

Premessa: il contesto di riferimento - l'avvento delle piattaforme elettroniche e la profonda trasformazione della mobilità urbana - asimmetria realizzatasi, rispetto all'intervenuta evoluzione tecnologica, tra cd. servizio di piazza e noleggio con conducente - potenziali enormi vantaggi per la qualità del servizio, la collettività e l'ambiente

a) Com'è stato a più riprese rilevato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, l'avvento della telefonia mobile e delle nuove tecnologie di comunicazione ha di fatto rivoluzionato il settore del trasporto e della mobilità: se qualche decennio fa i radiotaxi avevano di gran lunga facilitato l'incontro tra domanda e offerta, così oggi gli smartphone possono consentire agli autisti di essere facilmente contattati, in tempo reale - con un semplice sms o geolocalizzazione tramite il Gps -, dalla richiesta di chi deve spostarsi, senza perdite di tempo ed inutile consumo di carburante (e conseguente decongestionamento del traffico e riduzione dell'inquinamento), con evidente contenimento di prezzo per l'utente e servizio maggiormente in linea con le sue esigenze.

In questo contesto, completamente mutato, la normativa di cui alla Legge n. 21 del 1992 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea) - emanata in un'epoca in cui la diffusione del telefono cellulare (con caratteristiche del tutto diverse rispetto agli attuali smartphone) non era neppure paragonabile a quella di oggi -, è divenuta oggettivamente e complessivamente inapplicabile, facendo di fatto riferimento ad una realtà del tutto superata.

Cosa vuol dire, ad esempio, che *“le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa”* (art. 11, comma 4, L. n.

21 del 1992), se nessuno usa più il telefono fisso ma cellulari e dispositivi elettronici?

Ciò è tanto vero che, d'altra parte, le disposizioni inserite nel testo della L. n. 21 del 1992 dal D.L. n. 207 del 2008 - relative in particolare all'obbligo di partenza e rientro dalle corse presso la rimessa ed alla necessaria localizzazione dell'autorimessa sul territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione (artt. 3 e 11) - sono state ritenute (AGCM, AS501/2009, AS736/2010 e AS1354/2017) del tutto illogiche ed incompatibili con qualsiasi criterio di ragionevolezza ed efficienza del servizio, oltre che in aperto e stridente contrasto con la disciplina europea sui trasporti, contenuta nel Titolo VI del TFUE, e con le norme del TFUE poste a tutela della libera prestazione dei servizi e della concorrenza (art. 56); oltre che con l'art. 41 Cost., in quanto davvero non è rinvenibile alcuna "utilità sociale" che giustificerebbe nella vicenda in esame la ritenuta limitazione della libera attività economica privata.

Tutt'altra cosa è - come purtroppo si è verificato - l'ingiustificata tutela di meri interessi corporativi.

Lo stesso legislatore aveva immediatamente sospeso l'efficacia della novella in oggetto (art. 7 *bis*, L. n. 33 del 2009, specificamente reiterato dai DD.LL. n. 78 e 194 del 2009); e nelle more della ridefinizione della disciplina organica in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea l'efficacia delle disposizioni sopra ricordate è rimasta sospesa fino al 31.12.2018.

Sul punto è d'altra parte intervenuto anche il massimo organo di giustizia amministrativa.

Ed infatti, con l'ormai noto parere n. 3586 del 23.12.2015 (*"applicabilità della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*

- L. n. 21 del 1992 - e delle conseguenti sanzioni previste dagli artt. 85 e 86 del Codice della Strada alle nuove forme di organizzazione e gestione telematica del trasporto di persone mediante autoservizi”), reso su richiesta del Ministero dell’Interno, la Sez. I del Consiglio di Stato ha affermato che *“la disciplina quadro del servizio pubblico di trasporto non di linea, di fronte alle nuove caratteristiche di mobilità che si sono affermate, mostra i segni del tempo e dello sviluppo dell’innovazione tecnologica (...), dovendosi tenere invece in adeguata considerazione delle nuove possibilità offerte dall’innovazione tecnologica, che ha determinato l’affermazione di diverse piattaforme on line che agevolano l’incontro tra domanda e offerta del servizio di trasporto di passeggeri non di linea, con effetti positivi sulla dinamica dei prezzi e sulla qualità del servizio (...).*

b) Evidente è, d’altra parte, l’analogia che si è realizzata qualche decennio fa con il servizio di radiotaxi che, è bene ricordarlo, non risulta essere mai stato specificamente preso in considerazione dal legislatore, e che appare anche semanticamente scarsamente compatibile con il cd. servizio “di piazza” di cui all’art. 86 C.d.S..

Tuttavia, nessuna sanzione viene comminata a chi recluta la clientela tramite le centrali di radiotaxi anziché stazionando sulle aree a ciò specificamente riservate.

Si può oggi sostenere, come ha affermato a più riprese l’AGCM, che la stessa originaria distinzione tra servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente (ncc), quantomeno nei rigidi termini di cui alla L. n. 21 nel 1992, risulti oggettivamente di difficile comprensione.

I tassisti continuano ad avere in via esclusiva il diritto di sostare in aree dedicate (servizio cd. “di piazza”, appunto), ma è evidentemente irragionevole anche solo ipotizzare che l’evoluzione tecnologica - radiotaxi prima, smartphone e piattaforme

elettroniche adesso - sia a loro esclusivo appannaggio, in una sorta di indebita ed imperitura privativa, a scapito della qualità della prestazione resa, della concorrenza e della collettività.

E' inoltre importante sottolineare come le nuove tecnologie e servizi non vogliono entrare in conflitto con il servizio di piazza, ma offrire un'alternativa valida e complementare (come quella offerta dai radiotaxi).

Diversamente, evidente sarebbe la violazione del principio di uguaglianza e ragionevolezza di cui all'art. 3 Cost..

c) L'avvento delle nuove piattaforme elettroniche oggettivamente rappresenta, anche per il settore della mobilità, un enorme progresso, potendo fornire evidenti vantaggi per la qualità del servizio, la collettività e l'ambiente. Questo uno dei principali motivi per cui Heetch ha messo la sua tecnologia e know-how a disposizione sia di NCC che di tassisti, permettendo loro di "convivere" sotto lo stesso tetto.

Il range dei servizi prestati è ampio ed eterogeneo (si va dal noleggio con conducente tradizionale, al noleggio della vettura; in ogni caso, il fenomeno è caratterizzato dal tentativo di raggiungere un'utilizzo più produttivo del bene/capitale automobile: riducendo i tempi morti, condividendo gli spostamenti, addirittura privilegiando un'auto in condivisione alla sua proprietà individuale tradizionale come nel car-sharing); addirittura, sono previste specifiche applicazioni per consentire una migliore messa in rete ed una maggiore efficienza del più tradizionale servizio di taxi.

Così come i servizi anche la clientela è varia ed eterogenea. E' quindi importante sottolineare come NCC e taxi su prenotazione si rivolgono a una diversa utenza,

con diverse esigenze e preferenze. E' giusto che lo Stato metta a disposizione strumenti adeguati per soddisfare le differenti richieste.

In particolare, per quanto più da vicino attiene a Heetch, una specifica attenzione è rivolta all'utenza giovanile, nella logica di un uso più consapevole e sicuro del mezzo su cui effettuare gli spostamenti (soprattutto negli orari notturni) oltre che di contenimento dei costi.

Ciò è tanto vero che in altri ordinamenti, nonostante iniziali resistenze, le nuove tecnologie sono state accolte con grande favore. Si pensi in particolare ai paesi anglosassoni ed in special modo agli U.S.A. ed al Regno Unito, dove le nuove piattaforme costituiscono un servizio ormai irrinunciabile per l'utenza e danno occupazione a centinaia di migliaia di autisti (a parte l'ulteriore indotto generato), senza che ciò abbia rappresentato una effettiva penalizzazione per il servizio di taxi tradizionale (in considerazione della diversità delle esigenze degli utilizzatori e dei diversi segmenti di clientela).

Anzi, le forme alternative di mobilità - in particolare quelle fornite tramite vetture elettriche - costituiscono un tassello fondamentale nelle politiche di abbattimento delle immissioni inquinanti.

Criticità del nuovo decreto: vetustà del complessivo impianto normativo della L. n. 21 del 1992 - sostanziale riproposizione delle irragionevoli e restrittive disposizioni di cui alla novella del 2008 - contrasto con la disciplina europea sui trasporti, contenuta nel Titolo VI del TFUE, e con le norme del TFUE poste a tutela della libera prestazione dei servizi e della concorrenza (art. 56), oltre che con gli artt. 3 e 41 Cost.

Fermo quanto sopra riguardo al contesto di riferimento ed alle innegabili potenzialità rappresentate dall'effettivo utilizzo delle nuove piattaforme informatiche, destano più di qualche perplessità le disposizioni contenute nel D.L. n. 143 del 29.12.2018 (a parte la più generale contraddizione di un provvedimento di cui si assume l'assoluta necessità ed urgenza e che tuttavia viene immediatamente sospeso quanto alla sua efficacia addirittura fino ad un momento successivo alla sua necessaria conversione).

In particolare, illogica è la riproposizione (nell'ambito del vecchio art. 11) dell'antistorica previsione per cui - nel 2019, quando ormai tutte le transazioni si fanno sul web nella completa indifferenza della effettiva localizzazione geografica dei contraenti (si pensi alla comune esperienza di tutti noi alle prese con i biglietti del treno e dell'aereo, alle prenotazioni di alberghi, all'acquisto on line di ogni bene o servizio tramite portali quali Amazon) - *“le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa o la sede”*, svilendosi la successiva indicazione, ridotta a mero simulacro, del possibile *“utilizzo di strumenti tecnologici”* (di cui si potrebbe però fare uso solo una volta arrivati in rimessa ...).

Allo stesso modo, del tutto anacronistico (oltre che irragionevole) è il generale obbligo per cui *“l'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire presso le rimesse (...) con ritorno alle stesse”*: ma perché? Qual è l'interesse sotteso a questa disposizione, se non appesantire il servizio a scapito della sua tempestività e qualità (con conseguente congestionamento del traffico e dell'inquinamento).

Riguardo poi al cd. foglio di servizio, si tratta di previsione oggettivamente farraginoso, contraria ai requisiti di speditezza e celerità dell'economia digitale.

Le stesse critiche sono da rivolgere alla disposizione (art. 1, comma 1, lett. d) che in asserita deroga a quanto stabilito in precedenza consentirebbe di ovviare all'obbligo di dover rientrare in rimessa ma solo a patto che sul citato foglio di servizio siano registrate, sin dalla partenza dalla rimessa, più prenotazioni (ma questa volta, la partenza o la destinazione del servizio devono irragionevolmente ricadere nell'ambito territoriale della provincia).

Infine, davvero non è chiara la necessità di istituire un Registro informatico pubblico nazionale delle imprese che svolgano servizio di ncc (che pare abbia quale unico scopo quello di impedire, nelle more, il rilascio di nuove autorizzazioni).

Né è chiara, sia consentito, l'effettiva portata del comma 9 del decreto, in cui si individuierebbe un regime transitorio di due anni sulla scorta di un non meglio specificato "*contratto in essere tra cliente e vettore* (che sensatamente non può avere ad oggetto una singola tratta)", che deve essere stato "*stipulato in forma scritta con data certa sino a 15 giorni antecedenti alla entrata in vigore del decreto e regolarmente registrato*" (anche in questo caso si tratta di disposizioni di difficile applicazione, facendosi riferimento a formalità comunque contrarie alla prassi e all'accelerazione impressa dalla tecnologia digitale).

Restando a disposizione per qualsivoglia confronto e chiarimento, ringraziamo per la disponibilità.

Heetch Italia