



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggiatori (A.N.I.Tra.V) – *Mauro Ferri, Presidente*

Audizione presso Senato della Repubblica
Commissione X – A.S. 2085

Disegno di Legge recante
«Legge annuale per il mercato e la concorrenza»

2 dicembre 2015

L'Associazione

Da oltre 12 anni rappresentiamo la categoria degli NCC

A.N.I.Tra.V raccoglie l'interesse del maggior numero delle 80.000 imprese del settore del noleggio con conducente sia su gomma che su acqua, opera a stretto contatto con le istituzioni a livello nazionale e locale nella rappresentanza delle istanze della categoria, promuove iniziative per l'adozione di norme legislative e regolamentari che salvaguardino e favoriscano le attività imprenditoriali degli associati e del settore in generale.

Organizza attività volte alla ricerca delle soluzioni più congeniali per lo svolgimento dell'esercizio del trasporto pubblico non di linea, anche in riferimento alle esigenze della pianificazione territoriale ed alle esigenze dei cittadini trasportati, collaborando con il Ministero dello Sviluppo Economico, con l'Autorità di Regolamentazione dei Trasporti e con l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Partecipa ai lavori della Piattaforma Tecnologica Nazionale Marittima presso il MIT ed è componente di diverse commissioni di lavoro presso lo stesso MIT, non ultima la rivisitazione del Regolamento di Sicurezza per la navigazione della Laguna Veneta.

Fondata nel 2003 A.N.I.Tra.V è tra le associazioni maggiormente rappresentative dei noleggiatori che sostiene nelle attività istituzionali, legali, di formazione e per l'avviamento di attività.

Accreditata presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali – Divisione IV Rappresentatività Sindacali.



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La normativa nazionale

Una legge quadro inadeguata

- La legge 21/1992 è la normativa quadro del settore del trasporto pubblico non di linea e disciplina con chiarezza, quanto meno questo ne era lo spirito, l'attività del noleggio con conducente e quella del servizio taxi.
- La normativa ha nel corso degli ultimi 7 anni subito alcuni interventi (DL 207/2008 convertito a Legge n. 14/2009) che, lungi dal renderla più al passo con i tempi, sono stati ispirati più da fini politico-elettorali che dal reale intendimento di aggiornare le regole di un mercato in profondo cambiamento ed hanno finito per imporre numerosi limiti e restrizioni, ritenuti poi, dallo stesso Legislatore, non compatibili con le disposizioni vigenti a livello comunitario e nazionale. Emblematica la considerazione della IX Commissione della Camera in corso di conversione a Legge del DL 207/2008, norma intervenuta a modificare la L 21/1992, che esprimeva parere favorevole alla conversione **a condizione che venisse soppresso il comma 1-quater dell'art. 29** : *“considerato che l'articolo 29, comma 1-quater, reca disposizioni che, nel modificare la disciplina in materia di servizio di noleggio con conducente, introducono vincoli assai stringenti per quanto concerne in particolare l'accesso al territorio di comuni diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione e le modalità di esercizio dell'attività, con la previsione dell'obbligo di iniziare e terminare ogni singolo servizio presso la rimessa situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione; tali disposizioni, oltre a intervenire in modo dettagliato su materia sulla quale non è prevista una competenza legislativa statale, **ostacolano gravemente lo sviluppo delle imprese che prestano il servizio di noleggio con conducente, con pesanti conseguenze per gli utenti, e compromettono le condizioni essenziali di concorrenza nel settore**”*.
- A Luglio del 2014 l'AGCM evidenziava, “eliminare le distorsioni concorrenziali nel settore degli autoservizi di trasporto pubblico non di linea causate dall'esclusione della disciplina dei taxi e del servizio di Noleggio auto con conducente (NCC), di cui alla l. n. 21/1992, dall'ambito di applicazione delle recenti norme di liberalizzazione. Al fine di rimuovere tale distorsione, è necessario abolire gli elementi di discriminazione competitiva tra taxi e NCC in una prospettiva di piena sostituibilità dei due servizi. Ciò anche in considerazione delle nuove possibilità offerte dall'innovazione tecnologica che ha determinato l'affermarsi di nuove piattaforme on line che, agevolando la comunicazione fra offerta e domanda di mobilità, consentono un miglioramento di offerta del servizio di trasporto di passeggeri non di linea, in termini sia di qualità sia di prezzi”.



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La normativa nazionale (2)

I limiti all'attività di noleggiatore

- Il carattere anacronistico e sostanzialmente irragionevole dei vincoli territoriali previsti dalla nuova normativa, che limitano l'esercizio dell'attività al territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, sono pertanto suscettibili di restringere significativamente il confronto concorrenziale. Tale è infatti l'effetto congiunto che scaturisce dagli obblighi di :

1-disporre di sedi e rimesse esclusivamente site nel Comune che ha rilasciato l'autorizzazione;

2-stazionare e sostare solo all'interno delle predette rimesse;

3-partire e tornare alla rimessa esclusivamente sita nel Comune di rilascio dell'autorizzazione per l'offerta di ogni nuova prestazione.

- L' A.R.T, nel maggio 2015, in merito alle modifiche alla L. 21/1992 interviene sostenendo che *“emerge la necessità di promuovere con una idonea regolazione lo sviluppo della offerta di un pluralità di tipologie di servizi di autotrasporto di persone, che corrisponda alla nuova segmentazione della domanda di servizi di mobilità urbana resa possibile da tecnologie mobili idonee e competitive e dal cambiamento da esse prodotto sulle abitudini di consumo degli utenti. (...) Riguardo al NCC, l'Autorità condivide la necessità – già evidenziata dalla Autorità garante della concorrenza e del mercato – di ridurre le differenze tra i diversi ambiti del trasporto non di linea per aumentare la concorrenza tra il servizio di taxi e quello di NCC e ridurre alcuni costi anche di natura ambientale. Si propone, a questo fine, di eliminare l'obbligo che il titolare della autorizzazione NCC faccia rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio ritenendo tale vincolo limitativo della possibilità di svolgere l'attività secondo criteri di economicità ed efficienza”*



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La normativa nazionale (3)

Regole più volte contestate da istituzioni nazionali ed europee

- L' AGCM ha segnalato più volte l'illegittimità dei principi dettati dal comma 1 quater art. 29 DL 207/2008 modifica alla legge 21/1992 (Bollettino 19/02/2009 n.7 AS501 e Bollettino 10/05/2010 n 16 AS683);
- Procedimento EU Pilot 623/09/TREN con cui la Commissione Europea, ha chiesto informazioni alle autorità italiane in ordine all'attuale tenore del citato articolo 29, comma 1-quater, nonché in ordine alle motivazioni sulla base delle quali sono state introdotte le condizioni e le limitazioni all'esercizio dell'attività, difforni dai riferimenti dei requisiti di non discriminazione, richiesti dalla costante giurisprudenza della Corte di Giustizia.
- Sentenza 264 del 06/11/2013 della Corte Costituzionale Italiana che, seppur non entra nel merito della norma in questione, definisce incostituzionali i principi su cui proprio il comma 1 quater dell'art. 29 della Legge 27 febbraio 2009 n 14 fonda le radici (obbligo di stabilimento e rimessa, territorialità operativa dell'autorizzazione).
- Lo stesso Senato nella conversione a Legge del DL 83/2012 motivava la proroga della sospensione applicativa della modifica alla L. 21/1992: ***“si rende necessaria al fine di evitare l'entrata in vigore di una disposizione che contiene elementi fortemente restrittivi della concorrenza e di arginare la confusione che deriverebbe da un'applicazione dell'articolo 29, comma 1-quater, nella sua attuale formulazione, con i conseguenti effetti negativi che interesseranno gli enti locali competenti nella gestione pratica dei problemi, inevitabilmente causati dal caos interpretativo indotto dall'applicazione della predetta normativa e che si porranno, peraltro, in modo diverso nelle varie realtà territoriali coinvolte”***.



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La posizione di A.N.I.Tra.V

Regole certe e al passo con i tempi

L'Associazione Nazionale Imprese Trasporto Viaggio ritiene che il DDL concorrenza (AS2085) in discussione al Senato, sia l'occasione per porre rimedio ai danni che la modifica alla L 21/1992 sta arrecando alle imprese del noleggio con conducente nonché all'ambiente ed ai consumatori, costretti a pagare le prestazioni di servizio maggiorate dai percorsi chilometrici da e per la rimessa e dunque propone che si proceda quanto prima a:

- Soppressione **in via definitiva l'articolo 29, comma 1-quater**, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207 convertito a Legge 27/02/2009 n.14, di modifica alla Legge n. 21 del 15 gennaio 1992.
- Modifica della L. 21/1992 **per il riordino del Trasporto pubblico non di linea**, in considerazione dell'innovazione tecnologica (PC, telefoni mobili, etc) intervenuta dal 1992 ad oggi che concedono possibilità inimmaginabili e sulla base di best practice internazionali, quale ad esempio il caso londinese e che consentirebbero alle imprese del settore NCC di crescere in modo esponenziale sia dal punto di vista imprenditoriale che occupazionale.
- Superamento del vincolo autorizzativo rilasciato per una unica autovettura, prevedendo invece la possibilità di far circolare più autovetture con una sola autorizzazione a fronte di un adeguato volume di affari dimostrato dall'impresa NCC attraverso contratti di servizio e fatturato; rilascio dei titoli autorizzativi non più da parte dei Comuni, troppo esposti a pressioni lobbistiche, ma da parte di una Autorità o Ente di valenza nazionale (ART, Motorizzazione) sulla base di una visione globale dei territori, delle esigenze turistiche e sulla contezza dell'effettivo numero di veicoli autorizzati in circolazione, predisponendo anche un osservatorio permanente sul mondo dei trasporti pubblici non di linea.



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La posizione di A.N.I.Tra.V (2)

Regole certe e al passo con i tempi

Adeguare la normativa di settore ai principi dettati dal TFUE e dalla Costituzione Italiana in merito alla libertà di stabilimento per le imprese NCC ed alla libera circolazione; prevedere, in funzione di una ragionevole semplificazione, l'uniformazione dei Regolamenti per gli 8.000 Comuni italiani, per gli accessi da parte degli operatori NCC a porti, aeroporti e stazioni ferroviarie.

Eliminazione dell'obbligo di rimettere l'autovettura nella rimessa situata esclusivamente nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione, consentendo di rimettere il veicolo in altre rimesse quando terminato il servizio.

Prevedere una norma transitoria che, nelle more della costituzione di un registro nazionale delle imprese NCC, tenuto da parte dell'Autorità individuata per il rilascio delle autorizzazioni, blocchi per la durata di anni tre il rilascio di nuove autorizzazioni da parte dei Comuni e che consolidi le autorizzazioni già presenti nel territorio italiano inglobandole nel nuovo sistema gestito dalla suddetta Autorità.

Prevedere l'obbligo di iscrizione al Ruolo dei Conducenti per i soli titolari di autorizzazione NCC mentre per i conducenti dei veicoli autorizzati consentire la conduzione di questi, con la patente di guida e con il solo Certificato di Abilitazione Professionale prescritto dal C.d.S.



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

La competizione delle imprese NCC italiane nel mercato del trasporto viaggiatori europeo

Differenze sostanziali

Con la modifica alla L. 21/1992 apportata dal DL 207/2008 convertito a L 14/2009, le imprese italiane del NCC si sono trovate di fronte ad un mercato al quale non possono più accedere, ed anche se da parte del Legislatore è consolidata la tesi della sospensione dell'efficacia attuativa della novella norma, alcuni Tribunali e alcune Amministrazioni Pubbliche Locali che la applicano, elevando sanzioni sino alla revoca delle autorizzazioni.

Da 7 anni le imprese NCC italiane sono sotto attacco da parte di chi tali modifiche le hanno fortemente volute al fine di consolidare un illegittimo monopolio sul trasporto persone nelle grandi città, così troviamo situazioni imbarazzanti dove vengono ammessi a partecipare a bandi pubblici di gara e ad evidenza europea, operatori di Stati membri della UE che esercitano attività di NCC ed al contempo assistiamo a revocche di autorizzazioni NCC motivate dal fatto che l'operatore, titolare dell'autorizzazione, esercita nel comune contiguo a quello che ha rilasciato il titolo autorizzativo; intanto le imprese esercenti attività NCC facenti parte dell'UE, ormai entrate nel mercato italiano stabilmente, operano attraverso dei principi fondati su una sostenibile espansione imprenditoriale tutelata.

Italia : **1 autorizzazione valida per una sola autovettura (sistema contingentato requisito x concorso)**;

Francia : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito=titolo autorizzativo);

Romania : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito=titolo autorizzativo);

Slovenia : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito=titolo autorizzativo);

Inghilterra : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito=titolo autorizzativo);

Spagna : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito=titolo autorizzativo);

Austria : **1 autorizzazione valida per più autovetture** (sistema liberalizzato – requisito= titolo autorizzativo);



A.N.I.Tra.V.
Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

Contatti Associazione A.N.I.Tra.V.

I nostri contatti:



A.N.I.Tra.V.

Associazione Nazionale
Imprese Trasporto Viaggiatori

Sede: Piazzale Enrico Dunant 57, 00152 Roma

Tel.: (+39) 06/49.77.32.31

Fax: (+39) 06/44.70.16.99

E-Mail: anitrav@anitrav.com

Sito Internet: www.anitrav.com