

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 566}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SANTAGATI, BAGHINO, CERULLO, LAURO

Presentata il 13 ottobre 1976

Regolamentazione dei servizi pubblici di taxi

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il difforme sistema di regolamentazione delle licenze di taxi esistente nei vari comuni italiani e l'assenza di uniformità nel trattamento pensionistico di coloro che esercitano tale attività impongono una uniforme regolamentazione nazionale dell'intero settore, pur nel rispetto delle autonomie dei singoli comuni.

Va ricordato che le licenze per taxi hanno avuto, in primo momento, una regolamentazione analoga a quella delle concessioni di altri pubblici servizi (né più né meno delle autolinee in concessione, delle ferrovie private o più modestamente delle licenze per la rivendita di generi di monopolio) sostituendo le vecchie licenze comunali per carrozze a cavalli tanto che il rilascio di una licenza di taxi era condizionata dalla restituzione di tre o cinque licenze di carrozze a cavalli; da qui per le licenze aziendali di taxi la loro immediata valutazione commerciale.

Successivamente questo tipo di licenze venne ceduto dietro corresponsione di importi di danaro, varianti da città a città, che attualmente oscillano mediamente tra i tre e i venti milioni di lire.

Questo importo costituisce in genere la liquidazione dei tassisti concessionari di licenze aziendali i quali, solo da non molto tempo ed in maniera non del tutto generalizzata, godono della assicurazione sociale prevista per i lavoratori autonomi che, come è noto, è meno

favorevole di quella prevista per i lavoratori dipendenti. Esistono ancora però dei tassisti che hanno la sola assicurazione volontaria.

Da qualche tempo a questa parte i comuni hanno ritenuto opportuno rilasciare licenze individuali, di regola non trasmissibili e non cedibili, con la sola eccezione della clausola preferenziale a favore del figlio che intenda esercitare la stessa attività. In questi casi, i tassisti sono, di norma, assicurati con le forme previdenziali previste per i lavoratori autonomi, con diritto ad una pensione attualmente aggirantesi sulle 50.000 lire al mese.

Esiste infine la figura del lavoratore dipendente, di solito pagato a percentuale, con l'iscrizione al fondo di previdenza per lavoratori dipendenti.

Quote sociali sostitutive delle licenze aziendali e individuali.

Da queste premesse, pur nella opportuna regolamentazione unitaria, risulta necessario il mantenimento di un diverso status a seconda del tipo della licenza attualmente posseduta per l'esercizio del servizio dei taxi, prevedendo per le licenze aziendali una posizione di favore rispetto a quelle individuali non trasferibili in considerazione del fatto che, inizialmente, vi è stato un esborso da parte del proprietario della licenza aziendale e che, unificando le licenze, andrebbe

rimborsata da parte dei comuni. Cosa questa non possibile data la situazione deficitaria dei bilanci degli enti locali. Le attuali licenze comunali sono destinate, con la presente proposta di legge, ad essere sostituite con quote di una società cooperativa di gestione, dove il numero delle quote sociali corrisponde a quello delle licenze di taxi. Le quote sociali cedibili, commerciabili solamente nei confronti di persone aventi requisiti necessari per esercitare l'attività di tassista, hanno il vincolo della preferenza opzionale a favore degli intestatari di licenze non trasferibili e dei collaboratori, oggi lavoratori dipendenti da società o da singoli tassisti.

Le licenze individuali invece, non trasferibili, sono sostituite nella presente proposta di legge con quote societarie parimenti non trasferibili, che saranno intestate ai tassisti che partecipano alle cooperative comunali di gestione con diritti pari a quelli dei portatori di quote trasferibili. Al momento della cessazione dal servizio i tassisti con licenza individuale non trasferibile restituiranno al comune la loro licenza per essere riassegnata con criteri di graduatoria, salvo un'opzione preferenziale a favore dei figli che vogliano continuare l'attività paterna.

Lavoratori: da dipendenti subordinati a collaboratori e soci della cooperativa di gestione.

Come si è già accennato, esiste oggi un gran numero di lavoratori dipendenti che prestano la loro opera in sostituzione o in aggiunta al lavoro del tassista, intestatario di licenza aziendale o di licenza individuale non trasferibile.

Ben pochi sono i casi in cui il tassista datore di lavoro paga al lavoratore una retribuzione fissa e ciò in quanto il tipo particolare di lavoro non consente controlli efficaci e la mancanza di un interesse diretto del lavoratore nella gestione del servizio finisce per renderlo non economico. Questo tipo di esperienze depone negativamente per la municipalizzazione del servizio di taxi che, trasformando il tassista in un dipendente comunale assimilato al tranviere, aggraverebbe i deficit delle aziende comunali di trasporto e renderebbe inefficiente il servizio. Sono poco numerosi anche i casi di lavoratori remunerati con una retribuzione fissa integrata da una cointeressenza parziale concessa dall'intestatario della licenza e sono scarsi e di durata limitata i casi di gestione di taxi da parte del lavoratore verso il pagamento di un ca-

none all'intestatario della licenza (questo tipo di rapporto è chiamato « gestione della vedova » perché preferito dagli eredi dei tassisti intestatari di licenza trasferibile) mentre il caso di gran lunga più comune è rappresentato dalla creazione di fatto di una associazione di partecipazione ai soli utili in cui però il lavoratore rimane psicologicamente legato al concetto di subordinazione ed è tenuto al vincolo di dipendenza, ancorché sia retribuito con una percentuale dell'incasso lordo.

Nel nostro progetto di legge si esclude sia la municipalizzazione del servizio, proposta solo dal PCI con un disegno di legge del Senato, sia le forme minori di generica cointeressenza nonché quella di gestione del servizio dietro corresponsione di un importo fisso pagato dal tassista all'intestatario della licenza, per riprendere l'esperienza positiva dell'associazione in partecipazione ai soli utili, esistente di fatto e di maniera imperfetta, per inserirla in un quadro organico e moderno in cui il lavoro è elevato alla dignità di collaborazione con gli altri fattori della produzione, nello spirito della dottrina e delle migliori esperienze corporative.

Il lavoratore, quando sarà approvata la presente proposta di legge, non sarà più in posizione di dipendente subordinato al collega intestatario della licenza ma diverrà un collaboratore che, a tutti gli effetti, è socio degli altri colleghi, destinato automaticamente a diventare intestatario di una « quota individuale trasferibile o intrasferibile » per il semplice passare del tempo.

Trattamento pensionistico e previdenziale.

Se da un punto di vista strettamente giuridico gli intestatari di licenze aziendali e individuali sono senza dubbio lavoratori autonomi ed i collaboratori, ancorché pagati a percentuale, sono classificati tra i lavoratori dipendenti e ciò per il deciso orientamento della dottrina che è portata ad individuare un rapporto di lavoro dipendente anche quando esiste una associazione in partecipazione ai soli utili, c'è da rilevare che gli intestatari di licenza di taxi sono dei lavoratori autonomi *sui generis* in quanto assolvono ad un servizio pubblico la cui tariffa è fissata dagli stessi comuni in cui operano. A differenza degli altri lavoratori autonomi quali i commercianti, gli artigiani, ecc., l'introito lordo del tassista sfugge alla libera contrattazione esistendo un interesse pubblico, superiore per definizione,

agli interessi contrattuali delle parti, che impone prezzi politici sulle tariffe dei taxi.

In quest'ultimo periodo infatti varie leggi finanziarie che hanno apportato aumenti di tassazione sulla benzina hanno riconosciuto un diritto di rimborso in favore dei tassisti per evitare una eccessiva lievitazione dei costi ed il conseguente aumento delle tariffe.

Ritengono i proponenti che, proprio al fine di mantenere nel futuro prezzi politici incentivanti del mezzo pubblico, sia diventato indispensabile rivedere completamente la regolamentazione dei diritti pensionistici. I conducenti di taxi con la presente legge sono infatti inquadrati in una cooperativa per cui, anche sotto l'aspetto giuridico, possono essere assimilati ai lavoratori dipendenti delle cooperative, a nulla rilevando il fatto che la strutturazione del lavoro in maniera autonoma responsabilizzi i dipendenti fino a renderli compartecipi della gestione dell'azienda, autonomi nella scelta dei tempi e della

durata del lavoro, elementi questi che molta dottrina considera varianti partecipative ai sistemi cottimistici di lavoro dipendente.

In questa nuova e moderna strutturazione la cooperativa comunale di gestione (e per essa il comune) sarà tenuta al pagamento della quota dovuta dai datori di lavoro per la contribuzione INPS mentre i tassisti, non importa se intestatari di licenza trasferibile o intrasferibile, comparteciperanno al pagamento della parte dovuta per eventuali collaboratori, insieme al Comune.

Lo Stato, tenuto conto del *deficit* dei comuni e della contemporanea necessità di alleggerire la posizione pensionistica dei tassisti, comparteciperà con fondo spese annuo di 500 miliardi di lire da ripartirsi tra le cooperative comunali, spesa di gran lunga inferiore a quella che sarebbe dovuta se il servizio di taxi fosse municipalizzato, come previsto nella proposta di legge comunista.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Presso i comuni che hanno rilasciato licenze di taxi, è costituita una cooperativa comunale tra i tassisti.

Sono soci della cooperativa:

- a) gli intestatari di licenze di taxi aziendali trasferibili, individuali e plurime;
- b) gli intestatari di licenze di taxi individuali non trasferibili;
- c) i collaboratori di taxi che hanno lavorato almeno un anno in qualità di dipendenti, ancorché alle dipendenze di diversi intestatari di licenze aziendali e individuali.

ART. 2.

La cooperativa comunale dei tassisti emette tre diversi tipi di quote sociali:

- a) Quota sociale trasferibile.

È assegnata in ragione del numero dei taxi autorizzati a circolare con licenza comunale aziendale, e può essere intestata solo a persona avente i requisiti per esercitare l'attività di taxi. In caso di cessazione di attività la quota deve essere ceduta entro un anno a persona avente i medesimi requisiti. Il contratto di compravendita della quota societaria trasferibile è soggetto alla sospensione per trenta giorni dal momento in cui viene stipulato e reso pubblico. I lavoratori di cui ai punti b) e c) dell'articolo 1 della presente legge hanno, a parità di offerta, la precedenza opzionale sugli altri offerenti. I cittadini che, al momento di entrata in vigore della presente legge, risultino intestatari di licenze aziendali per più taxi o siano intestatari di licenza inerente ad un solo taxi ma non esercitino l'attività di tassista, sono tenuti entro e non oltre due anni a cedere la licenza secondo le modalità di cui al comma precedente.

- b) Quota sociale non trasferibile.

È assegnata in ragione di una quota per ogni licenza individuale non trasferibile.

In caso di cessazione dell'attività da parte del tassista, la quota viene restituita al comune per la successiva assegnazione. L'assegnazione avviene secondo graduatoria comunale con la sola eccezione preferenziale rappresentata dal figlio del cessante che ne faccia

esplicita richiesta e che abbia i requisiti per svolgere il servizio. Le quote sociali non trasferibili possono essere trasformate in quote sociali trasferibili nei casi e con le modalità previste dai regolamenti del Comune di appartenenza.

c) Quota sociale di lavoro.

Spetta al collaboratore che esercita o che ha esercitato al momento di entrata in vigore della presente legge l'attività di tassista per almeno un anno. Dà diritto al voto nell'assemblea della cooperativa e abilita all'attività di tassista. Il collaboratore ha diritto ad una remunerazione pari al 30 per cento dell'utile lordo conseguito con il proprio lavoro, con l'obbligo dell'intestatario della quota corrispondente al taxi di rifondere alla cooperativa metà dell'importo dovuto per l'assicurazione previdenziale dei lavoratori dipendenti computata sulla base delle retribuzioni convenzionali e l'obbligo del Comune di versare la differenza per il raggiungimento della contribuzione versata per i propri dipendenti alla qualifica iniziale di « conducente di autobus di linea urbana ».

ART. 3.

Le spese per l'acquisto della proprietà della macchina e tutte le spese di gestione dirette per l'esercizio del servizio sono a carico dei portatori di quota sociale trasferibile e non trasferibile, comprese quelle inerenti all'attività del portatore di quote di lavoro.

ART. 4.

La cooperativa di gestione provvede, secondo un proprio regolamento approvato dall'assemblea societaria, all'organizzazione dei servizi di assistenza tecnica, all'amministrazione, al versamento dei contributi sociali e fiscali, alla ripartizione dei rimborsi tributari, previa corresponsione di una quota da parte dei soci di cui ai punti a) e b) dell'articolo 2 della presente legge, fissata annualmente.

Il comune rimborsa alla cooperativa la quota corrisposta all'INPS per l'assicurazione obbligatoria dei diversi portatori di quote.

ART. 5.

Ai fini della regolamentazione previdenziale dei soci iscritti nella società cooperativa istituita con la presente legge, sono introitati

dall'INPS tutti i contributi versati a titolo previdenziale nel fondo speciale dei lavoratori autonomi, nel fondo per le contribuzioni volontarie ed ad ogni altro fondo e assicurazione comunque costituiti.

Il tassista ha diritto di optare tra la pensione spettantegli in base ai contributi versati e quella riconosciutagli a carico del fondo INPS lavoratori dipendenti. Qualora tra le somme introitate dall'INPS per ogni singolo assicurato e le quote che necessiterebbero per l'introito della pensione stabilita dalla presente legge, si verifichi una differenza in meno superiore al 30 per cento, l'INPS ha diritto ad introitare una somma pari al 70 per cento della mancata contribuzione, divisa in parti uguali tra il beneficiario della pensione e il Comune, tramite la cooperativa comunale dei tassisti.

ART. 6.

La somma di lire 500 milioni annui è erogata dallo Stato quale fondo nazionale nato alle integrazioni dipendenti da situazioni previdenziali pregresse poste a carico dei comuni, ai sensi del secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, nonché quale parziale rimborso ai comuni delle quote previdenziali annue dovute alle cooperative.

All'onere finanziario conseguente si farà fronte mediante riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1977.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.