



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



conftrasporto



CONFCOMMERCIO
IMPRESA PER L'ITALIA

Ill.mi Componenti la
IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni)
Loro sede

Roma 16.01.2019

TRASCRIZIONE AUDIZIONE

Vorrei innanzitutto ringraziare per l'opportunità concessa convocando questa audizione e preciso subito che non voglio annoiare con una puntigliosa disamina del DL 143, che invece abbiamo depositato in forma scritta ma vorrei sintetizzare in un intervento da imprenditore, uomo della strada, che i problemi li tocca quotidianamente, in seguito al nulla che è avvenuto da dieci anni a questa parte. Nulla di nulla, mentre un settore vitale e fondamentale per l'economia del Paese invece che contare su un futuro di sviluppo coerente con le altre nazioni, è stato lasciato andare alla deriva, in pace con se stesso, con la sempre più declamata e infamante accusa di essere abusivo, tout court. E proprio su questa parola si fonda il DL 143, lotta all'abusivo e all'abusivismo, riferendosi poi al solo NCC, che ancora una volta, non bastasse dal 1992, si ritrova bacchettato da regole senza senso scritte ed imposte da un mondo diverso e contrapposto. Da quel mondo dei taxi del tutto incompetente a legiferare in malafede in nome e per conto di un'altra categoriache esso vede come concorrente, e che vede concorrente perchè soggetta, a torto, a regole distorte, obsolete e incoerenti.

Mondo dei taxi che forte proprio della legge quadro 21/92 costruito, senza ostacoli dei veri e propri paradisi:

Quello lavorativo, sconfinando sempre più spesso, trasgredendo e aggirando le normative proprio di quella legge quadro che oggi non vuole che si tocchi, creando intermediari del trasporto (le centrali radiotaxi) legate a doppio filo ai sindacati, che si ritengono esenti dall'operare a norma di legge essendo sulla carta soggetti terzi. Mentre quando parliamo di app nel noleggiato si ritorna al ritornello dell'abusivismo.

Ma non solo paradisi lavorativi, veri e propri paradisi fiscali nei quali le licenze (titolo amministrativo "di proprietà" dei Comuni) sono compravendute a cifre da capogiro a fine carriera, e acquisite da subentranti che perpetuano i predecessori con dichiarazioni dei redditi da nullatenenti, godendo, al contrario dell' NCC, durante la carriera lavorativa, di incentivazioni reali da parte degli enti locali. Senza contare il privilegio dello sciopero, attivato selvaggiamente ogniqualvolta gli si viene negato quanto richiesto; loro non hanno clienti, hanno utenti, e gli utenti possono andare a piedi, tanto tornano.

E quindi il 143 nascerebbe per arginare l'abusivismo ma nella realtà chiude la porta a migliaia di imprese sane (non importa se 22.000 o 80.000, fossero anche solo 10.000 o anche 1 sola sarebbe un delitto) perchè non potranno più sinergizzare le risorse, non saranno più concorrenziali in un mercato dove la legge impone

Sede legale: Piazza Gioacchino Belli 2 - 00153 Roma - tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESA PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

loro di fare il doppio del lavoro e dei chilometri con buona pace anche degli ecologisti, dove la legge impone loro non più solo la rimessa nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, ma anche la sede, magari nella stessa rimessa, dando luogo ad un illecito perchè in un box non è consentita la permanenza di persone e in un box è vietato anche installare linee telefoniche. Però concediamo ai noleggi la possibilità di avere più rimesse nella stessa provincia senza sapere che il 70% sono monoveicolari, e quindi che se ne fanno?.

Di più, poi concediamo loro di poter acquisire prenotazioni anche con mezzi elettronici, salvo il dettato implicito che questi mezzi elettronici dovranno essere utilizzati solo presso la sede/rimessa, altrimenti ne cade completamente il principio.

E che dire di un foglio elettronico o cartaceo che vivaddio consente di omettere solo la taglia degli abiti dei trasportati? Di quel foglio di servizio obbligatorio e con obbligo di tenuta bisettimanale a bordo vettura senza alcun rispetto per le norme sulla privacy che finalmente chiarifica che l'NCC è sempre colpevole tranne che con prova provata del contrario. Mi sembra che sia stravolto il concetto di prova certa della colpa.

Bisogna fare chiarezza una volta per tutte, o che il servizio NCC è un qualcosa di radicalmente abusivo e illegale, e allora lo si dichiara FUORILEGGE e si impedisca l'esercizio, oppure si faccia il ragionamento opposto, e cioè che esso è indispensabile, come nel resto del mondo, per poter offrire quella mobilità individuale specifica che viene richiesta da un sempre crescente numero di persone, DIVERSA dal servizio taxi.

Compreso e sdoganato questo va da se recepire che l'NCC non è un TAXI e che un TAXI non è un NCC, a seguire, per logica, è che due attività differenti non possono essere normate con la medesima legge, non possono stare nel medesimo comparto, non possono avere i medesimi interlocutori amministrativi, ma devono avere differenze legislative, normative ed operative.

Tutto il resto, la 21/92 in primis, per la sua vetustà, ed i tagliaecuci susseguitisi, non possono più essere definiti strumenti legislativi validi ma di più, sono proprio questi a creare le incertezze e gli accavallamenti tra un settore e l'altro.

Noi, come meglio specificato nelle memorie, chiediamo a gran voce la definitiva separazione delle due professioni, unico e solo metodo utilizzabile per da una parte permettere al servizio taxi di lavorare per gli scopi per i quali esso è nato e dall'altra al servizio NCC di poter fare realmente un servizio diverso, non in concorrenza, degno di quel concetto di impresa che deve crescere, fare profitto e migliorare i propri standard offerti alla clientela.

No quindi al DL 143, si ad una immediata nuova normativa coerente.

Sarebbe grave pensare ad uno Stato che deliberatamente affossa le sue imprese.

Grazie per l'attenzione.

Daniele Ercoli – Presidente Nazionale

Sede legale: Piazza Giocchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



IX COMMISSIONE CAMERA DEI DEPUTATI (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

**Sua sede
ROMA**

Roma, 16.01.2019

Audizione del giorno 16.01.2019 DL 143 e riforma della normativa per il TPL

Ringrazio a nome della Federazione Autonoleggiatori Italiani – Confcommercio Imprese per l'Italia per averci invitati a esprimere il nostro parere in merito alla situazione nella quale versa il servizio di noleggio con conducente e più in generale il cd. TPL non di linea, composto attualmente da Taxi ed Ncc.

La normativa in vigore, varata nel 1992, non ha avuto sostanziali modifiche e/o aggiornamenti. fatto salvo per l'ormai famoso milleproroghe del 2008 nel quale fu inserito di soppiatto l'articolo 29 comma 1 quater, famigerato,, fortemente voluto dal settore taxi, teso a limitare l'attività del sempre più in espansione servizio di NCC sospeso con il DL 5 art 7 bis e di qui i avanti con ulteriori provvedimenti fino al 31.12.2018

In assenza di ulteriori differimenti l'entrata in vigore delle modifiche sarebbe stata del tutto ineludibile e a nulla sono valse le richieste di parte NCC per un'ulteriore proroga, ancorchè limitata nel tempo, prodromica alla riscrittura dell'intera normativa, unico vero rimedio assumibile oggi.

L'emanazione del DL in esame introduce però una serie di modifiche alla legge quadro in vigore, negli intenti come maggiormente contrastanti rispetto al dilagante abusivismo . di fatto anch'esse inapplicabili nel contesto dell'attività lavorativa delle imprese, come andremo a dettagliare di seguito, ma soprattutto esse sono del tutto estemporanee ed inefficaci per lo scopo primario, se questo realmente è la lotta all'abusivismo.

Sede legale: Piazza Giocchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESSE PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



 **CONFCOMMERCIO**
IMPRESE PER L'ITALIA

Occorre considerare che in 25 anni di vigenza della legge 21/92 il trasporto di persone su strada ha vissuto cambiamenti radicali, in primo luogo per le mutate esigenze di mobilità in senso generale legate ad una globalizzazione ed internazionalizzazione delle attività produttive e finanziarie, non disgiunte da un vertiginoso incremento del traffico turistico da e verso il nostro paese che ha portato ad un + 163% del volume di passeggeri in transito negli aeroporti italiani nel periodo 2010/2016 e nel settore alberghiero un incremento del 35% dei posti letto disponibili. A questo si devono aggiungere gli incrementi del traffico turistico crocieristico, lo sviluppo delle attività fieristico congressuali e non da ultimo, gli eventi di risonanza mondiale che coinvolgono il nostro paese, si pensi solo a Milano per quanto al settore della moda e di tutte le attività al traino di Expo 2015

Tutto questo a fronte di una assoluta immobilità dei Comuni, in particolare quelli di grandi dimensioni, Milano e Roma in testa, che da decenni ignorano il fenomeno e non bandiscono, secondo le norme vigenti, alcuna nuova autorizzazione NCC. Milano ha circa 250 autorizzazioni rilasciate e non bandisce dal 1970, Roma circa 800 operative con l'ultimo bando nel 1992. Firenze non è in condizioni migliori. Il dato sconcertante di Milano, certificato dal Comune medesimo, è di una media di 2800 transiti NCC giornalieri, che rispondono alle provate esigenze di mobilità, inottenibile con le sole autorizzazioni cittadine.

Come si è affrontato tutto questo? Con la ricerca da parte di noleggiatori o aspiranti tali, titolari di imprese nelle grandi città o in centri immediatamente prossimi alla ricerca di titoli autorizzativi rilasciati da comuni della provincia in prima istanza, da comuni fuori provincia in seconda, da comuni fuori regione in terza; soggetti che oggi ipso facto vengono definiti abusivi tout court, senza che per la verità questi abusivi siano

Questo meccanismo, da solo, dovrebbe insegnare che l'attività di noleggio con conducente è del tutto differente da quella svolta dal servizio taxi, nato per soddisfare le esigenze di mobilità dei grandi centri urbani e che quindi correttamente dovrebbe essere gestito in esclusiva dai Comuni che lo esercitano, mentre la natura del servizio NCC, completamente diversa, non può essere limitata geograficamente con lo stesso parametro utilizzato per un servizio che ha caratteristiche diametralmente differenti.

Sede legale: Piazza Gioacchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

In poche parole, l'errore madornale della legge 21/92 rapportata ai tempi nostri, forse allora andava bene, è di voler regolamentare due attività differenti, diverse con una normativa unica, con regole troppo uguali, con paletti simili finendo per non distinguere più i veri confini dell'una e dell'altra e radicando incomprensioni difficilmente risolvibili con l'adozione di criteri più stringenti o per l'uno o per l'altro settore indifferentemente.

Questa la prima ragione per cui è indispensabile pensare ad una scissione tra taxi ed ncc, e andando oltre, ad un rilascio e conversione dei titoli autorizzativi con criteri diversi, premiando l'impresa ed il fare impresa e non punendo il presunto abusivismo quando non c'è, partendo dal titolo autorizzativo all'impresa e non al singolo ne tantomeno al singolo veicolo.

Il DL oggi varato nell'ottica di ridurre ciò che impropriamente viene additato come abusivismo null'altro ottiene che una limitazione di fatto dell'attività NCC, a discapito delle imprese operanti, ma soprattutto pone limitazioni alla mobilità collettiva, problema di ben più grave portata.

Andando in analisi, la prima perplessità che viene è quella riferita al concetto di sede e di rimessa: il DL prevede l'esistenza della sede e di almeno una rimessa nel Comune che ha rilasciato autorizzazione; ora se questa regola può essere applicata alle imprese costituite in forma societaria e/o cooperativa, pur con sostenimento di costi per lo spostamento della sede legale, lo stesso è di difficile attuazione per la ditta individuale, per la quale di norma la sede è identificata con la residenza dell'imprenditore (art 2197 c.c.) . La rimessa, nel senso lato può consistere nella disponibilità di un semplice box di 16 mq, senza magari corrente elettrica, dove le linee telefoniche e di rete NON possono e NON vengono installate, dove non vi è agibilità per la permanenza di persone, non dotata di servizi essenziali quali quelli igienici ove riporre la vettura e ben difficilmente potrà mai avere le lontane sembianze di una sede. Viene da chiedersi quale è la ratio di quanto al DL.

Il labile concetto espresso dalla 21/92 che distingue clientela specifica per il settore NCC e utenza indifferenziata per il taxi porta a creare veri e propri mostri giuridici come il cd. foglio di servizio, sia esso elettronico che cartaceo, in formula one shot o giornaliero, che mette l'attività NCC a serio rischio di ripetuti e ineludibili illeciti involontari, banalmente provocati da un volo cancellato, dal cambio di programmazione del viaggio da parte del cliente, dalla variazione del nominativo dei passeggeri da parte dell'azienda cliente, dall'estemporaneità delle tappe di un cliente che ha prenotato a tempo.

L'introduzione di questo strumento impedisce inoltre alla singola impresa, titolare di più autorizzazioni, di gestire le proprie risorse umane ed il parco mezzi in maniera sinergica,

Sede legale: Piazza Giocchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESSE PER L'ITALIA

costringendo a aumento di costi, di percorrenze, con la conseguente prevedibile salita dei prezzi ma soprattutto contribuendo ad un innalzamento dell'inquinamento, al contrario delle più elementari regole di buon senso sempre più condivise nel mondo.

L'NCC come ogni impresa non deve avere obbligo di dimostrazione della liceità del proprio comportamento costruendo documentazioni giustificative aprioristiche, semmai l'autorità competente è deputata ad individuare le illecità eventualmente sospettate a carico del singolo operatore, laddove le normative sono chiare e cristalline, non interpretabili ma neppure cervellotiche.

L'Ncc deve unicamente dimostrare, con ogni mezzo a disposizione, quando è in servizio, la sua regolarità operativa in quel preciso istante, e ciò può e deve essere fatto a presentazione di qualsiasi supporto, sia esso una mail di prenotazione, un messaggio elettronico o qualsiasi mezzo essa sia supportabile. Non è pensabile l'istituzione di un carosello burocratico vincolante, con l'obbligo di documentazione per addirittura 15 giorni antecedenti, che costringono il vettore a detenere in vettura, a rischio furto, sottrazione o distruzione una lunga serie di dati sensibili, in spregio alle più banali regole di osservanza ai dettami di privacy.

Del tutto privo di senso l'articolo che prevede deroghe biennali per chi opera in regime contrattualistico con aziende e o Enti siano essi pubblici o privati, purchè la stipula del medesimo sia precedente ai 15 giorni antecedenti l'entrata in vigore del DL medesimo con comprova di data certa.

Ciò è limitativo della libertà di impresa, diritto sancito costituzionalmente, poiché andrebbe a privare del tutto della possibilità di contrattualizzare, ma non solo, anche di acquisire nuova clientela da parte delle imprese NCC, con il risultato diametralmente opposto a quello ricercato, ulteriormente ricomparando il settore noleggio a quello del taxi, incentivando quindi la concorrenza sleale anziché combatterla, così come lo è l'art 5 bis che da, e non può e non deve dare, facoltà ad ogni comune di limitare o impedire in qualsiasi modo il transito delle vetture NCC

Il comma 4 ter del DL non riforma nulla, stante l'ovvietà della sosta dell'NCC durante l'esecuzione di un servizio a tempo, e neppure è portatore di beneficio alla lotta all'abusivismo, che non si risolve con un divieto di sosta generalizzato, peraltro assurdo e soggetto alle più disparate interpretazioni del momento.

Nella sostanza quindi, il DL varato nulla risolve in ordine alla lotta all'abusivismo, che ha

Sede legale: Piazza Gioacchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESSE PER L'ITALIA



caratteristiche ben differenti dalla banale, ma non troppo, confluttualità dei due settori, entrambi dotati sia di licenza come di autorizzazione, e quindi di fatto non appartenenti a quel mondo grigio che continua a non essere combattuto.

L'unico merito di questo DL si può riassumere quindi nello stop che ha imposto ad un decennio di proroghe, proroghe che nell'immaginario avrebbero dovuto dare luogo ad una revisione globale di settore, revisione di settore che nessuno ha mai avuto la volontà di voler mettere in pratica e la suddivisione delle responsabilità va ripartita in maniera equanime fra le tre componenti in gioco; la politica, che forse per anni ha sonnecchiato sottovalutando il sommarsi di problematiche andatesi a cumulare tra loro, il settore dei taxi determinato da una cultura di chiusura aprioristica a soluzioni di ammodernamento di qualsiasi genere, viste come null'altro che una possibile implosione di un sistema ben congegnato di incentivazioni pubbliche, benefit strutturali e soprattutto allo sdoganamento del concetto di mercificazione delle licenze e dell'assoluta opacità fiscale, ma anche dal settore del noleggio con conducente, incapace fin'ora di proporre e motivare soluzioni di merito che potessero dare risalto ad una svolta veramente imprenditoriale del comparto.

Tutto questo premesso, occorrerebbe focalizzare un concetto molto semplice, vera chiave di volta della contesa.

Il servizio taxi ed il servizio di noleggio con conducente sono attività del tutto differenti tra loro e la permanenza dei due settori in un'unica normativa, con regole pressochè uguali rende di fatto impossibile una normazione coerente.

L'attività del taxi è da considerare trasporto pubblico locale, il noleggio con conducente no, il taxi è attività artigianale, il noleggio con conducente è attività di impresa che si è voluto normare con regole non coerenti, assimilabili a quelle del taxi, l'avvento delle nuove tecnologie null'altro ha fatto che sottolineare la diversità dei due settori, che non possono essere ulteriormente compressi in regolamenti bizantini

E quindi quale è la strada da seguire oggi? Una e una sola. Finalmente differenziare i due servizi sotto tutti i punti di vista, dalla definizione giuridica, allo status degli uni e degli altri, ad un nuovo sistema di accesso alla professione, al rilascio delle autorizzazioni all'impresa per il settore NCC, al superamento delle barriere comunali e provinciali riconoscendo la transterritorialità del settore noleggio, alla definizione del concetto della sede e della rimessa, all'uscita sinanche del NCC dal concetto di servizio pubblico per rientrare nel settore del servizio di interesse economico generale così come normato dalla comunità europea, concetto che darebbe una seria e definitiva differenziazione delle due professioni e soprattutto potrebbe incentivare al vero sviluppo le vere

Sede legale: Piazza Giocchino Belli 2 - 00153 Roma - tel. 0694801419 - Fax 0683907595

Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381

email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580

email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



imprese di noleggio ripulendo il settore dal ciarpane parassitario sia all'interno della categoria sia nei confronti dell'altra.

Ormai la riforma radicale del settore è una realtà che non può più essere nascosta o ignorata. Occorre che la politica ne prenda atto, e individui la strada coerente e corretta per sconfiggere l'abusivismo nel vero senso della parola, quello esercitato da individui senza titoli, che non è la strada della compressione di un settore a favorirne un altro; quella strada che riporti il settore taxi a svolgere la sua vera professione, al servizio di quella comunità appartenente al comune che ha rilasciato licenza, abolendo mostri come la conurbazione lombarda dove il taxi non ha limiti nei confini territoriali e che nel contempo dia il via libera vero al settore NCC a svolgere attività di impresa nei settori.

I principi di una riforma completa ed esaustiva potranno essere solo i seguenti:

- 1) Separazione dal settore taxi, inquadramento giuridico specifico
- 2) Normative operative e di accesso alla professione differenti e consone alla natura professionale scelta
- 3) Attività regolamentata artigianale per il settore taxi con mantenimento del teorema odierno 1 uomo, 1 auto, 1 licenza
- 4) Attività regolamentata di impresa per il settore NCC con rilascio delle autorizzazioni in capo al soggetto giuridico (impresa in tutte le forme previste dalla legge, incluse le reti di impresa)
- 5) Base di competenza operativa naturale il Comune per il taxi, cui è demandata ogni determinazione in termine quantitativo di licenze, la turnazione, la tariffazione con la supervisione della regione di competenza
- 6) Base di competenza operativa naturale la Regione per il noleggio, obbligo di disporre di rimessa idonea in ambito regionale, nessun confine operativo territoriale. La natura di impresa fa proseguire il regime autorizzativo con tariffa concordata vettore/utente
- 7) Accesso alla professione selettivo differenziato
- 8) Istituzione REN per imprese ncc, taxi e intermediari
- 9) Immatricolazione specifica delle vetture NCC e taxi
- 10) Istituzione di un regime transitorio per la conversione di autorizzazioni ncc comunali in autorizzazioni regionali con la contemporanea conversione di autorizzazioni oggi operanti in territori diversi da quelli di rilascio

Sede legale: Piazza Gioacchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595
 Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381
 email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580
 email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
 IMPRESE PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

è inoltre auspicabile che la stesura della nuova normativa sia comprensiva di idonee misure atte ad eliminare la compravendita di titoli (licenze ed autorizzazioni) anche prevedendo forme di risarcimento nei confronti degli attuali detentori, così come vada a normare le attività complementari di associazioni di volontariato, cooperative sociali e operatori privati paralleli, nonché tutto il settore del noleggio atipico facendo rientrare il tutto in principi di correttezza, non scordando interventi sulle patenti professionali oggi senza alcuna validità fuori dallo Stato e idem sul CdS, da attualizzare anche e soprattutto nel paragrafo sanzionatorio oggi del tutto sbilanciato. Negli allegati alla presente vorrete trovare la nostra proposta articolata di riforma della legge 21/92.

Ci auguriamo aver fornito un quadro completo della situazione, ben disponibili a qualsiasi approfondimento, ringraziamo per l'attenzione prestata, rimandando a quanto contenuto nell'articolato della bozza di nuova normativa ed agli altri allegati

Il Presidente
Daniele Ercoli

Sede legale: Piazza Giocchino Belli 2 – 00153 Roma – tel. 0694801419 - Fax 0683907595
Uffici: viale Bacchiglione 16 - 20139 Milano - tel. 0253933539 - fax. 025397381
email: segreteria@fai-confcommercio.it C.F. 97790160580
email certificata: pec@pec.fai-confcommercio.it

aderente a:



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



federazione autonoleggiatori italiani
Confcommercio Imprese per l'Italia

IL TRASPORTO PROFESSIONALE DI PERSONE

proposta di ridefinizione delle normative

trasporto su strada fino 8+1 posti

T.P.L. Trasporto Pubblico Locale > ex TAXI

T.P.P. Trasporto Pubblico Passeggeri > ex NCC

S.T.A. Servizi di Trasporto Atipici

P.D.I. Piattaforme di intermediazione

R.D.O. Rappresentatività delle Organizzazioni

IL T.P.L. Trasporto Pubblico Locale Ex TAXI

DEFINIZIONE DEL SERVIZIO

Servizio di trasporto pubblico locale T.P.L. su base comunale e di prossimità(*) soggetto a rilascio di licenza rivolto ad utenza indifferenziata.

Il servizio T.P.L. Taxi è un servizio a chiamata diretta non prenotabile, nemmeno per il tramite dei PDI che non possono accettare nessuna tipologia di prenotazione

Responsabile e gestore del servizio: Comune appaltante

Rilascio delle licenze: Comune appaltante

Vigilanza: Comune appaltante/ART

Il servizio T.P.L. taxi potrà essere esercitato, su delibera comunale, in centri urbani con popolazione superiore a 30,000persone

Turni e tariffe determinate dal Comune appaltante

(*)Prossimità è intesa al comune direttamente confinante con quello che ha rilasciato licenza

ACCESSO ALLA PROFESSIONE

Patente di cat. B o superiore. CAP KB

Corsi di formazione a frequenza obbligatoria, che potranno essere tenuti anche da organizzazioni sindacali e/o di categoria con esame finale tenuto da apposita commissione comunale

- cultura generale
- lingua italiana (scritto + orale)
- lingua straniera (scritto + orale)
- toponomastica della città e comuni limitrofi
- conoscenza principali luoghi di interesse delle aree urbane
- conoscenza delle principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali
- conoscenza dei sistemi di navigazione satellitare
- nozioni di pronto soccorso (BLS)
- nozioni base di fiscalità

A superamento esame viene rilasciato titolo abilitativo comunale che consente l'acquisizione della licenza e sostituisce l'attuale ruolo provinciale conducenti (soppresso)

L'esame ed il suo superamento abilitano all'acquisizione di licenza rilasciata dal comune specifico
Tutti i titolari di titolo abilitativo comunale hanno obbligo semestrale di test anti droga e anti alcool.

FIGURE GIURIDICHE

- persone fisiche in possesso di partita IVA
- Cooperative di produzione e lavoro o cooperative di servizi

Non sono ammesse le reti di impresa, consorzi, ATI

RILASCIO LICENZE

Le licenze taxi vengono rilasciate a titolo oneroso per bando pubblico dal Comune che intende dotarsi del servizio oppure intenda potenziarlo.

Gli importi versati, determinati da delibera comunale potranno costituire garanzia reale finanziaria per eventuali inadempienze e in caso di utilizzo dovranno essere reintegrati pena la revoca della licenza con conguaglio da parte del comune

A fine carriera il titolare di licenza dovrà depositare il titolo all'Ente emittente che restituirà gli importi a suo tempo versati maggiorati degli interessi legali maturati.

E' tuttavia possibile cedere la licenza **a titolo del tutto gratuito**, a discendenti e familiari di primo e secondo grado in possesso dei titoli previsti, nel caso di morte, inabilità per infortunio o malattia o raggiunti i limiti di età del titolare.

La cessione deve avvenire entro due anni dall'evento.

Non è consentita la cessione della licenza a titolo oneroso a soggetti terzi.

Ogni licenza corrisponde ad un veicolo; non è consentito il cumulo di più licenze in capo al medesimo soggetto.

Nel caso di impresa cooperativa, la licenza rimane in titolarità alla persona fisica pur se conferita, la gestione della stessa passa alla cooperativa, la quale dovrà essere intestataria del veicolo, delle polizze assicurative e sarà responsabile di tutti gli atti ed incombenze amministrative, fiscali e contributivi afferenti.

Norma transitoria a sanatoria della situazione attuale.

Il divieto di cessione a titolo oneroso delle licenze ha decorrenza immediata, e viene prevista, a parziale compensazione degli importi fin qui versati a terzi dagli attuali titolari di licenza, una base compensativa come da tabella a seguire.

La copertura finanziaria del cd. Rimborso licenze avviene grazie alla tassazione applicata (vedere in seguito) ai P.D.I. (Piattaforme di intermediazione) e dagli intoriti derivanti dal REN

Titolarità licenza	Rimborso comunale per cessazione attività o rinuncia alla licenza
Da oltre 20 anni	0 = ZERO
Da 17 a 20	
Da 14 a 17	
Da 11 a 14	
Da 8 a 11	
Da 5 a 8	
Fino a 5 anni	

SOGGETTI TITOLATI ALLA GUIDA

Il titolare della licenza, anche in caso di cooperativa, o suo sostituto, in possesso dei titoli previsti per i titolari, purché preventivamente dichiarato e avallato dalla PA competente.
In ogni caso è vietato l'affitto o la cessione ad uso anche gratuito del titolo autorizzativo.

CARATTERISTICHE DELLE VETTURE

Alle vetture del servizio TPL taxi viene assegnata immatricolazione specifica

Il servizio T.P.L. Potrà utilizzare indifferentemente vetture di normale produzione purché dotate al minimo di 4 portiere di accesso e 5 posti compreso il conducente, ovvero veicoli specificatamente realizzati per il servizio (TAXI PURPOSE VEHICLE), i quali dovranno essere dotati di un vano passeggeri separato dalla cabina conducente mediante paratia antiaggressione/antiintrusione. Il vano passeggeri dovrà essere accessibile a passeggeri a ridotta mobilità su carrozzina permettendo per il tramite di rampe o pedane l'accesso a bordo della persona in carrozzina e dovrà essere dotato di sistemi di fissaggio e ritenuta omologati per la sedia a rotelle. Il vano passeggeri dovrà avere almeno 5 posti, riducibili a 2 in caso di trasporto persona disabile. Il vano passeggeri dovrà essere rivestito in materiale autoestinguente, lavabile e sanificabile e dotato di idonei mancorrenti in colore evidente, così come le sedute dovranno essere di colore evidente al fine di favorire la sicurezza e l'incolumità di cittadini ipovedenti. Il veicolo dovrà essere dotato di interfono per le comunicazioni tra i due vani.

Tutte le vetture dovranno essere di colore bianco con scritta TAXI a centro tetto e dotata di luci di indicazione: verde – libero disponibile; rossa – vettura fuori servizio; gialla – vettura impegnata in servizio con tassametro funzionante (la luce gialla viene attivata unicamente dallo start del tassametro)

Le luci a tetto hanno lo scopo di evidenziare l'attività del taxi al momento al fine di prevenire abusi. Su tutte le vetture dovrà essere installato un tassametro omologato e piombato, da verificarsi ad ogni visita ispettiva, ed esso è contemporaneamente misuratore fiscale che, a fine corsa rilascia in automatico lo scontrino fiscale riportante matricola, licenza, nominativo della ditta, data e ora della corsa, importo pagato.

La memoria dell'apparato, a fine turno, stamperà in automatico il riepilogativo che costituirà parte integrante del registro dei corrispettivi.

I taxi dovranno essere dotati di geolocalizzazione satellitare con possibilità di memorizzare per periodi da definirsi gli spostamenti del veicolo

I taxi dovranno essere dotati di apparecchio POS per gli incassi in moneta elettronica.

Ogni taxi dovrà avere a bordo un estintore portatile da kg 3 ed una cassetta di pronto soccorso.

INCENTIVI PER LA SOSTITUZIONE DELLE VETTURE

Eventuali incentivi pubblici per la sostituzione delle vetture potranno essere determinati esclusivamente dal Comune che ha istituito il servizio con l'eventuale supporto della Regione di appartenenza in modo da non sovrapporre incentivazioni magari contemporanee dai due Enti. Incentivi di fascia A, entro un importo di euro potranno essere riconosciuti per la sostituzione di veicoli di qualsiasi classificazione Euro con veicoli a propulsione totalmente elettrica, escluso gli ibridi

Incentivi di fascia B, entro un massimo di euro (maggiore di A) potranno essere

riconosciuti per la sostituzione dei veicoli di classe Euro fino alla 5 con un veicolo TAXI PURPOSE VEHICLE di classe Euro 6 o 7 anche ibridi, incentivo incrementabile di ulteriori.....euro se il veicolo oltre che TAXI PURPOSE VEHICLE, è ad alimentazione totalmente elettrica.

Le vetture potranno essere indifferentemente:
di proprietà diretta del titolare della licenza
acquisite in leasing
acquisite con contratto di noleggio a lungo termine

TARIFFE DEI TAXI

Le tariffe vengono stabilite dal Comune che ha rilasciato la licenza e sono determinate per ogni singola corsa unicamente dal tassametro, che obbligatoriamente dovrà essere in funzione quando in servizio. Il tassametro viene attivato nel momento in cui il cliente sale a bordo vettura e ciò indipendentemente dal fatto che la vettura parta carica da posteggio su strada ovvero venga attivata mediante servizio radiotaxi o app.

Tariffe ad importo fisso possono essere previste solo per tratte da/verso aeroporti e città capoluogo di provincia all'interno della regione dotata di scalo aeroportuale. Queste tariffe vengono determinate dai Comuni capoluogo di provincia in collegialità con supervisione della Regione e devono trovare piena e omogenea applicazione su tutte le vetture.

Non sono consentite tariffe fisse per nessuna altra origine e/o destinazione

Il TPL taxi può rilasciare, unitamente allo scontrino fiscale automatico, fattura elettronica IVA al cliente in possesso di partita IVA che ne faccia esplicita richiesta e fornisca i propri dati all'atto della richiesta

DOTAZIONI DEI MEZZI:

Su ogni taxi devono essere installati:

Tassametro sigillato con emissione scontrino fiscale a fine corsa

Sistema di geolocalizzazione satellitare

Estintore

Cassetta di primo soccorso

Copia del regolamento comunale

Copia del tariffario comunale

La vettura deve essere sempre identificabile per il tramite di targhette metalliche stabilmente fissate alla carrozzeria riportanti il Comune di rilascio della licenza ed il numero della licenza

All'interno vettura dovrà essere posizionata idonea targhetta riportante i medesimi dati.

Servizio aeroportuale: Tutti i taxi con licenza rilasciata da Comune in ambito regionale di competenza potranno accedere al carico nei sedimi insediati nel territorio regionale e hanno obbligo di carico per qualsiasi destinazione e rispetto delle tariffe.

Il T.P.P. Trasporto Pubblico Passeggeri ex NCC

DEFINIZIONE DEL SERVIZIO

Servizio pubblico di trasporto passeggeri su base regionale rivolto ad utenza specifica senza limite geografico di operatività, esercitato su base autorizzativa.

- Servizio a prenotazione obbligatoria, esercitabile con qualsiasi mezzo anche tecnologico presso la sede del vettore, sue succursali e su dispositivi elettronici in disponibilità all'azienda

Responsabile del servizio: Regione di competenza per sede legale dell'impresa

Rilascio autorizzazioni: Regione di competenza per sede legale dell'impresa

Sorveglianza: MISE/ART/MIT

1) Accesso alla professione :

Patente di cat. B o superiore, CAP KB

a) per autisti **T.P.P. dipendenti** corso di formazione specifico ed esame sulle seguenti materie:

- cultura generale
- lingua italiana (scritto + orale)
- lingua straniera (scritto + orale)
- toponomastica della regione
- conoscenza principali luoghi di interesse delle aree urbane
- conoscenza delle principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali
- conoscenza dei sistemi di navigazione satellitare
- nozioni di pronto soccorso (BLS)
- nozioni base di fiscalità

Corsi tenuti da soggetti abilitati ed esami gestiti dalle regioni di competenza territoriale, con rilascio di attestato e badge identificativo nazionale (BIN A)

b) per titolari di autorizzazione **T.P.P. o legali rappresentanti/soci/collaboratori familiari (in caso di impresa familiare) di aziende operanti il T.P.P.** corso di formazione e superamento di esame specifico

- capacità gestionale di impresa di autotrasporto
- conoscenza delle leggi in vigore in materia di trasporto persone
- conoscenza dei principi di sicurezza in azienda
- conoscenza delle normative che regolamentano l'impiego di personale dipendente

A fine iter iscrizione a REN aziende di T.P.P..tenuto dal MIT e rilascio del badge identificativo nazionale personale (BIN B)

Il rilascio dell'autorizzazione all'impresa avviene dietro richiesta secondo disponibilità delle quote prefissate dalla Regione competente

Transitorio:

Gli attuali titolari di autorizzazione NCC e gli eventuali compartecipanti in impresa familiare, gli amministratori di società di noleggio oggi in esercizio, i soci delle suddette (NON i dipendenti) e le rispettive imprese vengono iscritti d'ufficio nei costituendi registri (Titolari ed imprese) con l'obbligo di frequenza al corso di cui sopra (senza esame finale) entro due anni dall'entrata in vigore della legge. Alle stesse categorie di persone viene rilasciato d'ufficio, previo controllo di sicurezza, il badge di identificazione nazionale (BIN B)

Badge di identificazione nazionale: (BIN A e B)

Tessera identificativa personale dotata di microchip rilasciata da MIT in sostituzione del ruolo provinciale, obsoleto , che riporta tutti i dati della persona singola, riepilogativi, e diventa strumento di accertamento per l'accesso ad aree “di bassa sensibilità”, intese quali parcheggi TPP aeroportuali, sale arrivi aeroportuali, sedimi in stazioni ferroviarie e porti protetti da tornelli di sicurezza o da sistemi di sicurezza, escluse tutte le aree sensibili.

Sostituisce l'attuale iscrizione al ruolo provinciale conducenti (soppresso)

Tutti i titolari di B.I.N. (A o B) hanno l'obbligo annuale test antidroga e anti alcool.

2) Figure giuridiche autorizzate all'esercizio ed alla titolarità di autorizzazione T.P.P.

Imprenditori individuali (ditte individuali) anche se sotto la forma di “impresa familiare o impresa coniugale”

Società in accomandita semplice

Società in nome collettivo

Società a responsabilità limitata

Società per azioni

Società cooperative

Reti di impresa costituite secondo le normative vigenti (cd. Reti contratto e Reti soggetto)

Consorzi di impresa solo se costituiti quali “consorzi di scopo”

3) sede e rimesse, rilascio autorizzazioni

Ogni azienda TPP dovrà essere dotata di sede e rimessa idonea a contenere i veicoli in esercizio locata dove ha sede legale l'impresa, ovvero dove l'impresa ha sedi secondarie (unità locali recensite presso la CCIAA) operative.

L'autorizzazione all'esercizio verrà rilasciata dietro richiesta in capo all'impresa secondo

disponibilità del contingente stabilito dalla regione.

Nel caso di ditta individuale non potrà essere rilasciata autorizzazione per più di due veicoli. L'impresa familiare potrà disporre di autorizzazione valida per il numero di veicoli pari a quello dei componenti l'impresa più uno

Nel caso di imprese individuali e familiari la sede dell'impresa è presso la residenza del titolare, in caso di qualsiasi forma societaria l'impresa è tenuta a disporre di idonei locali per lo svolgimento dell'attività amministrativa.

Nel caso della rete di impresa, potendosi configurare la presenza simultanea di operatori di differenti regioni, la rete "soggetto" dovrà essere dotata di una propria sede legale mentre le rimesse saranno quelle di ogni singolo operatore retista per i propri veicoli e per quelli della rete in senso lato per le occorrenze.

La rete di impresa è autorizzata all'esercizio in quanto mera utilizzatrice delle risorse "in comune" delle imprese aderenti.

Nel caso di imprese strutturate in forma societaria l'autorizzazione, rilasciata all'azienda, avrà validità per n 3 veicoli in franchigia di garanzia fidejussoria, dal 4° veicolo occorrerà, per ogni veicolo aggiuntivo, prestare garanzia accessoria pari a 5.000,00 euro. _

Nessun soggetto, fisico o giuridico, potrà essere titolare di più di un'autorizzazione all'esercizio.

Non è ammessa quindi la cessione dell'autorizzazione TPP se non contestuale alla cessione dell'azienda.

La sostituzione, il decremento o l'incremento dei veicoli adibiti al servizio dovrà essere notificato, senza ulteriori formalità, alla Regione competente.

In caso di cessazione definitiva e chiusura dell'attività l'autorizzazione ritorna nella disponibilità della Regione per una nuova assegnazione.

Norma transitoria per la conversione di autorizzazioni rilasciate extra regione - Le aziende titolari oggi di autorizzazioni comunali rilasciate in regioni differenti da quella in cui hanno reale stabilimento e bacino operativo possono richiedere la conversione delle stesse alla regione di competenza reale, che ritireranno le autorizzazioni rilasciate dai comuni e rilasceranno titolo regionale all'impresa, purchè la stessa dimostri di operare stabilmente in quella regione da almeno tre anni con un fatturato dimostrato minimo di 40.000 euro a carico di clientela di quella specifica regione, e di avere sede e rimesse nell'ambito di quella regione alla quale intendono afferire. La norma transitoria deve essere esercitata entro 6 mesi dall'entrata in vigore della normativa. Per le società cooperative a ciascun titolare di autorizzazione conferita viene attribuito un fatturato individuale virtuale di riferimento dato dalla suddivisione del fatturato globale della cooperativa per numero di soci lavoratori.

Caratteristiche dei veicoli:

Le vetture destinate al TPP dovranno obbligatoriamente disporre di un minimo di tre accessi per le persone (passeggeri e conducente) e da un minimo di cinque ad un massimo di nove posti compreso il conducente.

Le vetture di nuova immissione al servizio non potranno essere di categoria EURO inferiore a quella immediatamente precedente a quella in vigore allo stato. (es in vigore EURO 6, potranno essere immessi in servizio veicoli EURO 6 o EURO 5, non i precedenti).

Transitorio: Le vetture di categorie inferiori attualmente in servizio TPP (NCC) potranno continuare ad essere utilizzate fino alla loro dismissione

Le vetture del TPP saranno dotate di immatricolazione specifica, facilmente individuabile ai fini antiabusivismo

Le vetture TPP non hanno una colorazione esterna obbligatoria.

Tutte le vetture TPP dovranno poter contenere, se ripiegata, un'eventuale carrozzella nel vano bagagli.

Potranno essere omologati per il servizio TPP veicoli appositamente modificati per un più facile accesso (con rampe, pedane elettroidrauliche, scivoli, gradini manuali od elettrici) di persone diversamente abili, sempre che questa sia attività complementare e non principale dell'azienda.

Le vetture del TPP dovranno avere a bordo obbligatoriamente copia dell'autorizzazione, cassetta di primo soccorso, estintore 3 kg e dpi in numero uguale ai posti disponibili

Le vetture TPP dovranno essere identificabili oltre che dall'immatricolazione specifica, da targhetta sul parabrezza riportante logo e denominazione della regione, della ditta, targa del veicolo e numero autorizzazione, con la dicitura T.P.P. prenotazione obbligatoria .

I veicoli TPP hanno accesso a qualsiasi ZTL e corsia preferenziale su tutto il territorio nazionale senza alcuna formalità ulteriore (registrazione targhe/previa comunicazione/tariffazione) in conseguenza della loro identificabilità data dall'immatricolazione specifica.

Circolazione e sosta in aree specifiche:

sedimi aeroportuali, sedimi portuali:

Sono vietati il transito e la sosta di qualsiasi veicolo TPP in un raggio inferiore a metri 500 dai sedimi di cui sopra, tranne per :

- 1) transito e fermata per scarico passeggeri a bordo
- 2) transito e sosta di attesa per imbarco passeggeri in arrivo, in presenza di valida comprova della prenotazione (documento di viaggio/voucher/fax/email indifferentemente)

La sosta potrà avvenire solo in aree preventivamente istituite, obbligatoriamente, dalla società di gestione della struttura, a titolo gratuito o oneroso, con tariffazione differente dall'utenza privata in virtù della maggiore frequenza dell'utenza professionale.

L'eventuale tariffazione avrà caratteristica di univocità e non potrà essere soggetta a forme specifiche di incentivazione e/o scontistica ulteriori rispetto a quelle di cui sopra
Le aree di sosta dovranno essere quanto più possibile contigue alle uscite, ad esse collegate mediante percorsi coperti, ben delineate e distinte dagli stalli di carico del TPL.
Nelle aree prospicienti alle entrate e alle uscite, ovvero agli imbarchi/sbarchi dovranno essere previsti stalli in numero congruo per le operazioni di carico e scarico dei passeggeri.

Per le vetture TPP appartenenti a imprese e consorzi operanti su subconcessione nei sedimi aeroportuali e portuali, dotate all'interno dell'aerostazione di apposito ufficio/banco prenotazione dovranno essere predisposti idonei stalli posizionati ad una distanza minima di 300 metri dalle uscite dove le vetture e gli autisti restano in attesa delle commesse, di volta in volta richieste dal personale interno. Nessun autista di dette organizzazioni potrà sostare all'interno delle aerostazioni

Per i veicoli del TPP il gestore aeroportuale ha obbligo di predisporre le aree di sosta nella misura di 1 a 2,5 rispetto agli stalli del TPL inclusi i posti disponibili in aree polmone (esempio 100 stalli TPL devono corrispondere a 40 stalli TPP)

Ai fini dei controlli antiabusivismo si suggerisce di dotare ingressi e uscite dei parking TPP di lettori per i B.I.N (Badge identificativo nazionale). Il semplice controllo a campione di soste prolungate ripetitive del medesimo titolare del BIN specifico può portare all'individuazione di soggetti dediti all'adescamento improvvisato.

Per le stazioni ferroviarie nei Comuni dove è esercito il servizio TPL viene vietata la sosta dei veicoli TPP per un raggio di 500 metri salvo scarico o attesa passeggeri con documentazione come sopra; nessun divieto dove il servizio TPL è assente.

I gestori ferroviari hanno l'obbligo di predisporre aree di scarico e di parcheggio riservate al TPP in numero congruo e facilmente individuabili.

La sosta del TPP in prossimità di strutture ricettive (Hotels) è consentita solo per il carico e l'attesa di clientela prenotata (prenotazione documentabile come sopra) ovvero a veicoli in possesso, (copia a bordo vettura) di contratto di servizio a disposizione della struttura con chiara indicazione del periodo e degli orari di ingaggio

Per il TPP viene concesso l'utilizzo di veicolo alternativo temporaneo, differente da quello specifico immatricolato a tale scopo se esso:

- risulta danneggiato a seguito di sinistro stradale
 - risulta inutilizzabile per ragioni tecniche
- e quindi non impiegabile per un periodo superiore a giorni 5 consecutivi.

In questo caso l'impresa TPP documenta la situazione alla regione competente a mezzo PEC allegando attestazione dell'officina dove è ricoverato il veicolo ed è in automatico autorizzata al noleggio presso impresa esercente tale attività di veicolo analogo, che potrà essere utilizzato senza ulteriore formalità esibendo copia della dichiarazione in caso di eventuali controlli.

E' escluso in ogni caso l'utilizzo di veicoli immatricolati ad uso privato.

I veicoli del TPP godono di regime fiscale agevolato, con detraibilità costi 100%, IVA 100%, perdono il diritto alla riduzione fin qui applicata alla tassa di possesso, che viene equiparata a veicoli ad uso privato, e contestualmente vengono resi utilizzabili per scopo aziendale e/o privato. Il maggiore introito per le casse dello Stato derivante dal raddoppio degli incassi dalla normalizzazione della tassa di possesso è destinato alla costituzione e gestione del REN, la cui iscrizione dà il diritto non modificabile di accesso alle corsie preferenziali e alle ZTL sull'intero territorio nazionale, escludendo qualsiasi possibilità di intervento e/o normazione da parte degli enti locali, fatto salvo particolari condizioni di calamità naturale o evento straordinario.

S.T.A. SERVIZI DI TRASPORTO ATIPICI

Rientrano nella categoria S.T.A. Le seguenti casistiche:

- Hotel e strutture ricettive per trasporti cd. “di cortesia”
- Parking privati satelliti di scali aeroportuali per trasporti cd. “di cortesia”
- Noleggio di veicoli “atipici” per eventi e cerimonie
- Autoambulanze private ad uso di terzi per servizi di “trasporto sanitario semplice” non inquadrati nello schema nazionale di Urgenza e Soccorso 112
- Veicoli per trasporto persone diversamente abili

a) Hotel e strutture ricettive possono dotarsi di veicoli di trasporto collettivo fino a 9 posti per le proprie necessità aziendali immatricolando ad uso privato. Detti veicoli potranno essere autorizzati previa richiesta al trasporto di persone direttamente collegabili all'attività (clienti dell'hotel) esclusivamente per il servizio di cortesia da e verso punti di imbarco (aeroporti – porti – stazioni ferroviarie) distanti non più di 5 km dalla sede fisica della struttura alberghiera. Sulla carta di circolazione del veicolo dovrà essere riportato a cura del DTT il percorso autorizzato per questa tipologia di trasporto.

L'autista in ogni caso dovrà essere in possesso di patente B e certificato KB

b) Per i parking privati satelliti di scali aeroportuali valgono le stesse norme di cui al punto a)

c) Noleggio di veicoli atipici per eventi e cerimonie.

Rientrano in questa norma veicoli “storici” o di altra tipologia, non immatricolabili ad uso TPP(NCC) in quanto non rispettano i termini antiinquinamento previsti.

L'uso specifico di tali veicoli è riservato, per chi se ne volesse dotare, esclusivamente az aziende operanti nel TPP, già dotate di autorizzazione regionale, le quali possono dichiarare alla regione emittente il possesso di tali vetture ed utilizzarle per tale scopo, se condotte da personale afferente all'azienda (titolare/soci/dipendenti) purchè in possesso dei titoli abilitativi necessari per il TPP. Questi veicoli non potranno essere iscritti ad elenchi “storici” ne potranno godere delle agevolazioni fiscali ed assicurative previste per questa categoria, dovranno essere dotati di apposita “presa d'atto” relativa all'uso specifico rilasciata dalla regione, NON potranno essere utilizzati per il servizio TPP convenzionale, NON hanno accesso automatico a ZTL e corsie preferenziali, quindi se necessario dovranno essere autorizzate volta per volta dal Comune interessato, e dovranno essere dotati di polizza assicurativa specifica per danni ai trasportati con un massimale non inferiore a 50.000.000 euro.

d) Ambulanze e mezzi per trasporto di persone diversamente abili

di proprietà di Enti di volontariato/ società cooperative e mutualistiche che effettuano il trasporto specifico professionale di persone diversamente abili dovranno essere dotati di autorizzazione TPP Speciale rilasciata dalla regione di competenza, su richiesta dell'Ente/società, autorizzazione rilasciata a seguito di verifica dei titoli di guida e professionali dei singoli operatori.

Veicoli immatricolati come ambulanze di cat. B, di trasporto, adibiti al Trasporto Sanitario Semplice , di proprietà di strutture private ancorchè cooperativistiche, o veicoli costruiti per il trasporto di persone disabili, dovranno essere condotti da persone in possesso dei titoli abilitativi previsti per il TPP.

Essi potranno essere utilizzati per servizi di trasporto sangue ed organi con caratterizzazione di urgenza/emergenza

e) Veicoli non specifici per il trasporto di persone in possesso di organizzazioni di volontariato riconosciute dovranno essere condotti da personale dotato dei requisiti previsti per il TPP.

I passeggeri trasportati dovranno essere esclusivamente persone affette da patologie invalidanti ancorchè temporanee e loro eventuali accompagnatori e lo stato deve essere verificabile in caso di controlli.

E' del tutto vietata la fornitura di qualsiasi tipo di trasporto ancorchè "di cortesia" a persone non affette da alcuna patologia.

Per quanto alla guida di veicoli categoria A, ambulanze di soccorso e mezzi specifici di soccorso (cd. Automediche) ovvero di qualsiasi mezzo anche antiincendio che possa essere autorizzato all'uso dei dispositivi di allarme prioritari luminosi e acustici, si suggerisce voler almeno reintrodurre l'obbligo di essere titolari della patente professionale KE, abolita nel 1997.

P.D.I. PIATTAFORME DI INTERMEDIAZIONE

Si intendono per essi tutti i soggetti che, mediante la realizzazione di centrali radiotelefoniche o applicazioni informatiche B2B o B2C agevolano il contatto tra l'utenza/clientela ed i vettori.

I Comuni che si dotano di servizio T.P.L. (TAXI) hanno la facoltà di istituire centrali radio telefoniche e/o applicazioni informatiche a tale scopo a gestione diretta, del tutto tax free, alle quali ogni assegnatario di licenza TPL di quel Comune ha obbligo di adesione.

Strutture private di intermediazione TPL possono sorgere, parallelamente ove esiste quella comunale, o in autonomia se il Comune non se ne è dotato. I taxi di quel Comune non hanno obbligo di adesione ma solo facoltà. Le strutture di intermediazione private dovranno corrispondere alla municipalità una fee pari ad euro/mese per ogni vettura impiegata. I fondi così acquisiti avranno scopo di costituire un monte destinato a quanto nella norma definita " incommerciabilità delle licenze/autorizzazioni"

Strutture private di intermediazione per TPP potranno sorgere in qualsiasi zona del paese, in qualsiasi forma giuridica costituite, purché abbiano sede legale in uno degli stati della UE ed una sede fiscale ed operativa nel territorio italiano.

Esse potranno operare su tutto il territorio, ma se vorranno operare nei Comuni dove è esercito il servizio taxi comunale dovranno corrispondere alla municipalità un importo mensile di euro/mese per ogni vettura impiegata e dichiarata preventivamente sul territorio di quel Comune. I fondi così acquisiti avranno scopo di costituire un monte destinato a quanto nella norma definita " incommerciabilità delle licenze/autorizzazioni"

I soggetti esercitanti l'intermediazione dovranno essere iscritti in un apposito registro, tenuto dal MISE e soggetto a vigilanza ART a cui le amministrazioni pubbliche potranno accedere per la verifica della validità dei requisiti.

Le piattaforme di intermediazione dovranno avere costituzione giuridica e registrazione presso i registri imprese tenuti dalle CCIAA, potranno avere sede legale nel territorio della UE e sede operativa e posizioni fiscali nel territorio italiano.

E' vietata qualsiasi forma di adesione con il vincolo di esclusiva a qualsiasi piattaforma; qualsiasi limitazione in tale senso è ostativa all'iscrizione al REN o ne causa la cancellazione.

R.D.O. RAPPRESENTATIVITA' DEI COMPARTI

Per il settore **TPL**, di caratterizzazione prevalentemente artigianale, dove le realtà e per normativa sono nella totalità rappresentate da ditte individuali e/o raggruppate in forma cooperativa, le rappresentanze potranno essere a livello nazionale, regionale e locale quelle riconosciute genericamente per tali settori.

A livello locale le rappresentanze sindacali categoriali potranno essere implementate dalle sigle operanti nello specifico contesto territoriale.

Sigle sindacali fin qui rappresentative del **TPL** e **TPP** potranno rappresentare esclusivamente il settore per il quale esse hanno predominanza di iscritti, facendo fede in ciò dichiarazione firmata dal legale rappresentante sotto la forma di atto notorio.

Associazioni e federazioni del **TPP** potranno presenziare ai tavoli nazionali solo se rappresentative di imprese per un minimo di 10 regioni italiane, ai tavoli regionali solo se presenti con sezione regionale specifica, provinciali e comunali se nel loro contesto hanno sezione specifica provinciale/comunale o regionale.

Ogni componente del sistema Trasporto Pubblico Professionale potrà partecipare ed essere parte attiva e decisionale per il proprio specifico settore di competenza, non potranno essere voce in capitolo per altri settori del sistema, se non, di volta in volta, chiamati in causa per parere cognitivo, non determinante a fine decisionale.

CONTROLLI E SANZIONI

Al contrario degli operatori del TPL per i quali si è previsto l'impiego di geolocalizzatori satellitari e tassametro fiscale, le imprese del TPP dovranno dotarsi del registro giornaliero, sul quale dovranno essere indicate le attività compiute dalle vetture. Le caratteristiche e le modalità di tenuta e di compilazione del registro, che potrà essere cartaceo o su supporto informatico, verranno stabilite con documentazione separata. Il registro delle attività dovrà essere conservato presso la sede dell'impresa.

I controlli su strada potranno essere svolti ai sensi delle specifiche norme sulla circolazione, i controlli amministrativi dovranno essere svolti presso la sede dell'impresa.

A bordo vettura dovrà essere tenuta, per la durata del servizio, copia della documentazione comprovante la prenotazione, in forma cartacea o informatica, e per tale si intende email o su piattaforme di messaggistica.

Nella fase di controllo su strada occorre stabilire che l'applicazione immediata delle sanzioni accessorie degli art 85 e 86 CdS deve essere circoscritta ad eventuali soggetti NON provvisti di alcuna autorizzazione e o licenza (TPL/TPP).

Gli operatori TPL e TPP possono venire sanzionati ai sensi dei predetti articoli ma le sanzioni accessorie, fermo del veicolo, ritiro della carta di circolazione ed altro potranno avere luogo solo ad iter giudiziario terminato con condanna ovvero in assenza di ricorso proposto dal contravvenzionato.

Comuni e Regioni, rispettivamente per il settore di loro competenza (TPL e TPP) possono prevedere azioni sanzionatorie amministrative in ordine ai regolamenti di esercizio e/o di non osservanza delle norme igienico sanitarie, amministrative e di prevenzione degli stati di dipendenza da sostanze e alcool.

I Comuni non avranno alcun potere ispettivo sulle vetture del TPP, lo mantengono, a loro discrezione, per quelle del TPL.

Aeroporti Italia 2000/2016

© FAI Federazione Autoleggiatori Italiani – Confindustria Imprese per l'Italia

	Passeggeri 2000	Passeggeri 2016	+/- in n. passeggeri	+/- in %
Bergamo Orio	1.237.445	11.157.340	+ 9.991.895	+ 899%
Milano Linate	6.026.342	9.638.496	+ 3.612.154	+ 55%
Milano Malpensa	20.716.815	19.411.709	- 1.305.106	- 6%
Venezia	4.127.046	9.611.170	+ 5.484.124	+ 134%
Torino Caselle	2.802.203	3.943.295	+ 1.141.092	+ 40%
Genova	1.051.494	1.263.302	+ 211.808	+ 20%
Bologna	3.517.954	7.673.547	+ 4.155.593	+ 115%
Verona	2.289.028	2.801.649	+ 512.621	+ 24%
Firenze	1.510.429	2.503.346	+ 992.917	+ 68%
Roma Fiumicino	26.288.181	41.738.524	+ 15.450.343	+ 47%
Roma Ciampino	798.430	5.366.837	+ 4.568.407	+ 570%
Napoli	4.128.559	6.762.906	+ 2.634.347	+ 65%
Bari	1.249.209	4.318.409	+ 3.069.200	+ 250%
Palermo	3.229.714	5.320.667	+ 2.090.953	+ 65%
Catania	3.969.807	7.909.688	+ 3.939.881	+ 99%
			+ 56.478.229	Incremento medio globale + 163%

Fiere Italia 1992/2015

© FAI Federazione Autoleggiatori Italiani – Confindustria Imprese per l'Italia

	Numero fiere	espositori	visitatori
1992	32	20.939	1.151.747
1993	n.d.	n.d.	n.d.
1994	34	21.245	1.227.914
1995	28	19.462	1.275.186
1996	32	20.227	1.291.151
1997	31	20.227	1.291.151
1998	34	26.347	1.881.971
1999	31	20.939	1.323.888
2000	35	29.507	1.869.120
2001	38	28.315	1.540.307
2002	47	29.536	1.878.881
2003	45	30.265	1.710.093
2004	58	32.673	1.855.157
2005	47	31.453	1.751.244
2006	59	43.521	3.246.528
2007	58	37.344	2.961.637
2008	55	46.246	3.762.184
2009	55	39.341	3.013.741
2010	61	41.504	3.260.945
2011	67	33.076	2.677.955
2012	55	41.078	3.138.747
2013	50	28.453	1.869.413
2014	54	39.640	3.201.234
2015	57	35.635	3.017.166

Densità licenze taxi

© FAI Federazione Autonoleggiatori Italiani – Confindustria Imprese per l'Italia

DENSITÀ DEI TAXI IN ALCUNE CITTÀ EUROPEE ED EXTRA-EUROPEE NEL 2000 (numero di licenze per 10.000 abitanti)

Città	Washington	Parigi (2)	Londra (1)	Dubino	Stoccolma	Praga (2)	Monaco (2)	Asterdam	Parigi	Roma (2)	Copenaghen	Berlino	Amsterdam (3)	Milano (2)	Bruxelles
Num.	120	99	83	92	49	36	29	28	25	21	21	21	16	16	13

Fonte: Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici del Comune di Parigi, elaborazione su dati ISTAT e Eurostat e Banca d'Italia.
 (1) Controlli effettuati da un'azienda di servizi. - (2) Per Barcellona, Parigi, Monaco, Roma e Milano l'elenco è relativo al numero delle città, mentre per le altre città è relativo al numero delle licenze per 10.000 abitanti. - (3) Dati pubblicati dall'Amministrazione della capitale.

Fonte: Chiara Bentivogli – Banca d'Italia 2007

Taxi / Ncc ROMA

© FAI Federazione Autotaggisti Italiani – Confcommercio Imprese per l'Italia

Licenze taxi del comune di Roma

Oltre 7.500

Autorizzazioni NCC del comune di Roma

1070

Ultimo bando autorizzazioni NCC

1993

Taxi / Ncc FIRENZE

© FAI Federazione Autonomoleggiatori Italiani – Confcommercio Imprese per l'Italia

Licenze taxi del comune di Firenze

760

Autorizzazioni NCC del comune di Firenze

150

Ultimo bando autorizzazioni NCC

Ante 1992

Taxi / ncc MILANO

© FAI Federazione Autotoleggiatori Italiani – Confcommercio Imprese per l'Italia

Licenze taxi del comune di Milano

Oltre 5.000

Autorizzazioni NCC del comune di Milano

271

Ultimo bando autorizzazioni NCC

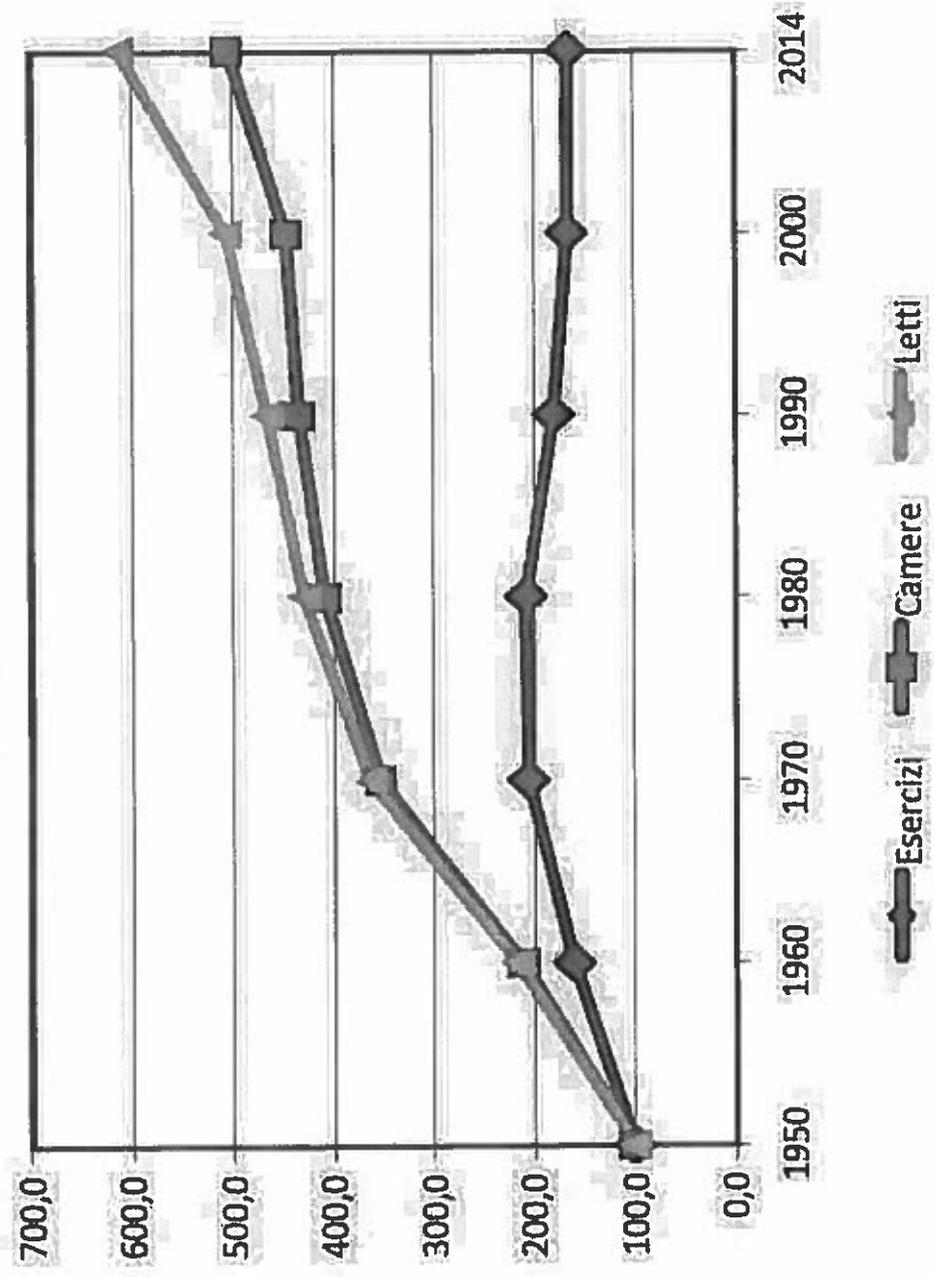
1970

crescita offerta alberghiera

© FAI Federazione Autonomleggiatori Italiani – Confcommercio Imprese per l'Italia

FAI

numeri indice 1950=100



valori assoluti

	Esercizi	Camere	Letti
1950	20.074	215.986	365.470
1960	32.105	455.985	792.603
1970	41.290	764.985	1.332.530
1980	41.697	883.666	1.569.733
1990	36.166	938.141	1.703.542
2000	33.361	966.138	1.854.101
2014	33.290	1.090.300	2.241.239

Fonte: Sesto Rapporto sul sistema alberghiero in Italia e Istat

1) Natura del servizio:

Si ritiene che, per una maggiore e definitiva differenziazione dei servizi è necessario scindere tpi in due rami

il TAXI deve essere definito servizio pubblico con caratteristica prettamente comunale da definirsi TPL

il servizio di noleggio con conducente NCC da definirsi TPP con il mantenimento della facoltà di transito in ZTL e corsie preferenziali.

Costituzione REN Nazionale, abolizione ruolo conducenti per NCC

2) Contingentamento delle licenze ed autorizzazioni.

Si ritiene che ogni Comune che intende dotarsi di servizio taxi possa stabilire un numero di licenze commisurato alle necessità, mentre per il settore NCC, proprio per la sua natura sovraterritoriale, le autorizzazioni devono essere emesse dalle Regioni direttamente alle imprese con facoltà di immatricolazione fino a 2 veicoli se azienda costituita in forma di impresa familiare

Successive immatricolazioni hanno come requisito la capacità finanziaria e assunzione dipendenti certificata

la selezione avvenga in un momento precedente, ovvero con una normativa stringente ed impegnativa di accesso alla professione sulla falsariga britannica.

Abolizione iscrizione al ruolo per i semplici dipendenti

3) Territorialità

Stringente in ambito comunale o bacini sovracomunali per il settore taxi; operatività invece aperta per la categoria NCC, normalmente su base regionale, ma senza vincoli territoriali in ambito comunitario, per esigenze specifiche e temporanee, circoscritte e documentate.

4) Competenze

Comuni: Licenze settore taxi, esercizio e sorveglianza settore taxi quest'ultima di concerto con ART

Regioni: Rilascio autorizzazioni NCC, sorveglianza di concerto con MIT/MISE/ART

Stato: Istituzione REN e sua gestione

5) forme giuridiche:

Per taxi Ditta individuale, impresa familiare, cooperativa con divieto di costituzione di reti di impresa

Per NCC qualsiasi forma societaria prevista dall'ordinamento

6) Piattaforme tecnologiche e/o intermediari del servizio

Si intendono per essi tutti i gestori di centrali radiotaxi (per quel settore) e applicazioni (per taxi e/o NCC)

Costituzione REN obbligatorio

Sede in una qualsiasi nazione dell'UE, e se diversa dall'Italia, sede operativa commerciale italiana dotata di codice fiscale, partita IVA e iscrizione CCIAA

Abrogazione articolo 85



La proposta di FAI

7 Punti

INCONTRO 08 GENNAIO 2019 – Roma

1) Natura del servizio:

Si ritiene che, per una maggiore e definitiva differenziazione dei servizi è necessario scindere tpl in due rami

il TAXI deve essere definito servizio pubblico con caratteristica prettamente comunale da definirsi TPL

il servizio di noleggio con conducente NCC da definirsi TPP con il mantenimento della facoltà di transito in ZTL e corsie preferenziali. Costituzione REN Nazionale, ab9lizione ruolo conducenti per NCC

2) Contingentamento delle licenze ed autorizzazioni.

Si ritiene che ogni Comune che intende dotarsi di servizio taxi possa stabilire un numero di licenze commisurato alle necessità, mentre per il settore NCC, proprio per la sua natura sovraterritoriale, le autorizzazioni devono essere emesse dalle Regioni direttamente alle imprese con facoltà di immatricolazione fmo a 2 veicoli se azienda costituita in forma di impresa familiare

Successive immatricolazioni hanno come requisito la capacità finanziaria e assunzione dipendenti certificata

La selezione avvenga in un momento precedente, ovvero con una normativa stringente ed impegnativa di accesso alla professione sulla falsariga britannica.

Abolizione iscrizione al ruolo per i semplici dipendenti

3) Territorialità

Stringente in ambito comunale o bacini sovracomunali per il settore taxi; operatività invece aperta per la categoria NCC, normalmente su base regionale, ma senza vincoli territoriali in ambito comunitario, per esigenze specifiche e temporanee, circoscritte e documentate.

4) Competenze

Comuni: Licenze settore taxi, esercizio e sorveglianza settore taxi quest'ultima di concerto con ART

Regioni: Rilascio autorizzazioni NCC, sorveglianza di concerto con MITIMISE/ART

Stato: Istituzione REN e sua gestione

5) Forme giurifiche:

Per taxi Ditta individuale, impresa familiare, cooperativa con divieto di costituzione di reti di impresa

Per NCC qualsiasi forma societaria prevista dall'ordinamento

6) Piattaforme tecnologiche e/o intermediari del servizio

Si intendono per essi tutti i gestori di centrali radiotaxi (per quel settore) e applicazioni (per taxi e/o NCC)

Costituzione REN obbligatorio

Sede in una qualsiasi nazione dell'UE, e se diversa dall'Italia, sede operativa commerciale italiana dotata di codice fiscale, partita IVA e iscrizione CCIAA

7) Abrogazione articolo 85