



Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
P.le di Porta Pia, 1
00198 Roma

Roma, 06 agosto 2014

Oggetto: Nota informativa e nomina componente gruppo ristretto per disamina testo Decreto interministeriale

Nella riunione del decorso 31 Luglio, presso il MIT, è stata comunicata la predisposizione da parte del Ministero di una bozza del Decreto interministeriale previsto dall'art.2 comma 3 del DL 25 marzo 2010 n.40.

Al termine dei successivi interventi effettuati dalle Organizzazioni di rappresentanza dei Taxi ed NCC presenti, il Capo di Gabinetto ha previsto la convocazione di un gruppo di lavoro per la disamina del testo del citato Decreto interministeriale, rappresentando l'urgenza di concludere i lavori entro la prima decade del prossimo mese di settembre.

In ordine ai possibili contenuti di merito dell'annunciato Decreto, anticipati dal Capo di Gabinetto ed auspicati da alcune delle Organizzazioni di categoria presenti, è necessario, anzitutto, osservare che la molteplicità ed antitetività degli stessi, oltre alla complessità giuridica delle questioni coinvolte, rende evidente la impossibilità che l'esame del testo in questione si esaurisca nel breve tempo concesso dal Ministero.

A fronte del termine del 31/12/2014 legislativamente previsto e dei quattro anni di pregressa inerzia provvedimento da parte dei Ministeri interessati, l'urgenza dagli stessi – solo ora rappresentata – risulta, infatti, quantomeno



incomprensibile. E non appare certamente neanche condivisibile che detta urgenza possa derivare – come sembra essere stato sostenuto – dalle “nuove tecnologie” di intermediazione tra domanda e offerta di recente intervenute nel settore, considerato che le stesse sono già compiutamente regolate dal punto di vista della loro technicalità operativa.

A tale proposito, è da evidenziare che per quanto riguarda l'applicazione delle *nuove tecnologie* nel settore del TPL non di linea, le attuali problematiche sollevate dall'intervento sul mercato di un recente operatore, non derivano da aspetti tecnici che vanno normati, ma solo, ed esclusivamente, dall'uso illegittimo della tecnologia in questione rispetto alle regole che attualmente disciplinano il settore.

Peraltro, occorre tener presente che l'ambito contenutistico e regolamentare del Decreto in questione, risulta strettamente limitato dalla sua natura *di norma secondaria* che esclude possa intervenire in ambiti diversi rispetto a quelli fissati dall'art.2 comma3 del D.L.40/10.

Ambiti che sono esclusivamente quelli di “disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio taxi ed ncc o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia”.

Il restante testo ed impianto complessivo del citato art. 2 è rimasto, infatti, travolto dal successivo intervento che il Legislatore ha fatto nella materia in esame, con l'art.36 comma 1 n.1 lett.m e comma 2 del D.L.1/12, di rideterminazione e riforma dei principi fondamentali del TPL non di linea, che innovano la L.21/92, oltre ad attribuire specifiche competenze consultive al riguardo alla neocostituita Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Certamente, dunque, dopo l'intervento del Legislatore con la citata *norma primaria*, non può essere più il Decreto interministeriale in questione o, comunque, una *norma secondaria*, ad intervenire sui principi fondamentali della disciplina di settore e sugli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di



pianificazione delle Regioni, atteso, anche, il richiamato ruolo della competente Autorità.

Quanto sopra precisato, quindi, esclude che le “proposte” presentate con proprio documento da Confartigianato, CNA, Lega Coop, Confcooperative e Casartigiani possano aver attinenza alcuna, rispetto ai possibili contenuti dell’annunciato Decreto.

Peraltro, le stesse, appaiono di difficile raccordo con la *ratio* di una normativa di tutela e sviluppo del settore Taxi ed Ncc, posto che chiedono la regolarizzazione e legittimazione di un *terzo genere* di TPL non di linea, in aggiunta - e, quindi in concorrenza - rispetto ai taxi ed Ncc, costituito dai c.d. “servizi di cortesia”, oltre ad altri servizi aggiuntivi di trasporto pubblico di persone “anche con l’utilizzo di tecnologia specifica”.

In ordine, poi, alla richiesta di un Regolamento Ministeriale istitutivo di un Registro Unico Nazionale è da rilevare che, ai sensi dell’art.117 della Costituzione, il TPL non di linea rientra tra le materie di *competenza esclusiva* delle Regioni e del conseguente esclusivo potere regolamentare delle stesse.

Mentre, nel merito, l’imposizione di un simile ulteriore vincolo burocratico per gli operatori del settore, risulterebbe del tutto ingiustificato, considerato che per l’Ente Locale il reale numero delle imprese del settore – ai fini della programmazione numerica - risulta inequivocabilmente legato al numero delle licenze e delle autorizzazioni rilasciate.

Mentre, se il movente fosse quello di fornire un più agevole riscontro a livello nazionale per l’Agenzia delle Entrate ed il Ministero del Lavoro, risulterebbe quantomeno paradossale che non siano stati detti Enti a sollevare il problema: ma, bensì, i soggetti destinatari dell’attività istituzionale degli stessi.



Pertanto, nell'attesa di ricevere il testo del preannunciato Decreto interministeriale e sulla base delle suesposte considerazioni, torniamo a ribadire le forti perplessità sulle proposte enunciate e sul percorso indicato dalle sopracitate Associazioni di categoria, con l'invito, vista anche la pausa estiva e la complessità della materia in esame, di aggiornare il confronto successivamente al 15 settembre 2014.

Con l'occasione, comunichiamo che il nominativo designato dalla nostra Associazione da inserire nel gruppo di lavoro ristretto per la disamina del testo del citato Decreto interministeriale è quello del sottoscritto, Loreno Bittarelli, Presidente Nazionale Uritaxi.

Distinti saluti

Loreno Bittarelli
Presidente Nazionale Uritaxi