

Alla cortese attenzione del  
Ministro dei Trasporti  
Vice Presidente del Consiglio  
Onorevole Matteo Salvini  
[ncc2023@mit.gov.it](mailto:ncc2023@mit.gov.it)

### **Contributo Federnoleggio Confesercenti all'incontro del Ministro con categorie NCC**

Federnoleggio Confesercenti rappresenta il settore NCC Vetture e Bus, avendo anche fatto parte del tavolo Tecnico presso codesto Ministero, che era stato istituito per la consultazione preventiva in merito alle modifiche da applicare alla vecchia Legge 21/92 per arrivare, senza dare ascolto a nessuna delle proposte NCC se non il REN Registro Elettronico Nazionale che già esiste nei Bus, alla novellata ma non ammodernata Legge 12/2019.

L'entrata in vigore della legge n.12 /2019 che ha modificato la Legge 21/92 senza modernizzarla come nel resto d'Europa che, nel settore, ha valorizzato l'evoluzione tecnologica, ha disposto obblighi che restringono l'operatività delle PMI NCC, creando grosse criticità e perdite di posti di lavoro e, in assenza di un intervento normativo di sostanziale riforma di ammodernamento, assistiamo alla vergognosa riduzione del servizio evidenziata da tutti i media, oltre che all'incremento dell'abusivismo, in danno dei consumatori e degli stessi operatori sani.

Questa Legge novellata ma non modernizzata, con la moratoria del rilascio di nuove autorizzazioni, causa grave danno all'utenza. Danno che è sotto gli occhi del mondo intero, quasi obbligando questa convocazione che apprezziamo.

Solo a Roma l'ultimo bando di concorso per rilascio autorizzazioni NCC, risale al 1993, con un contingente odierno di circa mille autorizzazioni NCC a fronte di oltre ottomila licenze taxi. Situazione simile a Milano da 35 anni, con circa 500 NCC a fronte di 5000 taxi.

AGCM, dopo l'ennesima segnalazione al Governo Italiano, il 21/10/2019, dichiara di ritenere necessaria una riforma organica e complessiva del settore della mobilità non di linea.

Nelle more di tale processo di riforma, ormai improrogabile, servono interventi di breve periodo come l'eliminazione di quelle norme introdotte con la Legge 12/2019, idonee solo a mantenere o addirittura

a rafforzare illegittimamente, restrizioni concorrenziali nella mobilità non di linea, a carico del solo comparto NCC.

Come, ad esempio solo esplicativo e non esaustivo, i limiti nelle modalità di prenotazione NCC che esistevano nel 1992 quando appena iniziava l'uso dei cellulari ma senza App né siti di commercio elettronico. Limiti illegittimi oggi surreali, imposti dalla corporazione taxi alla politica locale. Limiti che paga l'utenza con tempi di attesa che sono indegno biglietto da visita agli occhi del turista che arriva in Italia.

Bisogna attuare immediatamente il REN, inserito nella Legge 12/2019 pubblicata in Gazzetta Ufficiale che, la stessa settimana, di nuovo la corporazione taxi, ha bloccato al Ministero che ne ha sospeso l'attuazione con una circolare.

Evidentemente si è temuto che una mappatura governativa dell'organico taxi/NCC, attualizzata e geolocalizzata, avrebbe permesso una valutazione oggettiva dell'insufficienza di organico NCC Regione per Regione e Città per Città, mappatura che chiedono da anni le Associazioni NCC, senza essere ascoltate.

Comunque il REN è legge nazionale inattuata da febbraio 2019, che aspettiamo ad attivarlo?

Si deve recepire la sentenza della Corte di Giustizia UE C5021 del 08/06/2023 che, nell'agglomerato urbano di Barcellona, ha certificato che la sostenibilità economica del servizio taxi è inidonea a giustificare la misura protezionistica contro il servizio NCC.

Così come si deve recepire la Sentenza 56 del 26/03/2020 della Corte Costituzionale che elimina di fatto l'obbligo NCC di rientro in rimessa dopo ogni singolo servizio e precisa che la rimessa NCC non necessita di sede strutturata visto l'elevato sviluppo delle tecnologie. Tuttavia troppi Comuni che hanno rilasciato come previsto e normato dalla Legge nazionale, sono sottoposti a minaccia di denuncia penale se non revocano NCC anche per sanzioni NCC di mancato rientro in rimessa. L'autorizzazione NCC così illegittimamente revocata è parte della riduzione forzata del servizio NCC che manca in Italia. L'anno scorso non siamo riusciti a servire il 45% delle richieste e quest'anno, finora il 55%.

A conferma e parziale mitigazione la Sentenza 5615 del 26/05/2023 del Consiglio di Stato sezione quinta, ha inoltre imposto ad un Comune pugliese di restituire il titolo NCC illegittimamente revocato, per ragioni simili, ad una delle nostre PMI.

Che aspettiamo a modernizzare la Legge 12/2019 solamente novellata pro domo taxi? Le nostre PMI NCC non hanno diritto di vedere accolte le proprie legittime richieste?

Le nostre PMI NCC non hanno obbligo di rendere il servizio ma lo rendono e di alto livello e per farlo acquistano vetture molto costose anche elettriche. Hanno obbligo di fatturazione e fatturano incrementando il PIL, accettano pagamenti contanti ed elettronici, versano IVA e contributi dipendenti, pagano assurdi affitti e gabelle per ciascun titolo NCC pur essendo unica PMI e sono titolari delle autorizzazioni NCC che ottengono partecipando regolarmente a bandi pubblici come da Legge nazionale.

I taxi non hanno alcuno di questi obblighi, tranne quello di rendere il servizio che tutti i media contestano viste le file di utenti che hanno contribuito a realizzare questo apprezzato incontro. Dichiarano redditi medi dai 18 ai 24mila€/anno ma non hanno obbligo di emettere fattura o ricevuta fiscale. Eppure acquistano licenze tra di loro a prezzi che superano i centomila € e che non sono di loro proprietà ma dei Comuni che le hanno emesse, ottenendo l'emarginazione NCC a tutela di tali investimenti.

Vogliamo valutarlo?

La portata anticoncorrenziale dei limiti imposti al servizio NCC è ancor più evidente considerando che l'ampliamento dell'offerta dei servizi pubblici non di linea dovrebbe far fronte ad una domanda ampiamente insoddisfatta, soprattutto nelle aree metropolitane con maggior densità di traffico, unita all'incapacità del trasporto pubblico di linea e del servizio taxi a coprire interamente i bisogni di mobilità della popolazione e dell'utenza tutta.

Vanno eliminate le distorsioni concorrenziali nel settore degli autoservizi di trasporto pubblico non di linea causate dalla discriminazione competitiva taxi/NCC, valutando la prospettiva di sostituibilità/integrazione 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.

AGCM e ART, hanno segnalato più volte l'illegittimità dei principi dettati dalle varie modifiche che hanno portato alla novellata ma non modernizzata Legge 12/2019.

Oggi è molto migliorata l'interconnessione di passeggeri e conducenti, per promuovere la concorrenza e stimolare più elevati standard qualitativi, si dovrebbe quindi assicurare una miglior tutela del consumatore nella fruizione del servizio e garantendo una consapevole e libera scelta nell'offerta.

Si devono armonizzare le competenze regionali e degli Enti locali in materia, al fine di definire comuni standard nazionali nell'ottica dell'improcrastinabile REN, eliminando le sperequazioni del sistema sanzionatorio per le violazioni amministrative, anche ai fini del contrasto dei fenomeni dell'abusivismo che prospera nell'attuale indeterminazione legislativa.

Ferme restando in via generale le criticità derivanti da un non ben definito riparto delle competenze tra Stato e Regioni, secondo il quadro costituzionale, è necessario un ripensamento del Governo sul grado di apertura al mercato che va riconosciuto a questa importante attività economica svolta dalle nostre PMI NCC, anche per assicurare il rispetto delle relative regole che sono oggi confuse, anacronistiche e surreali.

Tanto surreali che, pur stretti nella morsa di una repressione illegittima NCC che sta decimando le nostre PMI NCC con la spinta ingiustificata della corporazione taxi, biasimiamo l'eccesso di un

comune dell'avellinese con Giunta Civica De Luca che, superficialmente, ha rilasciato centinaia di autorizzazioni NCC in barba alla legge attuale, contribuendo ad aumentare confusione ed abusivismo. Sempre a sinistra la ciliegina sulla torta è Roma che non governa a sufficienza flussi e turni taxi, nonostante le inefficaci disposizioni che emana regolarmente. Al di là delle turnazioni ricevute la metà degli oltre ottomila taxi romani, questo periodo, corre ogni mattina all'aeroporto di Fiumicino dove può applicare, su precedente delibera capitolina, le tariffe più alte d'Europa a parità di percorrenza. In città i taxi rischiano di prendere corsette da 8/15€ mentre a Fiumicino, pur essendo sufficienti 2000 taxi, corrono volentieri il rischio di fare anche una sola corsa che ne vale 4 di Roma. Ricordo che i tassisti a Fiumicino negano la corsa anche all'utente che va a Ostia, costringendolo a code lunghe come quelle di Termini.

Sarebbero risolte le file taxi a Termini in stagione obbligando almeno duemila taxi a restare a Roma?

In conclusione riassumiamo le richieste urgenti NCC di Federnoeggio Confesercenti:

1. REN
2. Attuazione Sentenze Lussemburgo C5021 del 08/06/23, Corte Costituzionale 56 del 26/03/2020, Consiglio di Stato 5215 del 26/05/23
3. Eliminazione disparità trattamento sanzionatorio a parità di infrazione CdS Art.85 NCC e Art. 86 taxi
4. Eliminazione Ruolo per gli autisti dipendenti. Ruolo Nazionale riservato esclusivamente ai titolari di PMI con autorizzazione NCC
5. Foglio servizio elettronico con contratto e prenotazione servizio, senza dati vessatori e sensibili
6. Eliminazione dell'obbligo di una rimessa per ogni comune di rilascio, con rimessa NCC da ridefinire presso CCIAA.

**Luigi Pacilli**

**Presidente Nazionale Federnoeggio Confesercenti**

Roma, 19 luglio 2023

