

Spett.le  
Ministero Infrastrutture e  
Trasporti  
P.le Porta Pia 1  
00198 Roma

Milano, 27/8/2014  
Prot. N. 11/2014

**Alla c.a. del Capo di Gabinetto dott. Giacomo Aiello**

**Oggetto: NCC/TAXI incontro tecnico 3 settembre 2014.**

TAM aderente ad ACAI (Associazione Cristiana Artigiani Italiani), presente da oltre sessant'anni su tutto il territorio nazionale, che rappresenta come associazione migliaia di operatori artigiani e oltre mille tassisti in diverse province, intende contribuire al confronto avviato da codesto Ministero per la definizione del decreto interministeriale di cui all'art 2 del decreto legge 40/2010; nonché ribadire in modo più appropriato quali siano i campi operativi del servizio taxi e autonoleggio, anche alla luce dei nuovi strumenti telematici introdotti attraverso l'utilizzo delle "App".

La presenza sempre più frequente sul mercato delle nuove tecnologie informatiche, infatti, ha fatto sì che le caratteristiche regolamentari che avrebbero dovuto distinguere i diversi servizi, possano perdere in efficacia, proprio per l'azione di soggetti terzi che si trovano ad intervenire come veri e propri intermediatori commerciali.

Senza una specifica puntualizzazione del dettato normativo che punti a riportare nelle giuste prerogative i diversi servizi, consentendo all'utenza le condizioni per una scelta chiara ed efficace, si rischia di produrre confusione e soprattutto nuovi costi che ricadrebbero sul consumatore proprio perché costretto a sostenere il surplus tariffario generato dall'intermediazione.

La proposta che TAM/ACAI intende sostenere parte proprio dalla classificazione e distinzione contenuta nella legge 21/92 e seguenti modifiche, nonché dal Codice della strada vigente, che separa i servizi taxi e autonoleggio, andando però anche a disciplinare le modalità di utilizzo di tutti gli strumenti di comunicazione utili per facilitare il contatto tra domanda e offerta, senza penalizzare gli operatori economici e soprattutto senza arrecare danno al fruitore del servizio.

Per sostenere i concetti sopra espressi, in sostanza occorre ribadire nella stesura dei decreti attuativi alcuni elementi essenziali che proponiamo di seguito:

- 1) Gli strumenti informatici di geolocalizzazione non devono costituire mezzo per l'elusione o la violazione da parte dei singoli operatori delle disposizioni di legge;
- 2) Le modalità di assegnazione o prenotazione dei servizi devono avvenire nel rispetto delle diverse peculiarità dei servizi taxi e noleggio con conducente;
- 3) L'assegnazione o la prenotazione dei servizi non devono poter avvenire in favore di soggetti non in possesso di regolare licenza o autorizzazione ai sensi della disciplina vigente;

4) La prenotazione dei servizi di noleggio con conducente anche attraverso l'utilizzo di strumenti telematici dovrà comunque pervenire all'operatore nella rimessa indicata nell'autorizzazione, l'operatore deve essere tenuto a conservare prova delle singole prenotazioni (foglio di servizio anche esibito in modalità elettronica) e a fornirle alle autorità competenti ove richiesto;

5) Nei casi di violazione dei principi e dei criteri citati le regioni o altri organi istituzionali competenti devono poter ordinare, da subito, al soggetto titolare e gestore dello strumento l'immediata sospensione dell'attività in questione.

Rimarchiamo ulteriormente la necessità di valorizzare il servizio di trasporto pubblico non di linea nella sua specificità di servizio locale così come pensato dal legislatore. Una diversa concezione del servizio di autonoleggio, infatti, produrrebbe nel concreto la perdita del requisito localistico, privando il territorio di una forma di programmazione fondamentale per il governo della mobilità.

Ottenere una autorizzazione di autonoleggio per concessione comunale per esercitare fuori dal territorio per il quale è stata rilasciata, rappresenta una contraddizione in termini e un rischio devastante per la distribuzione dell'offerta del servizio in funzione della domanda, riteniamo pertanto imprescindibile definire i concetti di territorialità operativa anche del servizio di noleggio nei confini comunali che, solo in casi specifici, potrebbe ampliarsi all'interno dell'area metropolitana se confinate.

In merito alla presenza sul territorio, soprattutto nelle aree metropolitane, di servizi cosiddetti alternativi o di condivisione (ci riferiamo a quelle forme che sono dichiarate prive di corrispettivo economico ma solo di "condivisione spese"), precisiamo che gli stessi si scontrano con qualsiasi possibile legittimità normativa e soprattutto che tale attività contrasta con l'art 82 del codice della strada che vieta l'utilizzo difforme dei veicoli in relazione alla loro destinazione d'uso d'origine. Non riteniamo pertanto in questa sede discutere di aperture o regolamentazioni di servizi illeciti, anzi, per entrare ulteriormente nel merito, sottolineiamo come troppo spesso, anche da parte di operatori autorizzati, sia stata trascurata la norma disciplinata dall'art 7 della legge 21/92 che identifica chiaramente quali siano gli unici soggetti giuridici titolati a condurre taxi e veicoli di noleggio con conducente e ne chiediamo l'affermazione del principio.

Come ulteriore osservazione, a contributo del dibattito tecnico, chiediamo che venga ribadito che i soli titolari di autorizzazione di noleggio e i titolari di licenza taxi possono esercitare la professione di trasporto pubblico non di linea, avviando con urgenza una modifica al codice della strada che preveda un inasprimento delle sanzioni a carico di chi non rispetta tale norma. Si chiede altresì di assegnare la qualifica "doc" al termine "taxi" ad uso esclusivo degli operatori autorizzati.

Concludiamo auspicando che, successivamente agli incontri tecnici, la commissione, i cui componenti non sono da noi stati nominati e delegati, riporti in riunione plenaria il risultato del lavoro. Senza tale ultimo atto non potremmo valutare ed avallare nessuna decisione presa dalla commissione tecnica.

Distinti saluti.

Il Presidente TAM  
e delegato nazionale Acai  
Claudio Severgnini

