

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 1162</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**POLLICE, GORLA, CALAMIDA, CAPANNA, RONCHI, RUSSO  
FRANCO, TAMINO**

*Presentata il 19 gennaio 1984*

**Legge-quadro per il servizio di trasporto pubblico mediante  
autoveicoli da piazza**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il servizio di trasporto pubblico mediante autoveicoli da piazza (taxi) è ormai considerato uno degli insostituibili mezzi di trasporto persone sostitutivo e integrativo a quello svolto su rotaia e su strada dalle aziende pubbliche e private; la carenza di specifiche leggi che ne regolamentino in scala nazionale e locale i molteplici problemi che esso pone non è più tollerabile.

Finora tale servizio è stato regolato dagli articoli nn. 105 e 113 del vecchio codice della strada, regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, nonostante l'entrata in vigore del nuovo codice approvato con decreto del Presidente della Repubblica, 15 giugno 1959, n. 393, che ha interamente abrogato il vecchio ad esclusione dei due succitati articoli (105 e 113) la-

sciati inalterati anche dalle successive modifiche — legge 14 febbraio 1974, n. 62 e legge 14 agosto 1974, n. 394 — con la quale viene inspiegabilmente abolito il limite di età « solo » per gli autisti addetti al servizio di piazza.

Una disciplina legislativa, dunque, divenuta obsoleta e non più rispondente sia ai bisogni di una società profondamente mutata, sia per principi di diritto affermatasi negli ultimi anni in seguito alle radicali trasformazioni socio-economiche avvenute nel nostro paese, e sia ancora alle mutate condizioni di richiesta da parte dei cittadini e non ultimo le mutate condizioni di traffico e di costi del servizio.

Il vuoto legislativo in riguardo al servizio taxi (oltretutto vi sono leggi in con-

trasto tra loro) non permette una regolamentazione precisa e inoppugnabile da parte dei comuni e ciò è sovente causa di vertenze e denunce con interventi quindi che mantengono in precario equilibrio il « diritto » degli operatori del servizio. Un ulteriore motivo di urgenza per l'approvazione della presente legge-quadro è offerto dall'emanazione del 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 comunali relativi ai noleggi ed al servizio di trasporto pubblico da piazza con il compito di coordinare i regolamenti dei vari comuni (in genere regolamenti che contrastano tra comune e comune) e quindi creano enormi difficoltà che fanno da freno a una efficace e profonda trasformazione nella politica dei trasporti.

Per venire incontro alle legittime aspettative della categoria (sono circa 50.000 gli addetti al trasporto persone mediante taxi), degli utenti nelle varie espressioni sociali, degli Enti locali nel quadro della riforma dei trasporti che trova nella regione il suo punto di coordinamento, si è cercato di coordinare le varie proposte con la presente legge quadro, che vuole avere la funzione di stabilire indicazioni di ordine generale, in riguardo al carattere del servizio, di rapporti di addetti al servizio ed enti locali e le norme e le modalità del servizio stesso nell'ambito delle rispettive zone di competenza.

La proposta intende garantire con una normativa adeguata agevolazioni alla categoria taxisti in riferimento all'attività economica svolta dagli stessi ed alle reali esigenze più volte avanzate dagli interessati per la creazione di un fondo per un equo riconoscimento di una liquidazione di fine lavoro ed infine per venire incontro alle richieste dei cittadini di usufruire di un servizio che tenga conto delle reali esigenze socio-economiche di tutte le espressioni sociali.

Va inoltre evidenziato che questo è il servizio primario che può dare attuazione alla legge del 30 marzo 1971, n. 118, e il regolamento di esecuzione dell'articolo 27

della legge stessa, decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, che hanno introdotto una serie di disposizioni a favore di mutilati e invalidi civili per la eliminazione delle barriere architettoniche nelle strutture pubbliche ed in particolare per l'adeguamento dei mezzi di pubblico trasporto alle esigenze di mobilità degli handicappati motori.

Nei primi articoli viene messa in evidenza la necessità di una precisa collocazione e classificazione giuridica del servizio di utilità pubblica: (articoli 1, 2, 3 e 4). Viene evidenziato dagli articoli 3 e 13 la reale e sempre più impellente necessità dell'adozione di una autovettura tipo che tenga conto di tutte le necessità già precedentemente evidenziate; esiste in proposito un'ampia documentazione di un'autovettura già programmata e di immediata attuazione sia per il mercato nazionale sia per il MEC, prospettando oltretutto un incremento produttivo, occupazionale e un effettivo controllo amministrativo da parte degli enti pubblici sia in riguardo alla normativa sia alla programmazione razionale del servizio.

Nell'articolo 8 vengono riconosciuti, data la natura del servizio, sgravi fiscali previsti già per le aziende di trasporto persone.

I successivi articoli mettono finalmente gli operatori del servizio nella posizione di essere considerati lavoratori autonomi per la particolare natura del servizio che esclude la loro appartenenza alla categoria di artigiani legati alle leggi di mercato.

Per la particolare natura del servizio è indispensabile la creazione di un fondo per l'indennità di fine lavoro: è l'unica soluzione per sanare l'attuale stato di illegalità che viene generalmente mantenuto nel servizio (la commercializzazione dell'autorizzazione, l'affittanza, ecc.), illegalità che trovano giustificazione nell'assoluta mancanza di una liquidazione.

Va inoltre considerato necessario il riconoscimento di lavoratore autonomo del gestore del servizio che possa godere del trattamento pensionistico previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 30

aprile 1970, n. 602, con creazione di fasce retributive adeguate al costo vita per la determinazione di una decorosa pensione.

Innovativo e sostanziale si presenta l'articolo 10 che dà la possibilità di mantenere un costante controllo amministrativo da parte dei comuni sul servizio con la creazione di una società a partecipazione privata che fa da serbatoio per tutte le carenze del servizio che vengono a determinarsi, e che dà la possibilità a tutti di poter partecipare (se in possesso dei requisiti) a concorrere alla conduzione del servizio togliendo in pratica ogni discriminazione in quanto permette un efficace controllo sulla determinazione dei requisiti e sull'anzianità di servizio prioritaria per determinare la graduatoria necessaria per aver diritto a condurre il servizio come lavoratore autonomo; si ha inoltre la possibilità di determinare un prezzo politico controllando i reali costi del servizio; permettere un controllo sindacale sul contratto di lavoro evitando

così le evasioni fiscali in quanto viene determinato il guadagno sul quale poi applicare le trattenute assicurative e fiscali. In definitiva viene mantenuto costante un controllo amministrativo necessario per formulare un regolamento tipo per dare quindi la possibilità alle regioni di coordinare nel territorio di competenza un regolamento unificato per tutti i comuni; controllo amministrativo evidenziato nell'articolo 10 che dà la possibilità alle pubbliche amministrazioni di interventi ritenuti necessari per un previsto futuro sviluppo nel settore trasporto persone.

La nostra è dunque una proposta di legge d'avanguardia che dà anche la possibilità di creare una ipotetica forza di lavoro valutabile nel normale giro apprendistato-pensionamento di circa 3.000 posti di lavoro all'anno.

La proposta di legge nel corso del suo *iter* parlamentare si intende aperta ai contributi migliorativi delle forze politiche democratiche.

PAGINA BIANCA

**PROPOSTA DI LEGGE**

PAGINA BIANCA

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

Le regioni, in base ai poteri loro conferiti dagli articoli 1 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, nel quadro del coordinamento dell'attività con le iniziative degli enti locali, tenuto conto della complementarietà del servizio pubblico da piazza per il trasporto delle persone al servizio di trasporto collettivo delle persone, per una sua più organica, funzionale e razionale utilizzazione, redigono un piano regionale dei trasporti, definendo e individuando le aree nel cui ambito deve svolgersi tra l'altro il servizio pubblico da piazza (taxi) per il trasporto delle persone.

## ART. 2.

In conformità all'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in attesa del piano regionale dei trasporti formulato sulla base delle indicazioni di cui all'articolo 1, deve essere regolata l'attività di tutti coloro che svolgono il servizio pubblico da piazza per il trasporto di persone, esercitato con autovetture munite della relativa carta di circolazione, determinando il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli da destinare a tale scopo.

Solo gli autoveicoli destinati a tale servizio possono essere muniti di targa recante la scritta « taxi » e di tassametro, collocato in modo da consentire all'utente l'agevole lettura della registrazione.

## ART. 3.

Il Ministro dei trasporti emana, sentite le regioni, apposite disposizioni relative alle caratteristiche, al tipo ed ai requisiti necessari per le vetture addette al trasporto pubblico di piazza (taxi) per dare

attuazione alla legge 30 marzo 1971, n. 118, ed al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, per l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'adeguamento dei trasporti pubblici a favore degli handicappati motori.

#### ART. 4.

I comuni, in conseguenza dell'istituzione del servizio pubblico da piazza per trasporto persone, devono emanare un regolamento di attuazione anche in riferimento a posteggi, turni e modalità del servizio.

Le norme di cui al primo comma debbono essere sottoposte all'approvazione delle regioni le quali debbono provvedere direttamente, previo parere dei comuni interessati, a regolamentare opportunamente il servizio esistente nei piccoli centri in armonia con il piano regionale dei trasporti.

I regolamenti non possono imporre nuovi accertamenti sulla idoneità dei conducenti né subordinare la circolazione degli autoveicoli a verifiche di carattere tecnico che non siano conformi alle norme vigenti.

#### ART. 5.

Le autorizzazioni per l'esercizio del servizio sono rilasciate dai comuni ai richiedenti, che verranno inseriti in apposito elenco, in possesso dei requisiti per la conduzione in proprio di una sola autovettura.

L'autorizzazione è personale e a termine, e dispiega i suoi effetti dal momento in cui l'autoveicolo viene munito della targa comunale di servizio pubblico.

L'autorizzazione cessa alla morte della persona e nei casi di cui all'articolo 15 e viene messa a disposizione dell'amministrazione comunale per l'assegnazione mediante bando pubblico. Costituisce titolo preferenziale l'anzianità di conducente maturata presso il comune competente per territorio.

## ART. 6.

Le norme degli articoli 105 e 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, in contrasto con la presente legge sono abrogate.

## ART. 7.

L'articolo 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applica al concessionario del servizio pubblico per il trasporto di persone già indicato come conduttore di autoveicoli da piazza.

## ART. 8.

I titolari dell'autorizzazione per condurre gli autoveicoli da piazza (taxi) e gli organismi associativi regolarmente autorizzati possono acquistare tutti i tipi di carburante e lubrificante al netto delle imposte; a tal fine il Ministero delle finanze deve provvedere al rimborso delle imposte pagate, per una quantità di carburanti fissata con apposita disposizione di legge.

## ART. 9.

Il titolare dell'autorizzazione può essere sostituito nell'esercizio da persona in possesso dei requisiti prescritti per condurre autoveicoli da piazza solamente quando viene a trovarsi in una delle seguenti condizioni:

a) riposo settimanale in un giorno preventivamente stabilito dal titolare dell'autorizzazione;

b) chiamata alle armi;

c) inabilità temporanea o malattia certificata dalle unità sanitarie territoriali;

d) sospensione temporanea della patente a causa di incidenti stradali;

e) maternità, nei termini e nel tempo previsti dalle leggi;

## IX LEGISLATURA. — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI. — DOCUMENTI

f) attribuzione di incarichi sindacali o per incarichi pubblici elettivi a tempo pieno.

## ART. 10.

I comuni hanno la facoltà di promuovere società a partecipazione privata con maggioranza di capitale pubblico che utilizzino gli autisti, in possesso dei requisiti per il servizio pubblico di piazza, allo scopo di sopperire alle carenze di servizio che si vengono a determinare per i casi previsti dall'articolo 9.

L'anzianità di lavoro presso dette società è valida per concorrere al bando pubblico per l'assegnazione delle autorizzazioni personali.

## ART. 11.

I comuni al fine di assicurare un migliore ed efficiente servizio per il trasporto di persone mediante taxi, hanno facoltà di introdurre miglioramenti o particolari innovazioni quali centrali radio e forme cooperative consortili.

I comuni sono autorizzati ad erogare a tutti i titolari dell'autorizzazione che intendano promuovere tali innovazioni o miglioramenti, e che ne conferiscano l'autorizzazione alle associazioni autogestite, particolari contributi per facilitare ed incrementare le forme associative autogestite secondo il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ed in conformità con il decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, per i lavoratori autonomi.

## ART. 12.

La provincia ha la facoltà di determinare, in accordo con i comuni interessati, il numero delle licenze da assegnare a ciascun comune e le modalità di assegnazione delle stesse. Le assegnazioni vengono fatte tramite bando di concorso secondo i requisiti stabiliti dalle regioni.

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

La provincia, tramite il comitato provinciale per i prezzi, determina le tariffe da applicarsi per l'utenza.

## ART. 13.

È facoltà dei comuni emanare ulteriori norme per quanto concerne il numero e la scelta del tipo di autovettura da destinare al servizio di trasporto pubblico allo scopo di dare attuazione alla legge 30 marzo 1971, n. 118, ed al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, per l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'adeguamento dei trasporti pubblici a favore degli handicappati motori.

A tal fine i comuni possono incentivare lo studio e la realizzazione di una vettura che corrisponda alle caratteristiche previste dalle disposizioni di cui all'articolo 3 della presente legge.

## ART. 14.

È istituito un fondo speciale per assicurare ai titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 2, iscritti nell'elenco di cui al primo comma dell'articolo 5, una indennità di fine lavoro.

A tale fondo, secondo le ripartizioni dell'allegato alla presente legge, viene destinato l'8 per cento del rimborso individuale carburanti a carico del lavoratore e il 16 per cento a carico dello Stato da prelevare dal Fondo nazionale trasporti.

## ART. 15.

L'indennità di fine lavoro è corrisposta per:

- a) cessazione dell'attività lavorativa per pensionamento secondo le vigenti leggi;
- b) decesso del titolare dell'autorizzazione;
- c) cessazione dell'attività;

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

- d) inabilità permanente;
- e) ritiro permanente della patente di guida.

## ART. 16.

La cessazione dell'attività, di cui all'articolo 15, con il conseguente diritto alla indennità di fine lavoro, implica la restituzione dell'autorizzazione individuale al comune che l'ha rilasciata. Questi a sua volta la rimette agli aventi diritto mediante bando pubblico in conformità ai regolamenti vigenti. L'indennità è conferita soltanto quando risulti da dichiarazione del sindaco che l'avente diritto ha personalmente esercitato il servizio pubblico di piazza (taxi), in conformità alle norme prescritte, e che lo stesso ha cessato l'attività nei casi previsti dall'articolo 15.

## ART. 17.

Deve essere garantita, in fase di prima applicazione della presente legge, ai titolari dell'autorizzazione in questione, in servizio alla data del 1° gennaio 1984, la corresponsione dell'indennità di fine lavoro nella misura di una mensilità del salario corrente all'atto della liquidazione per gli autisti del settore autolinee in concessione, per tutti gli anni di servizio maturati indipendentemente dai versamenti effettuati.

In caso di morte del titolare dell'autorizzazione verrà corrisposta agli eredi legittimi o legittimati una liquidazione pari agli anni maturati di attività e comunque non inferiore ad anni dieci.

## ART. 18.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, emana il decreto per la gestione del fondo di cui all'articolo 14 e le norme di attuazione per la corresponsione dell'indennità di fine lavoro.

ALLEGATO

## LIQUIDAZIONE ANZIANITA

Rimborso giornaliero carburante . . . . .	L.	10.600
Rimborso mensile (media 25 giorni) . . . . .	»	265.000
Rimborso annuale . . . . .	»	3.180.000

*Trattenute:*

a carico del lavoratore 8 per cento (anno) . . . . .	L.	254.000
a carico dello Stato 16 per cento (anno) . . . . .	»	508.000
		<hr/>
Quota liquidazione per anno di lavoro . . . . .	L.	762.000
		<hr/> <hr/>