

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori SAPORITO e VETTORI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 GENNAIO 1980

Tutela dei lavoratori addetti al servizio pubblico di taxi

ONOREVOLI SENATORI. — È stato necessario soffermarsi lungamente, prima di sottoporre all'esame dell'Assemblea questo disegno di legge, sulle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale, per valutare l'esigenza emersa in alcuni ambienti politici, sociali e sindacali, secondo la quale la regolamentazione della tutela dei lavoratori addetti al servizio pubblico di taxi era opportuno fosse rimessa alle singole Regioni. Si è pervenuti alla conclusione che tale esigenza non trova alcun fondamento nè politico nè giuridico. Infatti è sembrato opportuno proporre una normativa di principi valida per tutto il territorio nazionale per evitare una difformità di regolamentazione da territorio a territorio sulla base della considerazione che un servizio pubblico di tale importanza non può essere assoggettato ad ordinamenti differenziati, e ciò per il rispetto del principio di uguaglianza contenuto nella Costituzione. Tale

impostazione è anche conforme a quanto disposto dall'articolo 85, comma primo, del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 616 che, come è noto, ha trasferito alle Regioni « le funzioni amministrative concernenti l'approvazione dei regolamenti comunali relativi ai noleggi ed ai servizi di piazza ».

Tanto premesso, onorevoli senatori, con il presente disegno di legge si definisce lo *status* di tassista, riconoscendo a questa categoria di piccoli imprenditori lo stato giuridico di lavoratori autonomi addetti ad un servizio di pubblica utilità con la conseguente possibilità di iscrizione all'Albo delle imprese artigiane (articoli 1 e 2). Nel disegno di legge, inoltre, si ammette la facoltà per tali lavoratori di associarsi in cooperative sia per lo svolgimento in forma comunitaria del servizio (cooperativa di lavoro) sia per unificare alcuni servizi accessori pur mantenendo ciascun associato la propria autonomia di lavoro (cooperativa di servizio).

Si deve tenere conto, d'altra parte, che si è creato spontaneamente tra i tassisti, per far fronte ad esigenze particolari della categoria, un tipo di cooperativa nella quale la titolarità formale della licenza e dell'autoveicolo è della cooperativa, mentre la disponibilità sostanziale è del singolo socio, il quale non soltanto ha l'uso, ma la disponibilità della autorizzazione e dell'autoveicolo. I soci di tali cooperative, hanno diritto allo stesso trattamento di coloro che fanno parte di una cooperativa di servizio o di lavoro. La legittimità di tale tipo di cooperativa, ammessa, ma non consacrata in forma legislativa, è riconosciuta nell'articolo 3 del presente disegno di legge e richiamata dall'articolo 1 ai fini della definizione della qualifica di tassista.

In tale caso gli aderenti alle cooperative di lavoro vengono equiparati, con tutte le conseguenze legali, ai lavoratori dipendenti, mentre gli aderenti alle cooperative di servizio e a quelle con titolarità formale dell'autorizzazione e del veicolo alla cooperativa e disponibilità al socio restano soggetti a tutte le norme e prestazioni previste per i lavoratori autonomi, compresa la facoltà di iscriversi al registro delle imprese artigiane.

Ai comuni con popolazione fino ai 18.000 abitanti viene riconosciuta la facoltà di autorizzare alcune auto da noleggio a svolgere il servizio di taxi per il trasporto di persone; viene altresì riconosciuta la facoltà di

consorzarsi con altri comuni per l'espletamento del servizio tassistico intercomunale.

I comuni ed i consorzi intercomunali, dopo l'approvazione della presente legge, sono tenuti ad emanare regolamenti conformi ad essa. Tra l'altro i regolamenti debbono prevedere il numero degli autoveicoli destinati al servizio di taxi, le caratteristiche, le disposizioni concernenti i posteggi, i turni di lavoro, eventuali modalità di servizi nonché il tariffario, che è suscettibile di variazioni.

Tali regolamenti devono essere sottoposti all'approvazione dell'autorità tutoria.

Data la natura del servizio svolto dai tassisti, si sono esentati da imposte e tasse (secondo le norme attualmente in vigore) i carburanti usati per le auto addette al servizio tassistico. Per impedire possibili speculazioni ed anche per evitare difficoltà interpretative affiorate fino ad oggi, si è stabilito che il rimborso sui carburanti spetti al titolare sostanziale della concessione, cioè a chi, come isolato o come socio di cooperativa, ne abbia la effettiva disponibilità *uti dominus*.

Allo scopo di garantire la facile identificazione e la piena affidabilità del servizio, si è introdotta una norma per la punibilità con ammenda di chi in qualche modo dovesse utilizzare sul proprio autoveicolo targhe, caratteri che possano ingenerare nel pubblico l'erronea convinzione che l'autoveicolo sia un taxi. Resta salva naturalmente l'ipotesi di truffa.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

È tassista ad ogni effetto di legge:

a) il lavoratore autonomo, titolare di apposita autorizzazione, il quale esercita la attività di trasporto di persone, mediante un autoveicolo in servizio da piazza;

b) il quotista, il caratista di una impresa esercente il servizio automobilistico da piazza, l'associato in partecipazione (od il socio di una società esercente lo stesso servizio), sempre che collaborino direttamente e personalmente all'esercizio dell'attività;

c) il socio di una cooperativa tassistica con titolarità formale della autorizzazione e del veicolo alla cooperativa e disponibilità della licenza del veicolo al socio, ovvero di cooperativa di lavoro o di servizio;

d) il gestore esercente a qualsiasi titolo il servizio automobilistico da piazza e conducente dell'auto addetta a tale servizio il quale, in possesso dei requisiti richiesti e in base ad atto scritto, sostituisca il titolare dell'autorizzazione, impossibilitato ad assicurare la continuità del servizio;

e) il lavoratore subordinato, il quale, in possesso dei requisiti richiesti, sostituisca nella guida dell'autoveicolo il tassista impossibilitato a garantire la continuità del servizio.

Art. 2.

L'impresa esercente — a qualsiasi titolo — l'attività di trasporto di persone è considerata artigiana a tutti gli effetti di legge, compresi quelli previdenziali ed assistenziali, se è condotta con il lavoro prevalente del titolare e dei suoi familiari.

Art. 3.

Il lavoratore autonomo di cui alla lettera a) dell'articolo 1 della presente legge può validamente associarsi, a norma delle leggi vigenti, e senza perdere la disponibilità dell'autorizzazione e del veicolo, a cooperative

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di cui all'articolo 1, lettera c), che abbiano la titolarità formale della autorizzazione e del veicolo.

Art. 4.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, provvede a stabilire le caratteristiche e i requisiti di carattere generale che devono possedere le autovetture destinate ai servizi pubblici da piazza, le caratteristiche e la ubicazione dei tassometri, nonchè a fissare i tipi di targhe particolari, le iscrizioni e le tabelle che devono essere in esse apposte.

Art. 5.

Spetta ai Consigli comunali, sentite le organizzazioni sindacali della categoria dei tassisti maggiormente rappresentative:

a) emanare i regolamenti per l'esercizio del servizio automobilistico da piazza;

b) determinare il tipo, le caratteristiche e il numero degli autoveicoli destinati ai servizi stessi;

c) determinare l'organo che dovrà provvedere alla fissazione e all'adeguamento delle tariffe tassametriche.

Salvo l'obbligo per i comuni con più di 18 mila abitanti di costituire il servizio pubblico di taxi, i comuni con popolazione fino a 18.000 abitanti possono autorizzare il servizio dei taxi per il trasporto di persone.

Essi possono consorzarsi con altri comuni per lo svolgimento di detto servizio.

Art. 6.

Almeno l'80 per cento delle autorizzazioni concesse dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere rilasciato ai tassisti di cui alle lettere d) ed e) dell'articolo 1 della presente legge.

Ad ogni persona fisica non potrà essere rilasciata più di una autorizzazione.

Art. 7.

L'autorizzazione ad esercitare il servizio pubblico da piazza è trasferibile per atto *mortis causa* o fra vivi a favore di persone

fisiche o giuridiche, che abbiano i requisiti previsti dalle norme in vigore, che dovranno essere preventivamente accertati dalle competenti autorità comunali.

I discendenti in linea retta, il coniuge cui non fu addebitata in via esclusiva la colpa, i prestatori di lavoro subordinato, solo nella ipotesi di trasferimento fra vivi, hanno, nell'ordine, prelazione nei trasferimenti di cui al comma precedente.

Art. 8.

Il tassista non può superare le ore di lavoro previste dai turni di servizio preordinati dai comuni, in accordo con le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, salve le norme di legge in materia di lavoro.

Art. 9.

Al tassista socio di cooperative di cui alle lettere *b)* e *c)* dell'articolo 1, e considerato artigiano a tutti gli effetti assistenziali, sociali e previdenziali, si applicano le norme della legge 25 luglio 1956, n. 860, mentre ai soci delle cooperative di produzione e lavoro si applicano le norme del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602.

Art. 10.

I carburanti usati per le auto addette al servizio di taxi sono esenti da imposte e tasse secondo le norme attualmente in vigore o che saranno appositamente emanate.

Il rimborso dell'imposta sui carburanti spetta al lavoratore autonomo titolare di licenza, al socio di cooperativa tassistica con titolarità formale della licenza e al socio di cooperativa di servizio, ovvero alla cooperativa di produzione e lavoro.

Art. 11.

Chiunque utilizzi sul proprio autoveicolo targhe, caratteri atti ad ingenerare nel pubblico l'erronea convinzione che si tratti di un taxi, è punito con l'ammenda da lire 200 mila a 500.000, salvo che il fatto non costituisca più grave reato.