

CLAAI - SATAM - TAM/ACAI - UNIMPRESA - UTI

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
On.le Graziano Delrio

e.p.c. Al Viceministro alle Infrastrutture e dei Trasporti
On.le Riccardo Nencini

e.p.c. Gabinetto del Ministro

e.p.c. Osservatorio sui Conflitti Sindacali

Via Nomentana, 2 – 00161 Roma

Signor Ministro Delrio,

si significa, con la presente, il nostro contributo alla definizione dei principi di attuazione della riforma del servizio di trasporto pubblico locale non di linea.

Le nostre valutazioni partono dalla conferma dei principi cardine dell'attuale Legge quadro che regola i settori taxi e Ncc, al netto delle ultime variazioni introdotte dalla legge 22 maggio 2010 n. 73.

A nostro avviso per aggiornare una nuova legge quadro del servizio, pur introducendo e rispondendo a quanto disposto dalla delega ottenuta, non si deve prescindere dalle condizioni fondanti dell'attuale legge 21/92.

ELEMENTI PRINCIPALI – DECRETO LEGISLATIVO

Servizio di noleggio con conducente:

1. NATURA DEL SERVIZIO: NCC è un servizio di natura pubblicistica o un servizio imprenditoriale puramente privato? Va contingentato o no?

> NUOVA IPOTESI MIT, tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni: il servizio di noleggio con conducente ha una connotazione privatistica, di pubblica utilità ed è contingentato;

> NOSTRA POSIZIONE, il servizio di noleggio con conducente deve essere un servizio pubblico ad offerta differenziata con contingentamento delle autorizzazioni.

2. TERRITORIALITA': continuare a riferirsi al livello comunale o introdurre ambiti territoriali più ampi, es. regionali?

> IPOTESI MIT: ambito territoriale regionale.

> **NOSTRA POSIZIONE:** gli ambiti operativi del servizio devono essere definiti dalle regioni rispetto ai fabbisogni dei comuni, al fine di garantire maggiore efficienza nella fornitura dei servizi. La possibile revisione degli ambiti operativi dovrà essere compensata da un sistema certo di verifiche, controlli e sanzioni per tutti coloro che dovessero risultare inadempienti, attraverso sistemi certi ed efficaci come quelli telematici.

3. COMPETENZE AUTORIZZATIVE: Lasciare ai Comuni o trasferire a livelli più alti/ampi, e.g. le Regioni?

> **IPOTESI MIT:** autorizzazione regionale; anche l'accesso al mercato (requisiti) e le sanzioni sono disciplinati dalle Regioni; sanzioni più alte per pratiche illecite

> **NOSTRA POSIZIONE:** I titoli autorizzativi devono restare comunali, ma con operatività nel territorio determinato dalla Regione, pertanto i titoli autorizzativi devono essere emessi, su delega della regione, dagli enti locali.

All'autorizzazione va abbinata una targa professionale emessa dal ministero competente, in modo da garantire il controllo certo sul numero di titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica che dovrebbe essere competenza regionale.

4. FORMA GIURIDICA: è preferibile un assetto restrittivo simile a quello attuale (=consentite imprese artigiane e loro cooperative/consorzi, società di persone – cfr. art. 7 l. 21/92. Consentite tutte le forme giuridiche soltanto a imprese titolari di autorizzazione NCC bus ex art. 2.4 l. 218/03) oppure una maggiore apertura?

> **NUOVA IPOTESI MIT,** tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni: mantenere un assetto simile a quello attuale – autorizzazione resta sul veicolo.

> **NOSTRA POSIZIONE:** bisogna mantenere l'assetto esistente perché le attuali figure giuridiche previste, che prediligono le persone fisiche a società giuridiche sono quelle che garantiscono al meglio il servizio.

5. ELEMENTI CHE QUALIFICANO IL SERVIZIO NCC e lo distinguono dal servizio di piazza? Es. ritorno alla rimessa, foglio di servizio, luogo inizio del servizio ecc..

> **IPOTESI MIT:** obbligo di stazionamento in rimessa in attesa della prenotazione; no obbligo espresso di ritorno alla rimessa al termine di ciascun servizio – sì obbligo di rientro in rimessa al termine dell'ultimo servizio prenotato; possibilità di iniziare il servizio anche al di fuori dell'ambito territoriale regionale, a condizione che vi sia un contratto di durata e una rimessa dove si esercita il servizio oppure negli ambiti individuati dalle Regioni (es. area a forte vocazione turistica) o in stazioni, aeroporti ecc. (già previsto in l. 21/92); sì foglio di servizio.

> **NOSTRA POSIZIONE:** obbligo di stazionamento in rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione in attesa della prenotazione. No obbligo espresso di ritorno alla rimessa al termine di ciascun servizio, se precedentemente è già stato contrattualizzato un altro servizio immediatamente successivo. Obbligo di rientro in rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione al termine dell'ultimo servizio contrattualizzato precedentemente.

Possibilità di iniziare il servizio anche al di fuori dell'ambito territoriale previo obbligo di rientro nella rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione al termine dello stesso.

Conferma del divieto di sosta inoperosa o stazionamento su strada.

6. CUMULABILITA' di autorizzazione ncc e licenza taxi? (Oggi: cumulabili solo più autorizzazioni NCC. Aut. NCC e lic. taxi sono cumulabili solo per i natanti – cfr. art. 8.2 l. 21).

- > IPOTESI MIT: idem. NCC non cumulabile con taxi salvo che per i natanti.
- > NOSTRA POSIZIONE, L'ipotesi prospettata dal ministero è condivisibile.

7. ULTERIORI PRESCRIZIONI / DISPOSIZIONI

- > IPOTESI MIT: obbligo di installare a bordo la scatola nera; istituzione, presso il CED del MIT, del pubblico elenco nazionale imprese autorizzate; limitazione delle facilitazioni nella circolazione; consentire per lo svolgimento del servizio l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine.
- > NOSTRA POSIZIONE, Ok per registro presso CED del MIT; Ok a consentire per lo svolgimento del servizio l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine.
No all'obbligo di installare a bordo la scatola nera.

8. POSSIBILITA' DI REGOLARE CON CONTRATTO DI SERVIZIO:

- > IPOTESI MIT: possibilità di stipulare cds per aree a domanda debole dove non è sostenibile l'erogazione del TPL "ordinario".
- > NOSTRA POSIZIONE: Occorre definire in maniera sostanziale una maggiore integrazione al trasporto pubblico di linea, fino alla possibile sovrapposizione/sostituzione nell'erogazione di servizi a partire dalle aree a domanda debole.

Servizio taxi:

9. COMPETENZE: Lasciare ai Comuni o trasferire alcune competenze a livelli più alti/ampi, e.g. le Regioni?

- > IPOTESI MIT: licenze rilasciate dal Comune su delega regionale; il n. di licenze è stabilito dalla Regione su parere espresso dall'Art; definizione da parte della Regione degli eventuali ambiti territoriali sovra-comunali nei quali può avere inizio il servizio;

> NOSTRA POSIZIONE: Le licenze devono restare comunali, ma con operatività nel territorio determinato dalla Regione, pertanto le licenze devono essere emesse, su delega della regione, dagli enti locali.

Alla licenza va abbinata una targa professionale emessa dal ministero competente, in modo da garantire il controllo certo sul numero di titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica che dovrebbe essere competenza regionale.

10. NATURA DEL SERVIZIO: servizio pubblico, licenze contingentate, tariffe amministrative?

- > IPOTESI MIT: servizio pubblico a offerta indifferenziata, licenze contingentate, tariffe determinate dal Comune sulla base dei criteri stabiliti dalle Regioni, su parere dell'Art;
- > NOSTRA POSIZIONE: servizio pubblico a offerta indifferenziata, licenze contingentate, tariffe determinate dal Comune sulla base dei criteri stabiliti dalle Regioni.

11. CUMULABILITA' di autorizzazione ncc e licenza taxi? (Oggi: cumulabili solo più autorizzazioni NCC. Aut. NCC e lic. taxi sono cumulabili solo per i natanti).

> IPOTESI MIT: Taxi non cumulabile con NCC tranne che per i natanti;

> NOSTRA POSIZIONE - È possibile il cumulo di più autorizzazioni Ncc.

È possibile il cumulo di autorizzazioni Ncc con licenza taxi unicamente se eserciti con natanti. È vietato il cumulo di licenze taxi.

12. FORMA GIURIDICA: è preferibile un assetto restrittivo simile a quello attuale (=consentite imprese artigiane e loro cooperative/consorzi – art. 7 l. 21/92) oppure una maggiore apertura?

> NUOVA IPOTESI MIT, tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni: mantenere un assetto simile a quello attuale – licenza resta sul veicolo, come oggi;

> NOSTRA POSIZIONE: la licenza taxi viene rilasciata a persona fisica, che esercita con una sola vettura, che la può conferire ai soggetti giuridici previsti dalla vigente legge 21/92.

Per le sostituzioni temporanee e le seconde guide, possibilità di cedere in gestione per periodi illimitati con mantenimento della titolarità, anche in caso di perdita dei requisiti, a condizione che il servizio venga svolto da soggetto abilitato.

13. POSSIBILITA' DI REGOLARE CON CONTRATTO DI SERVIZIO:

> IPOTESI MIT: possibilità di stipulare cds es. per aree a domanda debole dove non è sostenibile l'erogazione del TPL "ordinario";

> NOSTRA POSIZIONE: occorre definire in maniera sostanziale una maggiore integrazione al trasporto pubblico di linea, fino alla possibile sovrapposizione/sostituzione nell'erogazione di servizi a partire dalle aree a domanda debole.

14. ALTRE PRESCRIZIONI / DISPOSIZIONI

> IPOTESI MIT: divieto di esclusiva in caso di adesione a cooperative o forme associative; controllo da parte degli Enti locali sull'effettivo svolgimento del servizio nei turni dichiarati, e di monitoraggio della distribuzione del servizio taxi sul territorio; obbligo di installare a bordo la scatola nera; pubblico elenco nazionale dei soggetti titolari di licenza (presso il CED del MIT); consentire per lo svolgimento del servizio l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine.

> NOSTRA POSIZIONE: rispetto del codice civile in materia di concorrenza, pertanto siamo contrari all'introduzione del divieto di esclusiva.

Ok per registro presso CED del MIT; Ok a consentire per lo svolgimento del servizio l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine; siamo contrari all'introduzione della scatola nera.

15 . PIATTAFORME TECNOLOGICHE DI INTERMEDIAZIONE:

> IPOTESI MIT: registro nazionale c/o l'Art che ha anche poteri sanzionatori. Il gestore ha l'obbligo di: a) iscrizione a titolo oneroso al registro; b) sede legale e domicilio fiscale nell'ambito dell'Unione europea, fermo restando l'obbligo di pagare le tasse in Italia per i

servizi ivi prestati; c) organizzare le proprie attività in modo da garantire il rispetto della vigente normativa di settore da parte dei vettori aderenti.

NOSTRA POSIZIONE, Occorre definire le modalità in cui le piattaforme possono operare, evitando che le medesime realizzino le condizioni in cui la competitività commerciale sia prodotta a spese dell'abbattimento del costo della manodopera ed il cui obiettivo sia quello di costituire oligopoli privatistici mediante la sistematica disarticolazione del TPnL.

Si deve impedire che detta disarticolazione, passi attraverso l'opaca ambiguità di scelte derivanti da oscuri algoritmi, da indiscriminate logiche commerciali quanto indebite operazioni di marketing. Si deve poter garantire al cittadino/utente una informazione certa ed affidabile in linea con gli obiettivi e le prerogative del TPnL.

Si deve determinare il perimetro di applicazione del TPnL e le regole di ingaggio impedendo che arbitrarie segmentazioni della domanda facciano venir meno le condizioni di esercizio complessivo del TPnL tese a garantire tariffe certe, la mobilità 365 giorni/anno e la copertura anche nelle zone a domanda debole.

Il registro nazionale deve essere tenuto c/o il Ministero con previsione di sanzioni certe per chi non mantiene le caratteristiche per operare e per chi non rispetta le regole di esercizio.

L'APP viene inserita nel registro dopo una preventiva verifica che riscontri il rispetto delle prescrizioni di legge, regolamentari, giuslavoristiche, assicurative, previdenziali, fiscali e parafiscali richieste ad un'impresa operante nel TPnL in Italia.

La titolarità del negozio giuridico del servizio di trasporto è esclusiva del soggetto intestatario del titolo autorizzativo (LICENZA O AUTORIZZAZIONE). Essa NON può essere negoziata o ceduta a terzi disgiunta dal titolo. Il dispositivo di comunicazione deve essere obbligatoriamente verificabile e coincidente alla vettura adibita a servizio pubblico non di linea.

Prevedere un regime differenziato per iscrizione al Registro delle piattaforme tecnologiche gestite direttamente dagli operatori, anche tramite società di servizi di cui detengono la totalità del controllo e/o partecipazione, e quelle gestite da non operatori del settore per l'iscrizione nel Registro.

Prevedere che le società di gestione della piattaforme paghino le imposte e tasse in Italia ancorché abbiano sede legale in altro Stato, con lo stabilimento obbligatorio dei server di servizio sul territorio nazionale.

Le piattaforme di intermediazione con sede estera devono dotarsi di un rappresentante fiscale in Italia per operare come sostituto d'imposta.

Prevedere il divieto di intermediazione e di conclusione di contratti con soggetti non titolari di licenze taxi e/o autorizzazioni di Ncc.

Prevedere che siano adottate norme per la trasparenza dei servizi di piattaforma, in modo da consentire all'utente e al cliente una scelta libera e consapevole.

Piattaforme che devono essere Iscritte in un apposito registro da tenersi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Tutti i servizi di intermediazione svolti da piattaforme tecnologiche devono essere remunerati direttamente dal cliente che beneficia del servizio e non estraendo valore dal servizio di trasporto, con la definizione chiara e trasparente del valore dell'intermediazione.

TUTELA DEL NEGOZIO GIURIDICO

La transazione economica rimane tra il titolare del servizio e chi usufruisce del servizio di trasporto, fatta eccezione alle figure previste all'articolo 7 della vigente legge 21/92. L'applicazione tariffaria, le responsabilità che ne derivano, quanto gli eventuali sconti devono restare in capo al singolo operatore possessore del titolo. La titolarità del negozio giuridico non può essere ceduta o delegata a soggetti terzi non direttamente partecipati dall'intestatario del titolo autorizzativo.

CLAAI - SATAM - TAM/ACAI - UNIMPRESA - UTI

Roma, 17 novembre 2017
Prot. 51/17