

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2068

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**URSO, VALENSISE, MARENCO, MARIO
CARUSO, MARIANO, RICCIO**

Modifiche alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, « Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea »

Presentata il 21 febbraio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'asse portante della economia nazionale è senz'altro la libera professione, malgrado si sia tentato per tanti, troppi anni, di privilegiare in ogni settore il lavoro subordinato, con fine di creare una mentalità assistenziale di tipo statalistico e quindi, di conseguenza, clientelare. Questa consapevolezza è ormai patrimonio di tutti: della società civile, ovviamente, ma anche delle forze politiche che, sempre più, riscoprono il valore della iniziativa privata e della responsabilità individuale e dei corpi sociali. In questo contesto in rapido mutamento, si inserisce anche il settore dei trasporti, che stenta a passare da una dissennata gestione pubblica ad una oculata amministrazione dei servizi nella quale l'iniziativa privata possa contribuire a migliorarne l'efficienza. Un ruolo importante in tale processo ricopre certamente la categoria dei tassisti, la quale chiede da tempo una

normativa più consona al ruolo ed al servizio da essa prestato.

Lungi dalla volontà di riesumare le diverse regolamentazioni di estrazione comunale, dimostratesi macroscopicamente inadeguate a disciplinare la materia, specie nelle grandi città, ciò che si auspica è una normativa che, integrandosi alla legge quadro 15 gennaio 1992, n. 21, possa essere in grado di garantire, da un lato, una configurazione giuridica puntuale della categoria, dall'altro uno snellimento ed un miglioramento dell'esercizio della sua attività.

È necessario pertanto riformare gli articoli 4, 7, 9 e 10 della citata legge n. 21 del 1992 di fatto paradossali ed anacronistici al tempo stesso. Quanto all'articolo 4 (Competenze regionali), appare evidente la necessità di riconoscere nelle commissioni regionali, non solo le organizzazioni sindacali di categoria, ma anche tutte quelle

forze imprenditoriali che partecipano attivamente allo svolgimento ed alla programmazione del lavoro: intendiamo riferirci, in primo luogo, alle centrali radio taxi ed, in subordine, ai consorzi. Non si può certo sottacere, o trascurare, l'enorme contributo portato da questi istituti in fatto di organizzazione e decentramento del servizio: come dimenticare, ad esempio, che le centrali radio taxi sono capaci di smistare mediamente, nelle città di Roma, 6.000-7.000 chiamate al giorno, procurando vantaggi enormi all'utenza ubicata in zone lontane dal centro o poco coperte dal servizio pubblico urbano ed extraurbano? Come sottacere che tali centrali vengono di fatto gestite direttamente dagli stessi tassisti attraverso il pagamento di un canone mensile e l'elezione triennale di propri delegati, senza contribuzione di altra natura? Come non considerare che i consorzi, attraverso una serie di iniziative e servizi posti ad esclusivo beneficio dei singoli tassisti, riducono sensibilmente, i costi di gestione degli stessi?

Ebbene, per queste ed altre considerazioni non meno importanti, prima fra tutte la necessità di non frazionare la categoria al fine di dividerne gli interessi e l'omogeneità, riteniamo opportuno, anzi necessario, che le commissioni regionali riconoscano ed accolgano nel loro ambito non soltanto le organizzazioni sindacali di categoria, bensì anche i rappresentanti delle centrali radio taxi e dei consorzi, vale a dire di organismi vitali ed insopprimibili per il buon esercizio dell'attività della categoria. Passando all'esame dell'articolo 7 della legge del 15 gennaio 1992, n. 21, quello cioè relativo alle « figure giuridiche », sembra a noi tutti macroscopica la discriminazione operata tra tassisti e noleggiatori con conducente, laddove si attribuisce solo a questi ultimi la facoltà di essere riconosciuti come « imprenditori privati » (lettera *d*) del comma 1): se è vero, infatti, che l'articolo 2082 del codice civile definisce l'imprenditore come colui che « esercita professionalmente un'attività economica organizzata al fine della produzione di beni e servizi » e che appare ovvio che l'attività dei tassisti sia, per l'appunto,

costituita da una prestazione di servizi a carattere economico, risulta altrettanto difficile comprendere e cogliere la *ratio* della norma. All'articolo 9, comma 1, lettere *a*), *b*) e *c*), della citata legge n. 21 del 1992, si presuppone che in materia di licenze taxi si sia sviluppato un mercato che, nella realtà, non esiste. Perlomeno, non esiste in forma speculativa, in quanto ciò che viene ceduto oggi non può essere acquisito domani alle stesse condizioni. Se è dunque vero l'assunto latino per cui « la vigenza della norma dipende dalla sua attualità » ci sembrerebbe più pertinente ed opportuno che la norma si limitasse a recitare: « le licenze del servizio di taxi sono trasferite, su richiesta del titolare, a persone dallo stesso designate, purché iscritte nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti ». Il comma 2 del citato articolo 9, poi, appare assolutamente irriverente ed irrispettoso della condizione in cui sovente viene a trovarsi la vedova del tassista che, in assenza di eredi abilitati, ed in mancanza dei requisiti per la guida (patente comunale, certificato di abilitazione professionale, eccetera) si trova, oltretutto, nell'impossibilità di gestire il taxi del marito defunto e quindi, per converso, nell'impossibilità di procacciarsi mezzi di sostentamento a cui, viceversa, avrebbe il sacrosanto diritto di attingere. Ebbene, in questi casi, crediamo opportuno che venga concesso alla vedova in questione la possibilità di gestire questa « altrimenti » pesante eredità, convinti che, solo così facendo, si possa consentirle di vivere dignitosamente, anche al cospetto della fatica e della irrilevanza del trattamento pensionistico riservato ai lavoratori autonomi. Per tutta questa serie di motivi enunciati, riteniamo opportuna la sostituzione dell'articolo 9.

Infine, l'articolo 10 della citata legge n. 21 del 1992, relativo alla sostituzione alla guida, è meritevole di un approfondimento particolare e si auspica che venga arricchito di una nuova ipotesi di sostituzione: quella concernente e derivante da « un contratto di gestione a tempo indeterminato ». Lungi dall'enunciare in questa sede il pur ricco substrato giuridico e

giurisprudenziale deducibile a supporto della nostra proposta, basti solo un elemento di riflessione generale: l'assurdità, il controsenso, il paradosso in cui cade la norma, nel momento in cui stabilisce di limitare nel tempo (massimo sei mesi) il contratto di gestione stipulato e stipulabile tra titolare di licenza e sostituito alla guida. Per una categoria psicologicamente oppressa come quella dei tassisti che, lo ricordiamo, presta pur sempre un servizio pubblico e vive dei proventi di tariffe « comunali » dai connotati per lo più sociali e politici, la forma di sostituzione alla guida più congeniale, più pertinente e, ci si conceda il termine, forse anche più intelligente, sembra essere quella della gestione, vale a dire quella che prevede la possibilità di far gestire la propria licenza da persona avente i requisiti necessari alla guida, sulla base di un contratto avente corso legale e, quel che più conta, per una durata di tempo indeterminato. Ci rendiamo conto della necessità di disciplinare in qualche modo i tempi, i modi e le forme di tali rapporti di gestione, ed in questo senso, ci permettiamo di suggerire due diverse tipologie di prerogative: da un lato, precise ipotesi in cui appaia inconfutabile ed incontrovertibile la possibilità di ricorrere al rapporto di gestione:

a) si pensi al tassista che abbia raggiunto l'età pensionabile;

b) oppure al tassista al quale sia stata ritirata definitivamente la patente di guida;

c) od ancora, al tassista dichiarato permanentemente invalido o chiamato a

ricoprire incarichi politici, consortili e cooperativistici.

Dall'altro lato, ci permettiamo di suggerire un imprescindibile ed insostituibile requisito di configurabilità: vale a dire l'aver esercitato l'attività di tassista per almeno quindici anni: elemento, questo, posto come vera e propria *conditio sine qua non* del rapporto gestorio, al fine di evitare e stroncare sul nascere l'intenzione fraudolenta e speculativa di chi intendesse acquisire una licenza per poi ritrasferirla in gestione. Se a tutto ciò si volesse poi aggiungere un ultimo dato fondamentale, vale a dire l'aumento occupazionale che deriverebbe da questa importante innovazione, quantificabile, a nostra avviso, intorno al 10 per cento in campo nazionale (si pensi solo a tutti i tassisti che dopo quindici anni di dura e stressante attività vissuta lungo le strade cittadine, desiderassero passare la mano in favore di tutti gli abilitati in cerca di lavoro, e che, solo nella città di Roma, sono circa 20.000), si ricaverebbe ulteriore conferma che l'introduzione del « contratto di gestione » quale ipotesi di sostituzione alla guida, riveste una importanza fondamentale e non più trascurabile per la crescita del settore in questione. Si tenga presente che il tassista versa in una condizione di oppressione fiscale evidente, poiché, sebbene lo Stato gli abbia riconosciuto un contributo parziale sul carburante, senza il quale, peraltro, non potrebbe gestire in alcun modo la sua attività con tariffe regolate dai comuni, non può permettersi un dipendente nemmeno a carattere di temporaneità. Ciò premesso l'unica forma di sostituzione possibile (ci teniamo a sottolinearlo) è quella della gestione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Al comma 4 dell'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono aggiunte, in fine, le parole: « ai radiotaxi ed ai consorzi ».

ART. 2.

1. La lettera *d*) del comma 1 dell'articolo 7 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è sostituita dalla seguente:

« *d*) essere imprenditori privati ».

ART. 3.

1. L'articolo 9 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è sostituito dal seguente:

« ART. 9 — (*Trasferibilità delle licenze*). —

1. La licenza per l'esercizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio sono trasferite, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purché iscritta nel ruolo di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti.

2. In caso di morte del titolare, la licenza o l'autorizzazione possono essere trasferite ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora in possesso dei requisiti prescritti, ovvero possono essere date in gestione con contratto di gestione.

3. Al titolare che abbia trasformato la licenza o l'autorizzazione non ne può essere attribuita altra per concorso pubblico ».

ART. 4.

1. Il comma 1 dell'articolo 10 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è sostituito dal seguente:

« 1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti

alla guida del taxi, mediante apposito contratto di gestione, da persone iscritte nel ruolo di cui all'articolo 6 e per i seguenti motivi:

- a) raggiungimento dell'età pensionabile;
- b) ritiro definitivo o temporaneo della patente di guida;
- c) svolgimento di almeno dieci anni di attività;
- d) invalidità permanente;
- e) assunzione di incarichi politici, consortili, di categoria;
- f) godimento di ferie annuali ».

ART. 5.

1. Al comma 3 dell'articolo 10 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, l'ultimo periodo è soppresso.

ART. 6.

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, sono aggiunte, in fine, le parole: « comprensive dei supplementi visibili sul tassmetro ».

