



Oggetto: proposte concettuali di riforma per il riordino del Noleggio Con Conducente e del servizio Taxi.

Le recenti sentenze del Tar Lazio nonché della Corte Costituzionale hanno dimostrato che il cosiddetto 29/1 quater, semmai venisse reso efficace dai decreti attuativi, partirebbe già zoppo. Inoltre, pensare di risolvere un problema di abusivismo passando da 8200 Comuni e la relativa burocrazia e autonomia è quantomeno irragionevole. Non solo, l'incertezza e la confusione normativa che si è generata negli ultimi 8 anni e il relativo indebolimento di un settore (l'NCC) sostanzialmente artigiano, hanno aperto le porte alla più grande multinazionale globale come da noi preannunciato all'atto dell'emanazione del suddetto dispositivo di Legge. Fenomeni come Uber o peggio Uber Pop hanno dimostrato che, quando lo Stato risponde limitandosi agli accertamenti su strada, è possibile crescere e fidelizzare l'utenza anche dichiaratamente al di fuori delle norme. Pertanto, un inasprimento ulteriore e una limitazione delle imprese NCC avrebbe effetti tutti da dimostrare viste le lacune e le criticità sotto il profilo costituzionale e comunitario (il ricorso respinto può essere ripresentato), ma quand'anche ne avesse, questi punirebbero chi nelle regole cerca di stare e darebbe un'ulteriore spinta a chi fa della illegalità un manifesto se non addirittura un vanto. Un tanto premesso siamo a suggerire una decisa inversione di tendenza che abbia l'obiettivo di dare ai controlli su strada una rilevanza marginale agendo finalmente sul sistema del rilascio e del rinnovo. Invece di mandare le Istituzioni dagli NCC, mandiamo gli NCC dalle Istituzioni.

Vediamo come:

1) Sappiamo tutti che in Italia non è possibile cambiare il pregresso specie nella PA. Per cui, se si vogliono mettere nuovi requisiti per il rilascio e il mantenimento di una autorizzazione pubblica, la via migliore è sicuramente la creazione di un nuovo titolo che preveda una conversione.

E' anche palese che molti territori hanno subito profondi cambiamenti tanto da essere ormai prossimi alla abrogazione delle province che verranno sostituite dalle aree metropolitane più efficaci sotto il profilo della omogeneità. Un esempio su tutti sia l'area metropolitana di Milano/Lombardia che vede tutto il tessuto produttivo/industriale/artigianale decentrato nei Comuni attorno al capoluogo, un aeroporto tra Milano/Varese/Novara, un altro aeroporto a Bergamo, la Fiera e l'ex area EXPO 2015 sita tra i Comuni di Rho e Pero. Anche il taxi ha cambiato pelle da queste parti passando da un servizio di piazza in Comune ad un servizio conurbato con la Regione a fissare tariffe ed emanare regolamenti. Ebbene, è semplicemente anacronistico e inutile (se non dannoso) avere ancora i Comuni a gestire le autorizzazioni.

Pertanto è urgente trovare un nuovo territorio più consono alla emanazione delle autorizzazioni NCC. In questa fase di passaggio tra province e aree metropolitane la via più facilmente percorribile è quella della Regione come nel caso dei Taxi lombardi.

2) Più che una questione di autorizzazione regionale sì/no esortiamo entrambe le categorie ad esaminare la questione ponendosi la seguente domanda: autorizzazione regionale perché?

E' presto detto. Se si passasse alle autorizzazioni regionali si paleserebbe l'esigenza di conversione di tutte le autorizzazioni presenti sul territorio nazionale con i seguenti effetti immediati:

- Censimento. Ad oggi non sappiamo nemmeno quante autorizzazioni siano circolanti in Italia
- Nuovi requisiti necessari alla conversione e, in mancanza degli stessi, decadimento del titolo
- Nuovo regolamento unico nonché verifica annuale del mantenimento dei requisiti.
- 20 Regioni autorizzate a predisporre eventuali bandi al posto di 8200 Comuni.

Questo documento vuole essere una proposta e pertanto ciò che segue è un insieme di suggerimenti suscettibili di miglioramenti.

Alcuni requisiti fondamentali possono essere inseriti in una legge quadro per poi andare sui più specifici nelle singole Regioni a seconda delle esigenze dei territori.

Alcune proposte di requisiti necessari per poter convertire l'autorizzazione:

A) L'esercizio della professione. Le autorizzazioni "dimenticate" nei cassetti dovrebbero necessariamente essere inquadrate in una impresa. Il legislatore può concedere 90 gg. per tale scopo o, in alternativa, ritirarle.

B) Personale impiegato in regola: noi suggeriamo che in capo ad una persona fisica, siano concesse un massimo di 2 autorizzazioni senza l'impiego di personale. A partire dalla terza bisognerà dimostrare di aver impiegato proporzionalmente del personale nelle forme consentite dalla Legge. Chi si trovasse con diverse autorizzazioni ma nell'impossibilità di dimostrare l'impiego di personale dovrebbe necessariamente regolarizzare la sua posizione (passata e presente) o riconsegnare le autorizzazioni in eccesso.

La mancanza di questa proporzionalità è ciò che oggi favorisce fenomeni illeciti quali l'affitto della autorizzazione nonché lo sfruttamento del lavoro nero.

C) All'atto della conversione gli NCC comunicheranno l'ubicazione della sede operativa (dove stazionano i veicoli in attesa di commesse) e noi proponiamo il requisito della esclusività, sia essa in locazione o di proprietà.

D) All'interno delle Leggi o dei regolamenti regionali, il legislatore potrà fissare i requisiti indispensabili per lo svolgimento di lavoro stabile (contratti e appalti) sul territorio di competenza. In questo modo sarebbe la Regione dove il lavoro si svolge a fissare i requisiti a tutela della concorrenza leale e della sicurezza dei trasportati. Ad esempio suggeriamo il ruolo regionale specifico, e, come sopra, l'unità operativa in esclusiva.

E' opportuno specificare che, a nostro avviso, gli NCC devono essere liberi di trasportare i propri clienti su tutto il territorio nazionale ed europeo costituendo ad esempio un registro almeno nazionale attraverso il quale accedere a tutte le ztl e preferenziali d'Italia. Noi però distinguiamo tra le singole commesse ed il lavoro continuativo. L'NCC che fosse impiegato in tours (anche come mission aziendale) con piccoli gruppi di turisti, o che avesse l'esigenza di prelievo o scarico passeggeri in qualsiasi parte d'Italia deve essere alleggerito di burocrazia e vincoli anacronistici. Ma, nella situazione che volesse un Hotel contrattualizzare un vettore per le future richieste dei propri ospiti, o un ente pubblico (o partecipato) emettesse un bando per un lavoro continuativo, suggeriamo che tale vettore debba essere in possesso dei requisiti fissati dalla Regione. Ciò non limita affatto la partecipazione ai bandi o l'iniziativa imprenditoriale, ma garantisce che tutti si possa competere lealmente e che la scelta del fornitore sia basata sulla competizione al posto che sul clientelismo o corrotte. L'Azienda X di Pisa (esempio casuale) che volesse fare impresa e lavorare continuativamente a Milano (o altrove) potrebbe farlo a patto di fare impresa.

Quindi dovrà avere una unità operativa dove far stazionare i veicoli (non una dichiarazione fittizia scritta da un fornitore compiacente), autisti con abilitazione Lombarda (e quindi potrà farla conseguire ai suoi o assumerne in loco).

Dovrà inoltre registrare obbligatoriamente il contratto nella Regione in questione e da questa ottenere un nulla osta a seguito del necessario controllo sui suddetti requisiti.

Va detto che le ztl sono diventate una vera e propria epidemia. Non solo migliaia di piccoli Comuni si sono dotati di Ztl di dubbia utilità se non quella economica, ma ognuno di questi ha approntato ordinanze ad hoc spesso molto fantasiose e in contrasto con le leggi dello Stato tanto da trasformare il suolo pubblico in proprietà privata dei sindaci. La maggior parte dei Comuni consente agli NCC come previsto dalla legge il transito in ztl ma ognuna con modalità personalizzate. Hanno inventato una pesantissima burocrazia decentralizzata nella quale è oggettivamente difficile districarsi. Altri poi, confidando sui costi della giustizia amministrativa sempre a carico dei contribuenti, si trasformano in una sorta di Gran Ducato consentendo la percorrenza ai soli operatori locali (parliamo di piccoli borghi che però attirano migliaia di turisti ogni anno e dispongono di pochissime auto dotate di autorizzazioni), i quali però sono liberi di andare in qualsiasi Ztl di altri Comuni con grave effetto distorsivo sul Mercato. A Positano abbiamo visto addirittura una tassa da 5 Euro per i soli veicoli con più di 5 posti con autorizzazioni di altri Comuni anche se il codice della strada qualifica come M1 tutte le autovetture fino a 9 posti.

Questa è una piaga che va affrontata e risolta quanto prima.

Suggeriamo infine alcuni interventi volti a snellire la burocrazia cattiva che frena le aziende NCC sempre nella certezza che di questi freni si avvantaggia chi lavora nella totale illegalità.

- Dividere l'abilitazione per i titolari di autorizzazione e il ruolo regionale per gli autisti. L'abilitazione per poter conseguire una autorizzazione NCC deve essere riformata. Gli autisti potranno mantenere la stessa abilitazione utile a fare il tassista ma non ad essere titolare di autorizzazione. Come pensiamo si possano distinguere due professioni se per l'accesso occorre la stessa abilitazione? Al contrario la formazione di un autista deve essere semplificata. Una volta ottenuto il cap, semplici competenze di toponomastica sono più che sufficienti in quanto spetta al datore di lavoro provvedere alla formazione dei dipendenti come in tutti gli altri settori. All'atto della riforma del Ruolo o della istituzione della Abilitazione Regionale la prima conversione sarà automatica nei confronti dei titolari/autisti in possesso del precedente titolo autorizzativo.
- Spostare la gestione delle autorizzazioni in Regione consentirebbe di evitare il passaggio automatico di chi cede la licenza taxi e diventa NCC subito dopo in violazione della 21/92. Con 8200 Comuni questo controllo è sostanzialmente infattibile.

In quest'ottica suggeriamo una diversa abilitazione per tassisti e NCC al fine di evitare che dei soggetti "costretti" dai loro illeciti a cedere la licenza o l'autorizzazione, possano continuare le loro pratiche illecite semplicemente cambiandosi d'abito.

- Modifica dell'art.85 comma 4 perché si sanzionino le infrazioni sulla base della gravità togliendo l'eccessiva discrezionalità al singolo accertatore. Dovrebbe essere palese a chiunque che è assurdo (e probabilmente incostituzionale) togliere il reddito per 60 gg ad un NCC che abbia perso lo scudetto un chilometro prima del controllo e applicare la stessa sanzione ad un altro NCC impegnato nell'adescamento o ad un soggetto dedito all'abusivismo totale senza alcuna autorizzazione.

Quantomeno sarebbe equo e ragionevole che scatti la sanzione accessoria di sospensione della carta di circolazione a seguito di un'udienza (oggi ha solo una funzione di eventuale riparazione che però può avvenire anche 2 o 3 mesi dopo l'accertamento creando potenzialmente un ingiustificato danno irreparabile) e non prima come accade oggi. Inoltre, come ogni altro cittadino, l'ordinamento deve prevedere il principio della riparazione. E' giusto sospendere la carta di circolazione a un NCC che abbia ommesso di effettuare la revisione annuale. E' altrettanto giusto restituire il suddetto documento a revisione ottenuta. Oggi questa è la pratica applicata ad un privato ma non a un NCC.

- Varare l'istituto dell'auto sostitutiva per l'NCC. Non c'è molto da aggiungere oltre il titolo. Un guasto il venerdì sera può costituire un grave danno economico. Non si vedono ostacoli, in presenza di riscontri oggettivi, alla sostituzione temporanea del veicolo NCC con altro equiparabile fino al ripristino del veicolo originale. Oggi non si capisce per quale principio un pezzo di ricambio mancante possa fermare una attività artigiana per un mese o due facendo trasformando una disgrazia in un atto doloso da far pagare all'NCC incolpevole. Rimanendo in quest'ambito, consci del conflitto tra l'esigenza dei costruttori di automobili di pubblicizzare i prodotti attraverso "courtesy cars" e il rispetto delle leggi attuali, suggeriamo quello che crediamo possa essere un buon compromesso ovvero la possibilità di "spostare" le autorizzazioni per un periodo limitato in corrispondenza di eventi pubblicitari. Ribadiamo il concetto di spostamento e non di aggiunta. Se la gestione passasse alla Regione sarebbe tutto sommato semplice per il costruttore presentare la richiesta in Regione la quale agirebbe sul registro (chiaramente informatico) per aggiungere temporaneamente questi veicoli in sostituzione degli altri. Oggi alcuni Comuni già concedono questa facoltà creando la solita confusione negli osservatori nonché intervenendo maldestramente sulla libera concorrenza.
- Consentire alle imprese NCC di aggregarsi in tutte le forme societarie previste dalla Legge. Questa è una esigenza cogente se si vuole preservare "l'italianità" della professione in una Europa dove i capitali girano sempre più liberamente. Le recenti esperienze hanno dimostrato la tendenza di multinazionali straniere ad investire esclusivamente nel marketing lasciando ai "meno furbi" gli oneri del personale, veicoli e quant'altro subappaltando il lavoro a soggetti per lo più in difficoltà e costretti a ridursi i compensi o ad accettare carichi di lavoro insostenibili.

Le suddette multinazionali, attraverso escamotage contabili, portano all'estero i loro lauti profitti depredando i territori costringendo gli operatori alla bassa manovalanza che altro non è che una moderna schiavitù. E' chiaro (o dovrebbe) che la risposta non può essere solo di carattere giuridico/repressivo ma occorre anche una iniziativa commerciale. A parità di autorizzazioni circolanti i vettori devono essere lasciati liberi di aggregarsi per crescere e darsi una dimensione europea e internazionale. Questa via sarebbe sicuramente più efficace in quanto toglierebbe l'ossigeno di cui si cibano gli speculatori: la mano d'opera qualificata a basso prezzo.

- Istituire il bando regionale a titolo oneroso collegato a parametri oggettivi e misurabili quali andamento del PIL, demografia, concentrazione di soggetti ricettivi, insediamenti industriali o del terziario, turistici ecc.ecc.

F.A.I. Trasporto Persone
Via Padova n.11 – 25125 Brescia
Tel.: 389-5854634 Fax: 030-803085 e-mail: segreteria@faibus.it

Questo da un lato evita fenomeni speculativi quando non addirittura delinquenziali mettendo fine al rilascio indiscriminato di autorizzazioni, dall'altro tutela le aziende e gli operatori da attività di lobbying o peggio dal lassismo politico probabilmente responsabili del mancato rilascio di autorizzazioni nelle

grandi città. Citiamo ad esempio Roma che nonostante 2000 nuove licenze taxi non fa un bando NCC da oltre 20 anni. Milano invece ha accettato la conurbazione per aggiungere un migliaio di taxi nel territorio sovra provinciale, fatto un bando per 300 nuovi taxi ma da 40 anni non emette una autorizzazione NCC. E' chiaro che qualcosa non ha funzionato a dovere.

Contestualmente, la rivisitazione della Legge Quadro in un'ottica più moderna sarebbe comunque una occasione per riaffermare, dando nuova forza, tutte quelle leggi e sentenze troppo spesso non applicate impunemente. Mi riferisco alle navette degli Hotels impiegate in modo illecito o agli appalti per i trasporti anziani e/o disabili troppo spesso assegnati a soggetti sprovvisti dei requisiti di Legge ma provvisti di conoscenze utili. Stiamo parlando di diversi milioni di euro all'anno.

Inoltre sarebbe il contenitore ideale dove normare in modo chiaro e univoco i limiti della tecnologia al servizio delle categorie. Fermo restando che una impresa NCC deve potersi rivolgere direttamente all'utenza attraverso tutta la tecnologia disponibile, non dimentichiamoci che si tratta di servizio pubblico non di linea.

A nostro avviso gli interventi suggeriti ridurrebbero l'offerta NCC (borderline ed oltre) oggi presente riqualificandola, ma, al tempo stesso, concederebbe più strumenti allo sviluppo delle imprese sane e capaci. Sarebbe inoltre possibile prevedere anche violazioni e sanzioni nei confronti di chi istigasse le imprese NCC a commettere degli illeciti amministrativi ad oggi decisamente impunito.

- Registro nazionale auto d'epoca e limousine.

Anche questo settore è sempre più terra di abusivismo. Per contrastare il fenomeno suggeriamo due strade. Un registro nazionale nel quale inserire tutte le vetture in questione. Tale registro potrebbe essere inviato ai Comuni (per la Regione di appartenenza) in modo che una copia ne venga consegnata ai futuri sposi quando questi si presentino per sbrigare le formalità. Un elenco di targhe e modelli con accompagnata una breve spiegazione della circostanza che vuole l'eventuale auto d'epoca abusiva, offerta dal privato, soggetta al rischio di essere fermata anche durante la cerimonia anche perché non risulterebbe coperta da assicurazione idonea al trasporto passeggeri dietro compenso.

Per quanto riguarda le limousines il controllo potrebbe essere fatto di concerto tra motorizzazione e l'agenzia delle entrate. Anche queste vetture vengono immatricolate come le altre. All'atto del passaggio presso la Motorizzazione Civile di una limousine ad uso privato dovrebbe scattare una segnalazione immediata in modo che il Sig. Rossi o l'immigrato di turno possano spiegare l'immatricolazione di una limousine compatibilmente col loro reddito dichiarato o con le professioni in cui risultano impiegati.

F.A.I. Trasporto Persone
Via Padova n.11 - 25125 Brescia
Tel.: 389-5854634 Fax: 030-803085 e-mail: segreteria@faibus.it

In un'ottica di rivisitazione nazionale e di spirito federalista della scrivente Associazione, spetterebbe solo agli operatori locali trovare una soluzione che faccia ritrovare la serenità a tutti gli attori la cui attività ricade principalmente su Roma e il Lazio.

Ci permettiamo di suggerire una "sanatoria" con gli stessi requisiti qui riportati ai quali si potrebbe aggiungere il comprovato esercizio (fatture e personale in regola) negli ultimi 5 anni. I dati della Agenzia della mobilità di Roma sono inequivocabili. Anche aggiungendo tutti i 3445 autonoleggiatori "non romani" alle fila di quelli capitolini il totale non raggiungerebbe il 50% dei taxi della capitale.

Ma sappiamo che quel numero è destinato a ridursi in presenza dei requisiti obbligatori di cui sopra. L'importante, a nostro giudizio, è che questa sanatoria sia unica, irripetibile e che fissi un punto di equilibrio destinato a durare diversi anni e non un punto di partenza. E' evidente che se tale proposta venisse accolta, spetterebbe alla Regione Lazio creare la situazione e vigilare affinché tale equilibrio perduri. Per questo abbiamo pensato al controllo annuale presso un unico ente. Chi dovesse ad esempio licenziare del personale (in tutte le forme consentite alle imprese di altri settori) senza rimpiazzarlo non potrà mantenere il numero di autorizzazioni che aveva quando impiegava quel personale. Casomai un vettore fosse costretto da un momento di difficoltà a privarsi di personale potrà riavere quelle autorizzazioni al superamento di tali difficoltà.

Nota a margine 2. I taxi:

Non è nostro costume dire agli altri come dovrebbero lavorare. Il fatto che sia usanza consolidata presso i sindacati taxi non fa apparire la stessa cosa diversamente se presa dal lato opposto.

Ci limitiamo a qualche suggerimento poiché da operatori disinteressati forse cogliamo meglio alcune esigenze della clientela che potrebbero essere facilmente tradotte in questa Riforma.

Per migliorare ancor più il servizio taxi facendo "sistema" Tpl è opportuno concedere agli utenti la facoltà di scegliere il proprio taxi in qualsiasi situazione. Questa è l'unica concorrenza possibile tra i tassisti che a nostro avviso è da vedere come opportunità di crescita. I passeggeri vengono spesso incoraggiati (quando non obbligati) a prendere il primo della fila. Ma se questo primo ha un'auto non pulita, veste in modo non adeguato, non conosce i fondamenti di alcuna lingua straniera, renderà prima di tutto un pessimo servizio al resto della categoria in termini di cattiva pubblicità.

Riteniamo inoltre, sia utile adottare un sistema di feedback con le dovute garanzie per i tassisti. Come sopra, un tassista non professionale o peggio danneggia tutta la sua categoria. I sistemi per la segnalazione da parte degli utenti sono per lo più complessi e non adatti ad un'utenza straniera specie se in partenza. Se fosse più semplice, anche attraverso un sito o una App (pubblica o privata), segnalare le eventuali mancanze riscontrate dall'utenza, i tassisti responsabili potrebbero essere richiamati ad una maggiore attenzione di cui beneficerebbe tutto il comparto ma anche

F.A.I. Trasporto Persone
Via Padova n.11 - 25125 Brescia
Tel.: 389-5854634 Fax: 030-803085 e-mail: segreteria@faibus.it

l'Italia nel suo complesso in quanto spesso i taxi sono il bigliettino da visita del Paese. Come scritto, con le dovute garanzie per i tassisti che possono essere il numero elevato di feedback necessari alla composizione del giudizio medio (un cliente è prevenuto, 10 sono disonesti, se 100 esprimono

pareri simili è difficile pensare che ce l'abbiano tutti con lui). Un sistema graduale di avvisi senza conseguenze prima di arrivare alle disciplinari. Ma provate ad immaginare quale impatto differente avrebbe l'avvicinamento di un tassista che attraverso App (pubblica o privata) l'utente sa già essere un ottimo professionista. Anche questo potrebbe stimolare una competizione buona.

Speriamo di aver dato uno spunto di riflessione e dialogo trasversale ad una situazione congelata ormai da anni che penalizza quasi tutti gli operatori dell'uno e dell'altro comparto.

Siamo ovviamente disponibili a dialogare con chiunque veda in questo nuovo approccio un punto di partenza per un confronto costruttivo con l'unica condizione di abbandonare la strada del 29/1 quater. Prima che nel merito (le famose criticità costituzionali) è sbagliato nel metodo. Non c'è stato alcun confronto precedente ma si è trattato di un vero e proprio blitz. E' chiaramente monco e tecnicamente mal scritto perché manca il punto di vista degli addetti ai lavori e perché ha conservato articoli in contrasto tra di loro.

Inoltre è talmente farraginoso che sarà aggirabile in diversi modi nel frattempo che si esprimano tutti i tribunali che verranno chiamati ad occuparsene.

Una riforma in questo comparto, ancor più se condivisa nei limiti del possibile, troverebbe certamente il favore dell'opinione pubblica nonché toglierebbe l'arma (un po' fasulla ma efficace) della legge vecchia e dei buchi normativi.

Ringraziando per l'attenzione ci è gradita l'occasione per porgere i nostri più cordiali saluti.

Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone

F.A.I. Trasporto Persone
Via Padova n.11 - 25125 Brescia
Tel.: 389-5854634 Fax: 030-803085 e-mail: segreteria@faibus.it

Principali modifiche ed effetti:

Il titolo viene convertito da comunale a regionale con requisiti di moralità, congruità fiscale e occupazionale.
Ai Comuni viene lasciato il compito di controllare la regolarità delle rimesse scelte dai soggetti titolari di autorizzazioni.

Le regioni stendono i regolamenti su questi principi cardine: Territorialità regionale, rimessa esclusiva (salvo situazioni di spazi condivisi quali abitazioni plurifamiliari o condomini dove comunque verificare lo spazio necessario per i veicoli posseduti dagli ncc), differenziazione o assimilazione delle clientele a patto di far rispettare rigidamente le eventuali differenze a entrambi i comparti. Se le organizzazioni economiche gestite dai tassisti vorranno continuare ad esercitare servizi diretti a clientela specifica, occorrerà compensare con sistemi che consentano agli NCC di competere con l'utenza occasionale. Sistema sanzionatorio e meccanismo di rinnovo unico per ogni Regione.

Le Regioni provvedono a dotarsi di registro elettronico in comunicazione tra di loro e col registro elettronico nazionale per consentire agli NCC di spostarsi per le ztl e preferenziali d'Italia e per le sostituzioni temporanee dei veicoli.

Le Regioni provvedono a riformare il ruolo dei conducenti prevedendo che siano differenziati per taxi e ncc.

Lo Stato dunque fissa pochi principi: modalità, tempi e requisiti necessari per la conversione delle autorizzazioni; il registro nazionale elettronico, la flessibilità dei veicoli in capo ad un operatore legata al personale impiegato, la territorialità regionale, la rimessa esclusiva, i ruoli conducente diversificati e le i parametri economici statistici necessari ad avviare bandi per nuove assegnazioni di autorizzazioni a titolo gratuito o oneroso, la possibilità di esercitare l'NCC con ogni tipo di società di persone e di capitale, limita il conferimento in cooperativa all'interno della Regione che ha rilasciato il titolo onde evitare che il problema soprattutto capitolino anche se in espansione si ripeta nel giro di pochi anni. Concede all'Art. poteri di intervento in caso di sospetti "congelamenti" delle situazioni a causa di commistioni tra politica locale e corporazioni. Per il resto lascia ampio spazio di personalizzazione alle Regioni nel rispetto della Costituzione e della diversità dei territori.

Sugli intermediari che tanto fanno discutere, a nostro giudizio dovrebbe essere loro consentito di continuare ad operare a condizione di rispetto delle norme. Ovvero l'unica via a noi sembra quella che lo Stato pretenda un soggetto fiscale italiano il quale potrà contrattualizzare gli NCC a cui subappaltare i nostri clienti. In pratica il cliente di una app è cliente di una app. La app, a sua volta deve diventare cliente degli NCC. La app dunque incasserà e fatturerà per i servizi resi ai passeggeri mentre l'NCC fatturerà alla App per l'impiego richiesto.

Ci teniamo infine ad esaminare da un punto di vista tecnico la proposta del comprensorio e conseguente abrogazione della rimessa che a nostro giudizio, a parte Bologna dove è stata realizzata ex post, non è fattibile nel resto d'Italia.

Nel concreto supponiamo che il comprensorio di Milano contenga la città metropolitana (ex provincia). L'ncc sosta su qualche strada in questo territorio, qualcuno gli commissiona o subappalta un trasferimento per l'aeroporto di Bergamo, finito il servizio questo l'NCC non torna nella rimessa ma in un qualsiasi punto della provincia di Milano.

Il giudizio sul modello Bologna lo lasciamo agli operatori bolognesi. Il guaio è che non può tecnicamente funzionare se esportato. Per capirlo bisogna sapere che a Bologna, quando è stato fatto il regolamento sovracomunale in seno alla Provincia, delle 200 autorizzazioni circa di NCC, il 90% già era in capo a soci delle due principali coop. Pertanto sono i due soggetti principali a esercitare il controllo nei loro stessi interessi, ovvero avere la disponibilità di auto nell'aera per soddisfare la domanda. Prima a mezzo radio, ora a mezzo smartphone. Tant'è che non solo il suddetto regolamento consente di non rientrare in rimessa a coloro che siano in una struttura che disponga di questi apparati radio, ma mette anche in "condivisione" le rimesse tra tutti i soci o consorziati. In nessuna altra area italiana, per storia, per mercato, per tessuto socioeconomico, esistono soggetti privati equiparabili e nemmeno è possibile un processo che obblighi forzatamente. Quindi lo scenario che si andrebbe a creare sarebbe il seguente: Il Comune che rimane titolare del titolo (non esiste il soggetto comprensorio in grado di emetterlo) sarebbe libero di aderire o meno a questa unione e di conseguenza l'ncc rimarrebbe privato della scelta. Questione non di poco conto. Infatti vi sarebbe una questione di giurisdizione e la conseguente confusione relativa a chi abbia l'autorità di sanzionare violazioni al regolamento di comprensorio, a chi (se l'ncc ha aderito o meno) e soprattutto dove. E' punibile un NCC proveniente da un Comune che non abbia aderito al comprensorio che commette una violazione al regolamento di comprensorio?

Inoltre non ci sarebbe modo di impedire a un Comune che non aderisse al comprensorio di emettere autorizzazioni per servire "il proprio territorio" ma al tempo stesso non ci sarebbe modo di costringerlo ai controlli necessari. E dunque avremmo NCC che rispondono ad una autorità, e altri NCC che rispondono ad un'altra. Non solo, potenzialmente potremmo avere NCC di una stessa Regione che rispondono a diversi regolamenti di diversi comprensori col rischio vengano a crearsi piccoli feudi protezionistici come già oggi è quello di Bologna. Ad esempio nonostante i due soggetti detengano 190 autorizzazioni, nel regolamento sovracomunale di Bologna è fatto divieto ad un nuovo soggetto di detenere più di 6 autorizzazioni con l'evidente obiettivo di cristallizzare il duopolio. Pare a noi evidente che una soluzione di questo tipo non risolverebbe assolutamente nulla, anzi, aggiungerebbe altri problemi e tensioni tra le categorie ad una situazione sufficientemente problematica.

F.A.I. Trasporto Persone

Via Padova n.11 – 25125 Brescia

Tel.: 389-5854634 Fax: 030-803085 e-mail: segreteria@faibus.it