



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 6 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 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 e la Fiera (e prossimamente 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 si/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.

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 corrottele. 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.

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.
- 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.
- 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. Ma, in quest'ottica, 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.

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 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 veste 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.

Nota a margine 1: Roma e Lazio

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 lecite, quindi anche a chiamata o P.iva) 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

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'hanno 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.

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