

**Al Presidente del Consiglio dei Ministri
Avv. Giuseppe Conte
Al Ministro delle Infrastrutture e dei
Trasporti
On. Paola De Micheli
Al Ministro dello Sviluppo Economico
On. Stefano Patuanelli
Al Sottosegretario Ministero Infrastrutture
e Trasporti
Sen. Salvatore Margiotta**

Oggetto: osservazioni a Decreti attuativi art. 10-bis L. 11 febbraio 2019 n. 12

A seguito dell'incontro tenutosi in data 2 dicembre con le Associazioni di rappresentanza del settore, durante il quale sono state anticipate le bozze dei testi dei tre Decreti attuativi previsti all'art. 10-bis della L. 12/2019, le Associazioni firmatarie del presente documento intendono rappresentare le seguenti considerazioni e osservazioni.

Premettendo che tutta l'azione di regolamentazione prevista nei vari DPCM deve necessariamente ispirarsi al principio della massima tutela del servizio pubblico nel trasporto non di linea secondo i principi sanciti dalla normativa nazionale ed Europea nel rispetto dell'utenza del servizio: tale azione non può configurare una liberalizzazione de facto del servizio pubblico anche perché questo sarebbe eccedente alle finalità proprie e previste dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12.

1. DECRETO REGISTRO TAXI E NCC

Riteniamo sia improrogabile ed urgente l'avvio definitivo del R.E.N. anche per il settore NCC e TAXI.

Uno strumento necessario per fotografare il settore, individuare i soggetti abilitati a svolgere i servizi e di conseguenza coloro che non possono svolgerli, facendo definitiva chiarezza anche sui soggetti che attualmente occupano questo spazio in maniera elusiva:

- Il processo di definizione del R.E.N. deve essere accompagnato anche dall'introduzione della targa professionale, strumento che potrà orientare il settore in un'ottica di riconoscimento professionale e semplificazione amministrativa, replicando quanto già avviene in diversi paesi della comunità Europea come la Germania.
- I costi di emissione della targa professionale sarebbero azzerati legando la sostituzione della targa al primo cambio veicolo.
- Infine il REN dovrebbe prevedere anche forme di sospensione del servizio per quelle imprese che entro un dato termine dalla cancellazione dal Registro, non avendo provveduto a rinnovare l'iscrizione, continuano ad esercitare.

2. DPCM PIATTAFORME

Intendiamo innanzitutto evidenziare la nostra assoluta contrarietà alla proposta di regolamentazione delle piattaforme nel testo che ci è stato presentato.

Il decreto in questione avrebbe dovuto regolare ciò che oggi opera nel comparto in assenza di qualunque titolo o autorizzazione, pertanto in ragione della recentissima sentenza della giurisprudenza europea, chiediamo al Governo di valutare anche la possibile perturbazione del mercato e distorsione della concorrenza, a danno delle imprese italiane.

La proposta formulata è irricevibile nei contenuti, perché prefigura una completa destrutturazione del settore, demolendo l'attuale modello organizzativo a vantaggio di piattaforme tecnologiche, e relegando tassisti e noleggiatori a soggetti che svolgono la propria attività lavorativa senza garanzia, senza autonomia, senza diritti e senza capacità autonoma di sviluppo della propria attività, mantenendo in capo i rischi derivanti da una attività autonoma, contraddicendo persino la recente giurisprudenza in materia di riders.

I contenuti della bozza prefigurano una visione prospettica del comparto inaccettabile, in cui si tutela il capitale a svantaggio del lavoro, a discapito della cooperazione e delle figure artigiane previste nel settore, in evidente contrasto con quanto definito all'articolo 45 della costituzione:

“La Repubblica riconosce la funzione sociale della cooperazione a carattere di mutualità e senza fini di speculazione privata. La legge ne promuove e favorisce l'incremento con i mezzi più idonei e ne assicura, con gli opportuni controlli, il carattere e le finalità. La legge provvede alla tutela e allo sviluppo dell'artigianato “

Arrivando addirittura a ipotizzare per regolamento l'impossibilità di rispettare il Codice Civile in tema di requisiti per i soci di strutture cooperative, istituito al fine di garantire nel rapporto sociale la mutualità interna.

La nostra Costituzione, nei suoi principi fondanti, oltre a tutelare la cooperazione e l'artigianato, sancisce che l'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro e riteniamo che la proposta contenuta violi questo principio perché basata solo sulla intermediazione del lavoro.

Se si dovesse confermare, anche in sede politica, l'impostazione del documento presentato anticipiamo fin da subito che attiveremo tutte le forme di tutela del comparto con manifestazioni e fermi ad oltranza del servizio oltre all'attivazione di ogni strumento legale atto a contrastare una simile impostazione.

Nel frattempo fino al ritiro della Bozza del DPCM presentato, procederemo alla dichiarazione immediata dello:

STATO DI AGITAZIONE DEL SETTORE CON DECORRENZA IMMEDIATA

Coerentemente con quanto richiesto dallo stesso Ministero, siamo a ribadire che sarebbe utile chiarire il quadro normativo in cui le piattaforme tecnologiche, non previste all'articolo 7 della legge 21/92, operano e come queste si interfacciano economicamente e giuridicamente nei contratti di trasporto, partendo dall'assunto di quanto definito dalla corte di giustizia UE (sentenze C 62/19 e C-320/16) andando ad individuare:

- Titoli e autorizzazioni per svolgere attività di intermediazione nel settore trasporto pubblico di persone.
- Obblighi e responsabilità dei contraenti;
- Diritti e doveri delle parti,
- trattamento fiscale adeguato, che tenga conto della differenza tra piattaforme tecnologiche non regolate e gli assetti organizzativi già presenti nella Legge 21/92, coordinati in un contesto di mercato regolato ai sensi della Direttiva CE 123/2006, che di fatto effettuano attività di trasporto pubblico di persone in modalità coordinata.

Per questi motivi riteniamo che si debba assolutamente salvaguardare coloro che operano, anche attraverso piattaforme tecnologiche digitali, nel pieno rispetto delle normative vigenti e ci riferiamo alle imprese, alle cooperative ed ai consorzi che operano nel trasporto pubblico non di linea, e andare a disciplinare correttamente tutti coloro che intermediano domanda e servizi senza autorizzazioni o titoli.

Senza questo elemento cardine, verrà lasciato campo aperto a soggetti finanziari e l'intermediazione diventerà lo strumento principe nei rapporti con la clientela, distruggendo, di fatto, il ruolo di servizio pubblico che queste imprese hanno sempre svolto insieme ai loro soggetti aggregati che operano attraverso lo strumento dell'interconnessione, garantendo professionalità, qualità e sicurezza, senza costi aggiuntivi per la collettività.

Per quello che ci riguarda l'eventuale regolazione delle piattaforme tecnologiche non potrà prescindere da alcuni elementi fondamentali che non possono essere messi in discussione:

- pieno rispetto dei principi costituzionali previsti all'articolo 1 e 45.
- nessuna messa in discussione nel rapporto sociale dell'articolo 2527 del codice civile
- valorizzazione delle figure giuridiche che ad oggi hanno garantito la messa in contatto tra utenti e vettori del trasporto pubblico che sono espressione diretta degli operatori, senza alcuna penalizzazione.
- regolazione rigida per coloro che effettuano attività di intermediazione con pura finalità di rendita e a scopo di lucro.
- le tariffe di trasporto devono rimanere amministrate pubblicamente (art. 13 legge 21/92), visto che sono un elemento di competenza delle Istituzioni a garanzia del servizio pubblico erogato (Taxi) o di interesse pubblico (NCC) e non stabilito arbitrariamente da soggetti terzi e non possono essere variabili in base al rapporto domanda offerta.

3. DECRETO FOGLIO DI SERVIZIO

Per quanto riguarda il Foglio di servizio elettronico confermiamo la contrarietà rispetto l'ipotesi avanzata. Per come proposta rischia di sminuire gli elementi di controllo previsti ed approvati nella legge 12/2019 tesa a interdire ogni fenomeno che vanifichi la differenza operativa tra tassisti e noleggiatori.

Contestualmente segnaliamo che la discussione su questo decreto prima della definizione di quello sulle piattaforme rischierebbe di creare un indebito vantaggio per queste ultime, che si potrebbero trovare ad avere già strumenti pronti per la gestione dei servizi che porterebbero ad una gestione monopolistica del comparto.

In ogni caso nelle more della discussione deve essere presente che non possono essere suggerite modalità per il superamento di alcune regole, innovando in modo surrettizio disposizioni cogenti della legge 21/92, quali ad esempio, in modo non esaustivo, la sosta su suolo pubblico o su vaghe aree private che non abbiano le caratteristiche dell'autorimessa.

Il decreto deve evitare di produrre automatismi che attraverso la tecnologia consentano di fatto il superamento della definizione di servizio pubblico a carattere locale erogato sui territori definiti (vedi sentenza consiglio di stato settembre 2020).

Ribadiamo inoltre che non risulta possibile attraverso un decreto attuativo modificare o innovare quanto disposto da una norma primaria, come la legge 21/92.

Si pone inoltre un problema di compatibilità con il Regolamento Europeo sulla Protezione dei Dati Personali (GDPR - UE 679/2016) in quanto l'impianto della norma non soddisfa i principi di riservatezza dei dati personali, né il principio fondamentale che i dati personali debbano essere trattati e conservati per un tempo minimo limitato all'erogazione del servizio e agli adempimenti amministrativi e fiscali obbligatori per legge.

CONFARTIGIANATO TAXI
CNA FITA TAXI
LEGACOOOP PRODUZIONE E SERVIZI
FAISA CONFAL
MIT TAXI
SILT
SNA CASARTIGIANI
TPLN FAST CONFAL
UNICA CGIL
URI
URITAXI

La posizione relativa all’inquadramento delle piattaforme tecnologiche, già espressa in relazione al “Documento Fiesole” del 1 settembre 2020, oltreché dalle associazioni firmatarie è condivisa dai gestori delle quattro applicazioni lato clienti maggiormente diffuse in Italia:

ITTAXI	APPTAXI
INTAXI	TAXICLICK EASY

e dalla maggioranza dei Radiotaxi presenti sull’intero territorio Nazionale, sotto elencati :

Radiotaxi 4040 Milano	Radiotaxi 3570 Roma	Taxi Torino
Radiotaxi 028585 Milano	ProntoTaxi 066645 Roma	Socota 4242 Firenze
Cotabo Bologna	La Partenope Napoli	Cotafi 4390 Firenze
Corapa Padova	Cotas Siena	Trinacria Palermo
ArteTaxi Abano Terme	Radiotaxi Riccione	Radiotaxi Piacenza
Cat Bologna	Radiotaxi Vicenza	Yellow Taxi Milano
Cotamo Modena	Radiotaxi Mantova	CoTaPi Pisa
Radiotaxi Verona	Radiotaxi Merano	CotaPra Prato
Radiotaxi Treviso	Radiotaxi Parma	Radiotaxi Ravenna
Radiotaxi Venezia-Mestre	Radiotaxi Perugia	Radiotaxi Reggio Emilia
Radiotaxi Ferrara	Radiotaxi Trieste	Radiotaxi Sanremo
Radiotaxi Forlì	Radiotaxi Udine	Radiotaxi Taranto
Radiotaxi Bergamo	Radiotaxi Alto Garda	Radiotaxi Cattolica
Livorno	Radiotaxi Bolzano	Radiotaxi Brescia
Genova	Radiotaxi La Spezia	Rossoblu Cagliari
Radiotaxi Arezzo	Radio taxi Trento	COTASA Salerno
Radiotaxi Lucca	Radiotaxi Viareggio	Radiotaxi Rimini
Radiotaxi Aquils		