

PROTOCOLLO D'INTESA TRA MINISTERO DEI TRASPORTI E ALCUNE ASSOCIAZIONI DEL SETTORE TAXI E NOLEGGIO CON CONDUCENTE

Oggetto: principi di revisione del settore del trasporto pubblico non di linea

PREMESSO CHE:

1. La legge 4 agosto 2017, n. 124 all'articolo 1, commi 179-182 delega il Governo ad adottare, entro un anno dall'entrata in vigore della stessa legge, un decreto legislativo per la revisione della disciplina in materia di servizi pubblici non di linea, definendo principi e criteri direttivi, nonché le procedure per l'adozione delle norme delegate;
2. La procedura sancita dalla citata legge n. 124/2017 prevede che il decreto legislativo sia emanato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico, previo parere della Conferenza unificata, sentiti le associazioni di categoria comparativamente più rappresentative a livello nazionale e il Consiglio nazionale dei consumatori e degli utenti;
3. Nel mese di febbraio 2017 è stato attivato un tavolo di lavoro presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cui hanno preso parte le entità associative più rappresentative del settore del noleggio con conducente (d'ora in avanti: NCC) e taxi;
4. A seguito delle numerose riunioni tenutesi con le associazioni del settore NCC e taxi, delle elaborazioni di documenti da parte delle associazioni e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (d'ora in avanti: Ministero), il Ministero e le Associazioni di settore firmatarie del presente protocollo concordano sulla opportunità di individuare un nucleo di principi da porre a base della revisione dell'assetto normativo del settore;

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

Il Ministero e le Associazioni firmatarie convengono, con il presente protocollo d'intesa, che i contenuti cui dovrà conformarsi sia il decreto interministeriale (per le materie in esso contenuto e richiamate dal presente protocollo) sia l'emanando decreto legislativo debbano essere coerenti con i sottoelencati principi.

- 1) Il servizio taxi e il servizio di noleggio con conducente (d'ora in avanti: NCC) esercitati con veicoli o natanti di cui alla legge 21/1992 costituiscono servizi pubblici non di linea.
Le licenze per l'esercizio del servizio taxi e le autorizzazioni per il servizio NCC sono contingentate.
Ogni servizio comunque denominato che utilizza veicoli ricevendo un corrispettivo o altri utili da persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione è da ritenersi parte del settore del Trasporto pubblico non di linea, seguendone regole di accesso ed esercizio.
- 2) I servizi pubblici non di linea costituiscono parte integrante del complesso dei servizi pubblici di natura locale e le autorità pubbliche dovranno preliminarmente considerare nell'ambito delle proprie scelte di programmazione la possibilità di stipulare contratti di servizio con i titolari di licenza taxi o di autorizzazione NCC presenti sul territorio, per il

soddisfacimento delle esigenze di mobilità per aree o segmenti di utenza la cui domanda di trasporto non possa essere gestita efficacemente, sotto il profilo dell'economicità, con i servizi "ordinari" di trasporto pubblico locale.

- 3) I taxi svolgono servizio di piazza con tariffe amministrare ed individuate secondo criteri stabiliti dalle Regioni. In virtù dell'obbligo a svolgere servizi non sostenibili economicamente devono essere individuate misure compensative quali ad esempio l'IVA agevolata al 4% sull'acquisto/noleggior dei veicoli elettrici e sull'energia per la ricarica degli stessi (COOP21) ed altri incentivi fiscali da definire sotto forma di credito d'imposta, così come non possono essere gravati da canoni, tributi, tasse di qualsivoglia natura di occupazione del suolo pubblico (ad es. esenzione COSAP) così come nella loro attività di stazionamento presso in aree in concessione quali stazioni, aeroporti, porti, ospedali ,ecc.. .
- 4) La tariffa è amministrata per la tutela delle parti, con particolare riguardo al consumatore. Non può subire scontistiche o maggiorazioni se non amministrativamente determinate, così come non può essere gravata da costi commissionali a favore di operatori di servizi di pagamento elettronico.
- 5) I servizi NCC, fatte salve le deroghe per i Comuni di piccole dimensioni dove non sia istituito o sia assente il servizio taxi, si rivolgono all'utenza specifica, non possono svolgere servizio di piazza ed applicano un prezzo non costituente tariffa amministrata.
- 6) La forma giuridica e i principi sulla cumulabilità dovranno essere analoghi a quelli previsti dall'assetto normativo vigente. I titoli autorizzativi vengono rilasciati a persone fisiche e possono essere conferiti ai soggetti giuridici previsti dall'ordinamento comunitario
- 7) Le autorizzazioni NCC devono avere in disponibilità, sul territorio che ha emesso il titolo autorizzativo, una rimessa avente i requisiti definiti dalle leggi vigenti. Obbligo di stazionamento nelle rimesse nell'ambito definito dalla Regione in attesa della prenotazione.
- 8) Le prenotazioni o i contratti di servizio potranno essere fatti mediante strumenti tecnologici o documenti cartacei; le caratteristiche saranno definite in sede attuativa.
- 9) Contestualmente a quanto richiamato al punto 17, le Regioni definiscono, al loro interno, gli ambiti operativi territoriali per quanto riguarda il servizio NCC nonché normative relative alla operatività nei medesimi. Per i servizi taxi il bacino di utenza è normalmente quello comunale, salvo accordi tra Comuni per individuare bacini diversi e più ampi.
- 10) Il numero di licenze è determinato dai Comuni che ne rilasciano i titoli, sulla base della programmazione e dei criteri emanati dalla Regione; il numero di autorizzazioni è determinato dalla Regione che può delegare gli Enti Locali territorialmente individuati per il rilascio dei titoli, in base alla programmazione e criteri standard individuati a livello nazionale. Lo Stato stabilisce i requisiti di accesso alla professione validi su tutto il territorio nazionale, gli elementi di qualificazione permanente delle figure giuridiche

operanti nel settore nonché il sistema sanzionatorio improntato ai principi di proporzionalità, progressività, recidiva, responsabilità personale.

- 11) Ad ogni licenza ed autorizzazione dovrà corrispondere una targa professionale regionale emessa dalla motorizzazione, trasferibile.
- 12) Gli NCC hanno obbligo di rientro alla propria rimessa alla conclusione del servizio o dei servizi programmati.
- 13) Presso il CED del MIT è istituito in anteprima un elenco e successivamente formalizzato in un registro pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza e di autorizzazione, secondo specifiche che saranno previste, se del caso, con normativa secondaria.
- 14) Atteso che la costituzione di piattaforme tecnologiche da parte di operatori NCC e taxi rappresenta un investimento di interesse pubblico e necessita di continui investimenti per favorire un volano virtuoso per incrementare la domanda e migliorare l'offerta, si conviene sulla necessità di ricercare misure a sostegno e l'introduzione di una regolamentazione sulla trasparenza dei servizi di piattaforma.
- 15) Le piattaforme tecnologiche, intendendo con tale termine tutte le strutture che si occupano di mettere in contatto domanda e offerta di servizi di trasporto, che rispondendo a quanto stabilito dalla Corte di Giustizia europea intermediano tra domanda e offerta di autoservizi pubblici non di linea, ovvero tra passeggeri e soggetti titolari di licenza taxi o di autorizzazione ncc, sono soggette alle seguenti prescrizioni:
 - a. sono iscritte, a titolo oneroso, in un registro nazionale presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Allo stesso registro in una sezione speciale sono iscritte a titolo non oneroso le piattaforme tecnologiche costituite e gestite a cura degli operatori. Il Ministero, è inoltre preposto a definire e irrogare le sanzioni in caso di infrazioni, da parte dei gestori delle piattaforme, alle disposizioni che le disciplinano;
 - b. i gestori delle piattaforme possono legittimamente mettere in contatto domanda e offerta di servizi di trasporto a condizione che la piattaforma :
 - b.I) sia iscritta al registro nazionale;
 - b.II) abbia sede legale e domicilio fiscale nell'ambito dell'Unione europea, fermo restando il pagamento delle tasse in Italia per i servizi ivi prestati;
 - b.III) abbia un rappresentante fiscale in Italia che operi come sostituto d'imposta;
 - b.IV) organizzi le proprie attività in modo da garantire il rispetto della vigente normativa di settore da parte dei vettori aderenti (prevedendo una corresponsabilità per le violazioni commesse dal vettore in relazione a prenotazioni gestite dalla stessa piattaforma);
 - b.V) definisca e renda noto all'utente, in modo chiaro e trasparente, il valore dell'intermediazione differenziandolo da quello del servizio di trasporto valore che resta a carico del cliente finale;
 - b.VI) non intervenga direttamente sulle tariffe amministrare effettuando operazioni di dumping;

Compatibilmente con le risorse pubbliche disponibili e purché in modo compatibile con la normativa e l'acquis comunitario in materia di concorrenza, possono essere erogati incentivi alla costituzione di piattaforme tecnologiche istituite e gestite a cura degli operatori, per le quali in ogni caso l'iscrizione al registro sarà a titolo gratuito.

- 16) Non è consentita l'attività di intermediazione, anche tramite piattaforme informatiche, tra passeggeri e soggetti che non siano titolari di licenza o di autorizzazione ex legge n. 21 del 1992, quando il contratto di trasporto che viene in essere prevede un corrispettivo intendendosi per tale il compenso per la prestazione svolta dal trasportatore.
- 17) E' necessario un periodo - di non meno di 24 mesi- di moratoria del rilascio di autorizzazioni e licenze, per consentire agli Enti preposti di effettuare una ricognizione sulla congruità e sulla distribuzione territoriale di autorizzazioni e licenze, procedendo se del caso ad un riequilibrio che tenga conto della realtà fattuale del mercato, dell' effettivo ambito di svolgimento del servizio da parte dei singoli operatori, per l'attività svolta al 31.12.2016.
- 18) La nuova normativa dovrà ridefinire in modo stringente la definizione del trasporto persone con veicoli in uso proprio da quelli in uso di terzi, vietandone l'uso distorto (si vedano i servizi di trasporto complementari ad altre attività quali albergatori, residence, etc.), in tutti i casi in cui il servizio di trasporto assume una valenza economicamente valutabile, anche se la prestazione di trasporto è - apparentemente - gratuita.
- 19) I contratti di gestione o sostituzione alla guida per taxi e ncc dovranno essere ridefiniti in maniera estensiva, consentendo inquadramenti sostenibili e coerenti con lo sviluppo del settore e le modifiche introdotte dal codice della strada.
- 20) Definizione di accordi infracomunitari tesi a regolarizzare il corretto esercizio del trasporto pubblico di persone transfrontaliero.
- 21) Interventi sul codice della strada che prevedano il riconoscimento dell'attività professionale del trasporto pubblico non di linea.
- 22) Le Regioni possono adottare norme specifiche, per i titolari del trasporto pubblico non di linea negli ambiti territoriali (marittimi - lacuali - fluviali e lagunari) nei quali i servizi di linea sono effettuati in concessione, con imbarcazioni, sulla base di un contratto di servizio.

Roma, 2 febbraio 2018