CAMERA DEI DEPUTATI N. 1716

PROPOSTA DI LEGGE

CAFIERO, MILANI, CATALANO, CRUCIANELLI, GIANNI, MAGRI

Presentata il 17 maggio 1980

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

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In questa come nelle precedenti legislature sono state presentate proposte di legge (nella maggior parte di carattere settoriale) intese a risolvere i molteplici problemi del servizio di pubblico trasporto mediante autoveicoli da piazza (Taxi). Finora tale servizio, del tutto complementare al servizio svolto dalle aziende pubbliche, è stato regolato dagli articoli 105 e 113 del vecchio codice della strada regio decreto dell'8 dicembre 1933, n. 1740, nonostante la 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); quanto a dire di una disciplina legislativa divenuta obsoleta perché non più rispondente sia ai bisogni di una società profondamente mutata, sia per princìpi di diritto affermatisi 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 contrasto tra loro) non permette una regolamentazione precisa ed 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 la approvazione dei regolamenti comunali relativi ai noleggi ed al servizio 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 creando enormi difficoltà che fanno da freno per una efficace e profonda trasformazione nella politica dei trasporti. Per venire incontro alle legittime aspettative della categoria (sono circa 40.000 gli addetti al trasporto persone mediante taxi), degli utenti nelle varie espressioni sociali, degli enti locali nel quadro della politica di riforma dei trasporti che trova nella regione il suo punto di coordinamento, si è cercato di coordinare le varie proposte per presentare 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 nell'ambito delle rispettive zone di competenza. La proposta intende garantire con una normativa adeguata, agevolazioni alla categoria taxisti in riferimento alla attività economica svolta dagli stessi ed alle reali esigenze più volte avanzate dagli interessati per la creazione di un fondo per un equo riconoscimento 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 l'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 evidenziata dall'articolo 3 la reale e sempre più impellente necessità dell'adozione di una autovettura tipo che tenga conto di tutte le necessità già precedentemente evidenziate; esiste al proposito un'ampia documentazione di una autovettura già programmata e di immediata attuazione sia per il mercato nazionale che per il MEC, prospettando oltretutto un incremento produttivo, occupazionale e un effettivo controllo amministrativo da parte degli enti pubblici sia in riguardo alla normativa che alla programmazione razionale del servizio (articolo 5).

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

I successivi articoli mettono finalmente gli operatori del servizio nella posizione di essere considerati lavoratori, pur se autonomi; 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 mantenuta nel servizio (la commercializzazione dell'autorizzazione, l'affittanza ecc.), illegalità che trovano « giustificazione » nell'assoluta mancanza di decorsa liquidazione e pensionamento.

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 decorsa pensione.

Innovativo e sostanziale si presenta lo articolo 10 che dà la possibilità di mantenere un costante controllo amministrativo da parte dei comuni sul servizio con la creazione di un ente pubblico a partecipazione privata che fa da serbatoio per tutte le carenze del servizio che vengano a determinarsi, e che dà la possibilità a tutti di poter partecipare (con particolari requisiti) a concorrere alla conduzione del servizio togliendo in pratica ogni discriminazione in quanto permette un efficace controllo sulla determinazione di requisiti e sull'anzianità di servizio prioritaria per determinare la graduatoria necessaria per

aver diritto a codurre il servizio come lavoratore autonomo [viene all'uopo istituito un albo (articolo 5)]; si ha inoltre la possibilità di determinare un prezzo politico controllando i reali costi del servizio; permette 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 possibilità alle regioni di coordinare nel territorio di competenza un regolamento unificato per tutti i comuni; controllo amministrativo evidenziato nell'articolo 17 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 che vuole avere il compito di aprire un nuovo dialogo Governo-Sindacati-Enti pubblici con una proiezione di avanguardia nell'applicazione di leggi di interesse sociale con la partecipazione programmatica del Ministro del lavoro-Ministero dell'industria-Enti locali-Regioni-Sindacati in rapporto alla crisi energetica e dell'industria dell'automobile ed inoltre si ha la possibilità di creare una ipotetica forza lavoro valutabile nel normale giro apprendistato-pensionamento di circa 2.000 posti lavoro all'anno.

La proposta di legge nel corso del suo *iter* parlamentare si intende aperta ai contributi migliorativi delle forze politiche democratiche e tiene conto delle richieste avanzate dalle OO.SS. che su questi problemi hanno aperto una vertenza sindacale ed un confronto di « diritti ».

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

Le regioni, in base ai poteri loro conferiti dall'articolo 1 del decerto 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 taxi al servizio pubblico collettivo del trasporto delle persone, per una sua più organica funzionale e razionale utilizzazione, redigono un piano regionale dei trasporti, definendo i bacini di traffico ed individuando le aree comprensoriali nel cui ambito deve svolgersi tra l'altro il servizio pubblico da piazza (taxi) per il trasporto delle persone. Ai fini della presente legge il servizio pubblico di trasporto persone e con motoscafi è parificato a quello degli autoveicoli da piazza per il trasporto delle persone.

ART. 2.

In conformità all'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che trasferisce alle Regioni le funzioni amministrative concernenti l'approvazione dei regolamenti comunali relativi al servizio pubblico da piazza (taxi), in attesa del piano regionale dei trasporti 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 autevetture 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 con scritto « taxi » e di tassametro, collocato in modo da consentire all'utente l'agevole lettura della registrazione.

ART. 3.

È facoltà dei comuni, sentito il parere delle organizzazioni sindacali, dettare norme per quanto concerne il numero e la scelta del tipo di autovettura da destinare al servizio 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 risponda al complesso delle caratteristiche del servizio così come delineato dalle norme della presente legge.

ART. 4.

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

Le norme di cui al precedente articolo 3 e di cui al primo comma del presente articolo debbono essere sottoposte all'approvazione delle regioni le quali debbono provvedere direttamente, previo il parere dei comuni interessati, a regolamentare oppotunamente il servizio esistente nei piccoli centri in armonia con il piano regionale 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 e regolamenti vigenti.

ART. 5.

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

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 fisica della persona e nei casi di cui all'articolo 12 e viene messa a disposizione dell'amministrazione comunale per l'assegnazione mediante bando pubblico; l'anzianità di servizio, come conducenti dipendenti costituisce titolo di preferenza nelle assegnazioni.

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 lubrificanti 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 e per la quantità di chilogrammi 2 al mese per i lubrificanti.

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;

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

ART. 10.

I comuni hanno la facoltà, in accordo con le organizzazioni sindacali, di istituire un ente a carattere pubblico che comprende gli autisti che rispondano ai requisiti richiesti per il servizio. L'ente ha il compito di sopperire alla carenze che si vengono a determinare nel servizio stesso secondo i casi previsti dall'articolo 9.

I dipendenti dell'ente partecipano alla determinazione della anzianità di servizio necessaria per concorrere al bando pubblico per l'assegnazione delle autorizzazioni personali.

ART. 11.

È istituito un fondo speciale per assicurare ai titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 2 una indennità di fine lavoro; a tale fondo è assicurato un contributo iniziale da parte dello Stato di lire 10 miliardi finanziato con prelevamenti da effettuarsi sui proventi della imposta di fabbricazione dei carburanti.

Oltre a tale fondo, all'inizio di ogni anno solare, a favore dei titolari dell'autorizzazione di cui all'articolo 2 è corrisposto un contributo annuo in danaro pari ad una mensilità del salario previsto per

gli autisti del settore autolinee in concessione, con le seguenti modalità:

a) per un terzo a carico del titolare dell'autorizzazione;

b) per due terzi a carico dello Stato prelevandolo dal gettito globale della imposta di fabbricazione dei carburanti, secondo gli elenchi dei concessionari, siano essi singoli che configurati in forme associative, forniti dai comuni in accordo con le organizzazioni sindacali.

ART. 12.

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;

d) inabilità permanente;

e) ritiro permanente della patente di guida;

ART. 13.

La cessazione dell'attività, di cui all'articolo 12, con il conseguente diritto alla indennità di fine lavoro, implica la restituzione dell'autorizzazione individuale al comune che la ha rilasciata. Questi a sua volta la rimetterà agli aventi diritto mediante bando pubblico in conformità ai regolamenti vigenti in accordo con le organizzazioni sindacali.

ART. 14.

L'indennità di fine lavoro, di cui all'articolo 11, viene corrisposta nella misura di una mensilità del salario di fatto cor-

rente all'atto della liquidazione stessa prevista per gli autisti del settore autolinee in concessione, per ogni anno di attività prestata.

L'indennità è conferita soltanto quando risulti da dichiarazione del sindaco che l'avente diritto ha personalmente esrcitato il servizio pubblico di piazza (taxi), in conformità alle norme prescritte, e che lo stesso ha cessato l'attività nei casi previsti dall'articolo 12.

ART. 15.

Deve essere garantita, in fase di prima applicazione della presente legge, ai titolari dell'autorizzazione in questione, in servizio alla data del 1 gennaio 1980, la corresponsione dell'indennità di fine lavoro nella misura prevista dall'articolo precedente per tutti gli anni di servizio maturati indipendentemente dai versamenti effettuati.

In caso di morte del titolare della autorizzazione verrà corrisposta agli eredi legittimi o legittimati una liquidazione pari agli anni maturati di attività e comunque non inferiore ad anni 10 (dieci).

ART. 16.

Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sentita una commissione composta da dieci senatori e dieci deputati, sentiti i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, deve emanare il decreto per la gestione del fondo di cui all'articolo 11 e le norme di attuazione per la corresponsione dell'indennità di fine lavoro.

ART. 17.

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

Essi sono quindi 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 stesse secondo il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 14 dicembre 1947, n. 1577, ed in conformità con il decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, per i lavoratori autonomi.