

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 261

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANIASI, ANDÒ, AMODEO, SANGUINETI, LA GANGA, DIGLIO, TESTA ANTONIO, CEROFOLINI, D'AMATO CARLO, BARBALACE, MASTRANTUONO, MACCHERONI**

*Presentata il 2 luglio 1987*

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

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nella IX legislatura la Commissione Trasporti ha approvato, in sede legislativa, il 14 marzo 1985, una proposta di legge che raccoglieva in un testo unificato diverse proposte presentate da alcuni gruppi parlamentari. I proponenti erano presentatori di una proposta intesa a regolamentare il servizio di trasporto di persone con autovetture nelle aree urbane, dove i problemi della mobilità hanno assunto rilevanza eccezionale.

Altre proposte erano 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 avevano incontrato 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.

Solo negli anni più recenti si è verificato un fatto nuovo, che merita di essere rilevato dal legislatore e dalle autorità locali che nella loro attività di tutela degli interessi generali della collettività non intendono rinunciare né all'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 avevano raggiunto un accordo per un documento comune che esprimeva la volontà di tutte le categorie e che recepiva 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'emanazione 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 deter-

minate 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, 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 corriprensoriale, 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).*

1. Sono definiti 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.

2. Costituiscono autoservizi pubblici non di linea:

a) il servizio di taxi con autovettura motocarozzetta, natante;

b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta e natante.

## ART. 2.

*(Servizio di taxi).*

1. Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stanziamento avviene in luogo pubblico; la tariffa viene determinata amministrativamente dagli organi competenti che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale; la prestazione del servizio è obbligatoria.

2. I 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 ove pos-

sibile, al servizio di taxi, per cui non dovranno applicarsi le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale o della navigazione interna, salvo che per esigenze di coordinamento dei traffici via acqua, per il rilascio delle patenti e per tutte le procedure inerenti alla navigazione.

#### ART. 3.

*(Servizio di noleggio con conducente).*

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposta richiesta per una determinata prestazione. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

#### ART. 4.

*(Competenze regionali).*

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.

2. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti per le attività di cui al precedente articolo 1, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative della materia di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.

3. 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.



4. Presso le regioni e i comuni sono costituite commissioni consultive che devono operare in riferimento alla esecuzione del servizio e all'applicazione dei regolamenti.

5. In dette commissioni deve essere riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria e alle associazioni degli utenti.

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

7. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

#### ART. 5.

##### *(Competenze comunali).*

1. I comuni, nel predisporre i regolamenti per l'attività di cui al precedente articolo 1, devono stabilire:

a) il numero ed il tipo degli autoveicoli e dei natanti 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.

2. Ai lavoratori dipendenti e sostituti alla guida, se esistenti, è rilasciata una quota delle nuove licenze concesse dalla data di entrata in vigore della presente legge determinata dai singoli comuni, sentita la commissione di cui al precedente articolo 4, comma 4.

## ART. 6

(Figure giuridiche).

1. I titolari di licenza per il servizio pubblico di trasporto persone ai fini del libero esercizio della propria attività, possono:

a) essere iscritti in qualità di artigiani all'albo di cui alla legge 25 luglio 1956, n. 860, che definisce l'impresa di trasporto persone;

b) associarsi in cooperative di produzione, di lavoro o di servizio, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva;

c) associarsi in consorzio fra imprese artigiane;

d) essere imprese private che svolgono esclusivamente le attività di cui alle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 1.

2. Nei casi di cui al comma 1 è consentita la possibilità di conferire la licenza agli organismi ivi previsti e di rientrare in possesso della licenza precedentemente conferita in caso di recesso, decadenza ed esclusione.

3. In caso di recesso dagli organismi di cui al comma 1, la licenza non potrà essere ritrasferita al socio conferente se non siano trascorsi almeno tre anni.

## ART. 7.

(Modalità per il rilascio delle licenze).

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e di noleggio con conducente devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di pubblico concorso ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* del veicolo, che possono gestirle in forma singola o associata.

2. Non è ammesso il cumulo delle licenze. Le situazioni difformi debbono essere regolarizzate entro due anni dalla

data di entrata in vigore della presente legge.

3. Per il rilascio della licenza di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa o di un pontile d'attracco dove rispettivamente le autovetture o i natanti devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

#### ART. 8.

*(Trasferibilità delle licenze).*

1. La licenza per il servizio di taxi e di noleggio con conducente di cui al precedente articolo 1 è 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) sia licenziatario da cinque anni;
- b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;
- c) sia inabile permanente al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.

2. In caso di morte del titolare la licenza passa agli eredi, che possa condurre in proprio, se in possesso dei requisiti previsti, ovvero possono trasferirla ad altri.

3. 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. 9.

*(Sostituzione alla guida).*

1. I tassisti di cui al precedente articolo 6 possono essere sostituiti temporaneamente alla guida del taxi da persone in possesso dei requisiti necessari per la guida di auto pubbliche previsti dalle vigenti leggi:

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

b) per riposo settimanale di un giorno;

c) per chiamata alle armi;

d) per un periodo di ferie non superiore a giorni trenta annui;

e) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida;

f) nel caso che al titolare vengano attribuiti incarichi a tempo pieno sindacali o pubblici elettivi;

g) per trasferimento agli eredi del titolare defunto.

2. La sostituzione deve essere comunicata al sindaco che ha rilasciato la licenza.

3. 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.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il regime delle sostituzioni alla guida in atto deve essere uniformato a quello stabilito dalla presente legge.

#### ART. 10.

*(Obblighi dei titolari di licenza).*

1. Le autovetture del servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali.

2. I viaggi devono essere effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza, per qualunque destinazione.

3. Nell'attività di noleggio con conducente, esercitata a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico là dove esiste il servizio di taxi.

4. Le prenotazioni di trasporto per i servizi di noleggio con conducente, devono essere effettuate presso le rispettive autorimesse.

5. I comuni in cui non esiste il servizio di taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio da noleggio allo stazionamento su aree pubbliche a tal fine destinate.

6. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria rappresentanti i comparti del trasporto persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal terzo comma, purché la sosta avvenga in aree diverse da quelle previste per il servizio di taxi e comunque da queste chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa.

7. Il servizio di taxi, ove esista, ha comunque la precedenza nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri.

#### ART. 11.

*(Caratteristiche delle autovetture).*

1. Le autovetture del servizio di taxi devono essere munite di tassametro, attraverso la sola lettura del quale deve essere deducibile il corrispettivo da pagare.

2. Le autovetture destinate al servizio di taxi portano sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta « taxi ».

3. 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.

4. Le autovetture destinate al servizio di noleggio portano all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore un contrassegno con la scritta « Noleggio ».

## ART. 12.

*(Tariffe).*

1. Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassametro omologato e determinato dalla competente autorità amministrativa.

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

3. Il prezzo del trasporto per le vetture da noleggio viene direttamente concordato fra l'utenza ed il vettore; il trasporto può essere effettuato senza limiti territoriali; la prestazione del servizio non è obbligatoria.

4. Il Ministro dei trasporti emana, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, le norme che stabiliscono i criteri di una tariffa chilometrica minima e massima da applicare per i servizi di noleggio con conducente per autovetture.

## ART. 13.

*(Disposizioni particolari).*

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

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

3. Nei comuni di minori dimensioni, che sono determinati per ogni provincia dalla camera di commercio, agricoltura, industria e artigianato, previo parere dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in base ai criteri della popolazione,

della estensione territoriale, dell'intensità del movimento turistico, di cura o di soggiorno, gli autoveicoli per il servizio di taxi sono esonerati dall'obbligo del tassmetro. È inoltre consentito che gli autoveicoli immatricolati per servizio di noleggio con conducente facciano anche servizio di taxi.

4. Restano salve le agevolazioni fiscali relative al servizio di taxi.

ART. 14.

*(Abrogazione di norme).*

1. Sono abrogate tutte le disposizioni in contrasto o comunque incompatibili con le norme della presente legge.

2. I regolamenti comunali in vigore devono essere resi conformi alle norme di cui alla presente legge entro due anni dalla data della sua entrata in vigore.