

Roma, 20 novembre 2017

Prot. 1137/

ALLE ASSOCIAZIONI TERRITORIALI  
ALLE FEDERAZIONI REGIONALI

LORO SEDI

**OGGETTO: Comunicazione sullo stato della vertenza TAXI- NCC: riforma della Legge n. 21 del 1992.**

Confartigianato che riunisce e rappresenta i due settori che fanno parte del comparto trasporto pubblico non di linea (taxi e ncc) giudica positivo lo stato del confronto per la riforma della Legge quadro n. 21 del 1992.

L'associazione ha avviato da lungo tempo un confronto interno al fine di elaborare proposte per far rimanere i due settori:

- **regolati nell'ambito del trasporto pubblico**, con un livello di regolamentazione che consenta alle imprese di crescere e di operare aumentando lo standard di qualità, professionalità e di sicurezza per gli utenti;
- **rispettosi del principio di territorialità** condiviso ed in grado di allocare i servizi dove questi servono attraverso criteri stabiliti dalle regioni ed in funzione integrativa e complementare al trasporto pubblico locale di linea;
- **affrontare la concorrenza** sulla base di principi che consentano alle imprese di operare garantendo il rispetto dei diritti costituzionali in tema di lavoro, equità fiscale e giusto compenso;
- **impegnati costantemente a sviluppare e fornire servizi tecnologicamente innovativi** purché vi sia la parità di condizioni tra tutti i soggetti che erogano servizi di intermediazione tra domanda ed offerta di trasporto. La riforma della Legge – quadro della 21/92 dovrà favorire operatori internazionali, comunitari e nazionali solamente attraverso l'utilizzo di vettori che possiedono specifici requisiti;
- **fermamente contrari all'utilizzo di falsi vettori** senza titoli e che sfuggono ai più elementari controlli attuando forme di elusione che producono economia sommersa, senza certezza del prezzo del servizio e priva di sicurezza per i cittadini trasportati.

Sulla base di tali orientamenti - i Presidenti nazionali - hanno avviato contatti all'interno dei rispettivi settori rappresentati da altre associazioni che intendevano confrontarsi su tali temi sia all'interno della categoria sia in maniera propositiva con tutti i soggetti che hanno specifiche competenze nel settore (governo, parlamento, regioni, enti locali, autorità, utenti).

Alla luce della situazione attuale, peraltro molto complessa, Confartigianato Trasporto Persone ha immaginato il futuro ricercando l'intesa con le altre associazioni.

Con soddisfazione possiamo dire che sulla base di alcuni principi condivisi, da noi sempre sostenuti e affermati, è stata raggiunta un'intesa con la firma congiunta delle maggiori rappresentanze di un documento presentato al Ministero dei Trasporti che elenca i principi della riforma della 21.

Il documento unitario viene allegato alla presente comunicazione e sarà la base per il prossimo confronto con tutti gli attori istituzionali e sociali interessati alla riforma medesima.

Confartigianato Trasporto Persone da diversi anni ha perorato ed auspicato la causa unitaria della categoria. È cosciente che il percorso per l'approvazione definitiva della nuova legge sarà ancora lungo e che sulla strada della riforma ci sono interessi speculativi dichiarati e forti.

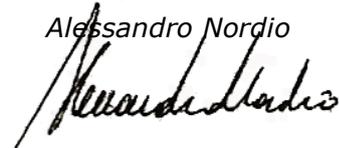
Auspichiamo infine che le diverse associazioni dei vettori del trasporto non di linea tengano la barra dritta e con umiltà continuino a lavorare cercando di allargare ulteriormente le adesioni al fine di essere nelle migliori condizioni sindacali per sostenere i principi condivisi.

A tal proposito, invitiamo tutti i colleghi Presidenti delle Associazioni al senso di responsabilità affinché sia evitata qualsiasi intestazione di vittorie sindacali ancora non definitivamente acquisite.

Confartigianato Auto-bus Operator  
Il Presidente

*Giovanni Mauro Beccherle*  


Confartigianato Taxi  
Il Presidente

*Alessandro Nordio*  


## **Allegato**

**CNA FITA TRASPORTO PERSONE- CONFARTIGIANATO TRASPORTO PERSONE  
SNA CASARTIGIANI  
FEDERLAVORO E SERVIZI CONFCOOPERATIVE - LEGACOOOP SERVIZI  
UNICA FILT CGIL - U.R.I. (Unione Radiotaxi d'Italia) – URITAXI  
ANC TRASPORTO PERSONE ANITRAV- FAI TRASPORTO PERSONE - FION**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Gabinetto del Ministro  
Osservatorio sui Conflitti Sindacali  
Via Nomentana, 2 – 00161 Roma  
e-mail: [osservat.sindacale@mit.gov.it](mailto:osservat.sindacale@mit.gov.it)  
e p.c. : [antonio.parente@mit.gov.it](mailto:antonio.parente@mit.gov.it)  
[r.desantis@mit.gov.it](mailto:r.desantis@mit.gov.it)  
[segreteria.apc@mit.gov.it](mailto:segreteria.apc@mit.gov.it)

### ***ELEMENTI PRINCIPALI – DECRETO LEGISLATIVO***

#### **Servizio di noleggio con conducente:**

#### **1. NATURA DEL SERVIZIO NCC**

Il servizio di noleggio con conducente dev'essere un servizio pubblico ad offerta differenziata con contingentamento delle autorizzazioni.

#### **2. TERRITORIALITA' NCC**

A seguito della definizione del regime transitorio, le Regioni, sulla base di parametri (algoritmo) economici certi (PIL, demografia, apertura nuove attività ricettive ecc.) stabiliti a livello centrale, sentiti gli enti locali interessati definiscono i fabbisogni ed i contingenti delle autorizzazioni che rilasciano in proprio o delegando ad altri Enti per gli ambiti operativi ottimali su cui esercitare i servizi. I controlli degli ambiti operativi devono essere assicurati da un sistema certo di sanzioni per tutti coloro che dovessero risultare inadempienti.

Le Regioni hanno un anno di tempo per definire fabbisogni, contingenti, ambiti operativi e revisionare o deliberare normative regionali che recepiscano le novità introdotte dalla presente normativa. Per le Regioni inadempienti si prevede una riduzione dei trasferimenti destinati al trasporto.

#### **3. COMPETENZE AUTORIZZAZIONI NCC**

Lo Stato stabilisce i requisiti di accesso alla professione validi su tutto il territorio nazionale, il sistema sanzionatorio valido su tutto il territorio nazionale improntato ai principi di proporzionalità, progressività, recidiva, responsabilità personale, coobbligazione solo per sanzione pecuniaria, salvo colpa anche in vigilando o dolo.

I titoli autorizzativi devono essere emessi, su delega della Regione, dagli Enti locali.

All'autorizzazione deve essere abbinata una targa professionale emessa dalla Regione così da garantire il controllo certo sul numero di titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica che è di competenza regionale.

#### **4. FORMA GIURIDICA**

L'autorizzazione viene rilasciata a persona fisica, che la può conferire a soggetto giuridico previsto dall'ordinamento comunitario.

Le operazioni di conferimento ai soggetti giuridici possono intervenire tra operatori dello stesso ambito territoriale e devono essere fiscalmente neutre.

NOTA

L 21/92 Art.7 d) essere imprenditori privati che svolgono esclusivamente le attività di cui alla lettera b) del comma 2 dell'articolo 1

**Imprese private:** sono quelle in cui l'imprenditore è un privato o un gruppo di privati (soci) o una persona giuridica privata

#### **5. ELEMENTI CHE QUALIFICANO IL SERVIZIO NCC**

Obbligo di stazionamento nelle rimesse nell'ambito definito dalla regione in attesa della prenotazione.

Si a prenotazione o contratto mediante strumenti tecnologici o documento cartaceo da definire in sede attuativa.

#### **6. CUMULABILITA'**

Ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti.

Nota: dicitura presente art. 7 L.21

#### **7. ULTERIORI PRESCRIZIONI / DISPOSIZIONI NCC**

No all'obbligo di installare a bordo la scatola nera.

Istituzione del pubblico Registro Elettronico Nazionale imprese autorizzate; no a limitazione delle facilitazioni nella circolazione; consentire per lo svolgimento del servizio l'utilizzo anche di veicoli locati a lungo termine (solo noleggio divieto altri contratti anche tramite società terze, collegate, controllate, controllanti).

#### **8. AFFIDAMENTO CONTRATTO DI SERVIZIO TPL NCC**

Affidamento prioritario di stipulare contratti di servizio dove non è sostenibile l'erogazione del TPL "ordinario", contratti per servizi di trasporto scolastico, contratti per altri servizi complementare alla mobilità

#### **Servizio di TAXI**

#### **9. COMPETENZA TAXI**

Lo Stato stabilisce i requisiti di accesso alla professione validi su tutto il territorio nazionale, il sistema sanzionatorio valido su tutto il territorio nazionale improntato ai principi di proporzionalità,

progressività, recidiva, responsabilità personale, coobbligazione solo per sanzione pecuniaria, salvo colpa anche in vigilando o dolo;

Le licenze sono rilasciate dal Comune, ovvero dagli Enti locali con operatività nel territorio determinato dalla Regione.

Le Regioni definiscono i criteri per la determinazione delle tariffe.

In ogni caso occorre verificare i vari modelli di allocazione nel contesto complessivo della riforma.

L'ambito operativo coincide con l'Ente che rilascia la licenza salvo diversi accordi tra gli stessi Enti ed ambiti particolari stabiliti dalle Regioni.

Alla licenza deve essere abbinata una targa professionale emessa dalla Regione così da garantire il controllo certo sul numero di titoli emessi e il rispetto della programmazione numerica che è di competenza regionale.

No all'obbligo di installare a bordo la scatola nera.\*

\*Nota: ai taxi il codice della strada consente l'uso proprio del veicolo al di fuori dei turni di servizio e la tracciabilità sarebbe una violazione alla privacy dei conducenti.

## **10. NATURA DEL SERVIZIO TAXI**

Servizio pubblico non di linea ad offerta indifferenziata, al quale sono imposti specifici obblighi di servizio pubblico e condizioni di esercizio. Tali obblighi, che prevedono la possibilità di svolgere anche servizi non sostenibili da punto di vista economico, vengono in parte compensati da alcune agevolazioni, quali ad esempio l'IVA agevolata al 4% sull'acquisto/noleggio dei veicoli elettrici e sull'energia per la ricarica degli stessi (COOP21). Per le stesse ragioni non può essere gravato da canoni, tributi, tasse, oneri di qualsivoglia natura di occupazione del suolo pubblico, a partire dall'esenzione della Cosap, così come nella sua attività di stazionamento presso aree in concessione quali (stazioni, aeroporti, porti, ospedali, ecc.). La tariffa è amministrata per la tutela delle parti, con particolare riguardo al consumatore. Non può subire scontistiche o maggiorazioni se non amministrativamente determinate, così come non può essere gravata da costi commissionali a favore di operatori di servizi di pagamento elettronico.

## **11. CUMULABILITA'**

Ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, esclusivamente il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti.

## **12. FORMA GIURIDICA**

La licenza viene rilasciata a persona fisica, che la può conferire ai soggetti giuridici previsto dalla vigente L.21/92 operazione fiscalmente neutra.

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

Da definire l'inquadramento, oggi le modalità di inquadramento corretto delle seconde guide e dei collaboratori hanno soluzioni differenti a seconda dei territori. Risulta urgente intervenire in tal senso perché le modifiche al codice della strada che non hanno tenuto in alcun conto i possibili

effetti sugli operatori professionali che necessitano con maggiore frequenza l'uso corretto di queste possibilità.

### **13. AFFIDAMENTO CONTRATTO DI SERVIZIO TPL TAXI:**

Affidamento prioritario alle figure previste ai commi b) e c) dell'articolo 7 della legge 21/92 di contratti di servizio dove non è sostenibile l'erogazione del TPL "ordinario", contratti per servizi di trasporto scolastico, contratti per altri servizi complementare alla mobilità

Nota: in modo da mantenere inalterata la natura a carattere indifferenziato del servizio.

### **14 ALTRE PRESCRIZIONI /DISPOSIZIONI**

Rispetto del codice civile in materia di concorrenza.

Nota

Art. 2527 Requisiti dei soci

[2] Non possono in ogni caso divenire soci quanti esercitano in proprio imprese in concorrenza con quella della cooperativa.

Obbligo di istituzione del pubblico Registro elettronico nazionale delle imprese autorizzate a svolgere trasporto pubblico non di linea.

### **REGIME TRANSITORIO.**

Previsione di un regime transitorio, che assicuri un mutamento di sistema senza soluzione di continuità, che tenga conto della realtà fattuale del mercato dei servizi in oggetto e della loro allocazione nelle grandi aree urbane a più alta domanda di servizi, sviluppatosi nell'ultimo decennio, a fronte di un quadro normativo e giuridico arretrato e mai adeguato, anche a causa dei vari rinvii della riforma del settore e delle varie proroghe intervenute e nelle more del quale sia previsto un blocco per il rilascio di nuovi titoli autorizzativi per un periodo di ventiquattro mesi.

La nuova normativa dovrà ridefinire in modo stringente l'ambito dell'operatività del trasporto persone in conto terzi, rispetto al conto proprio, vietando l'uso distorto del conto proprio (si vedano i servizi di trasporto complementari ad altre attività quali albergatori, residence, etc.), in tutti i casi in cui il servizio di trasporto assume una valenza economicamente valutabile, anche se la prestazione di trasporto è – apparentemente – gratuita.

Armonizzare sistema sanzionatorio e prevedere il mantenimento del titolo autorizzativo in caso di perdita dei requisiti personali a condizione che l'esercizio dell'attività sia assicurata da soggetto abilitato.

### **15. Piattaforme tecnologiche di intermediazione**

Nell'ambito di regole certe, le nuove tecnologie e le piattaforme rappresentano uno degli strumenti migliori per creare un volano che incrementi la domanda e migliori l'offerta quindi occorre incentivare, anche attraverso la messa a disposizione di fondi pubblici, la nascita di piattaforma tecnologiche nazionali di proprietà degli operatori, per arginare il fenomeno della presenza sul mercato locale di multinazionali estere.

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.

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

L'applicazione tariffaria, le responsabilità che ne derivano, quanto gli eventuali sconti devono restare in capo al singolo operatore.

Tale titolarità non può essere ceduta ne delegata a soggetti terzi non direttamente partecipati dall'intestatario del titolo autorizzativo.

Deve essere altresì impedito che l'esperienza di trasporto si trasformi in un incombente occasione mercantile indotta da opportunistici sistemi di incentivazione.

Roma, 16 novembre 2017

p. Le scriventi Associazioni

