

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 887

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SAVIO, ALESSI, ALTERIO, ARMELLIN, BIAFORA, BONSIGNORE, BORRA, CACCIA, CARELLI, CASTELLOTTI, SILVIA COSTA, DAL CASTELLO, DEGENNARO, FRANCESCO FERRARI, FRASSON, FUMAGALLI CARULLI, GELPI, GOTTARDO, ANGELO LA RUSSA, LIA, LUCCHESI, LUSETTI, MALVESTIO, VINCENZO MANCINI, MAZZOLA, MICHELINI, NENNA D'ANTONIO, NICOTRA, NUCCI MAURO, PATRIA, PERANI, PIREDDA, POLIZIO, SANTUZ, SILVESTRI, TASSONE, TEALDI, TORCHIO, URSO, VITI, ZAMBON, ZARRO, ZOPPI**

Ulteriori provvidenze per il sostegno  
del settore dell'autonoleggio

*Presentata il 29 maggio 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'approvazione da parte del Senato della legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, avvenuta il 9 gennaio 1992, pur rappresentando un grande passo in avanti nel miglioramento delle condizioni di lavoro e di sviluppo di tutto il settore, ha lasciato scoperti alcuni aspetti non secondari che riguardano in particolare le condizioni di lavoro degli autonoleggiatori.

Questa categoria di lavoratori registra e denuncia da anni come una sorta di discriminazione a proprio svantaggio, nell'ambito dell'intero settore dei trasporti pubblici non di linea. A tal fine, presenta elementi obbiettivi di concorrenza sleale da parte di altri lavoratori del settore, ripetute violazioni di una normativa generale che dovrebbe ma non riesce a proteggerli, situazioni difficili da gestire al fine di compiere correttamente il proprio la-

voro. Tali discriminazioni nei trattamenti di legge e in un comportamento non lineare delle autorità competenti sono una delle cause più importanti della diminuzione dei posti di lavoro che si è registrata negli ultimi anni e di un crescente disagio che sfocia talvolta anche in forma di palese protesta.

I centomila, circa, autonoleggiatori da rimessa — questa è l'entità della categoria — in questi anni di gestazione della legge quadro hanno sostenuto la necessità che il settore potesse avere una legge *ad hoc*, distinta da quella destinata agli altri settori. Nel parlamento è prevalsa invece la tesi favorevole ad una legge quadro che comprendesse anche gli autonoleggiatori da rimessa. Questa decisione, che ha portato a risolvere indubbiamente alcune loro situazioni, per il modo in cui è stata costruita la legge, ha lasciato scoperte alcune esigenze fondamentali risultando anche questa legge, come le precedenti, troppo squilibrata a favore di altre categorie, come i tassisti.

Nella sostanza gli autonoleggiatori, anche dopo l'approvazione della legge quadro sui trasporti pubblici non di linea, ripropongono la loro richiesta di una legge specifica per il loro settore, con una più puntuale definizione delle competenze, delle sanzioni a carico degli inadempienti, con elementi di chiarificazione circa la normativa esistente del nostro paese.

La presente proposta di legge raccoglie, pertanto, queste esigenze degli autonoleggiatori da rimessa e cerca di colmare le lacune in questo settore, fatte registrare dalla recente legge quadro; con ciò ponendosi l'obbiettivo di riequilibrare una situazione che effettivamente danneggia il lavoro di molte persone.

La proposta di legge è composta di 9 articoli.

Dopo aver definito, all'articolo 1, il tipo di vetture che possono essere utilizzate per il servizio di noleggio, si recepisce all'articolo 2 l'istanza di consentire il noleggio con i minibus, scuolabus, autobus. Nell'articolo 3 si precisa meglio, rispetto alla legge quadro, il sistema delle licenze; nell'articolo 4 si definiscono ulteriori obblighi dei comuni; nell'articolo 5 si modificano le disposizioni vigenti in tema di riconoscimento dei veicoli proponendo strumenti più semplici e congrui; nell'articolo 6 si affronta il problema delle tariffe, da considerare come lo strumento principale per promuovere una maggiore specializzazione fra i due tipi di servizi, taxi e noleggio, nel senso di incentivare il servizio di noleggio maggiormente per le grandi distanze e i tempi medio-lunghi, mentre il servizio di taxi deve essere riservato ai percorsi ed ai tempi brevi.

Nell'articolo 7 è previsto un fondo regionale per incentivare le ristrutturazioni e gli ammodernamenti delle sedi di lavoro dei noleggiatori; sono previste anche agevolazioni per l'adeguamento delle vetture oggetto della presente proposta di legge ai provvedimenti antinquinamento. Nell'articolo 8, infine, sono previste norme particolarmente severe per la violazione della legge. La severità è giustificata dalla necessità inderogabile di riportare ordine ed equilibrio nel settore dell'autotrasporto pubblico non di linea, fra i vari comparti. L'articolo 9 concerne l'entrata in vigore della legge e l'inapplicabilità delle norme del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza in materia di licenza ed iscrizione in appositi registri per l'esercizio dell'attività di autonoleggio.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Il trasporto pubblico non di linea, effettuato con il servizio di noleggio con conducente, è svolto, sulla base di una licenza, con autoveicoli o natanti non soggetti a colorazione, strutture, conformazioni particolari, se non quelle previste per l'omologazione da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile.

## ART. 2.

1. L'organico delle licenze per il servizio di noleggio da rimessa è suddiviso per:

- a) autovetture;
- b) autobus fino ad otto tonnellate;
- c) autobus.

2. Il numero delle licenze per ciascun organico è deciso dalla regione sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative.

## ART. 3.

1. Per conseguire la licenza per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico da noleggio, è obbligatoria la disponibilità di una rimessa, o area privata con uffici, o pontili di attracco per natanti, nel territorio del comune o area metropolitana che rilascia la licenza.

2. È vietata la concessione di licenze a ditte o società cui partecipi la pubblica amministrazione.

3. Le licenze per il servizio di trasporto pubblico da noleggio, sono rilasciate dalle amministrazioni comunali in base ad un

pubblico concorso o dalle autorità dell'area metropolitana, ove esistente, e possono essere gestite dai titolari in forma singola od associata.

4. Il titolare di più licenze per il servizio di noleggio può cedere tali licenze a terzi, anche in modo separato, purché tali soggetti rispondano ai requisiti di legge.

5. È consentita la temporanea sostituzione d'un veicolo per non oltre trenta giorni alle seguenti condizioni:

a) che il veicolo in sostituzione sia in regola con le norme in materia di autoveicoli da adibire a noleggio da rimessa;

b) che sia stato ottenuto il preventivo nulla osta del comune o dell'autorità di area metropolitana competente;

c) che sia estesa la copertura assicurativa per noleggio da rimessa per il periodo interessato;

d) che sul veicolo in sostituzione sia presente tutta la documentazione del veicolo sostituito (carta di circolazione, contrassegno assicurativo, licenza di noleggio), nonché il nulla osta di cui alla lettera b).

6. Il veicolo in sostituzione non fruisce degli sgravi fiscali riservati agli autoveicoli adibiti a noleggio.

#### ART. 4.

1. Nei comuni in cui non è previsto il servizio di taxi, gli esercenti i servizi di noleggio da rimessa devono essere autorizzati, se ne fanno richiesta, allo stazionamento in piazza su luoghi ben individuati.

2. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali, ferroviari, ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria interessate, debbono provvedere a riservare spazi di suolo pubblico in cui sia consentita la sosta dei veicoli da noleggio da rimessa in attesa dei clienti dai quali sono stati preventivamente prenotati.

3. È vietata ogni contrattazione delle condizioni del servizio sul suolo pubblico. La violazione della presente disposizione comporta il ritiro della carta di circolazione per tre mesi; in caso di recidiva, il ritiro definitivo della licenza al servizio di noleggio.

4. È fatto obbligo ai comuni di rendere pubblicità, ai fini di un più agevole accesso del pubblico, sia degli stazionamenti di taxi sia degli stazionamenti dei servizi da noleggio. Tale pubblicità include sia le tabelle, gli impianti luminosi, le insegne sulla strada o nei luoghi pubblici, sia l'elenco delle tariffe in vigore e degli orari di servizio.

#### ART. 5.

1. Ai fini di un agevole riconoscimento, gli autoveicoli, i natanti, i bus e i minibus adibiti al servizio di noleggio devono recare come segno di riconoscimento una targhetta (o scudetto) delle dimensioni di centimetri sei per otto, ove sia riportato lo stemma e il nome del comune di appartenenza, il numero della licenza e la scritta « noleggio da rimessa », da collocare sul parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore.

2. L'esposizione del contrassegno di cui al comma 1 è condizione per usufruire delle agevolazioni riservate al servizio e perché sia garantita la discrezionalità del servizio stesso. La mancanza dei segni di riconoscimento fa decadere da tutte le agevolazioni di cui beneficia il servizio.

#### ART. 6.

1. Il Ministro dei trasporti stabilisce con proprio decreto, da emanare entro il 10 gennaio di ogni anno sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, le tariffe per il trasporto interregionale, con netta distinzione fra il servizio taxi e il servizio da noleggio e fissa inoltre i criteri direttivi, da recepire con norma regionale, per la determinazione delle tariffe relative a servizi di trasporto con

ambito regionale, con ambito metropolitano, ove esista, o comprensoriale, o con ambito comunale.

2. Al fine di una progressiva specializzazione dei servizi di taxi e di noleggio nonché per evitare sovrapposizioni e forme di improduttiva concorrenza, i criteri per la fissazione delle tariffe devono essere tali da incrementare il servizio da noleggio sulle lunghe percorrenze, interregionali e regionali, e da incrementare il ricorso al servizio pubblico di taxi sulle brevi distanze; analogamente devono essere previste incentivazioni differenziate per i servizi da noleggio, sui tempi lunghi e medi, e per i servizi taxi, sui tempi brevi.

3. L'Ispettorato della motorizzazione civile, d'intesa con le regioni, predispone un osservatorio per le rilevazioni sui servizi di taxi e di noleggio, al fine di individuare le situazioni di carenza rispetto alle domande dell'utenza e alle esigenze della categoria, inviando le risultanze delle indagini periodiche alle autorità competenti per adeguati interventi correttivi.

#### ART. 7.

1. Le regioni istituiscono un apposito fondo di sostegno per incentivazioni finanziarie a favore degli autonoleggiatori che procedano a lavori di ristrutturazione ed adeguamento degli immobili adibiti a rimessa, degli uffici annessi, e delle banchine di attracco per i natanti, al fine di incrementare la funzionalità dei servizi. Tali incentivazioni sono fruibili anche per interventi migliorativi dei servizi tecnici, dei macchinari, della strumentazione elettronica ed altro.

2. I benefici concessi a carico dei fondi regionali di cui al comma 1 sono cumulabili con ogni altro beneficio o incentivazione economica dello Stato o di altri organismi pubblici e privati.

3. Con apposito decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite particolari agevolazioni a carico dello Stato per l'ade-

guamento delle vetture di trasporto, sia taxi che di autonoleggio, alle norme in materia di prevenzione dall'inquinamento.

ART. 8.

1. L'utilizzo di un mezzo di trasporto per fini diversi da quelli per cui si è stato immatricolato, quando non sia espressamente autorizzato dalle autorità competenti, è punito con ammende la cui entità è definita con apposito regolamento ministeriale. Nel caso di ulteriore violazione di tale divieto, dopo una prima menzione registrata su atti pubblici, si procede alla sospensione della carta di circolazione per il periodo di un anno. In caso di terza violazione, si procede al ritiro definitivo della licenza.

2. I servizi a prenotazione, a disposizione, la trattativa privata del prezzo, l'uso del vocabolo « autonoleggio » sono riservati in via esclusiva ai servizi di noleggio da rimessa. Il servizio di taxi è svolto esclusivamente su pagamento della tariffa stabilita; il servizio di noleggio si può svolgere sia in base al pagamento della tariffa sia in base al contratto di trasporto stipulato con l'utenza. Qualunque contrattazione al di fuori della tariffa stabilita è vietata per i taxi. La violazione di tale divieto comporta, oltre ad una ammenda da stabilirsi annualmente con apposito regolamento ministeriale, la sospensione della licenza per un periodo di sei mesi, e la registrazione su atti pubblici; in caso di recidiva, la violazione comporta il ritiro definitivo della licenza e la sospensione per cinque anni della patente del titolare.

3. È vietato il trasporto di terze persone su autoveicoli non adibiti a servizio pubblico. È consentito il trasporto di cortesia su autoveicoli ad uso privato, solo quando concorrano le due componenti della occasionalità e della gratuità.

4. Gli enti pubblici e privati, le imprese e le aziende debbono servirsi dei servizi pubblici di taxi o di noleggio da rimessa, ogni qualvolta esiste l'esigenza di trasporto di terze persone.

5. Chiunque contravviene alle disposizioni previste dal presente articolo è punito con un'ammenda da lire un milione a lire tre milioni, con la confisca del veicolo e con il ritiro della patente di guida del conducente da uno a tre mesi.

ART. 9.

1. Ai servizi di noleggio non sono applicabili le disposizioni previste dagli articoli 86 e 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e successive modificazioni, e dall'articolo 58 del relativo regolamento di esecuzione approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635.

2. La presente legge entra in vigore dopo trenta giorni dalla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.