

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1046

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BOCCHI, RIDI, BERNARDI ANTONIO, BARBERA, CAN-
NELONGA, CIANCIO, COMINATO, GRADI, GROTTOLA,
PERNICE, PROIETTI, RICCARDI, RONZANI**

Presentata il 19 dicembre 1983

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — Già nella precedente legislatura i componenti il gruppo comunista della Commissione trasporti avevano presentato una proposta di legge per regolamentare il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea. 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 (e gestiti esclusivamente con finalità privatistiche) e che, invece, data la precisa e rilevante funzione di complementarietà 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 ormai assunto una notevole rilevanza ed una forte dimensione, 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 di 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 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 o minibus attualmente 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 nazio-

nale 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 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 dall'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.

Agli articoli 4 e 5 per il servizio taxi con autovettura si definisce con più attenzione l'importante ruolo nell'ambito del trasporto pubblico superando altresì il cosiddetto servizio di « stazionamento di piazza » a seguito dell'avvenuta introduzione nei grandi centri del radiotaxi.

Gli articoli 6 e 7 regolamentano il servizio di noleggio con autovetture.

L'articolo 10 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 11 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 nella 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 12 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 fattore 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 concessioni 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 13 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, 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.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

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 conducente e autovettura;
- 3) servizio di noleggio con conducente e autobus o minibus.

ART. 2.

(Competenze regionali).

La competenza sugli autoservizi pubblici non di linea di cui all'articolo 1, è trasferita alle regioni che la esercitano nel rispetto dei principi di cui alla presente legge.

Le regioni delegano agli enti locali, singoli o associati, 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 delegati all'esercizio delle funzioni amministrative disciplinano i servizi a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente, per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza.

Per le zone caratterizzate da intensa conurbazione le regioni stabiliscono norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio.

ART. 3.

(Competenze dei comuni).

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

a) il numero degli autoveicoli da adibire ad ogni singolo servizio sulla base di programmi che mirino a soddisfare le effettive esigenze dell'utenza;

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 e dei prezzi per ogni singolo servizio;

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

Le funzioni di cui al precedente comma sono esercitate tenuto conto delle esigenze dell'utenza rilevate, secondo le direttive regionali, per ambiti comprensoriali.

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 rivolge ad una utenza indifferenziata, lo stazionamento

avviene in luogo pubblico, la tariffa e le modalità del servizio vengono determinate dalla competente autorità amministrativa, la prestazione del servizio è obbligatoria.

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

La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano, salva l'applicazione di diverse modalità negli ambiti comprensoriali di cui all'ultimo comma dell'articolo 3.

Le autovetture del servizio taxi devono essere munite di un tassmetro 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.

Il servizio taxi nelle aree portuali ed aeroportuali si svolge in base a regolamenti stabiliti ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 3.

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 e alle associazioni degli utenti.

ART. 5.

(Soggetti abilitati al servizio di taxi).

La licenza per l'esercizio del servizio di taxi deve essere rilasciata attraverso bando pubblico di concorso, al singolo che abbia la proprietà o la disponibilità in *leasing* del veicolo, che può gestirla in forma singola o associata; i titolari di licenza, che devono godere dei requisiti previsti, non possono svolgere attività di lavoro dipendente o altra attività di lavoro autonomo ovvero essere in possesso di altra licenza comunale.

Possono essere titolari di licenza taxi:

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

b) i soci di consorzi di artigiani;

c) i 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 precedente lettera c) è consentita la possibilità di conferire la licenza all'organismo cooperativo e di rientrare in possesso della licenza precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza, esclusione dall'organismo cooperativo.

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.

Il servizio di taxi è aperto a tutti i soggetti portatori di *handicaps*.

I comuni dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio, il numero ed il tipo di vetture da destinare al trasporto pubblico di persone portatrici di *handicaps* di particolare gravità in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, ed al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384.

ART. 6.

*(Servizio di noleggio autovetture
con conducente).*

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.

Per il rilascio della licenza di noleggio è obbligatoria la disponibilità di un'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 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 ».

ART. 7.

*(Soggetti abilitati al servizio
di noleggio autovetture con conducente).*

Possono essere titolari di licenza per noleggio con conducente:

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

b) i soci di consorzi di artigiani;

c) i 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) le 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. 8.

(Trasferibilità delle licenze).

La licenza per il servizio dei taxi e 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 l'età e le condizioni per il pensionamento;

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 trasferire la titolarità ad altri.

Al titolare che abbia trasferito la licenza per il servizio taxi non può più esserne attribuita altra per concorso pubblico e non può esserne trasferita altra se non dopo sei anni dal trasferimento della prima. Analoga disciplina vale per il servizio di noleggio se non sono trascorsi almeno tre anni dal trasferimento.

ART. 9.

(Sostituzioni alla guida).

Per tutti i soggetti previsti dagli articoli 5 e 7 e per le fattispecie che vi sono connesse, i comuni, nell'ambito degli indirizzi di programmazione, di intesa con le organizzazioni sindacali di categoria, possono prevedere nei regolamenti l'autorizzazione della sostituzione temporanea del titolare alla guida quando ricorrano, fra l'altro, i seguenti casi:

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

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) per trasferimento agli eredi del titolare defunto.

Il rapporto di lavoro con i sostituti alla guida deve essere regolato dal contratto collettivo nazionale dei lavoratori dello specifico settore, o, in mancanza, dal contratto collettivo nazionale dei lavoratori similari, da rapporto di familiare collaborazione 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 un anno per uniformarsi.

ART. 10.

(Servizio di noleggio con autobus e minibus).

Mediante servizi di noleggio con autobus e minibus vengono realizzati i seguenti autoservizi pubblici di trasporto non di linea:

a) servizi di interesse turistico, destinati al trasporto con finalità turistiche, con offerta indifferenziata al pubblico, anche se eseguita a mezzo di agenzie di viaggio o di terzi in generale, ed anche se siano previste prestazioni accessorie;

b) servizi di interesse sociale, destinati al trasporto esclusivo di lavoratori o di studenti, scolari o di appartenenti ad istituti scolastici di educazione, di cura, ovvero di comunità;

c) servizi di raccordo con terminali ferroviari, automobilistici, aerei e marittimi;

d) servizi occasionali, destinati all'assolvimento di speciali esigenze di trasporto connesse allo svolgimento di fiere o manifestazioni varie.

ART. 11.

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

I servizi di noleggio con autobus e minibus si svolgono in base a concessioni od autorizzazioni conferite previo pubblico bando.

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 il 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. 12.

(Credito agevolato).

Per assicurare l'efficienza dei servizi e la riduzione dei costi, le regioni promuovono

sono 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. 13.

(Sgravi sui costi di esercizio).

Ai soli titolari di licenza taxi o di noleggio con autorizzazione alla sosta in piazza nei comuni ove non esiste il servizio taxi, i carburanti per l'esercizio dell'attività sono ceduti al netto delle imposte, mediante rimborso da parte del Ministero delle finanze in ragione di litri 20 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 e per la eventuale vendita della vettura sostituita.

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

ART. 14.

(Modifiche o abrogazioni di norme).

Il primo comma dell'articolo 57 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 il trasporto di persone;

b) per il trasporto di persone con autovetture o motoveicoli da locare senza conducente;

c) per il 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;

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. 15.

(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.