

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 3366}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BERNARDI, SALVI, SANGALLI, LOSPINOSO SEVERINI,
BOLDRIN, SPERANZA, BOTTA, SCOTTI**

Presentata il 9 gennaio 1975

Tutela del lavoro autonomo e subordinato dei tassisti

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'oneroso lavoro svolto — spesso in circostanze difficili — da una categoria di lavoratori: « i tassisti », che presta un servizio ormai universalmente riconosciuto di utilità per la collettività — rende necessaria ed opportuna la proposta di legge che andiamo a sottoporre al vostro esame.

L'insufficienza di una regolamentazione giuridica uniforme che attualmente esiste nella legislazione e che si concreta nel non determinare « cosa sia la categoria » o « chi è il tassista » porta come conseguenza la mancanza di un inquadramento giuridico sia in generale sia in particolare e la nascita di una variopinta e multiforme casistica. Nella realtà quotidiana il tassista assume varie configurazioni e si « adatta » al caso concreto spesso seguendo motivazioni irrazionali.

Siamo fermamente convinti, che vi è necessità e possibilità di chiarezza, per le ragioni che in seguito andremo ad esporre in quanto ulteriore conseguenza dell'insufficienza legislativa è il sorgere di seri dubbi sulla qualifica di questa, che a nostro parere, può essere considerata una normale attività economica.

L'impresa tassista è stata finora catalogata sotto vari profili come « artigiana », « com-

merciale », di produzione di servizi, « cooperativa », ecc., ma giammai il legislatore ha operato per una tipicizzazione giuridica formale e generale, sia dal lato soggettivo che oggettivo; non vi è stato mai un tentativo per dargli la veste più idonea, una qualificazione giuridica conforme alla propria natura.

Con questa proposta, si tenta di inquadrare giuridicamente in una multiforme classificazione chiara e precisa la categoria di questi operatori economici tenuto conto della realtà operativa. A tale fine rispondono gli articoli 2 e 3 della nostra proposta, e poiché la realtà in cui opera tale categoria è multiforme e le situazioni concrete presentano vari aspetti in tali articoli, ci siamo premurati di discernere i vari casi. In particolare vi sono tassisti che sono proprietari o semplici intestatari di licenza — come usualmente si dice — o di autorizzazione se vogliamo definire il fenomeno in modo corretto sotto l'aspetto tecnico-giuridico come speriamo di poter dimostrare in seguito. Molto spesso i proprietari di autorizzazione conducono i taxi e quindi sostanzialmente sono dei lavoratori autonomi. Vi sono poi conducenti non proprietari o intestatari di autorizzazione che lavorano alle dipendenze altrui, sostanzialmente dei lavo-

ratori subordinati. Infine vi sono proprietari o intestatari di autorizzazione o prestatori di lavoro subordinato confluiti in cooperative di lavoro o in cooperative cosiddette di servizio per cui il lavoratore autonomo diventa prestatore di lavoro subordinato alla pari del dipendente ma è dipendente di se stesso in quanto socio della cooperativa. Questa ultima situazione si può anche avallare in vista del principio dell'autonomia privata e della libertà di intraprendere qualsiasi impresa economica non in contrasto con la legge dello Stato. L'assurdità invece raggiunge la vetta dell'impossibile e dell'imprevisto, quando si viene a conoscenza che i comuni « obbligano » l'intestatario a partecipare ad una cooperativa o pretendono di regolare nel merito oltre i limiti fissati dalla legislazione il fenomeno, conculcando quello che è l'originario principio di libertà e di associazione. Questo fenomeno di cooperazione forzata non può confondersi con la libertà e l'autonomia che la legge prevede per i soggetti giuridici, né il legislatore lo ha mai previsto o configurato. Su di esso torneremo in seguito. La casistica ci presenta anche società e ditte che svolgono tale attività, per cui in sintesi, il fenomeno tassista interessa persone giuridiche e persone fisiche e nella categoria, confluiscono piccoli operatori economici e prestatori di lavoro sia subordinato sia autonomo.

Queste considerazioni non vengono meno e non contrastano con la figura del socio cooperatore. La cooperazione è un modo di esprimersi della realtà economica e non esistono controindicazioni, se si accettano i principi fondamentali della « libertà di adesione » e della « autonomia privata ». Di conseguenza, il tassista in primo luogo è un prestatore di lavoro autonomo o subordinato addetto al servizio che è considerato di utilità per la collettività. Per completezza di trattazione nella categoria rientrano l'intestatario, il proprietario o erede (vedova o vedovo o discendente) dell'autorizzazione che con una disciplina corretta sono anche loro dei componenti « potenziali » della categoria. Siamo infatti dell'avviso che la regolamentazione dell'attività non può prescindere dalla realtà, che a sua volta non può essere ignorata con argomentazioni speciose, capziose o sofisticate, di qualsiasi natura esse siano e da qualsiasi settore provengono.

Il Consiglio di Stato con il suo illuminato parere e la sua giurisprudenza più volte è intervenuto per limitare l'azione della pubblica amministrazione viziata di eccesso di potere,

dettato spesso da pressioni esterne non sempre qualificabili.

Non si può avallare la tendenza di certi ambienti diretta a conquistare e mantenere in soggezione la categoria citata e per raggiungere tale fine si creano delle organizzazioni (le cooperative) che fanno da diaframma tra la pubblica amministrazione e la categoria.

La proposta di legge che si sottopone al vostro esame tende in una visione organica a regolamentare la materia eliminando gli abusi e riconoscendo soprattutto la multiforme realtà, da cui ne ricava la tipizzazione giuridica conseguenziale a quella di fatto. Ci sembra poi che correttamente i componenti della categoria interessata, e cioè i tassisti, non possano essere configurati come semplici artigiani. Sostanzialmente l'artigiano è quella persona che lavora nella propria bottega e trasforma la merce o il prodotto grezzo o la materia in qualcosa di definitivo e spesso di artisticamente completo, ma allora se i tassisti sono artigiani, tutti i conducenti di auto, gli autoferrotranvieri e via discorrendo sarebbero artigiani! Se poi si vuol definire artigiano, il tassista poiché si vuol porre in risalto il lavoro autonomo che esso svolge (prescindendo dal fatto che esistono tassisti conducenti che prestatori di lavoro autonomo non sono, bensì hanno un datore di lavoro sia singolo o società) vi può essere una equiparazione, una affinità ma mai una totale compenetrazione concettuale con il termine artigiano, a meno che non facciamo ricorso ad una *factio iuris*. D'altronde oggi si parla di « artigianato di servizio » mentre noi riteniamo che l'impresa tassista può essere anche « artigiana » ma sotto il profilo economico non sempre è tale. Altri problemi sono da chiarire poiché molti comuni, abusando del loro potere autonomo di regolamentazione della materia, hanno spesso violato i principi fondamentali stabiliti dalle leggi dello Stato e il principio costituzionale della parità dei soggetti di diritto di fronte alla legge e spesso sono incorsi in eccesso di potere per sviamento e contraddittorietà ledendo interessi privati. Molti comuni infatti hanno revocato le licenze date ad imprese o aziende imprenditoriali costituite in vario modo, usando norme in cui determinavano i soggetti che possono ottenere licenze di esercizio per auto-pubbliche e escludendo le imprese che già esercitavano tale attività con una pluralità di licenze. Al fine di chiarire il fenomeno giova in modo preliminare determinare la natura delle licenze di esercizio per il servizio da piazza con auto cosiddette pubbliche.

Come è noto, l'opinione prevalente definisce concessioni quei provvedimenti amministrativi che attribuiscono ad un soggetto nuovi diritti e facoltà e più genericamente nuove posizioni giuridiche attive, mentre definisce autorizzazioni, quei provvedimenti che non conferiscono al soggetto situazioni attive che non siano già comprese nella sua naturale capacità e libertà, ma fanno sì che il titolare di essa venga legittimato ad agire. Con le concessioni la pubblica autorità attribuisce ad altri il potere di svolgere determinate attività ad essa riservate; con l'autorizzazione rende possibile l'esercizio di una attività che già appartiene al soggetto autorizzato. Non potrà quindi parlarsi di concessione, bensì di autorizzazione, ogni qualvolta l'attività di soggetti privati non sia riservata alla amministrazione anche se, nel pubblico interesse, debba svolgersi sotto la vigilanza degli organi pubblici.

Criterio fondamentale, quindi, per identificare le due figure è quello relativo al carattere dell'attività che viene di volta in volta in evidenza per stabilire se essa sia originariamente riservata all'amministrazione o se faccia naturalmente capo ai privati soggetti di diritto.

È indubitabile che nel caso dei servizi pubblici la titolarità dell'esercizio delle attività relative, consistenti nella prestazione ai cittadini di determinate utilità divisibili, spetta naturalmente e primariamente all'amministrazione. In questi casi il trasferimento ad altri soggetti dell'esercizio di quelle attività produce una gestione indiretta del servizio per cui l'atto attributivo si deve ricondurre sotto la nozione di concessione. Diverso è invece il caso in cui la prestazione al pubblico di servizi non è affidata essenzialmente e per sua stessa natura alla cura della pubblica amministrazione anche se si tratta di servizi dei quali ha bisogno la collettività. La distinzione fra le due categorie di servizi, cioè tra i servizi pubblici (in senso proprio e ristretto) il cui assolvimento rileva ai fini dell'interesse di natura pubblica affidato alla cura dell'amministrazione ed i servizi che al pubblico possono essere resi anche dai privati (servizi pubblici in senso improprio e lato) non può che discendere dall'esame del diritto positivo. Ciò al fine di stabilire se l'ordinamento abbia conferito con carattere di esclusività e primarietà all'amministrazione la cura di un determinato interesse pubblico da soddisfarsi mediante una serie di prestazioni alla generalità dei cittadini, o se abbia ritenuto che prestazioni alla generalità dei cittadini, sia

pure sottoposte ad opportuna regolamentazione, possano essere rese da qualsiasi soggetto idoneo. È chiaro, ad esempio a tal riguardo che il commercio di vendita al pubblico di generi sia pure di prima necessità, non può qualificarsi servizio pubblico sol perché diretto ad una generalità di soggetti e perciò subordinato ad una serie di interventi notevolmente penetranti del potere pubblico, in quanto non risulta dalla specifica disciplina che la relativa attività sia per sua natura riservata in via primaria all'amministrazione.

Deriva da ciò che le licenze di commercio legittimanti all'esercizio di tal genere di attività devono essere qualificate quali autorizzazioni. Diversamente il servizio dei trasporti ferroviari o a mezzo di autolinee, appare disciplinato nel senso di riservarne in via esclusiva e primaria all'amministrazione l'esercizio delle attività relative (ritenendosi evidentemente che direttamente rilevi ai fini della cura del pubblico interesse affidato all'amministrazione questa attività) per cui l'atto attributivo ad altri del potere di esercitarla produce una gestione indiretta di quei servizi e quindi va qualificato come concessione.

Nel caso di servizio di autopubbliche da piazza oggi l'articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933 n. 1740 stabilisce che « è facoltà dei comuni dettare prescrizioni per quanto concerne il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli destinati al servizio pubblico da piazza » e che « è parimenti in facoltà dei comuni emanare nei loro regolamenti speciali prescrizioni per i servizi suddetti ».

Si evince da queste disposizioni che il legislatore non ha ritenuto di riservare all'amministrazione in via originaria ed esclusiva il servizio delle autopubbliche, in quanto ha solo conferito ai comuni la potestà regolamentare di disciplinare l'esercizio in via per altro facoltativa. Ciò implica il riconoscimento fatto dal legislatore (nonostante l'evidente impropria qualificazione di servizio pubblico dovuta al linguaggio corrente) che trattasi di attività già compresa nella naturale capacità e libertà dei privati, anche se facoltativamente assoggettabile a disciplina da parte della pubblica amministrazione consistente nel rilascio di apposite licenze.

Si è quindi in presenza non di un servizio pubblico, che per sua natura non può essere affidato in via primaria che alla cura della pubblica amministrazione, bensì di un servizio assoggettabile a regolamentazione perché interessante la collettività. Il riconoscimento che l'attività in parola rientra nella

sfera della generale capacità dei privati soggetti di diritto comporta che il suo esercizio costituisce manifestazione di autonomia privata, per cui la relativa disciplina deve rispettare i canoni fondamentali previsti dal nostro ordinamento per tal genere di attività.

L'esclusione disposta da vari regolamenti comunali in ordine a tutta una categoria di soggetti quali le società non cooperative, dalla possibilità di esercitare un'attività economica che il legislatore riconosce quale manifestazione dell'autonomia privata, viola i principi costituzionali citati, perché si risolve in una inammissibile limitazione della capacità giuridica di alcuni soggetti dell'ordinamento senza che al riguardo sia possibile ravvisare obiettive ragioni giustificatrici dell'esclusione medesima. Né può attribuirsi valore alla considerazione addotta da vari comuni, secondo cui la gestione del servizio da parte della persona fisica in pari tempo titolare della licenza e conducente dell'automezzo, sarebbe la sola compatibile con la natura stessa del servizio.

Difatti, a parte l'ovvia inesattezza dell'assunto, i comuni nell'esercizio del potere regolamentare, hanno dimostrato di non tenere presente questa esigenza, consentendo spesso il rilascio di licenze plurime alle società cooperative, cioè ad enti che, per essere anch'essi persone giuridiche, non possono, evidentemente, gestire il servizio di persona.

L'ammissibilità del rilascio delle licenze nei confronti di queste persone giuridiche dimostra quindi che l'amministrazione non ha ritenuto che le licenze possano essere rilasciate solo a persone fisiche, per cui l'esclusione delle società denominate con neologismo di dubbia correttezza letteraria e giuridica, imprenditoriali (se mai imprenditori, ma la qualità di imprenditore può essere assunta anche dalle società cooperative) sotto il pretesto della incompatibilità della gestione del servizio da parte di soggetto diverso dal titolare della licenza, non può sfuggire alla censura di eccesso di potere per sviamento e contraddittorietà perché avente, in sostanza, il solo scopo di eliminare a favore di altri dalla possibilità di esercizio di una determinata attività economica un'intera categoria di soggetti di diritto.

Vero è che non possono ignorarsi, nell'ordinamento giuridico italiano, la esigenza di protezione delle più modeste forme di lavoro autonomo (o subordinato che aspira a divenire autonomo) e la funzione sociale della cooperativa. Ma ciò, se può legittimare l'amministrazione in sede di regolamentazione del

servizio delle autovetture pubbliche e in relazione al potere di stabilire limitazioni numeriche, all'introduzione nel rilascio delle licenze di criteri preferenziali a favore dei lavoratori singoli o riuniti in organizzazioni cooperative senza fini di speculazione, non può peraltro, per le ragioni già esposte, precludere ad ogni altra categoria di persone giuridiche l'esercizio dell'attività economica in parola. Ciò a non voler rilevare che una preclusione assoluta potrebbe anche non corrispondere al pubblico interesse che l'autorità amministrativa deve sempre valutare nella sua completezza. A tal fine risponde esattamente l'articolo 11 della proposta di legge.

Il 20 marzo ultimo scorso è entrata in vigore la legge 14 febbraio 1974, n. 62, con la quale si apportano sostituzioni e modifiche al testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393: in relazione alle norme previste dal regolamento (CEE) n. 543 del 25 marzo 1969.

Tra le tante sostituzioni e modifiche contenute quella all'articolo 79 - requisiti per guidare veicoli e condurre animali - al di cui paragrafo g) recita: « Chi guida veicoli a motore, non può avere superato anni 65 per guidare motocarrozzette e autovetture in servizio da piazza ».

L'applicazione simultanea di detta legge, che ha privato ben cinquemila tassisti concessionari della relativa patente di guida, ossia del documento necessario per esercitare quale concessionario della licenza comunale, il servizio tassistico, ha reso più urgente e vitale la richiesta della categoria nazionale di ottenere la trasferibilità della licenza.

Infatti pur rilevando la natura sociale del regolamento comunitario della CEE, siamo costretti a denunciare la difficile situazione economica degli anziani tassisti che così repentinamente vengono esclusi dalla loro attività ed andranno in pensione con 34 mila lire mensili! Si è posto rimedio con un intervento straordinario ma il problema rimane. C'è da considerare che l'80 per cento dei comuni del nostro paese non permettono la sostituzione del concessionario alla guida del suo taxi, e tanto meno la trasferibilità; molte autorità, amministrative e quelle politiche, si dimostrano contrarie, ritenendola una « speculazione » un affare disonesto, mentre al contrario è tutto diverso. Al di fuori delle considerazioni giuridico-economiche già svolte in Italia, qualsiasi lavoratore al termine del suo

ciclo di attività, quando va in pensione il suo datore di lavoro sia esso privato o statale, versa a lui una liquidazione (o rapporto di acquiescenza) maturata durante gli anni del suo lavoro.

Per il concessionario tassista - lavoratore autonomo e indipendente, che a 65 anni dovrà abbandonare la propria attività - il datore di lavoro, non esiste, e tanto meno è rappresentato da quell'ente pubblico denominato comune, per il quale egli esercita il servizio tassistico, mentre ne deve sostenere tutti gli oneri, dall'acquisto dell'automezzo a tutto quello che occorre per l'esercizio del trasporto di persone, e perciò rinnovare l'autopubblica occorrente ogni tre anni.

Ma tutte queste responsabilità non liberano il tassista dall'obbligo di rispettare le tariffe tassametriche stabilite dai comuni che molte volte sono inferiori al costo delle sue prestazioni. Molti ritengono la trasferi-

bilità l'alternativa della liquidazione, mentre le amministrazioni municipali, vorrebbero gestire in proprio il servizio delle autopubbliche di piazza. Noi la riteniamo una normale attività economica e come tale prevediamo la regolamentazione; la categoria oggi chiede pressata dall'urgenza dei suoi anziani tassisti, l'approvazione della proposta di legge che vi sottoponiamo e che prevede altresì la trasferibilità della licenza. Le argomentazioni tecniche-giuridiche-sociali svolte giustificano ampiamente la richiesta della trasferibilità.

Nello spirito di democrazia, di libertà, nel rispetto delle leggi e dei principi fondamentali dello Stato e della Costituzione della Repubblica, abbiamo cercato di chiarire e di regolamentare la materia in rapporto a quanto sopra abbiamo premesso, tenuto conto soprattutto dell'interesse della collettività e degli interessati e delle anomalie che presentava la realtà.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Dalla data di entrata in vigore della presente legge il lavoro autonomo e subordinato dei tassisti è regolato dalle norme che seguono.

ART. 2.

Ai sensi della presente legge per tassista s'intende:

a) il proprietario intestatario dell'autorizzazione conducente e non conducente dell'auto addetta al servizio tassistico;

b) il gestore affittuario, comodatario o esercente a qualsiasi altro titolo idoneo o equipollente dell'autorizzazione conducente o meno dell'auto addetto a tale servizio;

c) il prestatore di lavoro subordinato conducente dell'auto addetta al servizio tassistico;

d) il quotista, il caratista, l'associato in partecipazione, il socio di società di qualsiasi forma — anche se artigiana o cooperativa — che ha lo scopo di gestire ed esercitare l'attività di cui sopra.

ART. 3.

Nel caso di esercenti una delle attività sopra citate non titolari della licenza o autorizzazione prevista per l'esercizio dell'attività stessa esplicita dall'impresa della quale sono conduttori o gestori in proprio, la conduzione o gestione in proprio doveva risultare dal contratto di affitto o di comodato dell'impresa ovvero da altro atto equipollente.

ART. 4.

Il complesso costituito dagli elementi che seguono:

a) autorizzazione comunale;

b) auto idonea allo scopo in conformità di quanto prescritto dalla lettera b) dell'articolo 5;

c) valore di avviamento commerciale; rappresenta l'impresa tassista trasferibile per atto tra vivi o *mortis causa* con le modalità e alle condizioni dettate nelle norme che seguono.

ART. 5.

È facoltà dei comuni:

a) istituire un servizio d'interesse per la collettività denominato « servizio tassistico » per il trasporto di persone con autoveicolo da piazza;

b) dettare previsioni per quanto concerne il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli destinati al servizio tassistico;

c) emanare nei loro regolamenti speciali prescrizioni per il servizio suddetto;

d) richiedere particolari requisiti personali circa l'età, le condizioni di salute, la patente, la residenza, ecc., purché le norme non siano in contrasto con la presente legge.

ART. 6.

Gli autoveicoli destinati al servizio tassistico devono essere, tra l'altro muniti di una targa con la scritta « Taxi » e di un tassametro collocato in posizione da consentire all'utente la agevole lettura della registrazione.

I comuni con una densità di popolazione minore a 20.000 abitanti possono autorizzare forme diverse di servizio di autoveicoli da piazza per trasporto di persone. Essi possono consorziarsi con altri comuni in modo da istituire e gestire il servizio tassistico.

ART. 7.

All'impresa di cui all'articolo 3 sono riconosciute applicabili le norme di facilitazioni del credito di cui alle leggi 25 luglio 1952, n. 949, 19 dicembre 1956, n. 1524, 14 ottobre 1964, n. 1068 e al decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 16 dicembre 1947, n. 1418, a favore delle imprese artigiane.

In deroga alla competenza territoriale o funzionale e a qualsiasi altra disposizione di legge o regolamento in contrasto, ogni banca, istituto di credito, istituto o società finanziaria, è autorizzata a concedere all'impresa tassista il credito agevolato. L'operazione usufruisce delle garanzie previste nelle leggi citate.

ART. 8.

Per l'esercizio del servizio tassistico il comune rilascerà l'autorizzazione a persone fisiche e giuridiche.

ART. 9.

L'autorizzazione a gestire o esercitare il servizio di utilità per la collettività denominato « servizio di taxi » è trasferibile per atto tra vivi o *mortis causa* a qualsiasi titolo oneroso o gratuito a favore di persone fisiche o giuridiche insieme agli altri elementi dell'impresa tassista definita tale ai sensi dell'articolo 3.

ART. 10.

I discendenti in linea retta e il coniuge non separato o divorziato nella successione *mortis causa* e nel trasferimento *inter vivos*; il prestatore di lavoro subordinato nel solo trasferimento per vivi in possesso dei prescritti requisiti a norma dell'articolo 12, secondo comma, e articolo 5 lettera *d*) hanno prelazione nei trasferimenti.

ART. 11.

I comuni sono in facoltà di riservare per particolari motivi sociali, economici e giuridici una quota parte delle autorizzazioni di nuova emanazione di cui all'articolo 3 fino alla percentuale massima del 60 per cento a favore di particolari categorie di persone fisiche e giuridiche, comunque denominate, secondo l'ordine che segue:

- 1) tassisti prestatori di lavoro subordinato (nell'ambito della categoria);
- 2) tassisti prestatori di lavoro autonomo (affittuari o gestori);
- 3) cooperative per i loro soci;
- 4) piccoli imprenditori.

Nel caso di morte dell'intestatario dell'autorizzazione o licenza subentrano nella titolarità i discendenti in linea retta e il coniuge non separato per sua colpa.

Nel caso di contrasto d'interessi l'assegnazione è fatta all'avente diritto designato dal tutore, o in mancanza dai coeredi.

In caso di mancanza di designazione da parte del testatore e di disaccordo tra cui, decide l'autorità giudiziaria su istanza degli interessati con riguardo alle condizioni e attitudini personali. Agli altri coeredi spetta un credito proporzionato al valore della propria quota stabilita di comune accordo o in mancanza da parte dell'autorità giudiziaria. Tale credito è risolto subito o in un periodo non superiore a 2 anni con la corresponsione di un interesse del 10 per cento.

ART. 12.

Il rapporto di lavoro, nel caso di cessione dell'autorizzazione *mortis causa* o per atto *inter vivos*, continua tra il nuovo titolare e il lavoratore subordinato, a meno che il nuovo titolare in possesso dei requisiti previsti dalla legge non intendesse guidare il proprio taxi. In tal caso il nuovo titolare dovrà concedere al lavoratore subordinato una indennità straordinaria pari a due mensilità di cui all'articolo 17.

ART. 13.

Il lavoratore subordinato dipendente da qualsiasi impresa sia artigiana, cooperativa o commerciale esercente il servizio non può in ogni caso superare le 10 ore di lavoro, tenuto conto dei periodi di attesa.

A tal fine i comuni preordineranno dei turni di servizio.

ART. 14.

Il lavoratore dipendente licenziato o che cessa dal lavoro ha diritto ad un preavviso di 30 giorni (un mese) e ad un mese di ferie pagate oltre che all'indennità di buonuscita secondo le vigenti disposizioni di legge in materia di lavoro, salvo il diritto all'indennità straordinaria di cui all'articolo 12.

ART. 15.

I carburanti usati dalle auto addette al servizio di taxi sono esenti da imposte. Le imposte sono rimborsate da parte del Ministero delle finanze, in rapporto a 20 litri al giorno per ogni auto addetta al servizio tassistico.

ART. 16.

La retribuzione del lavoratore dipendente è commisurata ad un salario convenzionale giornaliero di lire 2.000 (duemila).

A tale somma si aggiunge il 30 per cento sull'incasso lordo risultante dal tassametro. Le spese di qualsiasi genere e i rimborsi sono a carico o a favore dell'intestatario dell'autorizzazione.

ART. 17.

L'assunzione del personale dipendente tassista avviene direttamente con l'obbligo per il datore di lavoro di denunciarne, entro 30 giorni, l'avvenuta assunzione al competente Ufficio di Collocamento, non è previsto alcun periodo di prova.

ART. 18.

È riconosciuto al personale dipendente un periodo di ferie nella misura di 15 giorni consecutivi fino a 5 anni di anzianità, di 25 giorni consecutivi per anzianità superiore.

In detto periodo l'autista dipendente può essere sostituito da un altro dipendente assunto per il tempo strettamente necessario.