

| | |
|---|---|
| <p>NCC</p> <p>NATURA DEL SERVIZIO: NCC è un servizio di natura pubblicistica o un servizio imprenditoriale puramente privato? Va contingentato o no?</p> | <p>TAXI</p> <p>NATURA DEL SERVIZIO: servizio pubblico, licenze contingentate, tariffe amministrative?</p> |
| <p>➤ NUOVA IPOTESI MIT, tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni: il servizio di noleggio con conducente ha una connotazione privatistica, di pubblica utilità ed è contingentato;</p> | <p>➤ IPOTESI MIT: servizio pubblico a offerta indifferenziata, licenze contingentate, tariffe determinate dal Comune sulla base dei criteri stabiliti dalle Regioni, su parere dell'Art;</p> |
| | |

La diversa natura del servizio taxi e NCC non è invenzione del MIT: riconoscere le differenze è l'unico modo di scrivere delle regole intelligenti e praticabili!

Noi siamo per regole diverse per soggetti diversi:

TAXI= SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA
NCC = SERVIZIO PRIVATISTICO COMPLEMENTARE AL
TRASPORTO PUBBLICO

| | |
|--|---|
| <p>NCC</p> <p>COMPETENZE AUTORIZZATIVE: Lasciare ai Comuni o trasferire a livelli più alti/ampi, e.g. le Regioni?</p> | <p>TAXI</p> <p>COMPETENZE: Lasciare ai Comuni o trasferire alcune competenze a livelli più alti/ampi, e.g. le Regioni?</p> |
| <p>➤ IPOTESI MIT: autorizzazione regionale; anche l'accesso al mercato (requisiti) e le sanzioni sono disciplinati dalle Regioni; sanzioni più alte per pratiche illecite</p> | <p>➤ IPOTESI MIT: licenze rilasciate dal Comune su delega regionale; il n. di licenze è stabilito dalla Regione su parere espresso dall'Art; definizione da parte della Regione degli eventuali ambiti territoriali sovra-comunali nei quali può avere inizio il servizio;</p> |
| | |

noi sosteniamo da sempre la dimensione “regionale” del settore, pur con l'irrinunciabile ruolo “amministrativo” (come dice l'art. 4 della L.21...) dei Comuni e dei territori. Viene inserito l'ulteriore filtro dell'Autorità di Regolazione dei trasporti.

Per i taxi siamo da tempo abituati all'ambito sovracomunale (Bacino...)

| | |
|--|--|
| <p><u>NCC</u></p> <p><u>FORMA GIURIDICA:</u> è preferibile un assetto restrittivo simile a quello attuale (=consentite imprese artigiane e loro cooperative/consorzi, società di persone – cfr. art. 7 l. 21/92¹. Consentite tutte le forme giuridiche soltanto a imprese titolari di autorizzazione NCC bus ex art. 2.4 l. 218/03) oppure una maggiore apertura?</p> | <p><u>TAXI</u></p> <p><u>FORMA GIURIDICA:</u> è preferibile un assetto restrittivo simile a quello attuale (=consentite imprese artigiane e loro cooperative/consorzi – art. 7 l. 21/92) oppure una maggiore apertura?</p> |
| <p>➤ <i>NUOVA IPOTESI MIT, tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni:</i> mantenere un assetto simile a quello attuale – autorizzazione resta sul veicolo</p> | <p>➤ <i>NUOVA IPOTESI MIT, tenuto conto delle posizioni espresse dalle associazioni:</i> mantenere un assetto simile a quello attuale – licenza resta sul veicolo, come oggi;</p> |
| | |

al di là di meglio formulare la posizione, a noi pare che il MIT, nel testo, si sia allineato alle richieste delle OO di Categoria, cioè di mantenere le figure giuridiche esistenti, sia per Taxi che per NCC

Questa la nostra analisi dei punti legati alla **natura** e alla **struttura** del servizio.

Ci sentiamo di dire che, se queste sono le premesse, ci sembra un po' forzata la lettura di chi ci vede solo un impegno teso alla "destrutturazione/liberalizzazione del settore trasporto persone".

Con questo non stiamo raccontando che non ci sono problemi, o che il confronto è tutto positivo! Siamo però convinti che, prima che nella fatica di uno sciopero, le energie e le risorse vadano impegnate nella discussione nel merito dei temi proposti.

Seguiranno a breve le riflessioni sugli altri punti.