

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2830

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CALAMINICI, BOCCHI, FRACCHIA, BARTOLINI, MANFREDINI, BALDASSARI, CASALINO, COMINATO, CUFFARO, FORTE SALVATORE, GRADI, OTTAVIANO, PANI, PAVOLINI, PERNICE, TAMBURINI

Presentata il 17 settembre 1981

Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea

ONOREVOLI COLLEGHI! — La complessità e varietà delle esigenze di mobilità delle persone hanno prodotto, dal dopoguerra ad oggi, il sorgere di forme di trasporto su strada certamente non inquadrabili fra i trasporti privati (in quanto non specificamente istituiti e gestiti esclusivamente con finalità privatistiche) e che, invece, data la precisa e rilevante funzione di complementarità e integrazione rispetto al trasporto pubblico, sembrano meglio inquadrabili in tale sfera.

Sta di fatto che le categorie di trasporto sopra ricordate, articolate secondo una vasta tipologia, hanno oramai assunto una notevole rilevanza ed una forte di-

mensione, e pertanto può dirsi che allo stato della legislazione una quota qualitativamente molto importante del trasporto si svolge senza essere regolata da una legge adeguata, dato che l'articolo 57 del vigente codice della strada ha come finalità solo quella di regolare l'ammissione alla circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi (con le connesse condizioni: immatricolazione, contratti tecnici, patenti guida, ecc.) e non già quella più ampia di fornire una disciplina organica per il trasporto.

In definitiva, caso non infrequente del nostro ordinamento, per le categorie di trasporto in questione — il servizio da

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

piazza e da noleggio - si è in presenza di una discrasia fra una situazione di fatto - che lo sviluppo sociale ed economico ha creato - e le norme di legge che disciplinano la relativa materia.

Infatti, mentre il trasporto privato vero e proprio è regolato dal codice della strada in via di aggiornamento, ed il trasporto pubblico su strada è regolato, sul piano nazionale, dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, il trasporto con autoveicoli da noleggio non è in pratica disciplinato da alcuna legge (a parte alcune norme del codice della strada) ma trova solo una disciplina nei regolamenti comunali che non sempre sono in grado di far corrispondere i servizi alle attuali, diversificate e peculiari, esigenze di mobilità. Al fine di ovviare a tale stato di cose viene presentata questa proposta di legge concernente gli autoservizi pubblici non di linea.

Nell'articolo 1 della proposta di legge si definiscono i servizi pubblici non di linea per i quali, senza distinzione fra trasporto collettivo od individuale, si prevede che:

a) abbiano una funzione complementare rispetto ai trasporti pubblici di linea, ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei;

b) siano effettuati a richiesta dei trasportati;

c) si svolgano in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

Sono queste, infatti, le condizioni caratterizzanti di un servizio che rientra indubbiamente nella sfera del trasporto pubblico ma non è inquadrabile tra i trasporti di linea. Attraverso la nuova normativa si tende a conseguire inoltre importanti innovazioni: si riconferma e precisa la funzione di trasporto pubblico del servizio taxi e si definisce anche per l'autonoleggio con autovettura un ruolo complementare ed integrativo del servizio pubblico di trasporto; inoltre si classifica servizio pubblico non di linea il servizio di noleggio con autobus e minibus attual-

mente inquadrato dal vigente codice della strada fra i servizi privati.

Con l'articolo 2 viene trasferita alle regioni la competenza sugli autoservizi pubblici non di linea, prevedendo che le stesse esercitino i loro poteri attenendosi ai principi fissati dalla legge statale e inquadrati nelle linee fondamentali di programmazione territoriale del trasporto già sancite dalla legge del Fondo nazionale dei trasporti e la facoltà di delegare ai comuni le funzioni amministrative.

Il trasferimento alle regioni dei poteri in materia di autoservizi pubblici non di linea appare quindi logico e naturale in quanto, data la complementarità e l'integrazione degli autoservizi stessi rispetto a quelli di linea che sono di competenza regionale, si viene a realizzare l'unificazione delle funzioni in materia di trasporto locale di persone.

Sempre alle regioni viene affidato il compito di emanare le disposizioni generali sul servizio di taxi con autovettura e di fissare, in particolare, i limiti territoriali entro i quali il servizio può svolgersi.

In sede comunale, secondo quanto previsto all'articolo 3 della proposta di legge, verranno stabilite le modalità da seguire per la richiesta della licenza attraverso i criteri stabiliti dalle norme fissate nei regolamenti.

Le prescrizioni particolari saranno impartite dai comuni con appositi regolamenti e indicativi per la formazione delle tariffe.

All'articolo 4 per il servizio taxi con autovettura si definisce con più attinenza l'importante ruolo nell'ambito del trasporto pubblico superando altresì il cosiddetto servizio di « stazionamento in piazza » a seguito dell'avvenuta introduzione nei grandi centri del radiotaxi.

L'articolo 5 regola il servizio di noleggio con autovetture.

L'articolo 6 prevede una funzionale articolazione del servizio di noleggio con autobus e minibus in conformità con le moderne ed attuali esigenze.

Alla vigente, unica, indistinta classificazione in una sola categoria si sostituisce una classificazione in più categorie e precisamente:

- a) servizi di interesse turistico;
- b) servizi di interesse sociale;
- c) servizi di raccordo con terminali ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi;
- d) servizi occasionali per fiere e manifestazioni varie.

Vengono in tal modo inquadrati tra i servizi pubblici innanzitutto i servizi turistici organizzati da agenzie di viaggio o da altri enti, sempre che, naturalmente, la formazione del gruppo di persone utilizzatrici del servizio avvenga con offerta indifferenziata al pubblico.

Una configurazione più puntuale viene data agli speciali servizi messi in atto per il collegamento di terminali e per servizi di carattere sociale. Inoltre vengono inquadrati come servizi non di linea quelli messi in atto in connessione con speciali manifestazioni, come fiere od altro.

Con l'articolo 7 si stabilisce il principio, innovatore rispetto all'attuale situazione, che ad istituire il servizio di noleggio con autobus e minibus provvedano le regioni, fissando le modalità e le condizioni per il rilascio delle concessioni o delle autorizzazioni, il numero e le caratteristiche dei veicoli, le località nelle quali i servizi devono essere dislocati, ecc.

Inoltre la proposta di legge contiene due articoli il cui contenuto è essenzialmente di carattere agevolativo.

Con l'articolo 8 infatti si prevede la possibilità che le regioni, al fine di assicurare l'efficienza del servizio, la riduzione dei costi, la razionalizzazione dell'uso delle strutture attuino una politica di investimenti nel settore anche attraverso la erogazione di contributi agevolati a favore dei titolari di concessioni ed autorizzazioni per il servizio di noleggio con autobus, e di licenze per il servizio di taxi

subordinando però tale possibilità al fatto che i servizi stessi presentino un carattere di diretta complementarità ed integrazione rispetto al sistema dei trasporti pubblici.

Sempre con lo stesso articolo si attribuisce il compito, attraverso una politica di investimenti e del credito, di promuovere lo sviluppo associativo e cooperativo, legando a ciò anche la concessione di crediti agevolati non solo per il rinnovo del parco ma anche per la costituzione ed il potenziamento degli impianti e delle infrastrutture.

Infine con l'articolo 9 sono previste le particolari agevolazioni fiscali, emanate da parte del Ministero delle finanze, mediante rimborsi ai titolari di licenza di taxi di una parte delle imposte sui carburanti e l'esenzione dell'imposta di valore aggiunto nell'acquisto dei mezzi.

In conclusione, con la presente proposta di legge ci si muove sulla stessa linea, già tracciata da precedenti normative, che conferisce alle regioni (e tramite loro deleghe ai comuni) il compito fondamentale di programmazione e di investimenti nel campo del trasporto pubblico di persone, giudicato oramai come un elemento essenziale nella vita civile e produttiva del paese.

A questo scopo nella sua parte finale la presente proposta di legge recupera anche una maggiore pluralità di figure sociali atte al trasporto di persone, come gli enti e le imprese titolari di concessioni di autoservizi di linea, dando ad esse la possibilità di allargare i compiti di trasporto persone, attuando anche i servizi di noleggio.

Le condizioni ottimali per la mobilità dei cittadini, fatto questo fondamentale per la nostra convivenza civile, presuppongono una visione globale della dimensione sociale del fenomeno e la utilizzazione programmata di tutte le potenziali strutture e risorse impegnate nel comparto economico e sociale del trasporto pubblico di persone.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizione).

Sono autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa, rispetto ai trasporti pubblici di linea, ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

Gli autoservizi pubblici non di linea si suddividono in:

- 1) servizio di taxi con autovettura;
- 2) servizio di noleggio con autovettura;
- 3) servizio di noleggio con autobus o minibus.

ART. 2.

(Competenze regionali).

La competenza sugli autoservizi pubblici non di linea è trasferita alle regioni.

Le regioni delegano agli enti locali e a loro consorzi l'esercizio delle funzioni amministrative, attuative delle norme che saranno emanate per il migliore assolvimento del servizio, specie al fine di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro di una corretta organizzazione economica e territoriale.

Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali e i loro consorzi delegati all'esercizio delle funzioni amministrative disciplinano i servizi a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente, per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza.

ART. 3.

(Competenze dei comuni).

Nel predisporre il regolamento per l'attività dei servizi di cui all'articolo 1 i comuni devono stabilire:

a) il numero degli autoveicoli da adibire ad ogni singolo servizio;

b) le modalità per lo svolgimento dei servizi;

c) le modalità da seguire per ottenere la richiesta dei vari servizi da parte del viaggiatore o dei viaggiatori;

d) i criteri per la determinazione delle tariffe per ogni singolo servizio;

e) i requisiti e le condizioni per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni.

ART. 4.

(Servizio di taxi con autovettura).

Il servizio di taxi con autovettura ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone.

Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato meccanicamente.

La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano.

Le autovetture del servizio taxi devono essere munite di un tassametro che consenta la lettura del corrispettivo dovuto e devono portare sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta « Taxi ».

Le autovetture del servizio taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali. I viaggi devono essere effettuati con partenza dal territorio del comune o del comprensorio che ha rilasciato la licenza.

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

I motoscafi che svolgono un servizio di trasporto pubblico di persone, le cui tariffe sono soggette a discipline comunali e per il cui stazionamento sono previste apposite aree, vengono assimilati al servizio taxi.

I comuni dettano norme per stabilire il numero ed il tipo di autovetture da destinare al trasporto pubblico di persone handicappate in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, ed al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.

Le licenze per l'esercizio del servizio taxi con autovettura sono rilasciate ai richiedenti in possesso dei requisiti per la conduzione in proprio di auto pubblica in conformità ai regolamenti comunali.

I predetti regolamenti devono stabilire che l'intestatario di licenza taxi deve essere proprietario della autovettura destinata al servizio e che la licenza per il servizio taxi è intestata al richiedente, il quale dovrà svolgere la relativa attività esclusivamente in proprio oppure in forma associata con altre persone intestatarie.

Ulteriori norme regolamentari disciplineranno la nullità dei patti di trasferimento della licenza intervenuti per atto tra vivi.

È fatto divieto di rilasciare licenze per l'esercizio del servizio taxi a persone che svolgono altra attività dalla quale comunque traggano profitto.

ART. 5.

(Servizio di noleggio con autovetture).

Il servizio di noleggio con autovettura ha lo scopo di soddisfare esigenze particolari di trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone.

Il servizio di noleggio si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo da determinare in base a criteri stabiliti dai regolamenti comunali.

Il servizio di noleggio si caratterizza per la specificità delle sue prestazioni, sia

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

per i servizi prestati, sia per l'autovettura messa a disposizione.

Per il rilascio della licenza di noleggio è fatto obbligo di disporre di una autorimessa dove le autovetture devono so- stare ed essere a disposizione dell'utente.

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

Le autovetture destinate al servizio di noleggio devono portare all'interno del parabrezza anteriore e al lunotto poste- riore un contrassegno con la scritta « no- leggio ».

ART. 6.

(Servizio di noleggio con autobus e minibus).

Mediante servizi di noleggio con auto- bus e minibus vengono realizzati i se- guenti autoservizi pubblici di trasporto non di linea:

a) servizi di interesse turistico, de- stinati al trasporto con finalità turistiche, con offerta indifferenziata al pubblico, an- che se eseguita a mezzo di agenzie di viag- gio o di terzi in generale, ed anche se siano previste prestazioni accessorie;

b) servizi di interesse sociale, desti- nati al trasporto esclusivo di lavoratori o di studenti o di appartenenti ad istitu- ti scolastici di educazione, di cura, ovve- ro di comunità;

c) servizi di raccordo con terminali ferroviari, automobilistici, aerei e marit- timi;

d) servizi occasionali, destinati all'as- solvimento di speciali esigenze di traspor- to connesse allo svolgimento di fiere o manifestazioni varie.

ART. 7.

(Disciplina dei servizi di noleggio con autobus e minibus).

I servizi di noleggio con autobus e mi- nibus si svolgono in base a concessioni od autorizzazioni.

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Le regioni provvedono ad emanare le norme per la disciplina dei servizi di noleggio con autobus e minibus, fissando, in particolare:

a) le modalità e le condizioni per il rilascio delle concessioni o delle autorizzazioni, nonché i titoli di preferenza a favore dei titolari di concessioni di autoservizi di linea per trasporto di persone, comprese le aziende speciali per i servizi di pubblico trasporto costituite ai sensi del testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578, o ai sensi di leggi regionali aventi analogo contenuto, le quali possono impiegare, in via eccezionale, autobus destinati a servizi di linea;

b) il numero e le caratteristiche degli autobus e minibus da adibire;

c) le località nelle quali gli autobus e minibus in servizio di noleggio debbono, di norma, essere dislocati per assolvere alle diverse esigenze.

ART. 8.

(Credito agevolato).

Per assicurare l'efficienza dei servizi e la riduzione dei costi, le regioni promuovono lo sviluppo cooperativo ed associativo attraverso interventi di razionalizzazione e di equilibrio territoriale del servizio, nonché promuovendo le iniziative atte alle individuazioni di interventi finanziari, di investimenti e di credito agevolato per il rinnovo del parco dei mezzi circolanti, per la costituzione ed il potenziamento degli impianti di rimessa, di manutenzione e di servizio.

ART. 9.

(Sgravi sui costi di esercizio).

Ai soli titolari di licenza taxi sono ceduti i carburanti per l'esercizio della loro attività al netto delle imposte, mediante rimborso da parte del Ministero delle finanze in ragione di litri 18 al giorno, per i giorni di effettivo servizio.

Sono abrogate le norme stabilite al riguardo dalle leggi 9 maggio 1950, n. 202, 17 dicembre 1971, n. 1153, e 18 dicembre 1964, n. 1350.

Ai titolari di licenza taxi viene rimborsata l'imposta IVA per l'acquisto dell'autovettura destinata al servizio.

Il rimborso non può essere effettuato se non sono trascorsi almeno cinque anni dal rimborso in precedenza accordato.

ART. 10.

(Modifiche o abrogazioni di norme).

L'articolo 57, primo comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è sostituito dal seguente:

« Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono essere destinati ai seguenti usi:

1) uso privato:

- a) per trasporto di persone;
- b) per trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;
- c) per trasporto di persone con autoveicoli o motocarrozze da noleggiare con conducente;
- d) per trasporto di cose;
- e) per trasporto non contemporaneo di persone e di cose;
- f) per trasporto promiscuo di persone e di cose;
- g) per traino;
- h) per uso speciale o per trasporti specifici;

2) per uso pubblico:

- a) per trasporto di persone o di cose con servizio di taxi a mezzo di autovetture;
- b) per trasporto di persone o di cose con servizio di noleggio a mezzo di autovetture;

VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

c) per trasporto di persone o di cose con servizio di noleggio a mezzo di autobus o minibus;

d) per trasporto di persone o di cose in servizio di linea ».

Sono abrogati gli articoli 105 e 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, e le norme contenute nel testo unico sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, in contrasto con la presente legge; nonché gli articoli 121 e seguenti del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

ART. 11.

(Adeguamento dei regolamenti comunali).

I regolamenti comunali in vigore devono essere resi conformi alle norme di cui alla presente legge entro 24 mesi dall'entrata in vigore della stessa.