

CAMERA DEI DEPUTATI N. 697

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ANIASI, ANDÒ, AMODEO, SANGUINETI, LA GANGA, DIGLIO

Presentata il 21 ottobre 1983

Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nella VII e nella VIII legislatura i proponenti avevano presentato proposte intese a regolamentare il servizio di trasporto di persone con autovetture nelle aree urbane, dove i problemi della mobilità hanno assunto rilevanza eccezionale.

Altre proposte sono state avanzate da colleghi di altra parte politica.

La conflittualità di interessi fra le diverse categorie di addetti al trasporto è uno dei motivi di difficoltà che le amministrazioni locali incontrano nell'organizzazione di un efficiente servizio e nell'adeguamento dei propri regolamenti alle mutate esigenze di mobilità dei cittadini. Questa stessa conflittualità è stata una, anche se non l'unica, ragione delle difficoltà affrontate dal legislatore.

Oggi siamo di fronte ad un fatto nuovo che merita di essere rilevato dal legisla-

re e dalle autorità locali che nella loro attività di tutela degli interessi generali della collettività non intendono rinunciare né alla azione di una mediazione dei legittimi interessi in gioco, né alla ricerca del consenso delle parti sociali.

Le organizzazioni sindacali, le cooperative, le organizzazioni artigiane hanno raggiunto un accordo per un documento comune che esprime la volontà di tutta la categoria e che recepisce argomentazioni e contenuti nelle nostre precedenti proposte di legge-quadro.

Non è superfluo ripetere quanto sia urgente una legge di principi che detti indirizzi nella configurazione del settore e consenta alle regioni di adempiere all'obbligo di legiferare in una materia di loro competenza, sì da promuovere l'emaneazione dei regolamenti comunali od il loro aggiornamento per un esercizio corretto delle funzioni amministrative.

Una urgenza che nasce innanzitutto dalla considerazione che la vigente legislazione nella materia è del tutto inadeguata e frammentaria. I comuni, che hanno la facoltà di emanare regolamenti inerenti alla disciplina del servizio, hanno inteso sopperire con una normativa spesso in contrasto tra comune e comune. Di qui la necessità per il Parlamento di approvare una legge-quadro sulla materia, anche per assicurare la certezza del diritto agli istituti giuridici concernenti gli utenti ed i gestori del servizio.

Altro motivo di urgenza è confermato dalla constatazione che il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che all'articolo 85 trasferisce alle regioni le funzioni amministrative concernenti l'approvazione dei regolamenti comunitari relativi ai noleggi ed ai servizi di piazza, non può trovare applicazione in assenza di una legge-quadro che consenta alle regioni di porre in essere una normativa coordinata e uniforme in tutto il territorio nazionale.

Obiettivo primo dei proponenti è il miglioramento di un servizio che, anche se affidato a privati, è complementare del servizio pubblico collettivo per il trasporto di persone. Non vengono tuttavia trascurate le legittime aspettative dei lavoratori della categoria, tuttora non adeguatamente protetti da interventi di sicurezza sociale di carattere previdenziale e sanitario.

Sempre nell'ottica di un reale miglioramento di questo servizio, si è prestata particolare attenzione alla opportunità di prevedere anche servizi intercomunali, in considerazione dell'attuale fenomeno di espansione degli agglomerati urbani, del costituirsi di estese aree metropolitane, e della contestuale localizzazione in determinate zone di ospedali provinciali e regionali specializzati, di aeroporti, di centri universitari o di istituti superiori di cultura, il cui accesso dai vari comuni deve essere fortemente facilitato per gli utenti mediante il potenziamento della rete dei pubblici trasporti e delle autovetture da piazza.

Con la presente proposta di legge si è inteso anche favorire la creazione di cooperative di servizio, e di quelle di produzione e lavoro, con la previsione — tra l'altro — di incentivi e di particolari agevolazioni o benefici quali, ad esempio, particolari contributi per autorimesse o altri servizi collettivi, contributi per il servizio radiotaxi, sempre nell'intento finalistico che il servizio venga svolto con la maggiore soddisfazione dell'utente, contestualmente all'abbattimento dei costi di gestione.

Altro obiettivo della proposta di legge è quello di disincentivare il mezzo privato, privilegiando il servizio di pubblico trasporto di persone con autovetture da piazza; ciò contribuirà a scoraggiare il traffico privato particolarmente nei centri storici e a limitare, di conseguenza, consumi energetici che notoriamente aggravano la nostra crisi economica.

La legge-quadro proposta vuole regolare ambedue i tipi di attività che compongono il settore (taxi ed autonoleggio con conducente), precisando in modo netto ed inequivocabile i rispettivi ruoli che sono e devono rimanere diversi per la diversa connotazione dei due comparti.

A tutti i livelli, regionali e comunali (e comprensoriali), è prevista la costituzione di commissioni consultive che operino in riferimento all'applicazione dei regolamenti ed intervengano nei confronti dell'intera problematica relativa all'esecuzione del servizio. In tali commissioni si riconosce un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria.

Sia le licenze per taxi che per noleggio con conducente (autobus, minibus) dovranno essere rilasciate dalle amministrazioni comunali nell'ambito di una programmazione che miri a soddisfare le esigenze della utenza e che, contestualmente, eviti il rigonfiamento smisurato del numero delle licenze, i cui effetti si ripercuoterebbero in termini di costi sull'utenza stessa.

La distinzione dei due tipi di servizio avviene sulla base dell'utenza, delle tariffe

fe, della libertà di prestazione del servizio:

a) il noleggio con conducente si rivolge ad una utenza specifica, che avanza cioè, 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.

b) il servizio taxi si rivolge ad una utenza indifferenziata, lo stazionamento

avviene in luogo 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.

Onorevoli colleghi! Nel dichiarare che nel corso del suo *iter* parlamentare la proposta di legge si intende aperta ai contributi migliorativi che le forze politiche e democratiche vorranno offrire, i proponenti si augurano che essa possa essere con sollecitudine esaminata e approvata, interessando da vicino tutta la collettività.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA 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) servizi 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 in virtù della legge 22 luglio 1975, n. 382, alle regioni, 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 possono 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 procurano 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 sono costituite commissioni consultive che devono operare in riferimento all'applicazione dei regolamenti e alla 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 devono 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 deve essere rilasciato ai lavoratori dipendenti e sostituiti alla guida.

Le licenze sia per taxi che per noleggio con conducente di cui all'articolo 1 devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando pubblico di concorso, ai singoli che possono gestirle in forma singola o associata.

Al fine di eliminare barriere architettoniche, i comuni dettano 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 decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.

ART. 4.

(Distinzione dei due tipi di servizio: servizio taxi con autovetture e servizi di noleggio con conducente).

Il servizio taxi si rivolge ad una utenza indifferenziata, lo stazionamento avviene in luogo 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 portano 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 regolamento 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 taxi, per cui non dovranno applicarsi le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale, salvo

che per esigenze di coordinamento dei traffici via acqua.

Il noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica 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 limiti territoriali, la prestazione del servizio non è obbligatoria.

Per il rilascio della licenza di noleggio è obbligatoria la disponibilità di un'auto-rimessa 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 portano all'interno del parabrezza anteriore e sul 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 ed altri, oppure essere utilizzato per altri tipi di servizio nell'ambito di una programmazione regionale.

ART. 5.

(Figure giuridiche: esercenti servizio taxi; esercenti il servizio di noleggio con conducente).

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

a) artigiani ai sensi della legge 27 luglio 1956, n. 860, che definisce l'impresa di trasporto artigiano;

b) soci di consorzi di artigiani;

c) soci di società cooperative di produzione e lavoro o di servizio o di coope-

rative di servizio con intestazione formale della licenza alla cooperativa e disponibilità della licenza al singolo quotista.

Nei casi di cui alla presente lettera, sono consentite le possibilità di conferire la licenza all'organismo cooperativo e di rientrare in possesso della licenza precedentemente conferita in caso di decesso, decadenza, esclusione dall'organismo cooperativo.

I titolari di licenza per il trasporto di persone con taxi non possono svolgere attività di lavoro dipendente od avere il possesso di altro tipo di licenza.

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 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, esclusione dall'organismo cooperativo;

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

I titolari individuali di licenza per noleggio con conducente 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 di noleggio con conducente di cui all'articolo 1 può essere trasferita su richiesta del titolare a persona dallo stesso designata, purché 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 per il ritiro definitivo della 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 può più esserne attribuita altra per concorso pubblico e non può esserne trasferita altra se non dopo cinque anni dal trasferimento della prima.

ART. 7.

(Sostituzioni alla guida).

Per tutte le figure 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 temporanea o permanente del titolare alla guida quando ricorrano i seguenti casi:

a) per motivi di salute e inabilità permanente o temporanea;

b) per chiamata alle armi;

c) per un periodo di ferie non superiore a 30 giorni annui;

d) per sospensione o ritiro temporaneo o permanente della patente di guida;

e) per attribuzione al titolare di incarichi sindacali o incarichi pubblici elettivi a tempo pieno;

f) su richiesta del titolare che abbia compiuto il sessantesimo anno di età;

g) per gravi e comprovate necessità familiari che impediscano la personale conduzione alla guida;

h) trasferimento 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 dal contratto collettivo nazionale dei lavoratori specifici, o, in mancanza sempre dal contratto collettivo nazionale dei lavoratori similari, da rapporto di familiare collaboratore attestato dall'Albo delle imprese artigiane, o da contratto di gestione a termine legalizzato non superiore a 6 mesi.

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 è corrisposto esclusivamente al titolare di licenza per taxi, ovvero alla cooperativa intestataria delle licenze conferitegli, come già stabilito dalla tabella B allegata al regio decreto-legge 28 febbraio 1939, n. 334, e successive modificazioni ed integrazioni.

ART. 9.

(Servizio di taxi nei comuni di minori dimensioni).

Nei comuni di minori dimensioni, che sono determinati per ogni provincia, dalla Camera di Commercio e Industria previo parere dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione in base ai criteri della popolazione, della estensione territoriale, dell'intensità del movimento turistico, di cura o di soggiorno, gli autoveicoli in servizio da piazza sono esonerati dall'obbligo del tassmetro. Si può anche consentire che gli autoveicoli immatricolati per servizio di noleggio con conducente facciano anche servizio da piazza.

ART. 10.

(Servizi nelle aree aeroportuali).

Ferme restando le norme stabilite dalla legge 7 aprile 1976, n. 125, nell'ambito degli aeroporti sono autorizzati ad effettuare il servizio da piazza i titolari di licenza per autopubblica da piazza rilasciata dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade o dai consorzi tra comuni interessati istituiti su decreto del presidente della regione. La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, è delegata al presidente della regione che vi provvede a mezzo di specifico decreto, sentita la apposita commissione regionale.

ART. 11.

(Modifiche ed abrogazioni 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. 399, i numeri 1) e 2) sono sostituiti dai seguenti:

1) per il 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 del 18 giugno 1931, n. 773.

ART. 12.

(Regolamenti comunali).

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