



MOZIONE n. 603 approvata nella seduta del Consiglio regionale del 24 novembre 2021.

OGGETTO: In merito alla necessità di disciplinare le piattaforme digitali per quanto concerne il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente.

Il Consiglio regionale

Premesso che:

- il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea è disciplinato dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea);
- la normativa definisce e disciplina il servizio di taxi (articolo 2), il servizio di noleggio con conducente (articolo 3), nonché il quadro delle competenze regionali (articolo 4) e comunali (articolo 5);
- la legge 21/1992 ha inoltre: istituito e regolamentato il “Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea” (articolo 6); definito, tra i vari aspetti, le figure giuridiche dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di NCC (articolo 7), nonché le modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni (articolo 8) e gli obblighi in capo ai titolari di tali licenze (articolo 11) e le caratteristiche delle autovetture (articolo 12).

Visti:

- il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada);
- il decreto del Ministero dei trasporti 20 aprile 1993 (Criteri per la determinazione di una tariffa minima e massima per il servizio di noleggio con autovettura).

Preso atto che:

- la Regione Toscana, in applicazione della predetta legge 21/1992, ha approvato la legge regionale 6 settembre 1993, n. 67 (Norme in materia di trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio), che, in rapporto agli aspetti di propria competenza: istituisce la Commissione regionale per gli autoservizi pubblici non di linea (articolo 2); istituisce, presso ogni Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea (articolo 3); definisce i requisiti per l'iscrizione al ruolo dei conducenti di veicoli natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea (articolo 5); istituisce e disciplina il funzionamento della Commissione regionale per la formazione e la conservazione dei ruoli (articolo 6 ed articolo 7), così come le procedure per l'iscrizione al ruolo (articolo 8) e lo svolgimento dell'esame (articolo 9); indica quali sono i criteri per la redazione dei regolamenti comunali sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea (articolo 10); interviene in materia di vigilanza e sanzioni (articoli 11 e 12);
- la legge 21/1992, che disciplina espressamente i servizi di taxi e di noleggio con conducente, è stata oggetto di una prima importante modifica, ad opera dell'articolo 29, comma 1-quater del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, che ha ridisegnato in larga parte la disciplina dello svolgimento dei servizi NCC;
- il recente decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, ha previsto all'articolo 3 ed articolo 11 della legge 21/1992, che le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente possono essere effettuate, oltre che presso la rimessa, anche presso la sede del vettore ed “anche mediante l'utilizzo di strumenti tecnologici”;
- con tale previsione, come esplicitato dalla circolare del Ministero dell'interno, Dipartimento pubblica sicurezza, Servizio polizia stradale, prot. 300/A/1840/19/149/2013/01 del 28 febbraio 2019, “è stato definitivamente stabilito con legge quanto già era stato considerato lecito dal Consiglio di Stato con parere del 23 dicembre 2015, n. 03586, in considerazione delle nuove possibilità offerte dall'innovazione tecnologica, che ha determinato l'affermazione a la diffusione di diverse piattaforme on line che agevolano l'incontro tra domanda e offerta del servizio di trasporto di passeggeri non di linea (...)”.

Evidenziato, in particolare, che tale aggiornamento della normativa di settore ha previsto l'approvazione di ulteriori disposizioni, quali:

- 1) l'istituzione, presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un “registro

informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante e di quelle di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarrozzeria e natante”;

- 2) la definizione del foglio di servizio in formato elettronico per il comparto NCC, le cui specifiche devono essere stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministero dell'interno;
- 3) la disciplina, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministro dello sviluppo economico, dell'“attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione che intermediano tra domanda ed offerta di autoservizi pubblici non di linea”.

Ribadito che il trasporto di cui ai punti precedenti deve comunque avvenire esclusivamente da parte di soggetti (vettori) dotati di licenza o autorizzazione, attraverso il pagamento di un corrispettivo, utilizzando veicoli immatricolati uso di terzi, ai sensi degli articoli 82, 85 e 86 del Codice della strada, nel rispetto della normativa nazionale, regionale e dei regolamenti comunali;

Rilevato che:

- la presenza ormai diffusa, in molti settori economici e dei servizi - compreso il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di NCC - di piattaforme digitali che mediano l'incontro tra domanda ed offerta di servizi (lavoro a chiamata tramite piattaforma) impone una riflessione tesa alla necessità di assicurare un bilanciamento tra il potere contrattuale di lavoratori, datori di lavoro e piattaforme e sul modo in cui regolamentare questa attività;
- l'architettura dei modelli di business attorno alle piattaforme digitali sta comportando importanti conseguenze per il mondo del lavoro, potendone influenzare positivamente le capacità o, in alcuni casi, promuoverne negativamente lo sfruttamento dato che, in determinate circostanze, l'emergente tipologia dei contratti di lavoro legati a tali piattaforme può non consentire l'accesso a un'adeguata protezione sociale.

Evidenziato che:

- i nuovi modelli imprenditoriali della cosiddetta economia digitale – e le piattaforme digitali della cosiddetta sharing economy (es. Uber per il settore in oggetto o AirBnB per quanto concerne la ricettività) - stanno ponendo, da alcuni anni, una serie di quesiti in capo alle istituzioni in merito alla necessità di aggiornare le normative che regolano i settori economici interessati su una serie di parametri e materie, quali, per fare alcuni esempi: il rispetto dei diritti degli stessi operatori (si pensi ai cosiddetti "rider" del settore delivery), l'adeguamento della tassazione per tali imprese, l'opacità, in alcuni casi, del trattamento dei dati da parte delle piattaforme che ostacola l'efficacia del regolatore a cui manca la visibilità dei comportamenti effettivi sulla piattaforma, ecc.;
- anche per quanto concerne l'utenza, soprattutto in determinati settori, non è sempre possibile monitorare la qualità dei servizi offerti e il raggiungimento di standard di servizio adeguati.

Viste le numerose iniziative realizzate negli ultimi mesi dalle organizzazioni sindacali nazionali durante le quali si è chiesto al Governo ed al Parlamento, da un lato di disciplinare il fenomeno delle piattaforme di intermediazione digitale e, dall'altro, di contrastare i dilaganti fenomeni di abusivismo nel settore;

Preso atto che, anche a livello regionale, le principali organizzazioni sindacali rappresentative dei taxisti toscani – Confartigianato Taxi, Si.Ta.Fi. Federtaxi Cisl, Fit Cisl Taxi, Ugl Toscana, Uil Trasporti e Unica Taxi Cgil – hanno espresso forti perplessità in merito alla deregolamentazione dei settori economici conseguente all'uso di piattaforme digitali (“app”) che, non essendo bene definite ed inquadrare a livello normativo, rischiano di produrre una progressiva precarizzazione delle condizioni degli operatori, la dequalificazione qualitativa dei servizi stessi e la messa a rischio della sicurezza degli utenti;

Tenuto conto che, al momento, vi sono due tipi di piattaforma tecnologica:

- a) le piattaforme tecnologiche di proprietà - o nella disponibilità giuridica - di società di capitali che non includono, né direttamente né indirettamente, nella compagine sociale i vettori di cui agli articoli 1, 2 e 3 della legge 21/92. Tali piattaforme sono quelle che godono dei principi della intermediazione e del relativo trattamento fiscale;
- b) le piattaforme tecnologiche di proprietà o nella disponibilità giuridica di società, che sono espressione diretta o indiretta degli organismi economici di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), della legge 21/92

(cooperative o consorzi tra imprese) e che includono nella compagine sociale, direttamente o indirettamente, i vettori di cui agli articoli 1, 2 e 3 della legge 21/92. A queste si applicano i principi del contratto a viaggio, di trasporto persone ed il relativo trattamento fiscale.

Considerato che:

- i rappresentanti del settore hanno espresso la richiesta di un intervento normativo urgente volto ad aggiornare la legislazione in materia, trattandosi di un settore pubblico che sta attraversando un complesso momento di crisi, dovuto anche alla crisi sociale ed economica causata dal COVID-19, e che potrebbe vedere un ulteriore peggioramento delle condizioni di lavoro degli operatori laddove si favorisse un avvento non disciplinato e deregolamentato di grandi imprese internazionali;
- tra gli aspetti che vengono rilevati come essenziali vi è la necessità che le imprese che operano mediante le piattaforme digitali abbiano i medesimi obblighi rispetto alla normativa di settore;
- rispetto al punto precedente, appare di centrale importanza che a livello nazionale si assumano iniziative finalizzate a chiarire una serie di aspetti, al momento non sempre ben definiti, per quanto attiene ai modelli imprenditoriali della cosiddetta economia digitale, a partire da:
 - gli aspetti fiscali e legali riguardanti sede e domicilio fiscale;
 - la necessità di garantire il rispetto degli ambiti di esercizio e del principio di territorialità;
 - la gestione del rapporto con l'utenza e della determinazione del prezzo (tassametro e fatturazione);
 - la trasparenza nell'organizzazione del servizio (es. turni minimi, tariffe sociali quando determinate, trasporto diversamente abili, modalità di pagamento differito);
 - la garanzia di veder applicata la clausola di esclusività prevista dal Codice civile, articolo 2527, nonché quanto previsto dal Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) in tema di restrizione verticale.

Considerato, pertanto, che non sia più procrastinabile l'emanazione delle disposizioni attuative del decreto-legge 135/2018, citate in precedenza, ovvero: l'istituzione del registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza di taxi e NCC con annessa realizzazione della targa professionale quale elemento distintivo del comparto del TPL non di linea, la definizione delle caratteristiche del foglio di servizio ed il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri al quale è demandata la disciplina dell'attività delle piattaforme tecnologiche di intermediazione, per evitare che i gruppi multinazionali possano intervenire nell'ambito del trasporto pubblico in un contesto deregolamentato;

Tenuto conto della competenza legislativa statale in materia di ordinamento civile per la regolazione dei rapporti di lavoro, nonché per quanto attiene la disciplina generale specifica del settore;

Ritenute condivisibili le legittime preoccupazioni delle organizzazioni sindacali rappresentative del settore in Toscana;

Ritenuto, infine, opportuno che le istituzioni ad ogni livello procedano ad un'attenta analisi dei cambiamenti che interessano il comparto e, nell'interesse primario dell'utenza, riconducano il settore ad una coerente regolamentazione che garantisca legalità, condizioni di sicurezza per gli utenti e garanzie per gli stessi operatori;

Impegna
la Giunta regionale

ad attivarsi nei confronti del Governo affinché si preveda l'apertura di un tavolo nazionale di confronto con i rappresentanti della categoria in oggetto finalizzato ad aggiornare e completare la normativa di settore, a partire dalla tempestiva emanazione delle disposizioni attuative del decreto-legge 135/2018, al fine di rendere uniforme la disciplina del trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio e a regolamentare, tenuto conto degli aspetti riportati in narrativa, l'utilizzo delle piattaforme tecnologiche di intermediazione fra domanda ed offerta di servizi di trasporto pubblico non di linea.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul Bollettino ufficiale della Regione Toscana ai sensi dell'articolo 5, comma 1, della l.r. 23/2007 e nella banca dati degli atti del Consiglio regionale ai sensi dell'articolo 18, comma 1, della medesima l.r. 23/2007

IL PRESIDENTE
Antonio Mazzeo