

❑ **Interrogazione n. 1244**

presentata in data 20 marzo 2009

a iniziativa del Consigliere Binci

“Disciplina del servizio pubblico non di linea a mezzo taxi”

a risposta orale urgente

Premesso:

che in data 1° agosto 2005 veniva data applicazione all'articolo 15 della legge regionale delle Marche 10/1998 “Disciplina del servizio pubblico non di linea a mezzo taxi” nello specifico dell'articolo 15 “regolamentazione in ambito aeroportuale”;

che i comuni interessati (Ancona, Falconara Marittima, Chiaravalle) tramite regolamento redatto di intesa fissavano le proporzioni dei dieci veicoli stabiliti per lo stazionamento presso la scalo Raffaello Sanzio di Falconara Ancona così suddivisi:

- a) sette veicoli del Comune di Falconara Marittima;
- b) due veicoli del Comune di Ancona;
- c) un veicolo del Comune di Chiaravalle giornalmente operanti;

che nessuna commissione consultiva come prevista nell'articolo 2 della succitata legge sia mai stata costituita per proporre o effettuare uno studio in merito alla stesura e all'adozione di tale regolamento;

che nessun parere o studio (traffico passeggeri, di applicabilità, di impatto sulla categoria, di reale efficienza dello strumento da adottare) sia mai stato presentato dalla commissione trasporti regionale se non il forte invito alle amministrazioni di provvedere alla stesura ed applicazione dell'articolo 15 pena “i poteri sostitutivi regionali”;

Ritenuto:

che di fatto la Regione nell'applicare la sua “competenza legislativa concorrente” nella stesura della legge regionale 10/1998 sulla legge quadro 15/1992 priva le Amministrazioni comunali di uno strumento normativo importante al fine di poter organizzare i regolamenti e la programmazione del servizio in maniera efficiente programmandola e strutturandola su aree sovra comunali come accade nella maggior parte d'Italia se si pensa a Milano, Roma, Torino, Verona o alla vicina Bologna;

che per rispettare i termini dell'accordo, i numeri stabiliti dalle Amministrazioni comunali e dalla Regione Marche, su cui fonda il regolamento aeroportuale taxi, gli operatori di Falconara Marittima devono seguire un turno di nove giorni di lavoro consecutivi senza nessun riposo e che il regolamento non fissa un numero massimo di ore di stazionamento e servizio giornaliero, ma si limita a definire l'orario di servizio in relazione ai voli quindi potenzialmente, in virtù della suscettibilità di variazione dei voli per i ritardi o riposizionamenti orari, le ventiquattro ore giornaliere rischiando di porre a gravi rischi gli operatori e i fruitori del servizio in questione;

che da oltre quattro anni, cioè prima dell'applicazione del regolamento aeroportuale, gli operatori dei due Comuni di Falconara Marittima e Chiaravalle avevano denunciato la mancanza di una programmazione seria ed efficiente del servizio e avevano sollevato molti dubbi sul reale valore dell'applicazione di tale regolamentazione che nasceva senza strumenti normativi capaci di poterla perfezionare e far evolvere in relazione alle reali necessità dei fruitori del servizio;

Premesso tutto ciò il sottoscritto Consigliere regionale

INTERROGA

il Presidente della Giunta regionale per conoscere:

- 1) perché la legislazione marchigiana in materia di trasporto a mezzo taxi abbia privato le amministrazioni e i cittadini di uno strumento importante non recependo nella sua legge concorrente l.r. 10/1998 l'articolo 4 della legge quadro 15/1992;
- 2) le condizioni di esercizio del servizio taxi in ambito aeroportuale che vedono ad oggi una grave sperequazione ed opportunità di lavoro che gravano sugli operatori taxi dei comuni di Falconara Marittima e Chiaravalle nei confronti dei colleghi del capoluogo;
- 3) la eventuale possibilità di re-istituire una commissione consultiva regionale propositiva e di indirizzo del settore, oppure di assegnare tale funzione all'attuale Commissione provinciale;
- 4) se si ritiene necessario promuovere una conferenza di servizi tra i Comuni interessati dall'attuale regolamento aeroportuale taxi, al fine di promuovere un efficiente servizio di trasporto pubblico non di linea ma che abbia la capacità di essere uniformato comprensorialmente, al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, come stabilito dall'articolo 4 della legge 15/1992;
- 5) se si ritiene di modificare tale tipo di regolamentazione che nasce priva dell'articolo 4 legge 15/1992 e di fatto ha solo ridotto l'offerta di veicoli del capoluogo, portando il numero dei veicoli da sedici a quattordici, lasciando ancora privo di presidio l'ospedale regionale di Torrette, offrendo quindi un numero maggiore di veicoli in una realtà, come l'aeroporto da tempo in grave crisi, e diminuendo invece la presenza presso gli stazionamenti urbani.