

Uber, NCC e Taxi: cosa sta succedendo

Pubblicato: Martedì 21 Febbraio 2017



Sono giorni di grande turbamento nel mondo delle **auto pubbliche**, “complice” un emendamento di pochi giorni fa, che ha scatenato **l’ira dei tassisti**, principalmente contro **Uber**, azienda americana che fornisce servizi di trasporto su auto in tutto il mondo “bypassando” le compagnie di taxi e i tassisti. Ma cosa sta succedendo davvero? Abbiamo provato a fare il punto della situazione, cercando di chiarire qualche “parola d’ordine” e i punti di partenza della questione.

Leggi anche

- **L’opinione** – Il rappresentante degli NCC di Varese: “Io, Uber, la politica e il futuro”
- **Malpensa** – Il settore aereo in sciopero giovedì 23 febbraio

COSA SI STA CONTESTANDO: LA LEGGE CHE REGOLA TAXI E NCC

A disciplinare, ancora oggi, il cosiddetto trasporto pubblico non di linea (che storicamente ha fondamentalmente due anime: taxi e noleggio con conducente) è una legge del 1992, la La Legge 21 del 15 gennaio 1992. Questa legge nel 2008 ha subito delle modifiche, principalmente nella parte che riguarda il noleggio con conducente, inserite in un **Milleproroghe** dell’epoca senza confronti e tavoli tecnici tra le categorie interessate.: il risultato è che prima è stata prorogata per due anni l’entrata in vigore di queste variazioni, poi la legge è entrata in vigore nel 2010 ma non ha avuto il seguito dei necessari decreti attuativi, con il risultato che è rimasta sostanzialmente “lettera morta”, ma con il passare

del tempo hanno incominciato a essere emesse alcune sentenze “come se” la legge fosse in vigore. L’emendamento **Lanzillotta** prevede che, senza decreti attuativi, la norma sia, malgrado promulgata da 8 anni, sostanzialmente inefficace, mantenendo così lo status quo della legge del 1992.

LE MODIFICHE “INCRIMINATE”

Le modifiche del 2008 prevedevano alcuni piccoli ma sostanziali cambiamenti, soprattutto per la vita degli NCC cioè i noleggiatori di auto con conducente. Prevedevano, innanzitutto che: il noleggio con conducente debba rientrare in rimessa dopo ogni singolo servizio, i comuni potessero regolamentare l’accesso degli NCC nel loro territorio (e quindi anche impedirlo, per assurdo), L’obbligo di compilazione di un foglio di servizio per ogni passaggio e sanzioni inasprite per l’inosservanza di queste norme. «Alcune previsioni della Legge 21, come modificata nel 2008 per combattere fenomeni di abusivismo, sono di difficile applicazione e la giurisprudenza che si è creata in questi anni va dal pieno riconoscimento della loro vigenza all’ammissione dell’irrazionalità di alcune disposizioni» sottolinea **Roberto Bernasconi**, funzionario di CNA Varese responsabile degli artigiani del trasporto persone.

INTERVENTI DEL 2008? RISOLVONO POCO O NIENTE

Gli interventi del 2008 alla Legge 21/92 nascono per arginare il fenomeno dell’abusivismo nel settore ma non solo non sono mai stati condivisi dalla categoria del noleggio con conducente (ben prima dell’arrivo di Uber) ma sono da subito risultati anche di problematica attuazione pratica tanto che fino al 2010 ne è stata rinviata l’entrata in vigore e, dal 2010 è stata costantemente rinviata l’adozione di decreti attuativi. L’emendamento Lanzillotta, di venerdì scorso non fa altro che aggiungere che fino all’adozione dei decreti le modifiche proposte allora non sono in vigore. Cosa, tra l’altro, già sostenuta da circolari ministeriali nel corso degli anni.

Nel 2008 era stato attivato un tavolo tecnico con Ministero dei trasporti, associazioni di categoria taxi ed NCC: «Il tavolo, allora, non ha prodotto risultati ma, ora più che mai, è evidente la necessità di procedere ad una modifica condivisa della normativa del trasporto pubblico non di linea – spiega Bernasconi – Anche perché in questi otto anni da più parti, dall’Autorità garante della concorrenza all’Autorità di regolazione dei trasporti, al Consiglio di Stato, è stata sollevata la necessità di un aggiornamento di una normativa che mostra tutti i segni del tempo».

UBER: LA NOVITA’ CHE COMPLICA IL QUADRO

Va premessa, innanzitutto, una cosa: che le nuove realtà come Uber con le modifiche del 2008 non c’entrano nulla, perché allora non erano ancora diffuse. Non è corretto dunque parlare di norme “Pro Uber”, Uber si è semmai insinuato in una situazione fluida che si trascinava da anni, e lì si è inserito. Uber, tecnicamente, utilizza noleggi con conducente, e l’ingresso nel nostro mercato è avvenuto in pochissimo tempo: ma va ricordato che l’attività di questo servizio è limitato, di fatto, a due città in tutta Italia: Milano e Roma. Va da sé che la normativa, se era inadeguata nel 2008, ora è di fatto obsoleta.

Uber si è imposta anche per il fatto che è internazionale, e gli stranieri che vanno in queste due grandi città usano innanzitutto una struttura per loro pratica, facilmente pagabile e conosciuta. Ma di app per utilizzare noleggi con conducente e anche app per il taxi ce ne sono in realtà diverse. Il vero problema di Uber in Italia è che lavora con gli Ncc, ma si comporta come una centrale radiotaxi: una situazione per ora vietata, anche dalla legge del 1992.

Il lavoro di Uber è quindi più un lavoro “da taxi”, anche se non utilizzano taxi “certificati” ma noleggiatori di auto NCC: questo può considerarsi il vero nodo della diatriba negli ultimi tempi, scatenata dal nuovo servizio internazionale.

COSA SONO GLI NCC, NOLEGGIO CON CONDUCENTE: NON SOLO AUTO BLU. E CHE DIFFERENZA C’È CON I TAXI

Ncc (noleggio con conducente) non è dunque sinonimo di Uber. Uber usa gli Ncc, ma non tutti gli Ncc usano Uber: molti di loro fanno lavori profondamente diversi. Che non è più genericamente quello dell’ “Auto blu” come spesso vengono definiti in alternativa, ma molto più spesso un servizio di appoggio

alle aziende (per ospiti, in supporto alla foresteria, o più semplicemente per andare a prendere un aereo o fare una trasferta in mancanza di auto aziendale) o anche come servizio pubblico dei tanti comuni che il servizio taxi non ce l'hanno «Va ricordato che le licenze taxi vengono rilasciate dalle città più grandi o dai comuni limitrofi agli scali aeroportuali» precisa infatti Bernasconi.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it