

All'On.le Presidente della Repubblica  
Dott. Sergio Mattarella  
Palazzo del Quirinale  
Piazza del Quirinale  
(00187) Roma  
[protocollo.centrale@pec.quirinale.it](mailto:protocollo.centrale@pec.quirinale.it)

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento per i trasporti e la navigazione  
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto  
[dip.trasporti@pec.mit.gov.it](mailto:dip.trasporti@pec.mit.gov.it)

e pp.cc. All'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato  
[protocollo.agcm@pec.agcm.it](mailto:protocollo.agcm@pec.agcm.it)

Al Garante per la protezione dei dati personali  
[protocollo@pec.gpdp.it](mailto:protocollo@pec.gpdp.it)

All' Autorità Nazionale Anticorruzione  
[protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Roma, 1 Maggio 2024

( rif.: Lettera MiMS del 15.02.2024 09:58:16 GMT + 01:00)

Stante la particolare importanza e delicatezza delle questioni trattate, Le scriventi Associazioni si pregiano di sottoporle doverosamente alla cortese autorevole attenzione di codesto On.le Presidente della Repubblica, Supremo Garante della nostra Costituzione, fondata sul lavoro, e dei diritti dei lavoratori.

Oggetto: 1) Abolizione del divieto del rilascio di nuove autorizzazioni NCC agli aventi diritto; 2) Foglio elettronico di servizio, prescritto per i soli conducenti NCC, costituzionalmente illegittimo e implicitamente abrogato; 3) Critica ai tre decreti attuativi della legge quadro e successive modificazioni.

1. Abolizione del divieto del rilascio di nuove autorizzazioni NCC agli aventi diritto

Le scriventi Associazioni ribadiscono che non sussistono motivi ostativi al rilascio di nuove autorizzazioni NCC tramite bando di pubblico concorso, così come già espresso dal Garante della Libera Concorrenza.

Invero, la tesi dell'abrogazione implicita della norma, di cui all'art. 10 bis, comma 6°, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, per il decorso del termine perentorio di un anno per l'istituzione del RENT, è pienamente

legittima, secondo la vigente prevalente dottrina e giurisprudenza, essendo decorsi ben 5 anni dal suddetto termine perentorio di un anno, previsto dall'art. 10 bis, 3° comma, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, per l'istituzione del registro informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio di taxi e di quelle di autorizzazione per il servizio di NCC., allo scadere del quale era stato posto il divieto temporaneo del rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di NCC, previsto dall'art. 10 bis, comma 6°, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12.

Si precisa, infatti, che la perentorietà del suindicato termine, previsto dall'art. 10 bis, 3° comma, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, per l'istituzione del RENT si desume, oltre che dalla stessa chiara interpretazione letterale, incondizionata ed indefettibile, della norma, anche dalla correlazione con il divieto temporaneo del rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di NCC, che doveva avere necessariamente carattere provvisorio, ledendo, altrimenti, diritti garantiti dalla libertà di iniziativa economica privata, espressamente tutelati dalla Costituzione e dalla disciplina legislativa generale del settore per l'espletamento del servizio di NCC.

Infatti, con le medesime argomentazioni, attualmente, la Corte Costituzionale con questione di costituzionalità, sollevata d'ufficio, nel corso di uno specifico giudizio incidentale (v. ordinanza della C. Cost. n. 35 del 7.2.2024, allegata), ha anticipato di fatto il suo giudizio di illegittimità costituzionale della norma in esame, per cui la stessa, oltre ad essere inapplicabile per abrogazione implicita, è anche chiaramente incostituzionale con riferimento agli artt. 3 e 41, primo e secondo comma, e 117, primo comma della Costituzione, quest'ultimo in relazione all'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (TFUE).

Ciò premesso, si osserva che con decreto del Capo Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione del M.I.T. del 19.2.2020 n. 4 era stato già istituito il RENT, di cui all'art. 10 bis, co. 3°, del d.l. n. 135/2018, stabilendo che lo stesso doveva essere "pienamente operativo" a decorrere dalla data del 2.3.2020, alla cui condizione era fissato il termine finale del suddetto divieto del rilascio di nuove autorizzazioni di NCC, ai sensi dell'art. 10 bis, co. 6°, del d.l. n. 135/2018. Tuttavia, il giorno successivo con nuovo decreto del 20.2.2020 n. 86 era stata sospesa l'operatività del predetto decreto, con la motivazione che il Registro in esame era funzionale all'adempimento anche degli obblighi di cui all'art. 11, co. 4°, della legge 15.1. 1992, n. 21 e succ. mod. (ossia, di quelli gravanti sui titolari di un'autorizzazione di NCC) e che, pertanto, ai sensi dell'art. 10 bis, co. 6°, del d.l. n. 135/2018, la piena operatività del predetto Registro era subordinata all'adozione del decreto del M.I.T., di concerto con il Ministero dell'Interno, relativo alle specifiche del foglio di servizio in formato elettronico.

Tuttavia, il T.A.R. per il Lazio, con sentenza n. 6068 del 6 marzo 2024, depositata il 27 marzo 2024, ha annullato il predetto decreto del M.I.T. del 20.2.2020 n. 86, per violazione dall'art. 10 bis, 3° comma, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, nonché per falsa applicazione e/o interpretazione dell'art. 11, co. 4°, della legge 15.1. 1992, n. 21 e succ. mod., perchè il "Registro" ed il "Foglio" costituivano due strumenti, che assolvevano a funzioni diverse, in quanto il "Foglio" consentiva di verificare la legittimità dell'attività svolta dagli operatori nell'erogazione di un singolo servizio di NCC, mentre il "Registro" era funzionale ad assicurare la regolarità delle posizioni degli esercenti. Invero, l'art. 10 bis, co. 3°, del d.l. n. 135/2018 si era limitato a prevedere la moratoria al rilascio di nuove autorizzazioni NCC fino alla sola operatività del RENT. Collegare, poi, l'operatività del RENT all'adozione di un ulteriore decreto, riguardante il foglio di servizio elettronico era, quindi, un'imposizione arbitraria, non giustificata, né da motivi formali (mancanza della copertura legale), né sostanziali (dato che il RENT poteva funzionare anche senza il foglio di servizio elettronico). Inoltre, il predetto decreto di sospensione violava anche, l'art. 41, 1° co., Cost.,

perché ledeva la libertà di iniziativa economica privata per ragioni, che esulavano dal perseguimento dell'utilità sociale e dal soddisfacimento dell'interesse della collettività e appariva piuttosto teso a perseguire uno scopo di tipo protezionistico in favore di una categoria di operatori, attiva in un mercato merceologico contiguo a quello, nel quale operavano le imprese esercenti il servizio di NCC, ossia, quello del comparto dei taxi.

Pertanto, Il TAR per il Lazio, con la sentenza del 6/27 marzo 2024, n. 6068, immediatamente esecutiva, annullando il predetto decreto del M.I.T. del 20.2.2020 n. 86, ha provocato la reviviscenza e piena operatività del decreto del M.I.T. del 19.2.2020 n. 4, a decorrere dal 2 marzo 2020. Quindi, con la suddetta sentenza del T.A.R. – a prescindere dalla attuale preannunciata abrogazione di entrambi i DD.MM., a decorrere dalla data di entrata in vigore del nuovo proponendo decreto ministeriale attuativo del medesimo RENT – deve ritenersi ormai verificata la condizione risolutiva del divieto di rilascio di nuove autorizzazioni di NCC, essendo, allo stato, pienamente operativo il decreto del M.I.T. del 19.2.2020 n. 4, istitutivo del RENT, ai fini della cessazione del medesimo divieto, a prescindere dall'emanazione di un nuovo decreto sul RENT- di cui ne esamineremo di seguito la relativa bozza-, nonostante - per quanto si è detto in precedenza - il medesimo divieto, di cui all'art. 10 bis, comma 6°, L. cit., sia "sub iudice" d'ufficio da parte della Corte Costituzionale (v. ordinanza suindicata C. Cost. n. 35 del 7.2.2004), oltre ad essere implicitamente abrogato, per essere stato ampiamente superato da oltre 5 anni il termine perentorio di un anno, entro il quale doveva essere emanato il RENT, ai sensi dell'art. 10 bis, comma 3°, del d.l. 14 dicembre 2018 n. 135, conv. con modif. dalla legge 11 febbraio 2019 n. 12, e per l'evidente violazione del principio di uguaglianza, di cui all'art. 3 Cost., rispetto alle licenze dei tassisti.

## 2. Foglio elettronico di servizio, prescritto per i soli conducenti NCC, costituzionalmente illegittimo e implicitamente abrogato

Ciò posto circa l'avvenuta decadenza legale, oltre che l'abrogazione implicita ed anche la preannunciata illegittimità costituzionale del divieto temporaneo del rilascio di nuove autorizzazioni per l'espletamento del servizio di NCC, deve ritenersi parimenti implicitamente abrogato, oltre che parimenti incostituzionale, la previsione di un foglio elettronico di servizio molto complesso e vessatorio per la sola categoria dei conducenti NCC, chiaramente introdotto per ostacolare ulteriormente l'attività della medesima categoria dell'unitario servizio pubblico del trasporto locale non di linea, per favorire la lobby dei tassisti e non diretto certamente a favorire l'attività delle imprese NCC, imponendone controlli e prescrizioni, che sono stati ormai giudicati illegittimi, sia dalla Corte Costituzionale (v. sentenza n. 56 del 26 febbraio 2020), che dalla Corte di Cassazione (v. Sez II<sup>^</sup> del 28 maggio 2020, n. 10077 e Sez. II<sup>^</sup> del 19.5.2017, n. 12679).

Non esiste più, infatti, l'obbligo per i conducenti NCC di rientro alla propria sede o rimessa alla fine di ogni viaggio e potendo essi sostare, altresì, su area pubblica, in attesa di fornire uno specifico servizio, regolarmente prenotato presso la sede o l'autorimessa dell'impresa NCC, peraltro persino da committenti diversi dagli effettivi fruitori del servizio di trasporto, anche senza il limite – non indefettibile- del nolo per un determinato viaggio e/o per un determinato tempo, purchè consacrati da un apposito contratto di appalto con il committente, ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 21 del 1992 (v. Cass., Sez II<sup>^</sup> del 28 maggio 2020, n. 10077 e Cass., Sez. II<sup>^</sup> del 19.5.2017, n. 12679), oltre che potendo essi prelevare e condurre a destinazione gli utenti anche al di fuori della provincia o dell'area metropolitana, in cui ricade il territorio del Comune, che ha rilasciato l'autorizzazione- come già previsto dalla normativa esistente - .

Pertanto, richiedendo l'art. 10 bis, 1° comma, lettera a), del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, soltanto che la richiesta

della prenotazione del servizio pervenga alla sede o alla rimessa NCC ( “anche” e, non solo, mediante l’utilizzo di strumenti tecnologici), non essendovi più l’obbligo del conducente NCC di rientro alla sede o rimessa alla fine di ogni viaggio ( v. Corte Cost. sent n. 56 del 26 febbraio 2020) e potendo la prenotazione avvenire anche per più clienti e in tempi diversi ( v. Cass., Sez II^ del 28 maggio 2020, n. 10077 ), venendo meno, quindi, i presunti presupposti legislativi della normativa introdotta con la previsione di un foglio di servizio in formato elettronico, deve ritenersi oramai implicitamente abrogata, oltre che costituzionalmente illegittima, anche la complessa disciplina prevista dall’art. 10 bis, 1° comma, lettera e), del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12.

Ciò premesso, si osserva, quindi, che il nuovo progetto di regolamento attuativo, proposto dal Governo - che di seguito analizzeremo-, non si presenta in linea con la disciplina dell’art. 10 bis del decreto legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito con modificazioni nella legge 11 febbraio 2019, n. 12, come modificata dalla predetta sentenza della Corte Costituzionale ed anche con il predetto orientamento della giurisdizione ordinaria in merito alla stessa disciplina legislativa.

Pertanto, bisogna logicamente ritenere che la puntigliosa ed onerosa disciplina prevista dalla medesima norma e dal nuovo progetto di regolamento proposto dal Governo, in materia di tenuta da parte dei conducenti NCC di un foglio di servizio “in formato elettronico”, -che di seguito analizzeremo-, strettamente collegata all’obbligo dei medesimi conducenti NCC di rientro presso la sede o la rimessa al termine di ogni servizio, debba ritenersi implicitamente abrogata, per la parte legislativa, ovvero illegittima, per la parte regolamentare, oltre che incostituzionale nel suo complesso, perché discriminatoria nei confronti dei conducenti NCC, nonchè inadeguata e sproporzionata, non essendo più attuale alla luce delle predette censure formulate dalla Corte Costituzionale e dalla Corte di Cassazione. Pertanto, la prospettata istituzione di un complesso foglio elettronico di servizio si rivela non solo del tutto priva di utilità sociale, ma anzi dannosa e discriminante per la sola categoria dei conducenti NCC, e conseguentemente costituzionalmente illegittima, ostacolando la libertà di iniziativa economica, tutelata dall’art. 41, 1° e 2° comma, della Costituzione, e la libertà di stabilimento delle imprese del settore in ambito europeo, tutelata dall’art. 117, primo comma della Costituzione, in relazione all’art. 49 del Trattato sul funzionamento dell’Unione Europea ( TFUE).

In conclusione è venuta meno la “ratio” della disciplina rigorosa e, comunque, vessatoria del foglio di servizio in formato elettronico per i conducenti NCC ed, anzi, della necessità della formulazione dello stesso anche in formato cartaceo, in base al chiaro apparato motivazionale della sentenza del Giudice Supremo delle Leggi nello spirito di semplificazione e partecipazione dei cittadini, lavoratori ed utenti, all’attività amministrativa, al quale si ispira tutta la vigente normativa dell’ attuale Stato democratico, considerato che la norma base dell’art. 10 bis, comma 1, lett. a) del D.L. 135/2018, conv. nella L.12/2019, che prevede la prenotazione del servizio mediante l’uso di strumenti tecnologici, non ha valore di norma imperativa, ma di norma disponibile [ ...anche... ] e, cioè facoltativa per l’utente nei rapporti fra il medesimo e la Centrale operativa e non riguarda i rapporti fra l’utente ed il conducente NCC, che pertanto potrà annotare le prenotazioni ricevute dalla Centrale operativa con gli strumenti ( tecnologici o meno) che siano di più semplice applicazione, salvo poi documentare con i singoli contratti stipulati, regolarmente registrati con fattura o ricevuta fiscale, i relativi servizi effettuati.

### 3. Critica ai decreti attuativi della legge quadro 15 gennaio 1992 n. 21e successive modificazioni

In realtà, il sistema normativo centralizzato in esame, costituito, sia dall'introduzione di un registro informatico pubblico nazionale dei titolari delle licenze di taxi e di NCC, sia di un albo nazionale dei gestori di piattaforme informatiche di intermediazione fra la domanda e l'offerta di tutti gli autoservizi locali pubblici non di linea in un'apposita Sezione istituita presso il CED del MIT, si pone in contrasto **con la competenza esclusiva (residuale) delle Regioni ex art. 117, IV° comma, della Costituzione** - subentrata successivamente alla legge quadro n. 21 del 1992, all'epoca materia di potestà legislativa statale concorrente, ma non nelle successive modifiche legislative-, senza parlare dell'istituzione di un foglio elettronico di servizio, molto complesso e gravoso, prescritto soltanto per i conducenti NCC dall'art. 10 bis, 1° comma, lettera e), del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, che riguarda proprio lo specifico funzionamento del settore del trasporto pubblico locale nel territorio delle Regioni. **Né può essere invocata la competenza legislativa esclusiva dello Stato a tutela della concorrenza, ex art. 117, 2° co., lett. e) della Costituzione**, sia perché in questo caso la disciplina normativa dello Stato è completamente pervasiva della competenza esclusiva regionale (destinata, tra l'altro, ad ampliarsi **con l'attuale riforma delle autonomie differenziate delle Regioni, già pendente in Parlamento**), sia perché il complesso apparato normativo, legislativo e regolamentare – nei termini attualmente manifestati o delineati- **non si mostra affatto diretto al fine della tutela della concorrenza, ma anzi a comprimere il mercato del trasporto non di linea, esercitato dagli NCC, ostacolandone e finanche mortificandone la professionalità, garantita dall'iscrizione in appositi albi professionali all'esito di scrupolosi esami banditi dai Comuni, in favore di quello della lobby dei taxi, attraverso controlli polizieschi e adempimenti burocratici vessatori, che allontanano dalla relativa categoria, sanzionati anche con gravi responsabilità, persino penali (v. la sottoscrizione del foglio di servizio cartaceo o la validazione di quello elettronico, che sono semplicemente atti preparatori di un contratto di appalto privatistico), limitando e mortificando la libertà di iniziativa economica privata, tutelata dall'art. 41, 1° e 2° co., della Costituzione e la libertà di stabilimento delle imprese del settore in ambito europeo, tutelata dall'art. 117, 1° co., della Costituzione, in relazione all'art. 49 del Trattato sul funzionamento dell'U.E (TFUE).**

Stante, **l'evidente violazione da parte del predetto quadro normativo dello Stato della sfera delle attribuzioni legislative regionali** è facile anche prevedere il probabile avvio di ricorsi "a cascata" da parte delle Regioni nei confronti dello Stato per giudizi di incostituzionalità delle predette leggi statali o per conflitti di attribuzione per usurpazione da parte dello Stato (conflitti c.d. di "usurpazione") di materie di competenza regionale, anche in vista della pendente riforma delle autonomie differenziate delle Regioni.

**Pertanto, le scriventi Associazioni rappresentano a codesto On.le Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di prendere atto, da un lato, della sopravvenuta decadenza e/o implicita abrogazione, nonché della chiara incostituzionalità del divieto previsto dall'art. 10 bis, comma 6°, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, e, dall'altro lato, della implicita abrogazione, per il lungo tempo trascorso, e/o dell'illegittimità costituzionale delle disposizioni legislative dell'art. 29, co.1 quater del decreto legge 30 dicembre 2008 n. 207, conv. nella legge 27 febbraio 2009 n. 14 e dell'art. 10 bis del decreto legge 14 dicembre 2018 n. 135, conv. nella legge 11 febbraio 2019 n. 12, emanate successivamente alla riforma del Titolo V° della Costituzione del 2001, le quali comprimono il diritto fondamentale al lavoro dei conducenti NCC, interferendo nella sfera di competenza legislativa (trasporto pubblico locale), attribuita alle Regioni dall'art. 117, 4° co.**

**della Costituzione, e, conseguentemente, dell'illegittimità per incompetenza, violazione di legge ed eccesso di potere dei regolamenti attuativi proposti ( decreto attuativo del registro pubblico nazionale, decreto attuativo delle piattaforme informatiche di intermediazione fra domanda ed offerta degli autoservizi locali non di linea e decreto attuativo di un foglio di servizio, sia in formato cartaceo, che elettronico, prescritto per i soli conducenti NCC).**

In ogni caso, poi, i decreti attuativi della legge quadro 15 gennaio 1992 n. 21 e successive modificazioni, predisposti unilateralmente dal Governo, non sono assolutamente in linea con quanto previsto dalla medesima legge e successive modificazioni, alla luce delle modifiche apportate dalla Corte Costituzionale e dall'orientamento consolidato della Suprema Corte di Cassazione, oltre che ai principi del regolamento generale per la protezione dei dati personali dell'U.E. 2016/679, che all'art. 5 prevede che i dati personali devono essere adeguati, pertinenti e limitati a quanto necessario rispetto alle finalità per le quali sono trattati, oltre che ai principi stabiliti dal nuovo testo dell'art. 4 dello Statuto dei Lavoratori, che consente l'installazione degli impianti audiovisivi e degli altri strumenti, dai quali derivi anche la possibilità di controllo a distanza dell'attività dei lavoratori, a condizione che siano impiegati esclusivamente per esigenze organizzative e produttive per la sicurezza del lavoro e per la tutela del patrimonio aziendale, condizionandone, inoltre, l'istallazione all'accordo collettivo stipulato dalla rappresentanza sindacale unitaria o da rappresentanze sindacali aziendali.

Ma soprattutto la disciplina regolamentare proposta viola la norma costituzionale, di cui all'art. 41 Cost., che prevede che l'iniziativa economica privata è libera, imponendo adempimenti del tutto ingiustificati all'attività dei conducenti NCC, che la predetta sentenza della Corte Costituzionale aveva voluto evitare, eliminando l'obbligo di rientro in sede dopo ogni singolo servizio, potendo la prenotazione dei servizi avvenire anche con l'uso di strumenti tecnologici, che ovviamente dovevano facilitare e non rendere, come prospettato, le operazioni di prenotazione più gravose, ostacolando e rallentando il servizio a danno non solo dei conducenti NCC, ma anche di tutti gli utenti.

E valga il vero!

### I° Bozza del decreto attuativo relativo al RENT

Un registro informatico pubblico nazionale( RENT) dei titolari delle licenze di taxi e di NCC - per quanto dianzi detto- è incompatibile con la competenza legislativa regionale, relativa, in base al nuovo art. 117, 4° co., della Costituzione, ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione esclusiva o concorrente dello Stato ( c.d. competenza esclusiva residuale). Infatti, è già previsto un ruolo presso le Camere di Commercio provinciali ( in seguito previste, come regionali) dei conducenti di veicoli e natanti adibiti ad autoservizi locali non di linea, mentre le licenze per l'esercizio del servizio dei taxi e le autorizzazioni per quello dei conducenti NCC sono rilasciate dai Comuni, mediante bandi di pubblico concorso, senza tener conto che, con il disegno di legge sulle autonomie differenziate delle Regioni, tale competenza esclusiva delle Regioni potrà essere estesa ad alcune materie contigue, quali quelle delle grandi rete di trasporto e di navigazione e dei porti e degli aeroporti, attualmente oggetto di "legislazione concorrente", in cui, cioè, lo Stato disciplina i principi generali della materia, mentre le Regioni hanno il compito di dare direttive sul funzionamento specifico nel loro territorio, peraltro, già esclusa dall'attuale riforma del Titolo V° della Costituzione del 2001, per "il trasporto pubblico locale", che ne prevede la competenza esclusiva delle Regioni (residuale) ai sensi dell'art. 117, 4° co. Cost., per cui, a maggior ragione, con l'ulteriore "riforma delle autonomie differenziate" le Regioni potranno modificare anche le linee generali dettate dalla legge quadro n. 21 del 1992, oltre che, ovviamente, le specifiche norme attuative dei presenti decreti.

A) Innanzitutto, con l'art.3, 2° comma "Contenuti del RENT" e All. A), lett. r) del primo decreto attuativo relativo al RENT, si intendono registrare in esso anche i contratti di durata (richiamati anche nell'allegato A), lett. r), stipulati, in assenza di intermediazione, con un committente.

Critica: l'oggetto è del tutto estraneo alla natura del RENT, destinato a disciplinare le modalità di accesso e di registrazione dei titolari delle licenze di taxi o di autorizzazione di NCC, ed è ispirato a controlli polizieschi, contrari alla normativa sulla privacy.

B) Con l'art.4, lett. c) "Accesso al RENT" e All. A), lett. p) del primo decreto attuativo relativo al RENT, con riferimento alla facoltà di accesso al RENT di "chiunque vi abbia interesse", si esclude senza plausibile motivo "il dato relativo alla sede legale in caso di ditta individuale" (anche se si sottolinea che il punto è da valutare all'esito dei concerti con le Amministrazioni competenti...Quali?). Inoltre, nel collegato all. A), lett. p), si richiede per il servizio di noleggio con conducente di indicare "a priori", oltre alla sede della rimessa e alle sedi operative, anche i punti di imbarco o di sbarco per i natanti.

Critica: già contenuta nella descrizione delle disposizioni esaminate.

C) Con l'art. 6, 3° comma del primo decreto attuativo relativo al RENT si prevede che il medesimo l'archivio informatico pubblico nazionale delle imprese titolari di licenze di taxi o di autorizzazioni NCC sarà pienamente operativo, ai fini del divieto di nuove autorizzazioni NCC, previsto dall'art. 10 bis, comma 6°, del d.l. 14 dicembre 2018 n. 135, conv. con modif. dalla legge 11 febbraio 2019 n. 12, decorsi centottanta giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Critica:

Pertanto, anche con la nuova bozza di decreto attuativo si vorrebbe prolungare il divieto di rilascio di nuove autorizzazioni NCC di 180 giorni dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Peraltro - come già detto-, Il TAR per il Lazio, con la sentenza del 6/27 marzo 2024, n. 6068, immediatamente esecutiva, annullando il predetto decreto del M.I.T. del 20.2.2020 n. 86, ha provocato la reviviscenza e piena operatività del decreto del M.I.T. del 19.2.2020 n. 4, a decorrere dal 2 marzo 2020. Quindi, con la suddetta sentenza del TAR - a prescindere dalla attuale preannunciata abrogazione di entrambi i suindicati DD.MM. a decorrere dalla data di entrata in vigore del nuovo proponendo decreto ministeriale attuativo del medesimo RENT - deve ritenersi ormai verificata la condizione risolutiva del divieto di rilascio di nuove autorizzazioni di NCC, essendo, allo stato, pienamente operativo il decreto del M.I.T. del 19.2.2020 n. 4, istitutivo del RENT, ai fini della cessazione del medesimo divieto, a prescindere dall'emanazione di un nuovo emanando decreto sul RENT, nonostante - per quanto si è detto in precedenza - il medesimo divieto, di cui all'art. 10 bis, comma 6°, L. cit., sia anche "sub iudice" d'ufficio da parte della Corte Costituzionale (v. ordinanza suindicata C. Cost. n. 35 del 7.2.2004), oltre ad essere implicitamente abrogato, per essere stato ampiamente superato da oltre 5 anni il termine perentorio di un anno, entro il quale doveva essere emanato il RENT, ai sensi dell'art. 10 bis, comma 3°, del d.l. 14 dicembre 2018 n. 135, conv. con modif. dalla legge 11 febbraio 2019 n. 12 e stante l'evidente violazione del principio di uguaglianza, di cui all'art. 3 Cost., rispetto alle licenze dei tassisti.

## II° Bozza del decreto attuativo relativo alle piattaforme tecnologiche

A) Con l'art.1, 1° co., "Oggetto, ambito di applicazione e definizioni" si parla di "corretto utilizzo delle nuove tecnologie, al fine di garantire la libera ed effettiva concorrenza nel settore delle piattaforme tecnologiche di intermediazione", tuttavia all'art. 1, 2° co., lett. n), "utenza indifferenziata" nella nuova bozza di decreto attuativo è stata sostituita la locuzione "veicolo taxi" con quella di "conducente", mentre all'art.1, 2° co., lett. o), "utenza differenziata" si è mantenuto il

riferimento al servizio di trasporto NCC. Inoltre, all'art. 1, 2° co., lettere q) e r) si parla, rispettivamente, di “soggetto gestore” e di “titolare della piattaforma” di intermediazione.

Critica: Il principio della tutela della concorrenza, che rientra fra le competenze legislative esclusive dello Stato ( art. 117, 2° co.,lett. e), Cost.) viene del tutto violato, anche nelle premesse dell'art. 1, 1° e 2° co. della presente bozza di decreto attuativo, ove, con richiamo all'utenza indifferenziata, si fa riferimento al termine generico di “conducente”, anziché, come era prima previsto, al termine di “vettore di taxi”. Inoltre, si definiscono le figure di “gestori” e di “titolari”, delle piattaforme tecnologiche di intermediazione, senza prevedere l'iscrizione in appositi albi professionali, con l'indicazione di specifici requisiti morali e professionali, a garanzia di eventuali conflitti di interessi con le due categorie di autoservizi non di linea.

B) Con l'art. 2 principi comuni” si enunciano generici principi comuni all'attività di intermediazione ( a) principio di neutralità; b) principio di tipicità; c) principio di territorialità - nel quale si richiamano anche norme della legge quadro, dichiarate incostituzionali e, cioè, l'art. 3, non essendovi più il divieto per i conducenti NCC di sostare in luogo pubblico, e l'art.11, non essendovi più l'obbligo per la medesima categoria del rientro in rimessa o sede alla fine di ogni viaggio).

Critica:

In realtà, le piattaforme tecnologiche di intermediazione ( a parte, il maggior costo di ogni servizio di trasporto intermediato per il sovrapprezzo da pagare da parte degli utenti per tale specifico servizio- peraltro, svolto gratuitamente dalle già esistenti cooperative e consorzi di categoria in favore di utenti e vettori) sono incompatibili per principio con le differenti utenze dei conducenti dei taxi( indifferenziata) e dei conducenti NCC ( differenziata). Infatti, con tali piattaforme di intermediazione, di cui non è garantita alcuna indipendenza ed imparzialità nella scelta di assegnazione delle prenotazioni o assegnazioni alle rispettive categorie dei conducenti di taxi o di NCC, secondo le distinte discipline stabilite dalla legge quadro fra domanda e offerta del servizio, tanto più se piattaforme miste, si giunge in realtà per realizzare una richiesta da parte di “un'unica utenza differenziata”- in violazione dei principi della legge quadro – costituita da coloro che utilizzano le piattaforme tecnologiche, che sono solo una parte di tutta l'utenza, che finisce per ampliare il mercato di utenza dei taxi, estendendolo all'utenza “differenziata”, che utilizza le piattaforme, in tal modo violando i fondamentali principi stabiliti dalla legge quadro della distinzione fra servizi, che si rivolgono ad un'utenza differenziata ( i conducenti di NCC) e quelli che si rivolgono ad un'utenza indifferenziata ( i conducenti di taxi), che hanno regole di servizio differenti ( a) obbligatorio e “a chiamata” o “su strada” per i taxi e facoltativo, “su prenotazione” presso la sede o rimessa per i conducenti NCC; b) con tariffe strettamente amministrate per i conducenti dei taxi e libere, sia pure entro limiti tariffari chilometrici minimi e massimi stabiliti con decreto del M.I.T., per i conducenti NCC).

Ma, soprattutto, si pongono i presupposti per una concorrenza sleale fra le due categorie di operatori del servizio del trasporto locale non di linea, in violazione della competenza dello Stato, “esclusiva”, nella materia della tutela della concorrenza, e “trasversale” nella materia del “trasporto pubblico locale”, di competenza regionale esclusiva “residuale”, ai sensi dell'art. 117, 4° co., Cost., dopo la riforma del Titolo V° della Parte II° della Costituzione del 2001. Tutto ciò premesso, senza considerare che è necessario affidarsi alla lealtà professionale dei gestori o dei titolari delle piattaforme nel rispetto della regola prescritta di proporre la stipulazione del contratto solo dopo che il cliente abbia effettuato la scelta del servizio richiesto ( di taxi o di NCC), e senza, altresì, tener conto del più complicato meccanismo di svolgimento del servizio con la predisposizione di un complicato foglio di servizio elettronico a carico soltanto dei conducenti NCC – di cui parleremo più in dettaglio qui di seguito- e non anche dei conducenti dei taxi, e senza trascurare, tra l'altro, l'illegittima delega obbligatoria, soprattutto per i conducenti NCC, che hanno proprie sedi e

rimesse, a gestori estranei alla loro rispettiva categoria e ai loro rappresentanti sindacali. Non è legittimo, poi, falsare la libera concorrenza fra i due operatori del servizio del trasporto locale non di linea, complicando ai limiti dell'impossibilità e della più completa frustrazione e mortificazione il servizio degli NCC con la redazione di un complesso foglio di servizio elettronico, che, oltretutto, espone – nei termini prospettati – ad indebite e ingiustificate responsabilità anche penali i medesimi operatori, soltanto per prevenire presunti ed eventuali abusi della categoria degli esercenti NCC, nonostante la loro attività è essenzialmente libera e di carattere eminentemente privatistico, nonchè facilmente riscontrabile con i singoli contratti stipulati con i clienti, regolarmente registrati con fattura o ricevuta fiscale e già sottoposta a controlli della polizia stradale ed amministrativa, oltre che dagli organi dell'Amministrazione finanziaria.

C) Con l'art. 3, 3° co. ( ex 4° co. della precedente bozza) “Organizzazione e funzionamento delle piattaforme tecnologiche” si stabilisce al 2° periodo, che nei casi in cui il contratto di trasporto è concluso tramite l'impiego delle piattaforme, esso si intende concluso fra l'utente ed il vettore; inoltre, al 4° co. ed al 5° co. si prevede un'alternativa di pagamento dell'utente con conseguente rilascio di fattura o ricevuta fiscale al gestore o al vettore e anche la possibilità di un pagamento disgiunto delle quote dell'intermediazione al gestore e del servizio di trasporto al vettore.

Critica: Ma in tal modo il contratto fra utente e vettore risulta sempre rivolto ad “un'utenza differenziata”, perché s'intende sempre concluso al momento della conclusione del servizio di intermediazione fra il gestore e l'utente. Inoltre, si prevede una complicata attività di pagamento da parte dell'utente, disgiungendo il pagamento del servizio di intermediazione al gestore ( peraltro, come già detto, servizio prestato gratuitamente da parte dei già esistenti consorzi e cooperative) da quello del servizio di trasporto al vettore.

D) Con l'art.4, 3° co., ultimo periodo, “Norme specifiche per l'intermediazione di servizi taxi”, si prevede che possa essere comunicato dal gestore al cliente il corrispettivo stimato della corsa.

Critica: Ma in tal modo l'utenza diviene “differenziata”, considerato che – secondo quanto già detto- il contratto fra utente e vettore si considera concluso al momento dell'attività di intermediazione fra gestore e utente.

E) L'art. 5, 1° co. “ Norme specifiche per l'intermediazione di servizi NCC” fa riferimento ad obblighi del vettore o conducente NCC dichiarati incostituzionali ( v. C. Cost. sentenza n. 56 del 26 febbraio 2020) e cioè all'art. 11, comma 4, laddove prevedeva l'obbligo del medesimo di rientro nella sede o rimessa al termine di ogni viaggio.

Critica: quindi, il richiamo alla norma suindicata deve considerarsi illegittimo.

L) L'art. 5, 2° co., “ Norme specifiche per l'intermediazione di servizi NCC” si prescrive che il conducente NCC, se riceve una richiesta di servizio nel caso di partenza da un luogo diverso dalla sede o rimessa, deve indicare un orario di prelievo dell'utente non inferiore a 30 minuti ( 1 ora secondo la vecchia bozza).

Critica:In tal modo , si vuole limitare, in ogni caso, la libertà del conducente o vettore di assumere nuovi servizi in tempi di prelievo inferiori a 30 minuti, pur non essendovi più l'obbligo di rientro in sede o in rimessa al termine di ogni viaggio e potendo il conducente NCC assumere nuove richieste nel corso del precedente servizio.

M) Con l'art. 5, co.3, “ Norme specifiche per l'intermediazione di servizi NCC”, si prevede un'apposita funzione di geolocalizzazione, che renda noto all'utente la posizione in tempo reale del vettore NCC e il tempo stimato di arrivo (solo) dopo l'assegnazione del servizio al relativo vettore.

Critica: A differenza dell'analogia norma stabilita per i taxi, si stabilisce che tale servizio all'utente venga fornito “solo dopo” l'assegnazione del servizio al relativo vettore, prevedendosi in tal modo, di fatto, un ulteriore controllo illegittimo poliziesco nei confronti dei conducenti NCC.

N) Con l'art. 6 “ Norme per le piattaforme elettroniche rivolte congiuntamente al servizio taxi e al servizio NCC” si prevedono attività di intermediazione congiunte per i due servizi ( taxi e NCC) nel rispetto delle relative normative, disponendo l'adozione di “appositi meccanismi”, che garantiscano che prima dell'invio di ciascuna richiesta di servizio intermediato, l'utente eserciti un'opzione espressa del servizio di taxi o di NCC prescelto e che, inoltre, i tempi di arrivo del vettore taxi o NCC ed il corrispettivo stimato per il servizio siano comunicati all'utente solo all'esito dell'opzione effettuata dal medesimo.

Critica: Come già detto l'adozione di piattaforme per i due servizi, soprattutto se miste, non offrono alcuna garanzia del rispetto della normativa, che regola i due servizi di autotrasporto, perché affidate a gestori estranei alle due categorie di autoservizi, privi di professionalità garantita dall'iscrizione in appositi albi professionali indipendenti e finiscono, quindi, per destare il sospetto di un'offerta di servizi ad un'unica utenza di fatto “ differenziata”, in spregio alla specifica distinta disciplina della legge quadro rispetto alla due categorie di servizi di trasporto non di linea.

O) Con gli artt. 7 “ Registrazione dei soggetti gestori” e 8 “Obblighi di soggetti gestori” si prevede,

l'iscrizione dei gestori delle piattaforme presso una specifica sezione del Centro elaborazione dati del M.I.T. , attraverso una semplice autocertificazione mediante S.C.I.A, senza un preventivo esame dei requisiti personali e professionali prescritti ( art.7).

Inoltre, si attribuiscono compiti di vigilanza e controllo della qualità del servizio svolto dai vari vettori ( art. 8, 1° co., lettere d) ed e) ) e di conservazione e documentazione dei contratti conclusi per 3 anni, (5 anni, secondo la vecchia bozza), per rendere possibile l'esame di eventuali malfunzionamenti e dar seguito ai reclami degli utenti.

Critica: Si affidano compiti di controllo dell'attività dei vettori, molto pervasivi e, tra l'altro, invadendo un campo ( la gestione del trasporto locale), oramai di competenza delle Regioni, in base al nuovo art. 117, 4° co. Cost., che tra l'altro potrebbero in un breve futuro cambiare anche le regole della legge-quadro, non essendo più i principi generali in materia di competenza di legislazione concorrente dello Stato.

P) Con l'art. 9 “Tutela della riservatezza dei dati personali” si assicura che le piattaforme tecnologiche saranno realizzate e gestite nel rispetto della normativa nazionale ed europea in materia di protezione dei dati personali.

Critica: Dall'analisi della invasiva e penetrante normativa attuativa esaminata, essa non risulta conforme ai principi del regolamento generale per la protezione dei dati personali dell'U.E. 2016/679, che all'art. 5 prevede che i dati personali devono essere adeguati, pertinenti e limitati a quanto necessario rispetto alle finalità per le quali sono trattati.

Q) Con l'art. 10 “Disposizioni finali” si prevede, infine, nella nuova bozza di decreto attuativo, l'entrata in vigore del presente decreto delle piattaforme tecnologiche di intermediazione, non più entro 30 giorni dalla sua pubblicazione sulla G.U. e, comunque, non prima di novanta giorni

dall'entrata in vigore del decreto attuativo relativo al RENT, bensì contestualmente alla data di entrata in vigore del decreto attuativo relativo al foglio elettronico di servizio, previsto dall'art. 11, co. 4° della Legge n.21 del 1992.

Critica: Mentre nella precedente bozza si prevedeva correttamente che il presente decreto entrasse in vigore entro 30 giorni dalla pubblicazione nella G.U. e, comunque, non prima di novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto relativo al RENT, stante l'evidente collegamento fra le due piattaforme informatiche, il nuovo collegamento dell'efficacia fra questo decreto piattaforme e quello relativo al foglio elettronico di servizio non trova alcuna plausibile motivazione, poiché anche l'art. 11, co. 4° della Legge n.21 del 1992 prevedeva la possibilità dell'adozione di un foglio di servizio cartaceo fino all'emanazione del decreto che introduceva il foglio di servizio elettronico. Quindi, questo differimento dell'efficacia del presente decreto non trova alcuna valida legittimazione.

### III° Bozza del decreto attuativo relativo al foglio elettronico di servizio degli NCC

A) Con l'art. 1, comma 2°, del terzo decreto attuativo relativo al foglio elettronico di servizio degli NCC si prevede che il medesimo decreto non si applica per i Comuni, che non hanno aree destinate ai taxi ( v. art. 11, comma 5°, L. 15.1.1992 n. 21), per cui i conducenti NCC possono sostare liberamente nei loro parcheggi.

Critica:

Pertanto, questa onerosa procedura elettronica, riservata solo ai conducenti NCC, è stata introdotta solo per non fare concorrenza ai titolari dei taxi, nonostante il diverso bacino di utenza dei due servizi di trasporto pubblico non di linea ( indifferenziata per i taxi e differenziata per gli NCC), che esclude una possibile concorrenza fra loro, come più volte ritenuto dalla giurisprudenza, anche costituzionale.

B) Inoltre, con l'art. 2, lettere i) “Committente” e m) “Contratti di durata” del medesimo decreto attuativo si esclude la possibilità di svolgere attività di intermediazione, “anche in via indiretta”, da parte di un committente per più servizi di trasporto prenotati con il vettore.

Critica:

In tal caso, occorre precisare che il divieto si doveva riferire ad attività di intermediazione professionale e non anche ovviamente occasionale o “in via indiretta”, potendo la prenotazione essere effettuata anche da committenti diversi dagli effettivi fruitori del servizio di trasporto, anche senza il limite del nolo per un determinato viaggio e/o per un determinato tempo, purchè consacrati da un apposito contratto di appalto con il committente, ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 21 del 1992 ( v. Cass., Sez II^ del 28 maggio 2020, n. 10077 e Cass.,Sez. II^ del 19.5.2017, n. 12679).

C) Con l'art. 2, lett. a) “ Annullamento” e art 4, 2° co. “ Modalità di compilazione del foglio di servizio per i contratti per singolo servizio” del medesimo decreto attuativo, si prevede che la cancellazione della bozza di foglio di servizio può avvenire solo fino alla data e all'orario di inizio servizio, previsto nella relativa annotazione, mentre con l'art. 2, lett. dd) “Variazione”, oltre a quanto sopra detto, circa la cancellazione della bozza di foglio di servizio, si prevede che possono modificarsi i dati di orario di inizio servizio, i dati di fine servizio e arrivo e i dati relativi al

conducente, soltanto fino al termine del servizio, “senza finalità elusive....” della legislazione nazionale e regionale vigente.

Critica: Si prevedono termini perentori del tutto ingiustificati, paventandosi, addirittura, “finalità elusive”, senza tener conto delle prospettate responsabilità, anche penali, collegate alla validazione di tali atti da parte del vettore o conducente NCC.

D) Con l’art. 2, lettere s) “Partenza” e t) “Prenotazione” e l’art. 4, co. 2° e 3° “ Modalità di compilazione del foglio di servizio per i contratti per singolo servizio” e l’All. 2- Modello B) (collegato) e l’art. 7, lett. c) si prevedono termini perentori per la cancellazione del foglio di servizio “fino alla data e all’orario di inizio del servizio” e per la modifica dei dati “fino alla data del termine del servizio” ( v. art. 4, comma 2°).

Inoltre, nel caso di partenza da un luogo diverso dalla sede o dalla rimessa, si prevede che la prenotazione debba essere registrata, come bozza di foglio di servizio, fino a trenta minuti prima ( 1 ora, secondo la precedente bozza) dell’inizio del servizio e che la partenza deve coincidere con l’arrivo del servizio precedente, al quale è collegato, che deve essere svolto, altresì, nella stessa data del servizio di riferimento, salvi i servizi notturni svolti nelle prime 4 ore della giornata successiva (v. art. 4, comma 3°, lettere a) e b) , All. 2 Modello B) e art. art. 7, lett. c) ).

Critica:

Si vogliono, cioè, complicare le attività di modifica e cancellazione del servizio con termini perentori del tutto ingiustificati, nonostante le prospettate responsabilità anche penali, e limitare la possibilità di svolgere ulteriori servizi consecutivi in giorni successivi, prescrivendosi che la partenza del successivo servizio coincida con l’arrivo del servizio precedente e che il nuovo servizio debba essere svolto nella stessa data del precedente, con la risibile concessione delle prime 4 ore della giornata successiva ( con aggravio, altresì, per l’ utente del successivo servizio del pagamento di una parte del viaggio che non lo riguarda) e nonostante la Corte Costituzionale abbia escluso l’obbligo dei rientro nella sede o rimessa alla fine di ogni singolo servizio.

F) Con l’art. 5 “ Contratti di durata” del medesimo decreto attuativo, si prevede che nei contratti di durata ( relativi, cioè, a uno o più servizi NCC collegati) il foglio di servizio debba essere compilato secondo le modalità, che saranno stabilite con la circolare, di cui all’art. 10, comma 2°. Inoltre, si prevede che il foglio di servizio debba essere compilato all’inizio di ogni singolo servizio svolto nell’ambito del contratto di durata e, secondo la nuova bozza, che non deve essere più disattivato alla fine dello stesso servizio svolto nell’ambito del contratto di durata. Infine, si prevede che, quando esso venga generato ( mod.C) non sia possibile la contestuale produzione di un foglio di servizio per contratti per singolo servizio , ai sensi dell’art. 4 del decreto.

Critica:

Pertanto, per il momento i contratti di durata sono illegittimamente bloccati, dovendosi attendere l’emanazione della circolare di cui all’art. 10, comma 2°. Inoltre, quando viene richiesto un contratto di durata non si possono assumere altri contratti per un singolo servizio e, a maggiore garanzia dell’osservanza di tale ingiustificato limite, non è più previsto che il foglio di servizio, compilato all’inizio di ogni singolo servizio, svolto nell’ambito del contratto di durata, venga disattivato alla fine del servizio svolto.

G) Con l’art.6 e All. 4 “Obblighi attinenti alla compilazione del foglio di servizio” si prevede l’obbligo dei conducenti NCC di comunicare agli agenti della Polizia municipale, in occasione dei

loro controlli d'istituto, non solo gli ordinari documenti di circolazione, ma anche il codice identificativo del foglio di servizio e di esibirne, su loro richiesta, copia, anche in formato digitale. Inoltre, si prevede, in caso di malfunzionamento dell'applicazione, di compilare, temporaneamente, i fogli di servizio in forma cartacea ( All. 4) e che i malfunzionamenti dell'applicazione informatica siano accertati dagli stessi agenti di Polizia e non più, secondo la vecchia bozza, in base a modalità di accertamento di tali malfunzionamenti da parte di organi competenti, disciplinate da un provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Interno.

Critica:

Si prevedono controlli polizieschi da parte della polizia stradale, non relativi ai loro normali compiti d'istituto e di cui non sono dotati di specifica professionalità, riferiti alla legittima attività dei conducenti NCC, mortificandone la loro professionalità, a differenza di quanto previsto per i tassisti.

Inoltre, la compilazione del foglio di servizio in formato cartaceo proposto risulta anche più complessa e prolissa di quella del foglio di servizio elettronico, nonostante la sua validità temporanea e non dipendente dalla volontà del vettore NCC, ma dal malfunzionamento occasionale dell'applicazione informatica.

Infine, si prescrive addirittura che la firma sia resa in forma di dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ( art. 47 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445) con la conseguente previsione di sanzioni penali, in caso di dichiarazioni mendaci o di formazione o uso di atti falsi – non prescritte nè nell'originaria formulazione dei fogli di servizio cartacei, né in quelli elettronici attuali nella legge quadro - mentre non dovrebbero ricorrere le fattispecie di reati di falso, trattandosi di bozze provvisorie di atti preparatori, modificabili nel corso dei singoli servizi, che debbono essere successivamente formalizzati in contratti di appalto e, quindi, in scritture private e non in atti pubblici di documentazione amministrativa, trattandosi di libera attività contrattuale privatistica, non soggetta a prezzi amministrati come per i tassisti, senza tener conto che tale sistema potrebbe persino scoraggiare gli utenti, per non essere coinvolti nel concorso di possibili responsabilità penali.

H) Con l'art. 7 “ Requisiti dell'applicazione informatica” e art. 9 “Tutela della riservatezza” del medesimo decreto attuativo si prevede l'archiviazione dei fogli di servizio e dei relativi dati per almeno 5 anni e quella dei dati relativi al committente o utente per almeno 3 anni, rendendoli accessibili ai fini dei controlli degli organi di cui all'art. 12 del D.L. 30.4.1992, n. 285.

Critica:

Si registra, in tal caso, una grave violazione della legislazione sulla privacy, mentre la legge quadro ( L. 15.1.1992, n. 21 e succ. modif.), all'art. 11, comma 4°), prevedeva che i fogli di servizio ( cartacei) dovevano essere tenuti a bordo del veicolo per soli 15 giorni, per essere esibiti ai predetti agenti, con copie conformi depositate temporaneamente in rimessa.

Ma, in realtà tutta la suindicata disciplina dei decreti attuativi si rivela in contrasto con la legislazione nazionale e euro unitaria, in relazione ai principi ivi stabiliti: a) di “minimizzazione” dell'uso dei dati, che devono essere adeguati, pertinenti e limitati a quanto necessario per il perseguimento delle finalità, per cui sono raccolti e b) di limitazione della conservazione per un periodo temporaneo limitato al conseguimento delle finalità, per le quali sono trattati, nonché c) di limitazione delle finalità dei dati, che devono essere raccolti per finalità determinate, esplicite e legittime e successivamente devono essere trattati in una modalità che sia compatibile con tali finalità, senza trascurare il diritto al consenso del titolare dei dati personali, da assicurare in base alla nuova regolamentazione eurounitaria con un'informativa rafforzata, che il titolare del trattamento ha l'obbligo di fornire all'interessato prima che presti il consenso, circa le finalità del trattamento, cui sono destinati i dati personali, nonché la base giuridica del trattamento e tenendo

conto, infine, del diritto alla cancellazione e del diritto all'oblio, che l'interessato ha diritto di ottenere dal titolare del trattamento senza ingiustificato ritardo ed in ogni tempo.

D) Con l'art. 10 "Pubblicazione ed entrata in vigore" del medesimo decreto attuativo si demanda, infine, l'entrata in vigore del presente decreto all'emanazione di una circolare della competente Direzione del M.I.T., riguardante le modalità di accesso all'applicazione informatica da parte dei vettori NCC, ai fini della registrazione della rispettiva autorizzazione, della trasmissione dei dati richiesti e della compilazione dei dati relativi al foglio di servizio.

Critica: Risulta, pertanto, ammesso dalla stessa Autorità governativa, come accertato dalle predette decisioni giurisdizionali, anche della Corte Costituzionale, che non vi era alcun collegamento fra il decreto istitutivo del RENT e quello del Foglio elettronico di servizio, che era stato posto alla base della protrazione ingiustificata del divieto di rilascio di nuove autorizzazioni per i conducenti NCC.

Concludendo, essendo ormai evidente, anche per quanto giudizialmente accertato dalla sentenza del T.A.R. per il Lazio, del 6/27 marzo 2024, n. 6068, che non vi era alcuna connessione, né logica, né formale nella normativa in esame fra l'introduzione del RENT e le piattaforme informatiche di intermediazione fra domanda ed offerta degli autoservizi locali non di linea con l'adozione di un foglio elettronico di servizio, prescritto solo per i conducenti NCC ed il divieto di rilascio di nuove autorizzazioni di NCC, traspare inequivocabilmente anche dalla motivazione della predetta sentenza che **la complessiva manovra legislativa in esame sia chiaramente diretta a favorire una categoria lobbistica particolarmente forte , quella, cioè, dei tassisti, in danno di quella dei conducenti di NCC**, nonostante le analoghe argomentazioni, espresse, più o meno esplicitamente, nelle decisioni, sia del Supremo Giudice delle Leggi (v.sentenza della Corte Costituzionale del 26 febbraio 2020, n. 56 e ordinanza della Corte Costituzionale del 7.2.2024, n. 35), che di quelle della magistratura ordinaria (v. sentenze della Corte di Cassazione, Sez II<sup>^</sup>, del 28 maggio 2020, n. 10077 e Sez. II<sup>^</sup>, del 19.5.2017, n. 12679) e amministrativa ( v., in particolare, la suddetta recentissima sentenza del T.A.R. per il Lazio, del 6/27 marzo 2024, n. 6068).

Si osserva, infine, che tale manovra governativa, qualora fosse posta in essere da una normale persona fisica, investita di pubbliche funzioni o di pubblici servizi e non da un organo o potere politico dello Stato potrebbe chiaramente configurare un reato penale e, cioè, quello di **abuso di ufficio**, che, coerentemente con tale sistema spregiudicato di potere, si vorrebbe, infatti, abolire per i comuni cittadini, investiti di pubbliche funzioni o incaricati di pubblici servizi.

E' questo, infatti, **il sistema di potere delle c.d. autocratie**, ossia delle dittature di fatto, pur in presenza di diritto di voto popolare.

### **P.Q.M.**

**Le scriventi Associazioni rinnovano la richiesta al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di prendere atto, da un lato, della sopravvenuta decadenza e/o implicita abrogazione, nonché della chiara incostituzionalità del divieto previsto dall'art. 10 bis, comma 6°, del decreto-legge 14 dicembre 2018 n. 135, convertito con modificazioni dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12, e, dall'altro lato, della implicita abrogazione, per il lungo tempo trascorso, e/o dell'illegittimità costituzionale delle disposizioni legislative dell'art. 29, co.1 quater del decreto legge 30 dicembre 2008 n. 207, conv. nella legge 27 febbraio 2009 n. 14 ed dell'art. 10 bis del decreto legge 14 dicembre 2018 n. 135, conv. nella legge 11 febbraio 2019 n. 12, emanate successivamente alla riforma del Titolo V° della Costituzione del 2001, le quali**

**comprimono il diritto fondamentale al lavoro dei conducenti NCC, interferendo nella sfera di competenza legislativa ( trasporto pubblico locale), attribuita alle Regioni dall'art. 117, 4° co. della Costituzione, e, conseguentemente, dell'illegittimità per incompetenza, violazione di legge ed eccesso di potere dei regolamenti attuativi proposti ( decreto attuativo del registro pubblico nazionale, decreto attuativo delle piattaforme informatiche di intermediazione fra domanda ed offerta degli autoservizi locali non di linea e decreto attuativo di un foglio di servizio, sia in formato cartaceo, che elettronico, prescritto per i soli conducenti NCC, e di consentire ai Comuni di procedere al rilascio di nuove autorizzazioni del servizio pubblico NCC, tramite i prescritti bandi di pubblico concorso, così come già richiesto dal Garante della Libera Concorrenza, senza ulteriori ostacoli di carattere normativo o burocratico alla loro libera attività, già esaurientemente disciplinata dalla normativa esistente, come modificata e /o interpretata dalle suindicate sentenze della Corte Costituzionale e della Suprema Corte di Cassazione, e nei termini dianzi precisati .**

Per le Segreterie  
Leonardo Giammarino

Occorrendo:  
Leonardo Giammarino  
[gialeo@gmail.com](mailto:gialeo@gmail.com)  
320 4729365

Le associazioni:

AIMS - ANC Trasporto Persone - ACNCC Associazione Campana NCC  
ANCCI Aggregazione Noleggiatori Con Conducente Italiana - Associazione NCC VERONA  
COMITATO SINDACALE NCC Fiumicino - FEDERNCC CONFCOMMERCIO ROMA  
FEDERNOLEGGIO CONFESERCENTI - FIA – Federazione Imprese Autonoleggio Con Conducente -  
F.I.N.C.C. - FION Federazione Italiana Operatori Noleggio  
Sindacato Nazionale LLP - PTNCCDONNE2030  
UNITI PER L'ITALIA - Comitato operatori aeroporto di Fiumicino  
Comitato operatori aeroporto di Ciampino - Comitato operatori porto di Civitavecchia.