

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PACINI, MANCINO, SEGRETO, PARRINO,
FIOCCHI, TOROS, CENGARLE, ROMEO Roberto, FONTANA e FOSCHI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 NOVEMBRE 1983

Legge-quadro per il servizio pubblico non di linea
adibito al trasporto di persone

ONOREVOLI SENATORI. — Lo sviluppo sociale ed economico dal dopoguerra ad oggi ha prodotto il sorgere di una pluralità di trasporti su strada, non certamente inquadrabili fra i trasporti privati, che si affianca al trasporto pubblico e svolge una rilevante funzione di complementarità.

L'autotrasporto, com'è noto, trova la sua regolamentazione nell'articolo 113 del testo unico approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

L'ultimo testo unico delle leggi sulla circolazione stradale del 1959 si limita a classificare: come « uso pubblico » il trasporto di persone e di cose in servizio di piazza (taxi) e quello in servizio di linea (autoservizi); come « uso privato » il trasporto da noleggio con conducente.

D'altronde l'articolo 57 del sopracitato codice della strada ha come unica finalità quella di regolare l'ammissione alla circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e ri-

morchi e non già quella di fornire una disciplina organica per il trasporto.

Sta di fatto che attualmente esiste un'ampia tipologia di attività di trasporto che ha dimensioni notevoli e che, pur appalesando caratteristiche di pubblica utilità, è regolamentata in maniera non consona alle esigenze moderne e, comunque, in modo disforme sul territorio nazionale.

Infatti, i suddetti servizi sembrano attualmente disciplinati dai regolamenti comunali che molto spesso non sono in grado di farli corrispondere alle peculiari esigenze di diversificazione e di mobilità loro proprie.

Tale inadeguatezza normativa si traduce spesso in uno stato di disagio per l'utenza oltre che per gli addetti.

L'obiettivo del presente disegno di legge è quello di colmare questa lacuna legislativa.

L'altro aspetto significativo del provvedimento riguarda lo *status* giuridico dei titolari delle licenze e la trasferibilità delle

stesse che fino ad oggi ha suscitato e continua a produrre notevoli controversie.

Si fa presente che nella scorsa legislatura erano stati presentati alcuni disegni di legge da vari gruppi parlamentari e la commissione trasporti ne aveva iniziato l'esame; era stata nominata una commissione incaricata anche di effettuare un'opportuna consultazione dei rappresentanti sindacali del settore; i lavori furono interrotti per lo scioglimento anticipato delle Camere.

Il testo di legge-quadro che si ripropone, riteniamo che rispecchi — nei dieci articoli che lo compongono — l'esigenza e le attese della categoria in quanto sono stati tenuti in considerazione i risultati raggiunti nelle summenzionate consultazioni.

All'articolo 1 vengono definiti ambedue i tipi di attività che compongono il settore (taxi ed autonoleggio con conducente); e all'articolo 4 ne vengono fissati i ruoli e le caratteristiche.

Gli articoli 2 e 3 riconfermano la competenza ed il ruolo programmatico delle regioni e delle amministrazioni comunali a cui dovranno essere delegate le competenze per l'emanazione dei nuovi regolamenti (comunali o comprensoriali) e quelle di carattere amministrativo.

È prevista l'istituzione di commissioni consultive, a tutti i livelli, che operano in riferimento all'applicazione dei regolamenti e alla problematica relativa all'esecuzione del

servizio; in esse un ruolo adeguato è riservato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria.

All'articolo 5 si definisce la figura giuridica dei titolari delle licenze, sia individuali che societari; mentre l'articolo 6 disciplina i casi ed i modi di trasferibilità delle licenze e l'articolo 7 i casi ed i criteri di sostituzione alla guida del titolare della licenza.

Per quanto attiene al rimborso carburanti, all'articolo 8 si sancisce che esso sarà corrisposto esclusivamente al titolare di licenza per taxi o alla cooperativa intestataria delle licenze conferite, secondo quanto già stabilito dal decreto-legge n. 50 del 1950.

L'articolo 9 prevede particolari deroghe per i servizi espletati in piccoli comuni di minore importanza, che vengono determinati dalle camere di commercio di ogni provincia, di concerto con gli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli articoli 10 e 11 attuano un necessario coordinamento tra le norme del testo unico sulla circolazione stradale in vigore, i regolamenti vigenti e le nuove norme in emanazione.

Ci si augura che la presente iniziativa incontri il favore di tutte le forze politiche e che a tempi brevi costituisca almeno una base di partenza che, ove occorra, potrà essere integrata.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Definizione)

Si definiscono autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto individuale o collettivo di persone, con funzione complementare al trasporto pubblico di linea, esercitato da imprese private.

Gli autoservizi pubblici non di linea si suddividono in:

- a) servizio di taxi con autovettura;
- b) servizio di natanti adibiti a servizio taxi;
- c) servizio di noleggio di autovettura con conducente;
- d) servizio di noleggio con autobus o minibus.

Art. 2.

(Competenze regionali)

La competenza sugli autoservizi pubblici di cui all'articolo 1 è trasferita alle regioni, in virtù della legge 22 luglio 1975, n. 382, le quali devono attenersi ai principi fissati dalla presente legge.

Le regioni delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative delle norme di cui al comma precedente.

Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative disciplinano i servizi a mezzo di specifici regolamenti.

Le regioni ed i comuni potranno prevedere incentivi ed agevolazioni per le forme associate del settore (cooperative, consorzi) in modo da incentivare l'uso dei servizi collettivi (autorimesse, radio-taxi ed altro) che procurino un abbattimento dei costi di gestione ed una maggiore produttività del servizio ai fini della migliore soddisfazione dell'utente.

A tutti i livelli, regionali e comunali, saranno costituite commissioni consultive che devono operare in riferimento all'applicazione dei regolamenti e sulla esecuzione del servizio.

In dette commissioni deve essere riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria.

Art. 3.

(Competenze comunali)

I comuni nel predisporre i regolamenti per l'attività di cui all'articolo 1 dovranno stabilire:

- a) il numero ed il tipo degli autoveicoli da adibire ad ogni singolo servizio;
- b) le modalità per lo svolgimento dei servizi;
- c) i criteri per la determinazione delle tariffe dei taxi;
- d) i requisiti e le condizioni per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni.

Almeno l'80 per cento delle autorizzazioni concesse dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere rilasciato ai lavoratori dipendenti, sostituiti alla guida.

Sia le licenze per taxi sia quelle per noleggio con conducente di cui all'articolo 1 dovranno essere rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando pubblico di concorso, al singolo che può gestirle in forma singola o associata.

Al fine di eliminare le barriere architettoniche, i comuni detteranno norme per stabilire il numero ed il tipo di autovetture da destinare al trasporto pubblico di persone handicappate in applicazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del regolamento di attuazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.

Art. 4.

(Distinzione dei due tipi di servizio)

SERVIZIO TAXI CON AUTOVETTURE

Il servizio taxi si rivolge ad una utenza in differenziata; lo stanziamento avviene in lu-

go pubblico; la tariffa viene determinata amministrativamente dagli organi competenti che pure stabiliscono le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente avviene all'interno dell'area comunale o comprensoriale; la prestazione del servizio è obbligatoria.

Le autovetture del servizio di taxi devono essere munite di tassametro, attraverso la sola lettura del quale deve essere deducibile il corrispettivo da pagare.

Le autovetture destinate al servizio taxi porteranno sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta « taxi ».

Ad ogni veicolo munito di licenza sono assegnati un numero d'ordine ed una targa con la scritta in nero « servizio pubblico » del tipo stabilito dall'ufficio comunale competente.

Le autovetture del servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali.

I viaggi devono essere effettuati con partenza dal territorio del comune, che ha rilasciato la licenza, per qualunque destinazione.

Il servizio di taxi nelle aree portuali ed aeroportuali si svolge in base a regolamenti o accordi fra i comuni interessati.

I motoscafi o natanti che svolgono un servizio pubblico di trasporto di persona, le cui tariffe sono soggette a discipline comunali e per il cui stazionamento sono previste apposite aree, vengono assimilati al servizio di taxi, per cui non dovranno applicarsi le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale, salvo che per esigenze di coordinamento dei traffici via acqua.

SERVIZIO DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

Il noleggio con conducente si rivolge ad un'utenza specifica, cioè che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per un determinato servizio; lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle

rimesse che costituiscono il punto di partenza per ogni viaggio.

Il prezzo del trasporto viene direttamente concordato fra l'utenza ed il vettore, il trasporto può essere effettuato senza limite territoriale, la prestazione del servizio non è obbligatoria.

Per il rilascio della licenza di noleggio è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa dove le autovetture devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

L'autorimessa è l'unico luogo dove far pervenire le richieste di servizio e la relativa contrattazione.

Le autovetture destinate al servizio di noleggio porteranno all'interno del parabrezza anteriore e del lunotto posteriore un contrassegno con la scritta « noleggio ».

Il noleggio con conducente effettuato con bus o minibus, oltre a svolgere il normale servizio turistico, può svolgere servizi sociali di trasporto dei lavoratori, studenti, eccetera, oppure essere utilizzato per altri tipi di servizio nell'ambito di una programmazione regionale.

Art. 5.

(Figure giuridiche)

ESERCENTI IL SERVIZIO TAXI

Le figure giuridiche dei titolari di licenza per il trasporto di persone con taxi sono:

a) artigiani ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 860, che definisce con le sue norme l'impresa di trasporto artigiano;

b) soci di consorzi artigiani;

c) soci di società cooperative di produzione e lavoro o di servizio o di cooperative di servizio con intestazione formale della licenza alla cooperativa e disponibilità della licenza al singolo quotista. Nei casi di cui alla presente lettera è consentita la possibilità di conferimento della licenza all'organismo cooperativo e quella di rientrare in possesso della licenza precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza o esclusione dall'organismo cooperativo.

I titolari individuali di licenza non possono svolgere attività di lavoro dipendente od avere il possesso di altro tipo di licenza.

ESERCENTI IL SERVIZIO DI NOLEGGIO
CON CONDUCENTE

Le figure giuridiche dei titolari di licenza per noleggio con conducente sono:

a) artigiani ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 860, che definisce con le sue norme l'impresa di trasporto artigiano;

b) soci di consorzi artigiani;

c) soci di società cooperative di produzione e lavoro o di servizio; in tale caso è consentita la possibilità di conferimento della licenza all'organismo cooperativo e quella di rientrare in possesso della licenza precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza o esclusione dall'organismo cooperativo;

d) imprese private che svolgano esclusivamente l'attività di noleggio.

I titolari individuali di licenza non possono svolgere attività di lavoro dipendente o avere il possesso di altro tipo di licenza.

Art. 6.

(Trasferibilità delle licenze)

La licenza per il servizio dei taxi e di noleggio con conducente di cui all'articolo 1 è trasferibile ad altra persona designata dal titolare purchè in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni:

a) siano trascorsi cinque anni dalla data di concessione;

b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;

c) sia inabile permanente al servizio per malattia, infortunio o gli sia stata ritirata definitivamente la patente di guida.

In caso di morte del titolare, la licenza passa agli eredi, che possono condurre in proprio, se in possesso dei requisiti previsti, o possono trasferirla ad altri.

Al titolare che abbia trasferito la licenza non potrà più esserne attribuita altra per

concorso pubblico e non potrà esserne trasferita altra, se non dopo cinque anni dal momento del trasferimento.

Art. 7.

(Sostituzioni alla guida)

Per tutte le forme giuridiche previste dall'articolo 5 e per le fattispecie che vi sono connesse, i comuni negli ambiti degli indirizzi di programmazione, di intesa con le organizzazioni sindacali di categoria, devono prevedere nei regolamenti l'autorizzazione della sostituzione del titolare alla guida quando ricorrano i seguenti casi:

- a) nel caso e per la durata di motivi di salute e inabilità permanente o temporanea;
- b) per chiamata alle armi;
- c) per un periodo di ferie non superiore a giorni trenta annui;
- d) per sospensione o ritiro temporaneo o permanente della patente di guida;
- e) nel caso che al titolare vengano attribuiti incarichi sindacali o incarichi pubblici elettivi a tempo pieno;
- f) quando il titolare abbia compiuto il sessantesimo anno di età;
- g) per gravi e comprovate necessità familiari che impediscano la personale conduzione alla guida;
- h) agli eredi del titolare defunto.

La sostituzione deve essere comunicata al sindaco che rilascia apposita autorizzazione.

Il rapporto di lavoro con i sostituti alla guida deve essere regolato da contratti collettivi nazionali di lavoro specifici, o, in mancanza, da contratti collettivi nazionali di lavoro similari, o da contratto di gestione a termine legalizzato non superiore a mesi sei.

Per tutte le sostituzioni alla guida in atto, non conformi alla presente legge, è previsto un periodo transitorio di anni due per uniformarsi.

Art. 8.

(Rimborso carburanti)

Il rimborso carburanti sarà corrisposto esclusivamente al titolare di licenza per taxi, ovvero alla cooperativa intestataria delle licenze conferitele, come già stabilito dal decreto-legge 11 marzo 1950, n. 50, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 9 maggio 1950, n. 202.

Art. 9.

*(Servizio di taxi
nei comuni di minore importanza)*

Nei comuni di minore importanza, che sono determinati per ogni provincia dalla camera di commercio e industria, previo parere dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in base ai criteri della popolazione, dell'estensione territoriale, dell'intensità del movimento turistico, di cura o di soggiorno, gli autoveicoli in servizio da piazza sono esonerati dall'obbligo del tassametro, e può consentirsi che gli autoveicoli immatricolati per servizio di noleggio con conducente facciano anche servizio di piazza.

Art. 10.

(Modifiche ed abrogazione di norme)

All'articolo 57, primo comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, i numeri 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

« 1) per trasporto di persone con autobus o con minibus da noleggiare con conducente;

2) per trasporto di persone con servizio di taxi a mezzo di autovetture, ovvero di cose in servizio da piazza ».

È abrogato l'articolo 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

Art. 11.

(Regolamenti comunali)

Le norme dei regolamenti comunali in contrasto con la presente legge sono abrogate. I comuni devono provvedere ad adeguare i regolamenti stessi alla presente legge entro due anni dalla sua entrata in vigore.