio) 1. Il servizio taxi nel bacino [lombardo] è il servizio che si rivolge ad un'utenza indifferenziata, viene esercitato con autovettura da piazza ed ha lo scopo di soddisfare le esigenze di trasporto individuale o di gruppi di persone non superiori a otto e del relativo bagaglio, svolgendo una funzione complementare ed integrativa dei trasporti pubblici di linea. 2. Per particolari finalità di interesse sociale le autorità comunali possono consentire agli operatori taxi, nell'ambito del turno loro assegnato, di svolgere determinati servizi speciali”. “Art. 4 (Impiego delle autovetture immatricolate ad uso taxi nei servizi di linea o in sostituzione dei servizi di linea) 1. Le autovetture in servizio taxi possono essere impiegate per l'espletamento dei servizi sussidiari o integrativi dei servizi di linea secondo quanto previsto dall'art. 14, c. 4 e 5, del d.lgs. n. 422/97, con le modalità previste da apposito provvedimento della Giunta

regionale di concerto con gli Enti locali interessati, sino alla costituzione delle Agenzie per il trasporto pubblico locale di cui all'art. 7 della l.r. n. 6/2012, nonché con i rappresentanti delle associazioni e dei sindacati dei tassisti e con le Agenzie per il trasporto pubblico locale, una volta costituite. 2. Lo svolgimento delle attività previste dall'art. 14, c. 4 e 5, del d.lgs. n. 422/97 non comporta il venir meno delle condizioni per conservare la titolarità della licenza d'esercizio taxi".

http://normelombardia.consiglio.regione.lombardia.it/NormeLombardia/Accessibile/main.aspx?exp_coll=rr002014040800002&view=showdoc&iddoc=rr002014040800002&selnode=rr002014040800002

###