



*Ministero delle Imprese e
del Made in Italy*

DIREZIONE GENERALE PER IL MERCATO, LA
CONCORRENZA, LA TUTELA DEL CONSUMATORE, E LA
NORMATIVA TECNICA



*Ministero delle
infrastrutture e dei
trasporti*

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Prot. n. ___ del ___

CIRCOLARE N. ___

ANCI

anci@pec.anci.it

AGCM

protocollo.agcm@pec.agcm.it

ART

pec@pec.autorita-trasporti.it

ENAC

protocollo@pec.enac.gov.it

CNA

cna@cna.it

FITA – CNA

fita@cna.it

UNICA TAXI CGIL

unicataxi@gmail.com

n.digiacobbe@lazio.cgil.it

FIT-CISL

federazione_fit@cisl.it

e.grasso@cisl.it

UILTRASPORTI

organizzazione@uiltrasporti.it

UGL TAXI

taxi@ugl.it

FEDERTAXI-CISAL
info@federtaxi.it
federtaxiroma@gmail.com

FAST TPNL – TAXI
sg@sindacatofast.it r.salina@sindacatofast.it

ORSA TRASPORTI
sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it
rsgallucci69@gmail.com

USB TAXI
taxi@usb.it

UNIMPRESA
pasqualecentento@gmail.com

SITAN/ATN
satam@satam.it
massimo.pagani@satam.it

SATAM-CNA
satam@satam.it
massimo.pagani@satam.it

UTI
segreteria@uti.it

TAM
(TASSISTI ARTIGIANI MILANESI)
info@taxitam.it
c.severgnini@taxitam.it

URI-TAXI
info@uritaxi.it
ivo.speciali@uritaxi.it

URI
info@uri-unioneradiotaxi.it

LEGACOOP
segreteria@produzione-servizi.coop
d.conti@produzione-servizi.coop

CLAAI
claaiazionale@claaai.info
segreteria.generale@unioneartigiani.it

CONFARTIGIANATO TAXI
trasporti@confartigianato.it
segreteria generale@confartigianato.it

CASARTIGIANI
centrostudi@casartigiani.org
segreteria@casartigiani.org

CONFCOMMERCIO
trasporti@confcommercio.it

CONFCOOPERATIVE
lavoro@confcooperative.it

MIT
(MOVIMENTO ITALIANO TASSISTI)
fenicio1971@tiscali.it

SILT
info@siltitalia.it

ASSOCIAZIONE TUTELA LEGALE TAXI
presidenza@associazionetutelalegaletaxi.it

ATITAXI
ati.taxi@libero.it

CONFINTESA TAXI
confintesa.taxi@gmail.com

COBAS LAVORO PRIVATO SETTORE TAXI
cobas-taxi@cobaslavoroprivato.it

ACAI TAXI
acainazional@acainazionale.it
a.casotto@acaimi.it
segreteria@acainazionale.it

TRAS TAXI
tras.taxi@gmail.com

AGCI ASS. GEN. COOP. ITALIANE
ascalone@agci.it
servizi@agci.it

ISA TAXI
tarallocalcampanile@alice.it

OGGETTO: indicazioni per l'applicazione e l'interpretazione delle previsioni di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 agosto 2023 n. 104 convertito, con modificazioni, con legge 9 ottobre 2023 n.136

Premessa

Con la recente legge 9 ottobre 2023, n.136, è stato convertito il decreto-legge n. 104 del 10 agosto 2023, intitolato “*Disposizioni urgenti a tutela degli utenti, in materia di attività economiche e finanziarie e investimenti strategici*”, (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - Serie Generale - n.186 del 10 agosto 2023).

Il legislatore, in particolare all’articolo 3 del decreto in questione, ha inteso dettare disposizioni aventi carattere di immediata applicabilità, in considerazione, come si legge nelle premesse del testo, della “*necessità ed urgenza di potenziare il servizio taxi per fronteggiare i deficit di offerta del servizio stesso, a fronte delle problematiche connesse alla carenza ed inefficienza dei servizi di trasporto pubblico locale non di linea rispetto all’incremento della domanda*”.

Si passa, di seguito, all’esame dei punti salienti della riforma, sui quali si ritiene opportuno fornire alcune indicazioni esplicative.

ART. 3, COMMA 1 – LICENZE AGGIUNTIVE - FIGURE GIURIDICHE DESTINATARIE

L’articolo 3, comma 1, del decreto-legge 10 agosto 2023, n.104, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 ottobre 2023, n. 136, prevede la facoltà dei comuni di rilasciare, in via sperimentale, licenze aggiuntive per l’esercizio del servizio di taxi per fronteggiare lo straordinario incremento della domanda legato a grandi eventi o a eccezionali flussi di presenze turistiche.

Le predette licenze hanno carattere temporaneo o stagionale e una durata, comunque, non superiore a dodici mesi, prorogabili per un massimo di ulteriori dodici mesi per esigenze di potenziamento del servizio emerse dalla ricognizione dei dati.

La novità introdotta dal citato comma 1, rispetto alla normativa vigente, e più specificamente prevista dall’articolo 6, comma 1, lettera c) del decreto-legge n.223 del 2006, consiste nel fatto che le predette licenze possono essere rilasciate in favore di tutti i soggetti già titolari di licenze per l’esercizio del servizio di taxi, ai sensi dell’articolo 7, comma 1, della legge quadro n.21 del 1992, alla sola condizione che gli stessi siano già destinatari delle medesime licenze.

Sul punto, poiché la nuova disposizione non specifica che i predetti soggetti debbano essere associati in forme di cooperative o di consorzi, sovrviene lo stesso dettato del citato articolo 7 che espressamente ricomprende tra le figure giuridiche legittimate ad essere titolari di licenza per l’esercizio del servizio di taxi l’impresa artigiana di trasporto, le cooperative di produzione e lavoro, ovvero le cooperative di servizi, il consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge.

In tale ottica, si ribadisce che la previsione del comma 1 dell’articolo 3 in commento è chiaramente più ampia nella sua formulazione - essendo diretta a tutti i soggetti elencati all’articolo 7, purché già titolari di licenza di servizio taxi. Conseguentemente, l’abrogazione

dell'articolo 6, comma 1, lettera c) del decreto-legge n.223 del 2006 – disposta ai sensi del comma 10 dell'articolo 3 in parola - non può che essere interpretata in chiave estensiva.

Infatti, il predetto articolo 6, comma 1, lettera c) del decreto-legge n.223 del 2006 prevedeva la facoltà dei Comuni di rilasciare titoli autorizzatori temporanei o stagionali, non cedibili, per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza ai soggetti iscritti al ruolo di cui all'articolo 6, della legge n.21 del 1992 e, in prevalenza, ai soggetti di cui all'articolo 7, comma 1, lettere b) e c), della medesima legge.

La formulazione proposta dal legislatore con il decreto-legge "Asset" n.104 del 2023 si caratterizza per essere molto più ampia sotto un duplice profilo:

- dal punto di vista soggettivo, in quanto il riferimento a tutti i soggetti di cui all'articolo 7 della legge n.21 del 1992 ovviamente rende chiaro che i soggetti associati in cooperative o consorzi possano essere riconosciuti assegnatari delle licenze incrementali di cui all'articolo 3, comma 1, del medesimo decreto-legge;
- dal punto di vista oggettivo, in quanto si rimuove il vincolo della non cedibilità del titolo autorizzatorio temporaneo o stagionale, previsto dal citato articolo 6, comma 1, lettera c), del decreto-legge Bersani 4 luglio 2006, n. 223, precisando che le predette licenze possono essere cedute anche a titolo oneroso a terzi.

La "*ratio legis*" sottesa all'articolo 3, comma 1, in commento è dunque quella di consentire, nei fatti, l'attuazione pratica dello strumento dell'incremento delle licenze per il servizio di taxi, misura che era rimasta lettera morta nel richiamato decreto-legge n.223 del 2006, posto che tale misura potrà essere efficace solo se disposta a favore di soggetti già organizzati e in possesso di tutti i requisiti professionali e strumentali per l'espletamento del servizio di cui trattasi.

Ed infatti, solo un soggetto che già oggi dispone dei mezzi e dei titoli per lo svolgimento del servizio taxi è in grado di soddisfare in via temporanea l'esigenza avanzata dalle amministrazioni territoriali di gestire i picchi della domanda con il rilascio di licenze aggiuntive, di durata limitata.

Ulteriore precisazione contenuta nell'articolo 3 in commento riguarda la natura temporanea delle licenze: la loro durata non può superare i dodici mesi, prorogabili per non più di ulteriori dodici mesi, qualora emerga la necessità di potenziare il servizio in base alla ricognizione dei dati sulla consistenza dei titoli abilitativi relativi agli autoservizi pubblici non di linea.

Sul punto, pertanto, la previsione, da parte del legislatore, di un termine fisso, parametrato alla durata di 12 "*mesi*", non esclude la possibilità che l'amministrazione comunale ne preveda un utilizzo anche frazionato nel tempo, fermo restando il limite temporale massimo stabilito dallo stesso legislatore.

Se, pertanto, un Comune valuti una esigenza di stagionalità plurimensile, legata ad esempio ad esigenze economiche o turistiche, lo stesso potrà consentire l'utilizzo della licenza anche in modalità non continuativa.

ART. 3, COMMI 2-7 - CONCORSI STRAORDINARI SEMPLIFICATI PER L'INCREMENTO DELLE LICENZE E VEICOLI MENO INQUINANTI

All'articolo 3, comma 2, viene altresì prevista la facoltà, per i Comuni, di incrementare il numero delle licenze taxi in misura non superiore al 20 per cento delle licenze già rilasciate, mediante apposito concorso straordinario con procedura semplificata. Al contempo, si prevede, ai fini del rilascio della licenza, l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni, ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO₂, nonché uno speciale incentivo all'acquisto dei predetti veicoli.

La disciplina complessiva dell'intervento normativo si distingue da quella recata dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 4 luglio 2006, n.223 (nella parte vigente), che trova la sua finalità nel fronteggiare *“il consistente e strutturale incremento della domanda del servizio di trasporto pubblico locale”*.

Da tale valutazione, effettuata dal legislatore e connessa all'incremento della domanda di mobilità da parte di consumatori e utenti, deriva la previsione dei luoghi tipici cui tale domanda è indirizzata e, conseguentemente, degli snodi logistici ad essi collegati, cui l'intervento normativo straordinario si riferisce.

Più in particolare, il comma 2 individua quali soggetti facoltizzati a bandire il concorso straordinario con le modalità semplificate previste dal successivo comma 3:

- *i Comuni capoluogo di regione;*
- *i Comuni capoluogo sede di città metropolitane;*
- *i Comuni sede di aeroporto.*

Mentre con riguardo alle prime due categorie di soggetti il criterio di individuazione è chiaramente indicato dal legislatore in quello amministrativo-territoriale, la terza categoria, ovvero i Comuni sede di aeroporto, va individuata integrando il dato amministrativo-territoriale, che rimanda ai Comuni nel cui territorio insiste il sedime aeroportuale, con quello, direttamente discendente dalla *ratio* della disciplina in oggetto, di natura geo-economica.

In tale prospettiva va infatti considerato: che i sistemi aeroportuali insistono normalmente su aree di sedime che sono riconducibili anche a più Comuni (in ragione dell'ampiezza delle infrastrutture aeroportuali); che talvolta il sedime aeroportuale è ubicato in Comuni che hanno un numero non considerevole di abitanti; che in tali casi tuttavia l'aeroporto, inteso come sistema aeroportuale, è direttamente servente rispetto al Comune economicamente più importante all'interno del bacino di riferimento dei flussi di trasporto.

Indici rivelatori in tal senso sono ricavabili, oltre che dal *nomen* dell'aeroporto, (es. Ancona-Falconara, Bergamo-Orio al Serio), dall'esistenza di un oggettivo nesso funzionale di carattere economico che lega l'aeroporto al territorio di un Comune diverso da quella sua materiale ubicazione. Tale nesso con un diverso Comune deriva sia da ragioni amministrative (aeroporto servente al capoluogo di provincia, normalmente accompagnato da una importante consistenza della popolazione ivi residente), sia da ragioni di rilevanza economica, legate ai flussi di mobilità turistici o imprenditoriali. Ne deriva che la disciplina speciale recata dal decreto-legge n. 104/2023 è da ritenersi applicabile, sia dai Comuni sede del sedime aeroportuale, sia da quelli riconducibili al complessivo territorio del sistema aeroportuale, inteso quale snodo di mobilità economica e/o turistica.

A titolo esemplificativo, si allega l'elenco relativo alla individuazione dei Comuni collegati, in virtù dei criteri esplicitati, ai Comuni sede di sedimi aeroportuali (Fonte ENAC).

Con riferimento all'intendimento del legislatore di connettere alla previsione del concorso straordinario per l'incremento delle licenze taxi misure volte a preservare ambiente e salute pubblica, si ritiene opportuno evidenziare quanto previsto dal citato art. 3, comma 2, ultimo periodo, ovvero che *“il concorso straordinario di cui al primo periodo prevede, quale condizione obbligatoria per il rilascio della licenza, l'utilizzo di veicoli a basso livello di emissioni ricompresi nelle fasce 0-20, 21-60 e 61-135 g/km di CO2”*. In connessione con tale previsione, il legislatore ha previsto, ai commi 4-7, che ai vincitori dei suddetti concorsi straordinari, nonché ai soggetti già titolari di licenza taxi e di NCC ai fini della sostituzione del veicolo, sia riconosciuto un incentivo per l'acquisto di veicoli, pari al doppio di quanto già stabilito per le medesime finalità dalla normativa vigente.

Più in particolare, le fasce di emissione di CO2 indicate (0-20, 21-60 e 61-135 g/km) sono state definite dal DPCM del 6 aprile 2022 (*“Riconoscimento degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti”*), attuativo dell'articolo 22 del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, convertito, con modificazioni, con legge 27 aprile 2022, n. 34; tale decreto individua le modalità di ripartizione delle risorse (precedentemente stanziare per le medesime finalità), e l'ammontare di contributo erogabile a seconda delle 3 fasce di emissione indicate, ulteriormente suddivise per categoria di veicolo e soggetto acquirente (persona fisica o giuridica).

All.1 – Elenco ENAC sedimi aeroportuali

ART. 3, COMMA 9 - SOSTITUZIONE ALLA GUIDA E TURNAZIONI INTEGRATIVE

Prima di esaminare nel dettaglio le modifiche apportate all'articolo 10 della legge n.21 del 1992 del decreto-legge n. 104 del 2023, è necessario ribadire che la predetta legge si caratterizza per essere, come indicato nella stessa rubrica, una legge “quadro” che detta, appunto, la sola disciplina “di cornice” del settore.

Non può revocarsi in dubbio, in particolare, che nella materia di cui trattasi resta ferma la competenza regolamentare degli enti locali nell'organizzazione e nello svolgimento delle funzioni loro attribuite (nel caso di specie, l'organizzazione e lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale non di linea).

Premesso quanto sopra, l'articolo 3, al comma 9, apporta modifiche alla citata legge quadro, integrandone l'articolo 10 (Sostituzione alla guida) con tre nuovi commi, inerenti alle c.d. turnazioni integrative.

In particolare, il novellato comma 5-bis consente ai titolari di licenze taxi di ricorrere a seconde guide, in turnazioni orarie aggiuntive diverse da quelle già svolte, avvalendosi, a tal fine, di sostituti alla guida che devono essere iscritti nel rispettivo ruolo dei conducenti. La disposizione specifica è volta a garantire il tempestivo adeguamento ai livelli essenziali di offerta del servizio necessari a garantire l'esercizio del diritto alla mobilità degli utenti.

Il successivo comma 5-ter delinea un modello di procedimento amministrativo in chiave semplificata, mediante presentazione al comune di apposita comunicazione di inizio attività, secondo una scansione temporale fissata al giorno precedente all'avvio del servizio con turnazione aggiuntiva e attestazioni rese ai sensi del DPR n. 445 del 2000. È evidente, alla luce della disamina sin qui svolta, che il predetto comma 5-ter non fissa stringenti obblighi di documentazione, che rientrano nella competenza regolamentare degli enti locali.

Ne consegue che – in funzione dell'esigenza di salvaguardare la libertà di concorrenza – tutti i Comuni devono consentire la sostituzione alla guida mediante turnazioni integrative, ma ciascun Comune potrà farlo con le modalità che più ritiene idonee, mediante proprio regolamento, ispirato comunque al principio del *favor participationis*. Sarebbe infatti non conforme al dettato legislativo dell'articolo 3, comma 9 del d.l. n. 104/2023 la previsione (con regolamento comunale) di procedure con modalità aggravate di disciplina delle cd. "turnazioni integrative", adottate al solo scopo di inibirne di fatto l'esercizio. Si ritengono viceversa ammissibili regole volte a meglio perimetrare le modalità di esercizio della predetta facoltà, con l'intento di coordinarne lo svolgimento con le specifiche esigenze di organizzazione del trasporto pubblico non di linea della realtà territoriale di riferimento.

IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Gianfrancesco Romeo)

IL CAPO DIPARTIMENTO

(Dott.ssa Maria Teresa Di Matteo)