



FEDERAZIONE ITALIANA OPERATORI
NOLEGGIO



F.I.O.N.

**FEDERAZIONE ITALIANA
OPERATORI NOLEGGIO**

Sub lege Libertas

Proposte di modifica alla legge quadro
21/92 nel rispetto dell'equilibrio e della
costituzione



Questa proposta di legge elaborata da F.I.O.N. Federazione Italiani Operatori Noleggio in un percorso durato molti anni, condiviso con il più alto numero di NCC italiani ed a tratti anche con rappresentanti dei tassisti, si pone l'obiettivo di risolvere tutte le questioni che hanno generato le storture responsabili della tensione tra le due categorie. Problematiche che il DL143/2018 non affronta. Pertanto, anche se l'eccessiva penalizzazione del comparto NCC che causerebbe ingenti perdite di posti di lavoro e l'abbandono della professione da parte di moltissimi operatori, non dà alcuna sicurezza che non abbiano a ricrearsi le stesse condizioni nel giro di pochi anni. La proposta di legge si inserisce perfettamente nel quadro delle indicazioni emanate dall'Autorità Garante del Mercato S2782 del 10/03/17

Possiamo riassumere i principali obiettivi della riforma nei seguenti punti:

1. Riequilibrio dell'offerta e pulizia del settore NCC

Il combinato disposto tra la conversione delle Autorizzazioni e il Registro Elettronico Nazionale (REN), potranno riequilibrare l'offerta NCC sul territorio italiano. E' noto come piccoli comuni abbiano riempito di autorizzazioni il vuoto lasciato dalla principali città che non emettono autorizzazioni da 20/30 e anche più anni. Dunque, con la conversione delle autorizzazione ai vettori in possesso della onorabilità, fatturato congruo sul territorio e proporzionalità delle autorizzazioni col personale regolarmente impiegato, sarà possibile non solo l'eliminazione dal mercato dei soggetti scorretti, ma anche conoscere la vera ubicazione dei vettori per i controlli futuri, nonché avere regolamenti omogenei. Si risolverebbe il peccato originale. Chi acquista una licenza taxi può vivere dove vuole. Chi intraprende l'attività di NCC lo fa con l'autorizzazione che riesce a reperire e quasi mai è emessa dal Comune in cui risiede. Un atto unico e irripetibile per garantire un futuro a entrambe le categorie fondato sull'equilibrio tra domanda e offerta. Con il sistema attuale basato su concessioni comunali (unico in Europa) è fortemente probabile che nel giro di pochi anni si ricrei lo stesso disequilibrio.

2. Regolamentazione degli intermediari

Unici nel panorama associativo/sindacale proponiamo un inquadramento per gli intermediari del settore (radiotaxi e app ncc) con l'istituto della responsabilità oggettiva. Proponiamo l'inserimento nel REN anche per gli intermediari in possesso di una sede fiscale in Italia come condizione necessaria a poter operare. Pensiamo inoltre che debba essere sanzionato fino alla esclusione dal suddetto registro l'intermediario attraverso i cui servizi, trasformi l'ncc in taxi e il taxi in ncc. Solo così si potranno evitare gli sconfinamenti reciproci che generano le tensioni.

3. Maggiore severità nei confronti dell'abusivismo totale.

Troppo spesso entrambi i comparti soffrono dello stesso male: L'abusivismo sempre più dilagante e organizzato. La mancanza di controlli efficaci anche perché molto complicati, nonché di sanzioni adeguate hanno sfiduciato gli operatori autorizzati che hanno ripiegato con le recriminazioni reciproche. Nella nostra proposta puniamo severamente gli abusivi sprovvisti dei titoli anche perché costituiscono una grave minaccia all'incolumità dei trasportati. E' di tutta evidenza come un ritiro di una carta di circolazione sia una sanzione pesantissima per un operatore ncc, ma al tempo stesso una carezza per un abusivo che potrà tranquillamente proseguire nella sua attività illecita, semplicemente adoperando un altro veicolo. Occorre invece

prevedere misure accessorie quali il ritiro della patente e la confisca del veicolo anche per le violazioni all'art. 85/4 per i soggetti sprovvisti di autorizzazione.

Il DL 143 non affronta nessuno di questi temi. Anche a causa della metodologia profondamente sbagliata e irrispettosa delle istituzioni, il solo punto di vista delle organizzazioni taxi ha portato ad emanare una norma irricevibile e soprattutto inattuabile dal comparto NCC. I principali aspetti mortiferi per un settore produttivo di cui l'Italia non può fare a meno sono:

1. Territorialità troppo rigida su base provinciale. E' fin troppo semplice spiegare che vi sono territori di confine dove gli operatori lavorano a cavallo tra due province e spesso tra due regioni. Del resto come è possibile avere un servizio taxi in Lombardia che si interscambia su 44 comuni e 3 province e pretendere che gli ncc siano imprigionati in una sola?

2. Foglio di servizio immodificabile.

Ci viene imposto l'obbligo di autocertificare il comportamento futuro di terzi precompilando un foglio di servizio senza possibilità di modifiche. Significa che basterà un ritardo di un aereo o di un treno, o un cambio piano del passeggero per trovarci tecnicamente fuori legge con rischi anche in ambito penale. Inoltre la modalità cartacea è in violazione della recente direttiva europea GDPR. E' senz'altro inattuabile e il foglio di servizio andrebbe quantomeno sostituito con l'esibizione dei contratti/prenotazioni ai sensi del codice civile. Peraltro il combinato disposto tra la definizione di una territorialità all'interno di un ambito regionale e il foglio di servizio, costituiscono pregiudiziali di incostituzionalità. E' noto infatti come il il TitoloV della Costituzione nonché diverse sentenze dell'alta Corte, abbiano circoscritto le competenze statali nell'esclusivo ambito della salvaguardia della concorrenza. Con il DL 143 lo Stato impone modalità organizzative ai vettori che sono di competenza regionale e non si capisce quale sarebbe l'utilità per la collettività. A proposito della concorrenza l'effetto di queste misure è anch'esso incostituzionale in quanto spingerebbe forzatamente gran parte della domanda NCC, in un rafforzamento dell'offerta semimonopolista operata dalle organizzazioni economiche tassiste, libere da qualsiasi vincolo operativo, unici a poter garantire l'anonimato dei passeggeri, unici a poter prestare un servizio veloce e privo di burocrazia, perfino esente dalla emissione di un semplice scontrino fiscale.

3. Art. 5 bis che deriva dalla vecchia norma che si è rinviata per 10 anni. E' opportuno ricordare che il DL 143 non si è sostituito al cd 29/1 quater ma si è aggiunto ad esso. Tra le principali criticità è rimasto l'art. 5 bis che è quello che consente ad ogni Comune di escludere dal proprio territorio ogni NCC che non abbia l'autorizzazione da esso emessa. Tale disposizione è certamente criminogena nonché schizofrenica giacché da un lato espone ogni candidato alla pressione di gruppi di interesse che potrebbero indirizzare il loro voto a chi promettesse l'esclusione degli ncc, dall'altro dà al comune una competenza sulla concorrenza che è esclusiva statale.

In conclusione crediamo di aver dimostrato che la soluzione in questo momento in discussione per eliminare la malattia, risulta efficace solamente in quanto causa la morte del paziente. Occorre dunque provvedere quanto prima ad interventi ponderati per scongiurare la chiusura del comparto NCC. Successivamente o contestualmente è altresì necessario avviare un processo di riforma vera che consenta di risolvere i mali alla radice, per ristabilire un equilibrio nel rispetto del diritto al lavoro degli operatori e alla sana concorrenza a vantaggio degli utenti.

I) Servizio di noleggio con conducente

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede o la rimessa del vettore, apposta richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio, anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici. Lo stazionamento dei mezzi avviene all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.
2. La sede operativa del vettore ed altresì la rimessa ad uso esclusivo devono essere situate nel territorio della Regione che ha rilasciato l'autorizzazione.
3. Il prelevamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche al di fuori della Regione che ha rilasciato l'autorizzazione.

II) Competenze regionali

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.
2. Le regioni disciplinano l'esercizio del servizio di noleggio con conducente a mezzo di specifici regolamenti unici ed esercitano le funzioni amministrative attuative di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri moduli di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.
3. Presso le regioni sono costituite commissioni consultive che operano in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti. In dette commissioni è riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e alle associazioni dei consumatori.
4. Presso il Ministero dei Trasporti e le regioni sono istituiti i registri elettronici nazionali pubblici delle imprese titolari di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante (REN).
5. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.
6. Le regioni, nel predisporre i regolamenti sull'esercizio del servizio di noleggio con conducente, stabiliscono: a) il numero ed il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire al servizio; b) le modalità per lo svolgimento del servizio; c) i requisiti e le condizioni per il rilascio della autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.
7. Le Regioni provvedono alla verifica annuale del mantenimento dei requisiti oggettivi di effettiva operatività territoriale ed altresì di quelli soggettivi, di cui alla presente legge ed ai regolamenti unici, demandando agli enti comunali preposti il controllo della reale esistenza e congruità presso la sede operativa locale - in ragione del numero di autorizzazioni in capo al medesimo titolare - della rimessa ed altresì della sussistenza dell'idoneo titolo giuridico che derivi esclusivamente da diritto reale di proprietà o da contratto di locazione. La rimessa dovrà avere superficie utile a contenere i veicoli ed essere conforme alla normativa urbanistico - edilizia e sanitaria esistente. Resta in capo alle regioni la facoltà di consentire di adibire altresì a rimessa spazi condivisi quali quelli in abitazioni plurifamiliari o condominiali, previa verifica (demandata al comune in cui essi siano ubicati) di congruità ed idoneità dei locali al numero di veicoli posseduti

Viale Esperia Sperani 86 - 0135 ROMA E-MAIL operativofion@gmail.com

[PEC- fion@pec.it](mailto:PEC-fion@pec.it)

7/bis Nei casi di espressa autorizzazione all'utilizzo di una rimessa posta all'interno di un'area comune, quali a titolo esemplificativo un parcheggio coperto privato o condominiale, non ne è ammessa la subconcessione. Ogni trasferimento di sede della rimessa per il noleggio veicoli con conducente deve essere preventivamente comunicato alla Regione. Il titolare dell'autorizzazione può in ogni tempo essere dichiarato decaduto in caso di perdita dei requisiti o al verificarsi degli impedimenti soggettivi previsti dai regolamenti.

8. Al fine di garantire l'effettiva operatività regionale, il principio di leale concorrenza ed altresì in un'ottica di contrasto al lavoro sommerso irregolare, in caso di cumulo di un numero di autorizzazioni superiore a due (2) in capo ad una medesima persona fisica, è prevista l'assunzione di personale impiegato in qualità di conducente ed in possesso dei necessari requisiti professionali, in osservanza delle normative disciplinanti i contratti di lavoro subordinato. La disposizione di cui al comma precedente si applica anche alle società e imprese familiari con la medesima proporzione tra il numero dei soci e il numero delle autorizzazioni in capo al/ai titolari. La violazione del summenzionato obbligo comporta la automatica decadenza di tutti i titoli autorizzativi eccedenti.

8/bis È consentito avvalersi di collaborazioni occasionali di familiari, nei limiti in cui essi soddisfino i requisiti necessari alla conduzione dei veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente ed integrino gli estremi di cui agli artt. 21, comma 6 ter, D.L. n. 269/2003 conv. da L. n. 326/2003 e concernenti la disciplina delle prestazioni di natura occasionale rese dal familiare nell'ambito delle imprese appartenenti al settore dell'artigianato.

9. Al fine di favorire la reciprocità, trasparenza ed omogeneità di condizioni per la libera circolazione sull'intero territorio nazionale, di snellire le pratiche amministrative ed eliminare le contraddizioni giuridiche causate dalla frammentarietà e discrezionalità decisionale di ciascun singolo comune, ad ogni impresa titolare di autorizzazione è consentito l'illimitato accesso e transito nelle zone contraddistinte come ZTL e corsie preferenziali presenti all'interno di ciascun comune dell'intero territorio nazionale. Le amministrazioni comunali accedono al REN al fine di espletare le opportune verifiche e di comminare le eventuali misure sanzionatorie in caso di veicoli non autorizzati. Non è contemplata alcuna possibilità di deroga alle previsioni del presente articolo da parte delle amministrazioni comunali la quale comporti una disparità di trattamento tra il servizio taxi ed il servizio di Noleggio Con Conducente.

10. Le Regioni - favorendo in tal modo l'attuazione e l'uniformità degli imprescindibili principi di razionalizzazione e trasparenza della P.A. - indicano bandi regionali a titolo oneroso, in relazione alle effettive esigenze territoriali concretamente enucleabili dalla verifica di parametri oggettivi, quali andamento del PIL, concentrazione demografica, insediamenti industriali, presenza di attrazioni/strutture ricettive turistiche e dislocazione del settore terziario.

III) Ruolo dei conducenti e certificato di abilitazione professionale di direttore tecnico NCC

1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il ruolo regionale dei conducenti di veicoli o natanti adibiti al servizio di noleggio con conducente.

2. E' requisito indispensabile per l'iscrizione nel ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'ottavo e dal nono comma dell'articolo 80 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62, e successivamente modificato dall'articolo 2 della legge 18 marzo 1988, n. 111, e dall'articolo 1 della legge 24 marzo 1988, n. 112.

3. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale che accerta i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio, con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.
4. L'iscrizione nel ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi come altresì si rende necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza, o di sostituto del titolare dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, o in qualità di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo.
5. L'acquisizione della titolarità di un'autorizzazione - sia essa derivante da assegnazione, trasferimento o di acquisizione mortis causa o inter vivos - per l'esercizio della attività di noleggio con conducente, è subordinata al possesso della qualifica di direttore tecnico NCC. L'iscrizione al ruolo dei conducenti è condizione necessaria per l'ammissione al certificato di abilitazione professionale di direttore tecnico, il cui conseguimento avviene con il superamento di un esame da parte di apposita commissione regionale, la quale abbia accertato il possesso di specifiche conoscenze ed attitudini professionali.
6. Presso ogni regione è istituito il registro dei direttori tecnici NCC.

IV) Figure giuridiche

1. I titolari di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

- a) essere iscritti, nella qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443;
- b) associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;
- c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;
- d) essere imprenditori privati – persone fisiche - che esercitano in via prevalente l'attività di noleggio con conducente (ditta individuale);
- e) essere imprenditori che esercitano in via prevalente l'attività di noleggio con conducente, costituitisi in società di capitali (con esclusione della SPA).

2. Nei casi di cui al comma 1, è consentito conferire l'autorizzazione agli organismi ivi previsti e rientrare in possesso dell'autorizzazione precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza od esclusione dagli organismi medesimi. Il conferimento agli organismi collettivi dà diritto alla gestione economica dell'attività autorizzata da parte dello stesso organismo, senza che ciò comporti modifica dell'intestazione dei titoli. Non è consentito il conferimento di autorizzazione di noleggio con conducente in una cooperativa che abbia sede ubicata al di fuori del territorio regionale che ha rilasciato l'autorizzazione.

V) Modalità per il rilascio delle autorizzazioni

1. L'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è rilasciata dalle amministrazioni regionali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli in possesso della qualifica di direttore tecnico, che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing o tramite altro strumento finanziario del veicolo o natante, e che possono gestirla in forma singola o associata.
2. L'autorizzazione è riferita ad un singolo veicolo o natante. Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni – fermo restando la soddisfazione dei requisiti riguardanti la sede operativa regionale - per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. È inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti.
3. Per poter conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di una rimessa ad uso esclusivo o di un pontile di attracco, presso i quali i veicoli o i natanti sostano e sono a disposizione dell'utenza.

VI) Trasferibilità delle autorizzazioni per l'esercizio di noleggio con conducente

1. L'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è trasferita, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purché iscritta nel registro regionale dei direttori tecnici di cui alla presente legge ed in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni:
 - a) sia titolare di autorizzazione da cinque anni;
 - b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;
 - c) sia divenuto permanentemente inabile o inidoneo al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.
2. In caso di morte del titolare l'autorizzazione può essere trasferita ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora iscritti nel registro regionale dei direttori tecnici di cui alla presente legge ed in possesso dei requisiti prescritti, ovvero può essere trasferita, entro il termine massimo di due anni, dietro autorizzazione della Regione, ad altri, designati dagli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, purché iscritti nel registro regionale dei direttori tecnici ed in possesso dei requisiti prescritti. In presenza di uno o più eredi minori è consentita l'attivazione di fase transitoria.
3. Al titolare che abbia trasferito l'autorizzazione non può esserne attribuita altra per concorso pubblico se non dopo cinque anni dal trasferimento della prima.
4. Gli eredi minori del titolare di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente possono farsi sostituire alla guida da persone iscritte nel ruolo di cui agli artt. 1-4, titolo iii, ed in possesso dei requisiti prescritti fino al raggiungimento dei 25 anni.

VII) Obblighi dei titolari di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente

1. Nel servizio di noleggio con conducente, esercitato a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico in assenza di prenotazioni nei comuni ove sia esercitato il servizio di taxi. È tuttavia consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e altri servizi pubblici.
2. In osservanza delle previsioni dei regolamenti regionali, i comuni in cui non è esercitato il servizio di taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente che facciano capo ad una impresa con sede ubicata nel comune interessato, allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi.
3. I comuni, ferme restando le previsioni regolamentari regionali e le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari, ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria dei comparti del trasporto di persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal comma 2, purché la sosta avvenga in aree diverse da quelle destinate al servizio di taxi e comunque da esse chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa.
4. Il servizio di taxi, ove esercitato, ha comunque la precedenza nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri. Le amministrazioni comunali nonché le società di gestione di porti, aeroporti, stazioni, fiere e altre strutture ad alta ricettività, possono autorizzare aree di sosta per il noleggio con conducente ben distinte da quelle dei taxi.

VIII) Caratteristiche delle autovetture

1. Le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente portano, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta «noleggio» e sono dotate di una targa posteriore recante la dicitura «NCC» inamovibile ed un logo identificativo contraddistinto da numerazione progressiva regionale.
2. In caso di guasto ad autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente, è consentito il temporaneo utilizzo di veicolo sostitutivo, previa comunicazione presso il registro informatico pubblico nazionale e contestuale transitorio trapasso del titolo autorizzativo, in osservanza alle modalità previste dai regolamenti regionali.

IX) Tariffe

1. Il corrispettivo del trasporto per il servizio di noleggio con conducente è direttamente concordato tra l'utenza ed il vettore; il trasporto può essere effettuato senza limiti territoriali; la prestazione del servizio non è obbligatoria.

X) Disposizioni particolari

1. I servizi di noleggio con conducente sono accessibili a tutti i soggetti portatori di handicap.
2. Le Regioni, nell'ambito dei regolamenti di cui alla presente legge, dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio per il trasporto di soggetti portatori di handicap, nonché il numero e il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche al trasporto di soggetti portatori di handicap di particolare gravità, in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.
3. Restano salve le agevolazioni fiscali previste dalla legislazione statale e le altre agevolazioni previste da provvedimenti adottati dalle regioni.

XI) Autorizzazioni di scopo e temporanee

1. Le Regioni possono autorizzare le imprese esercenti l'attività di noleggio con conducente a sostituire temporaneamente i loro veicoli con altri destinati ad eventi promozionali. La sostituzione è richiesta congiuntamente dal promotore dell'evento e dall'impresa di noleggio con conducente e avviene mediante intervento sul registro elettronico. Per tutta la durata dell'evento, il veicolo sostituito non è autorizzato alla circolazione, mentre al veicolo sostitutivo sono attribuite tutte le caratteristiche di un veicolo adibito al noleggio con conducente, sia per la conformità da accertare presso gli uffici della motorizzazione civile competenti, sia per i requisiti necessari in capo ai conducenti.
2. Nel caso di veicoli di nuova immatricolazione non è necessario procedere al collaudo presso l'ufficio competente della motorizzazione civile. E' tuttavia obbligatoria la verifica della sussistenza dei requisiti necessari all'immatricolazione dei veicoli per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

XII) Disciplina degli intermediari e dei servizi tecnologici per la mobilità (STM)

I. Individuazione dei soggetti passivi ed ambiti di applicazione

1. Sono da intendersi "intermediari" tutte le imprese fornitrici di servizi tecnologici per la mobilità (STM) le quali - servendosi di una piattaforma tecnologica o analogica - mettono in collegamento in modo essenziale e insostituibile, passeggeri e conducenti al precipuo e prevalente scopo di offrire a richiesta un servizio remunerato di trasporto, traendone un diretto beneficio commerciale economico, costituito dalla parte del corrispettivo spettante a dette società su ogni singola richiesta di trasporto oppure sotto forma di canone predeterminato di affiliazione.
2. Le imprese rientranti nella definizione di cui all'art. 1 devono necessariamente stabilire la propria sede legale e fiscale entro i confini del territorio nazionale e possono svolgere attività di intermediazione in favore di soggetti titolari sia di licenza taxi sia di autorizzazione di servizio a noleggio con conducente.

II. Registro degli intermediari di STM

1. È prevista l'istituzione di un registro nazionale / regionale, alla cui iscrizione sono soggetti tutti gli intermediari di cui all'articolo 1.
2. La mancata iscrizione al registro o la cancellazione dallo stesso comportano l'immediata cessazione dell'attività di intermediazione sul territorio italiano.

III. Modalità e tempistiche di erogazione del servizio adibito a noleggio con conducente

1. Con riferimento all'offerta dei servizi di noleggio con conducente, gli intermediari potranno assegnare corse soltanto alle imprese di noleggio con conducente iscritte nel registro elettronico nazionale pubblico di cui all'art. 4 titolo ii; i servizi intermediati dovranno essere conformi al divieto di stazionamento su suolo pubblico in attesa di commesse ai sensi dell'art. 7 titolo ii ed art. 1 titolo vii della presente legge.
2. Con riferimento all'offerta dei servizi taxi, l'intermediario dovrà rispettare gli obblighi di rivolgersi ad utenza indifferenziata nonché l'obbligo di predeterminazione e di calcolo del costo del singolo servizio in carico alla Pubblica Amministrazione delegata.

IV. Regime Sanzionatorio

- 1) È introdotto il principio della responsabilità oggettiva. L'intermediario è ritenuto responsabile in solido delle violazioni di cui agli articoli 85 e 86 del D.Lgs. N. 285/92 (e successive modifiche) quando i soggetti sanzionati in via definitiva abbiano commesso tali illeciti nell'ambito dei servizi offerti all'utente finale e delle finalità d'impresa dell'intermediario, essendo sufficiente che la condotta dei soggetti adibiti al servizio taxi o noleggio con conducente sia stata agevolata e resa possibile dall'inserimento anche occasionale degli stessi nel quadro generale delle attività funzionali del medesimo intermediario stesso, in vista delle quali l'incarico è stato conferito.
- 2) Al raggiungimento della decima violazione nell'arco di sei mesi, con riferimento ai soggetti in servizio sia di noleggio con conducente sia di taxi, l'intermediario è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 50.000 fino a € 900.000, da quantificarsi proporzionalmente in dipendenza del fatturato dichiarato nell'anno precedente.
- 3) Nei sei mesi successivi, al riverificarsi di analoghe violazioni in numero superiore a quattro, all'intermediario verrà comminata la sanzione amministrativa di cui al precedente comma. In aggiunta, è altresì prevista la sanzione accessoria della sospensione da ogni attività per la durata complessiva di trenta giorni.
- 4) A seguito della ripresa delle attività da parte dell'intermediario che sia stato precedentemente sospeso, al compimento di eventuali ulteriori cinque analoghe violazioni è prevista la definitiva cancellazione dal registro degli intermediari.

XIII) Disposizioni transitorie

1. Entro il termine di sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, è istituito presso ogni regione il registro informatico nazionale pubblico di tutte le imprese titolari di autorizzazione per il servizio di autonoleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le specifiche modalità per l'attuazione e le tecniche con le quali le predette imprese dovranno registrarsi.
2. All'entrata in vigore della presente legge, ciascuna autorizzazione comunale presente sul territorio regionale che soddisfi i requisiti necessari di cui al titolo ii) articoli 7, 8, è de iure convertita in autorizzazione regionale.
3. È fatto salvo il diritto di conversione in titolo regionale unico al momento dell'entrata in vigore della presente legge, altresì di tutte le autorizzazioni già precedentemente rilasciate da comuni appartenenti a diverse regioni e per le quali venga dimostrato il criterio di effettiva operatività territoriale regionale : rimessa unica ed esclusiva in proprietà o locazione entro i confini del territorio; fatturato riconducibile in prevalenza a lavoro sul territorio regionale o contratti di fornitura in vigore; personale conducente con iscrizione al ruolo della specifica regione in oggetto ed assunto in misura proporzionale e congrua al numero complessivo di autorizzazioni in capo al medesimo titolare.
4. E' demandata alle singole regioni la facoltà di prevedere ulteriori requisiti che si rendessero necessari per la omogeneizzazione del servizio in dipendenza delle concrete specificità territoriali. Il titolo autorizzativo a dimensione regionale – in luogo di quello comunale – è idoneo a dare attuazione a quei fondamentali principi di efficienza e razionalizzazione di governo necessari per le collettività di area vasta, strutturalmente connesse tra di loro sul piano socio-economico, delle infrastrutture e della identità culturale.
5. All'atto della conversione, i titolari di autorizzazione adibita a servizio di noleggio con conducente, comunicheranno l'ubicazione della sede operativa regionale e produrranno gli idonei titoli di proprietà o locazione.
6. Il titolare di autorizzazione non effettivamente operante attività di impresa in proprio di noleggio con conducente – sia essa derivante da assegnazione, trasferimento o di acquisizione della stessa per atto tra vivi o a causa di morte - deve obbligatoriamente iniziare l'attività, a pena di decadenza, entro e non oltre sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge. Le regioni hanno facoltà di prorogare tale termine per altri 30 giorni o adeguato periodo di tempo, solo in presenza di legale certificazione attestante l'impossibilità temporanea ad iniziare il servizio per cause di forza maggiore.

L'inizio in ogni caso è subordinato alla presentazione della seguente documentazione:

- carta di circolazione del veicolo da adibire al servizio, di cui il soggetto intestatario abbia la proprietà o la disponibilità in leasing o tramite altro strumento finanziario;
- contratto di assicurazione per responsabilità civile per la circolazione del veicolo, verso terzi e verso le persone e le cose trasportate, con massimali di garanzia non inferiori a quelli previsti dalla legislazione in materia;
- documentazione dalla quale risulti la disponibilità in proprietà o locazione della rimessa esclusiva regionale con i requisiti di cui alla presente legge;

3. Analogamente, in ottemperanza del necessario principio di proporzionalità - come pervenuto dal diritto comunitario - il regime sanzionatorio deve trovare motivazione nella valutazione di tutti gli elementi che caratterizzano il caso specifico. Tale principio impone di adottare misure che siano necessarie e proporzionali rispetto al fine perseguito e, pertanto, che arrechino il minor sacrificio possibile dei contrapposti o diversificati interessi; altresì, la sanzione deve rivelarsi idonea a realizzare lo scopo perseguito in misura adeguata, costituendo l'adeguatezza la misura quantitativa della previsione adottata. Tutto ciò premesso, si impone una necessaria riforma del comma 4 art. 85 che, nel rispetto dei fondamentali summenzionati principi, commini sanzioni di volta in volta proporzionate ed adeguate alla concreta e specifica violazione commessa.

4. All'art. 85/4, nel caso di violazioni della presente legge da parte di soggetti che risultino sprovvisti dei requisiti per esercitare l'attività di noleggio con conducente, vengono altresì comminate le seguenti sanzioni accessorie:

a) ritiro della patente da 6 a 12 mesi

b) ritiro della carta di circolazione da 3 a 8 mesi anche nel caso di veicolo adibito al noleggio senza conducente.

IL PRESIDENTE

David Martella