



AGCI SERVIZI- CONF COOPERATIVE LAVORO E SERVIZI- LEGACOOP PRODUZIONE E SERVIZI

CNA FITA -CONFARTIGIANATO TRASPORTI

Egregio Sig Ministro dei trasporti e delle Infrastrutture

Egregio Sig. Ministro della Salute

Oggetto: Trasporto persone Bus, Taxi, NCC, richiesta incontro urgente, Fase 2 emergenza epidemiologica, considerazioni e proposte. Mobilità nella emergenza, integrazione TPL

Egregio Sig. Ministro, in data 03.04.2020 le scriventi Associazioni hanno trasmesso alla S.V. un avviso comune che rappresentava una serie di proposte di sostegno economico per consentire alle nostre imprese di affrontare la grave situazione determinata dal diffondersi del virus Covid-19, e i conseguenti interventi Governativi contenitivi relativi alla riduzione della mobilità dei cittadini, nel confermare quanto richiesto intendiamo focalizzare le nostre richieste su alcuni punti urgenti ed imprescindibili per la sopravvivenza delle imprese e per il mantenimento dei livelli occupazionali così precisati:

1. I versamenti dei saldi delle imposte per il 2019 (a titolo non esaustivo si fa riferimento a Irpef, addizionali comunali e regionali, IRES, IRAP e imposte sostitutive) andrebbero posticipati alla scadenza prevista per il versamento del saldo per il 2020 (ipoteticamente giugno 2021). Gli acconti per il periodo d'imposta 2020 non andrebbero corrisposti tra giugno e novembre 2020, consentendo alle imprese, appunto in via eccezionale per l'anno in questione, di corrispondere eventuali imposte a debito esclusivamente a saldo, in scadenza ipoteticamente a giugno 2021. Vista, dunque, la probabile consistenza delle somme da versare nel 2021 per i due anni d'imposta precedenti, sarebbe più che opportuno prevedere un meccanismo di rateazione dei medesimi importi.
2. Rendere figurativi i contributi INPS per l'anno 2020: si tratta di interventi già assunti per altre categorie (giornalisti, esercito, forze dell'ordine, lavoratori esposti amianto, NASPI, legge 104 ecc.);
3. Aumentare la capacità di intervento ed erogarlo almeno fino al 31/12/2020 per il bonus di 600 euro riconosciuto nel mese di marzo a lavoratori autonomi, partite IVA e professionisti, tenuto conto che le somme stanziare risultano ampiamente insufficienti rispetto alla numerosità della platea degli aventi diritto così come la misura nel valore dell'importo, che andrebbe incrementato.
4. Prorogare la possibilità di usufruire della CIG fino al 31/12/2020 ed utilizzare in modo più esteso altri strumenti come il FSBA.
5. Un intervento generale sulle regole inerenti i principi contabili dei criteri e modalità di imputazione nei bilanci degli ammortamenti dell'esercizio 2020, prevedendo l'allungamento di almeno un esercizio.

Valutiamo positivamente alcuni recenti interventi a sostegno delle imprese in generale, ma non sembrano intercettare compiutamente le esigenze del settore e pertanto per sommi capi elenchiamo le richieste già avanzate e per le quali attendiamo un riscontro:

- Prolungare il periodo di sospensione per mutui e leasing
- Eliminazione emissione dello scontrino elettronico per settore Noleggio con Conducente di cui alla legge 21.1992
- Istituire un fondo destinato a compensare gli operatori che abbiano subito una riduzione dei ricavi tariffari;
- Riconoscere per i tassisti un credito di imposta pari al valore dei costi dei servizi erogati dalle strutture radiotaxi per il periodo di emergenza sanitaria, che possa essere spalmato su più esercizi.
- Escludere dalle liste selettive di contribuenti assoggettabili a controllo, in seguito alle risultanze del calcolo degli I.S.A., per l'anno d'imposta 2020;
- Accelerare i tempi per la Naspi ai lavoratori a tempo determinato;
- Prevedere forme di ammortizzatori per i lavori stagionali del settore autonoleggio (Terra e Acqua), attualmente non compresi nei codici attività dal Dl Cura Italia e circolari esplicative.
- Escludere l'applicazione di decurtazioni o penali di corrispettivo agli operatori,
- Occorre sospendere le procedure di affidamento (diretto o in house) in corso e dare la facoltà di prorogare gli affidamenti in atto almeno fino tutto il 2021.
- La possibilità di installare sulle imbarcazioni che effettuano il trasporto pubblico locale lagunare e nelle navi, motori elettrici o combinazione degli stessi;
- Garantire il pagamento del servizio bus scolastico svolto dai gestori privati;
- Al settore trasporto persone devono essere riconosciuti ammortizzatori sociali, agevolazioni fiscali, contributive, sostegno alla liquidità così come riconosciuto nel settore turistico.

Interventi per gestire in sicurezza la fase 2 dell'emergenza

A partire dal primo DPCM sono state emanate una serie di norme e prescrizioni per gli operatori che valutiamo in modo positivo. Si tratta ora di raccogliere tali norme in modo organico in un unico protocollo e rafforzare alcuni concetti in un quadro di coordinamento nazionale altrimenti a volte interpretabili soggettivamente da tutti gli interessati (Regioni, Comuni, Città Metropolitane, imprese utenti). A tale scopo alleghiamo (**si veda all. A**) una bozza di protocollo che illustreremo compiutamente durante l'incontro.

Taxi NCC Bus servizio integrativo e complementare al TPL

Le imprese rappresentate alla luce della normativa vigente D.lgs. 422/97 e L. 21/92 operano, in molti territori, in funzione integrativa e complementare al TPL. La gestione dei prossimi mesi della mobilità urbana (**vedi all. B**) ci deve vedere protagonisti, propositivi ed in grado di dare risposte efficienti alla necessità di aumentare la frequenza dei servizi in determinate fasce orarie, garantire il necessario distanziamento sociale ed effettuare il trasporto nel rispetto delle norme di sicurezza messe in atto per ridurre il propagarsi dell'epidemia (sanificazione, pulizia dei mezzi, operatori formati ecc.). Il tutto coniugato alla professionalità e qualità da sempre patrimonio delle nostre imprese.

In tale ottica segnaliamo alcune prime proposte che devono essere coordinate dal MIT al fine di evitare soluzioni estemporanee, non conformi alla normativa e soprattutto non in grado di dare le risposte necessarie per gli scopi e gli obiettivi che Governo ed istituzioni si sono posti.

Tali proposte non devono comunque snaturare, alterare o peggio eliminare le conquiste fatte in questi decenni per ridurre il traffico nei centri urbani e quindi garantire una accettabile velocità commerciale che assieme alla sanificazione dei mezzi è sinonimo della convenienza del servizio reso, pertanto:

- Mantenimento delle attuali ZTL ed eventuale allargamento;
- Mantenimento delle limitazioni del traffico veicoli ad alto carico inquinante.

Soluzione prospettate:

- 1 Integrazione TPL con fornitura, a trattativa diretta tra azienda di trasporto pubblico locale e vettori, di autobus e natanti a tariffa oraria da definirsi indipendentemente dai chilometri percorsi o dalle ore moto effettuate;
- 2 Integrazione TPL con natanti o autobus a trattativa diretta tra azienda di trasporto pubblico locale e vettori con prezzo chilometrico o ore moto da definirsi.
- 3 Voucher di valore economico prestabilito (5/10/15 euro), emessi con Fondi Pubblici da individuare nell'ambito del Fondo Regionale Trasporti o fondi nazionali per la mobilità pubblica da utilizzare da parte dei cittadini, per spostamenti da e per il proprio domicilio, per esigenze di lavoro, di cura o necessità familiari. I Voucher saranno distribuiti ai Comuni in proporzione alla popolazione residente. I voucher saranno di importo determinato da stabilirsi e possono essere utilizzati per il pagamento totale o parziale del servizio.
- 4 Istituzione di Ticket Mobilità, detraibili fiscalmente ed eventualmente incentivati con formule da definire, di valore prestabilito (5/10/15 euro), ad integrazione salariale e costituenti Welfare Aziendale di secondo livello (modello Buoni Pasto), erogati dal Datore di Lavoro e da utilizzare da parte dei dipendenti per usufruire dei servizi di trasporto, integrativi al TPL.
- 5 Possibilità di istituire un Call Center Unico locale, per prenotare il servizio (ora, data, luogo, numero pax, ecc.) e la prenotazione del posto, con anticipo orario da definire, al fine di mantenere il distanziamento sociale.
- 6 Carta ricaricabile anche smaterializzata sul tipo bonus studenti a scalare sul prezzo della corsa o del servizio erogato.
- 7 App almeno regionale, per individuare da parte del cittadino in possesso dei voucher mobilità, di abbonamento TPL carta fedeltà, ecc, il vettore più vicino (taxi NCC autobus) e richiedere il servizio.

ALL. B

Con l'inizio della Fase 2 e il conseguente aumento della mobilità dei cittadini, vorremmo portare alla Vostra attenzione, le difficoltà che il Trasporto Pubblico di Linea potrebbe incontrare in termini di organizzazione, senza un censimento preventivo che possa disegnare la geografia degli spostamenti nel territorio considerato (Regione, Provincia, Area Metropolitana, Comune), per chi non fosse in grado utilizzare un proprio mezzo di locomozione, auto – moto – bicicletta, ecc.

E' molto difficile programmare una pianificazione dei mezzi da destinare ad un servizio che possa soddisfare sia la mobilità che la sicurezza sanitaria.

Il censimento preventivo è necessario per capire se siano sufficienti i mezzi esistenti, se serva integrarli con quelli attualmente immatricolati per il trasporto non di linea, Autobus turistici, scolastici, Taxi, NCC e natanti utilizzati per gli stessi scopi.

Questi dati, analizzati attraverso un algoritmo dovrebbero dare vita a un modello dei possibili trasferimenti nel territorio considerato (Regione, Provincia, Area Metropolitana, Comune).

Se la prima ripartenza è il 4 maggio, e se si vuole programmare una pianificazione a livello regionale, provinciale e quindi comunale, al più presto si deve avere il quadro della situazione: ovvero le esigenze di mobilità dei cittadini per esigenze lavorative o per altri motivi. Inoltre sempre nell'ambito del censimento, conoscere come le aziende potrebbero gestire la mobilità dei propri dipendenti in forma collettiva o semi-collettiva.

Il Servizio di trasporto pubblico previsto con la fase 2 e 3, dovrà supportare un carico di utenza in misura più che raddoppiata rispetto alla fase 1. Per poter trasportare i lavoratori e i cittadini si dovranno impiegare più mezzi per mantenere i distanziamenti, e nel caso non ci fossero mezzi in misura sufficiente, potrebbe esserci la necessità di ricorrere all'utilizzo ai mezzi impiegati nel trasporto pubblico non di linea (taxi, NCC, autobus, motoscafi gran turismo) in possesso di licenze/autorizzazioni ex Legge 21/92.

Per poter garantire la sicurezza degli utenti e dei conducenti è necessario che, oltre alla distanza interpersonale all'interno del mezzo di trasporto, sia prevista la riduzione dei rischi al minimo anche in occasione:

- Dell'assembramento in occasione dell'attesa del mezzo in attesa;
- Del passaggio ravvicinato per le operazioni di salita/discesa, carico/scarico bagaglio-

Se si prevede di poter mantenere la distanza di sicurezza rimanendo seduti, nel momento in cui ci si avvicina alle porte di entrata e uscita, la distanza e quindi la sicurezza si abbassa pericolosamente.

Quello che si era abituati a fare, ovvero alzarsi dal posto a sedere, avvicinarsi al sostegno dove è presente il campanello di prenotazione fermata, attendere l'arrivo in prossimità della porta magari in compagnia di altri utenti che devono scendere a quella fermata, incrociarsi con gli altri utenti in attesa di salire sul mezzo, renderebbe impossibile mantenere le distanze e significherebbe vanificare gli sforzi effettuati fino ad ora in termini di contenimento dei contagi.

Per garantire la distanza è necessario effettuare più rotture di carico al fine di evitare fermate intermedie tra l'inizio e la fine di ogni corsa da un capolinea a un altro.

Pertanto per diminuire le situazioni di rischio, si dovrebbe entrare nell'ottica di trattare ogni singolo spostamento effettuato con mezzi collettivi condivisi come se si trattasse di un check-in aeroportuale.

Si tratta di una misura che certamente allungherà i tempi, ad esempio prevedendo la prenotazione del posto on line, aumenteranno i costi in quanto si dovranno utilizzare più mezzi, e si dovranno utilizzare più risorse lavorative che dovranno necessariamente controllare gli accessi in ogni singolo mezzo pubblico.

Ed è indubbio che queste misure porteranno via ore preziose di tempo nella giornata di ognuno di noi: ma, se si vuole che le misure adottate da tutti fino ad oggi non vengano vanificate da una ondata di ritorno dobbiamo essere in grado di proporre delle soluzioni.

Si tratta di poter individuare prima del 4 maggio, e comunque prima possibile, un percorso in cui si possano studiare soluzioni, si possano effettuare delle proiezioni, si possa analizzare un censimento della geografia residenziale dei lavoratori pendolari. In assenza di questi dati, pianificare una qualsiasi forma di spostamento programmato sarà difficilissimo se non impossibile.

Tutto questo avrà un ulteriore costo, che attualmente sembra impossibile da sostenere, visto l'enorme sforzo che lo Stato, le Regioni, i Comuni stanno affrontando a seguito di questa emergenza sanitaria.

Ma l'interrogativo riguarda sempre quale sarebbe il costo minore tra una mobilità sostenibile con l'aggiunta di corse/ora e un eventuale aumento del costo delle strutture sanitarie a seguito di una ondata di ritorno dei contagi.

Come finanziare questo progetto del trasporto pubblico?

Si potrebbe valutare il ricorso a fondi europei (MES, a Recovery Bond, a Eurobond) o qualsiasi altra forma prevista, in quanto si tratta di linee di credito concesse per **finanziare l'assistenza sanitaria diretta e indiretta e i costi relativi alla cura e alla prevenzione dovuti alla crisi Covid-19.**

Questa partita deve essere trattata sicuramente come una PREVENZIONE al diffondersi del Covid-19.-

Alcuni numeri di cui certamente sarete a conoscenza ma che è necessario ricordare:

Le presenze turistiche in Italia sono state nel 2019, 430 milioni.

Con tali presenze turistiche deve esserci un'organizzazione e una pianificazione del trasporto pubblico di linea, del trasporto non di linea, attraverso le centrali Radiotaxi, le società di Noleggio con conducente svolto con autovetture, taxi acquei, autobus e natanti, che garantisca gli utenti nel momento della necessità di spostamento.

Ma per organizzare i trasferimenti qualsiasi radiotaxi, qualsiasi società di noleggio deve essere in grado di poter organizzare il servizio.

Si deve adottare delle soluzioni e quindi di trasportare persone con i mezzi richiesti, con una programmazione anche di solo 24-48 ore di preavviso, a condizione che, siano noti i seguenti dati:

- 1) Data e Ora
- 2) Origine e destinazione
- 3) Numero dei passeggeri
- 4) Tipologia dei mezzi da utilizzare.

Senza questi dati nel mondo del trasporto non di linea, è impossibile programmare una qualsiasi forma di attività, senza generare situazioni di reclamo (nel mondo ante Covid).

Senza una prenotazione non si può avere il controllo degli spostamenti: si pensi alle ore di punta di partenza e/o di rientro dall'attività lavorativa senza pianificazione: sarebbe un assalto alla diligenza nel momento dell'avvicinarsi dell'autobus o del treno regionale alla fermata.

Infatti tutto quello che si riferisce ad un trasporto prenotato (linee Aeree, Alta Velocità, Centrali taxi o Noleggio con Conducente, Autobus o natanti), prevede una pianificazione.

Pensiamo come Associazioni di Categoria di potervi mettere a disposizione il know-how e l'esperienza delle nostre associate, al fine di poter dare il nostro contributo se lo riterrete utile.

Per operare in questa situazione di emergenza, si devono attuare procedura di emergenza, in quanto con questo virus dovremo purtroppo, conviverci ancora a lungo.

Come adottati, ad esempio, fuori dagli Ospedali, con strutture provvisorie da campo, per il trasporto pubblico si devono pensare aree provvisorie di attesa "da campo", come fossero dei gate aeroportuali: questo per evitare gli assembramenti.

Queste aree, provvisorie fino al termine dell'emergenza, sono necessarie per mantenere al riparo dagli agenti atmosferici i passeggeri in attesa dell'arrivo del veicolo, e fungere al tempo stesso come percorso obbligato da far percorrere ai passeggeri per il controllo sullo stato di salute. (Misurazione Febbre se sarà obbligatoria).

Ad esempio, se sono previste 25 prenotazioni per quell'Autobus a quella data ora, l'ingresso al Gate Autobus numero 5 ad esempio, sarà possibile fino a 10 minuti prima della partenza. Il mezzo sanificato arriverà al gate 5, imbarcherà i passeggeri in ordine di arrivo in assoluta sicurezza, fino a destinazione possibilmente senza fermate intermedie, prevedendo rotte fisse da punto a punto.

Di seguito alcune ipotesi operative.

TRASPORTO FERROVIARIO

Per il viaggio con treno regionale, studiare la possibilità di predisporre tante carrozze in base a quante richieste pervengano dall'utenza, fino a che una carrozza non raggiunga il riempimento massimo consentito dalle distanze di sicurezza, in ordine numerico dal posto a sedere 1 al posto a sedere n.

Se devo ad esempio raggiungere Roma da Venezia utilizzando il treno, in base a quante prenotazioni raccolte con l'App nella quali siano note origine e destinazione, siamo in grado di stabilire quante carrozze riservare da Venezia, quante da Mestre, quante da Bologna, quante da Firenze. In ogni Carrozza si dovranno avere i distanziamenti adeguati e gli accessi ai servizi (da sanificare a ogni

utilizzo, pena l'impedimento all'uso). Inoltre dovrà essere garantito il vietato il passaggio da carrozza e accessibili solamente da terra e non rendendo possibile il passaggio da carrozza a carrozza,

L'ordine di salita dovrebbe essere controllato a terra dove saranno predisposti appositi segnali sulla banchina-marciapiede per mantenere le distanze: la sicurezza inizia da lì, con la predisposizione di aree distanziate di attesa con termo scanner o termometri a distanza, nel caso fosse prevista l'obbligatorietà.

Stessa operazione per la discesa dalla carrozza: si scende nei tempi e nei modi per mantenere la distanza.

Con questo protocollo (sanificazione prima del servizio – distanziamento a terra – salita in ordine di posto a sedere – discesa in ordine inverso - sanificazione alla fine del servizio) si tutelerebbe la salute dei trasportati e del personale di bordo.

Gli utenti salirebbero su un mezzo sanificato, con dispositivi di protezione (Mascherine-Guanti o gel Sanificanti) e scenderebbero svuotando la carrozza mantenendo le distanze di sicurezza.

A quel punto prima di effettuare la corsa successiva, il mezzo andrebbe sanificato nuovamente.

(Punto interrogativo riguarda i servizi igienici a bordo.)

AUTOBUS – TRAM –FILOBUS- NATANTI-

Stesso principio della carrozza del treno, si dovrebbe applicare agli autobus, ai tram, alle metropolitane dove presenti, ai natanti, ma non è così semplice in caso di trasporto urbano o metropolitano.

Autobus, Tram, Filobus e natanti fungono da catalizzatori dei bisogni di mobilità dei cittadini da n-punti verso n-punti.

L'utilizzo dei mezzi cittadini, è dettato dalla residenzialità verso i luoghi di lavoro, verso gli ospedali, verso le intersezioni con altri tipi di trasporto (Porti-Aeroporti-Stazioni Ferroviarie, Ospedali), a loro volta già coinvolti nel distanziamento.

Una delle possibili vie sarebbe quella di prevedere parcheggi scambiatori da situare nelle zone di interscambio ferro-gomma (e dove previsto acqua), raggiungibili dai cittadini con i propri mezzi di trasporto (Biciclette, Auto, Motociclette) da dove far partire linee di autobus e in generale trasporto su gomma/ferro (natanti) con posti a sedere contingentati, sanificati prima della partenza, con un'unica destinazione: posto preassegnato in base a una app (preferibile) oppure in base a un ordine di arrivo alla stazione hub. Piazzole di attesa coperte da agenti atmosferici, dove siano presenti attrezzature di attesa rigorosamente con distanze di sicurezza, e dove si possa effettuare la misurazione della febbre (se sarà obbligatoria) attraverso termo scanner o termometri a distanza.

Dall'Hub principale verso destinazioni periferiche, con modulazione in base alle richieste dei cittadini.

TAXI - NCC

- Il trasporto pubblico non di linea come taxi o noleggio con conducente continuerebbe comunque a svolgere la sua funzione in assoluta sicurezza in termini di sanificazione, di percorso e di utilizzo, con richieste da punto a punto, e riempimento in base a quanto già previsto dai DPCM, Linee Guida e ordinanze Regionali. Attraverso l'organizzazione degli organismi economici art. 7 comma 1, legge 21/92, delle imprese che svolgono attività di noleggio con conducente, si organizzerebbero i trasferimenti richiesti, tramite accordi economici diretti, sulla base delle tariffe in vigore:
- Nei Capoluoghi di Provincia tra l'organismo economico di cui all'art. 7 c. 1 Legge 21/92 e l'Azienda di Trasporto Pubblico Locale.

- Nei Comuni non capoluogo di Provincia sulla base di voucher, ad importo predeterminato, emessi con Fondi Pubblici da individuare nell'ambito del fondo regionale trasporti o fondi nazionali per la mobilità pubblica, da utilizzare da parte dei cittadini, per spostamenti da e per il proprio domicilio, per esigenze di lavoro, di cura o necessità familiari.
I voucher saranno distribuiti ai Comuni in proporzione alla popolazione residente, e saranno di importo determinato da stabilirsi e potranno essere utilizzati per il pagamento totale o parziale del servizio.

ALL. "A"

Linee guida sicurezza nel trasporto pubblico non di linea (Taxi, NCC) per la fase 2 dell'emergenza-

Il MIT ha emanato specifiche linee guida nel mese di marzo in piena emergenza. Valutiamo positivamente questa esperienza. Ora si tratta di integrare tali linee guida, in ragione dell'esperienza di queste settimane, valutati alcuni provvedimenti adottati da alcune Regioni, per i quali va garantita una uniformità di indirizzo a tutti gli operatori, in quanto sono sempre possibili trasporti che interessano due o più Regioni e soprattutto in una ottica di auspicabile e graduale allentamento delle misure di distanziamento sociale oggi in vigore.

Si propone di disporre che il servizio trasporto pubblico non di linea di persone (Taxi NCC) sia effettuato fino a data da definire con modalità e disposizioni dettate da un protocollo sanitario possibilmente condiviso con MIT di concerto con il Ministero della Salute.

Qui sotto elenchiamo una serie di disposizioni che abbiamo ritenuto condividere a livello nazionale e solo parzialmente assunte dalla determina disposta dal MIT in data 20/3/2020.

1. I conducenti devono indossare la maschera P.V.R. (Protezione delle Vie Respiratorie) quando effettuano il servizio di trasporto. I conducenti devono indossare guanti monouso nelle operazioni di carico e scarico e durante la guida purché questo non sia di intralcio alla sicurezza.
2. Gli utenti non possono sedere sui sedili anteriori.
3. Gli utenti devono sedere distanziandosi per quanto più possibile tra loro, ovvero quanto sia consentito dalle caratteristiche dell'abitacolo. (Vedi punto 10 e 11 lett. a), b) e c)).
4. Gli utenti devono indossare la maschera P.V.R. (Protezione delle Vie Respiratorie) e i guanti monouso.
5. Gli utenti sono invitati a ridurre al massimo le comunicazioni verbali, salvo che per motivi strettamente connessi al servizio di trasporto.
6. Ogni occupante l'abitacolo del veicolo deve obbligatoriamente indossare le cinture così come previsto dal vigente articolo 172 del codice della strada.
7. Al termine di ogni servizio di trasporto, il conducente, deve ventilare l'abitacolo del veicolo, aprendo i finestrini e/o le portiere, e deve pulire le superfici dell'abitacolo medesimo con le quali sono entrati a contatto gli utenti del servizio, mediante disinfettante liquido o spray per le superfici in plastica e in metallo e utilizzando un panno-carta usa e getta e indossando i guanti monouso.
8. Nell'abitacolo del veicolo adibito al servizio, collocato in posizione che lo renda ben visibile agli utenti, deve essere esposto il cartello in doppia lingua, riportante in sintesi il decalogo sanitario eventualmente su indicazione del Ministero dei Trasporti.

9. L'abitacolo del veicolo adibito al servizio può essere dotato di paratia divisoria atta a separare il posto di guida dai posti a sedere posteriori riservati agli utenti.

10. Al fine di permettere agli utenti di occupare i posti a sedere distanziandosi quanto il più possibile consentito dalle caratteristiche, dell'abitacolo del veicolo, deve essere rispettato il rapporto tra il numero delle persone relativo alla richiesta di servizio e il numero dei posti-passeggeri del taxi, come nelle indicazioni sottostanti, indipendentemente dall'età e dal rapporto di parentela delle persone medesime più precisamente:

11. L'indice di carico dei veicoli e dei natanti adibiti al servizio di trasporto pubblico non di linea è pari a non più del 50% dei posti omologati escluso il conducente nel rispetto delle distanze minime interpersonali previste. Nei veicoli dovranno essere utilizzate entrambe le file di sedili esclusa quella anteriore. A titolo esemplificativo:

a). Per 2 persone deve essere richiesto un taxi con almeno 4 posti-passeggeri.

b). Per 3/4 persone deve essere richiesto un taxi con 7/8 posti-passeggeri.

c). Per più di 4 persone devono essere richiesti più taxi, rispettando il rapporto
< come ai punti precedenti in elenco.

Gli utenti del servizio, al momento della richiesta di servizio, devono essere informati sui punti del presente protocollo e che devono attenersi a suddetta disposizione, oltre che tutte le altre disposizioni di cui alla programmazione in oggetto.

CASI DI IMPEDIMENTO AL SERVIZIO.

I conducenti, fermo restando, per il servizio Taxi, i casi in cui ha facoltà di non effettuare il servizio, ai sensi dei regolamenti Comunali e Leggi Regionali vigenti, ha la facoltà di non permettere che una o più di una delle persone relative alla richiesta di servizio salga a bordo quando:

1. Nei casi di richiesta di trasporto con numero di passeggeri superiori a quelli riportati nell'elenco precedentemente esposto.

2. Se una delle persone relative alla richiesta di servizio non indossa la maschera P.V.R e i guanti
< monouso

3. Se una delle persone relative alla richiesta di servizio si rifiuta di attenersi alle disposizioni di <
< cui al presente protocollo.

Nel servizio Taxi, Se conseguentemente ad una richiesta ricevuta tramite radiotaxi od App. il servizio non può essere effettuato, per le ragioni di cui sopra, la persona che ha richiesto il servizio dovrà pagare il corrispettivo determinato dal tassametro fino a quando viene constatato l'impedimento.

I conducenti hanno altresì la facoltà di interrompere il servizio di trasporto, se una delle persone relative alla richiesta di servizio, nel corso del servizio medesimo, non si attiene alle disposizioni di cui al protocollo.

DISPOSIZIONI FINALI

Le disposizioni del presente protocollo devono essere portate a conoscenza degli utenti prima che il servizio di trasporto sia effettuato.

A tal fine, le Autorità competenti, nonché gli organismi economici di cui all'art.7 comma 1 lett. b) e c), devono mettere in atto una adeguata campagna informativa.

I presidi di protezione sanitaria P.V.R. e i guanti, preferibilmente dovranno essere forniti dalle Amministrazioni competenti, Regioni e Comuni tramite la Protezione Civile e distribuiti in modo sufficiente, con scadenza prestabilita tramite i propri uffici, le Associazioni di categoria e gli organismi economici.

Si valuta positivamente che i conducenti del trasporto pubblico non di linea possano, ai fini della sicurezza complessiva e per il contenimento dell'epidemia, effettuare periodici controlli anche ai conducenti mediante Tamponi o altri mezzi di ricerca, al fine di mantenere monitorato lo stato di salute degli stessi.