

REPUBBLICA ITALIANA



# Regione Emilia-Romagna

## BOLLETTINO UFFICIALE

---

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO LA PRESIDENZA DELLA REGIONE - VIALE SILVANI 6 - BOLOGNA

---

Parte seconda - N. 34

Spedizione in abbonamento postale

L. 1.600

---

Anno 25

28 luglio 1994

N. 74

---

DIRETTIVE PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI E CRITERI PER LA REDAZIONE DEI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TAXI E DI NOLEGGIO DI AUTOVETTURA CON CONDUCENTE: LEGGE 15 GENNAIO 1992, N. 21

(Deliberazione del Consiglio regionale n. 2009 del 31/5/1994)

---

**Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente: Legge 15 gennaio 1992, n. 21**

(Deliberazione del Consiglio regionale n. 2009 del 31/5/1994 - su proposta della Giunta regionale n. 1607 del 26/4/1994 - controllata dalla CCARER il 16/6/1994, prot. n. 701/712)

IL CONSIGLIO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

richiamata la deliberazione della Giunta regionale, progr. n. 1607 del 26 aprile 1994, avente ad oggetto "Direttive per l'esercizio delle funzioni e criteri per la redazione dei regolamenti di esercizio dei servizi di taxi e di noleggio di autovettura con conducente: Legge 15 gennaio 1992, n. 21";

preso atto del favorevole parere espresso dalla Commissione referente "Territorio e Ambiente" di questo Consiglio, giusta nota prot. n. 119/II.5 in data 23 maggio 1994;  
previa votazione palese, a maggioranza dei presenti,

delibera:

di approvare le proposte contenute nella deliberazione della Giunta regionale, progr. n. 1607 del 26 aprile 1994, sopra citata e qui allegata quale parte integrante e sostanziale.

«LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

vista la Legge 15 gennaio 1992, n. 21 concernente "Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea" che demanda alla Regione il compito di fissare indirizzi, criteri e norme di regolamentazione dei suddetti servizi, per la gestione dei vari livelli di competenza regionale e locale;

atteso che:

- la stessa legge pone i principi fondamentali (Legge-quadro), ai sensi dell'art. 117, primo comma della Costituzione, che le Regioni debbono osservare, nella loro autonomia legislativa e amministrativa, nell'esercizio delle funzioni amministrative trasferite con l'art. 85, primo comma del DPR 24 luglio 1977, n. 616, concernenti la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, fatte salve le competenze delle Autonomie locali;
- è data facoltà alle Regioni di fissare i criteri e le norme programmatiche per la formazione dei regolamenti comunali sugli autoservizi e per il controllo degli stessi regolamenti da parte degli Enti a ciò delegati;
- detta facoltà deve operare attraverso un procedimento di delega agli Enti locali, in una visione integrata del trasporto pubblico non di linea (taxi e noleggio con conducente) con gli altri modi di trasporto, secondo le finalità della legge, nel quadro della programmazione economica e territoriale, regionale e locale (art. 4, secondo comma);
- gli autoservizi pubblici non di linea adempiono ad una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei (art. 1, primo comma), la cui regolamentazione l'art. 45 della L.R. 1 dicembre 1979, n. 45 ha già delegato alle Amministrazioni provinciali e al Circondario di Rimini, anticipando il procedimento di delega previsto dalla legge statale in argomento;
- la delega della Regione alle Province prevista dalla citata L.R. 45/79 per l'approvazione dei

regolamenti di taxi e di noleggio con conducente trova il suo fondamento nell'art. 85, 1° comma del DPR 24 luglio 1977, n. 616, che ha trasferito dallo Stato alle Regioni questa specifica competenza;

- per le zone di intensa conurbazione (aree metropolitane, interurbane, comprensoriali, industrializzate, di terziario avanzato, turistiche) le Regioni possono stabilire norme speciali da osservarsi nella formazione di detti regolamenti per assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio, in un determinato comprensorio, nel rispetto, è da intendersi, delle Autonomie locali (art. 4, quinto comma);
- le Regioni debbono prevedere idonee sanzioni amministrative per l'inosservanza dell'obbligo di prestare il servizio di taxi all'interno delle aree comunali o, secondo il punto precedente, comprensoriali (art. 2, secondo comma);
- le Regioni costituiscono commissioni consultive (analoghe a quelle comunali) sullo svolgimento degli autoservizi pubblici non di linea (taxi e noleggio con conducente) e sull'applicazione dei regolamenti, con rappresentanza e ruolo adeguato delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e degli utenti (art. 4, quarto comma);
- le Regioni istituiscono presso le Camere di commercio il ruolo dei conducenti di veicoli e natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea e definiscono i criteri per l'ammissione al ruolo predetto (art. 6, quarto comma);
- le Regioni costituiscono le commissioni per l'esame di idoneità, il superamento del quale costituisce requisito di iscrizione al ruolo per l'esercizio degli autoservizi. L'esame dovrà avere particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica (art. 6, commi terzo e quarto);

dato atto che:

- la Legge 21/92, come si è detto, è legge-quadro e pertanto, nell'ambito delle norme fondamentali in essa contenute, la Regione può provvedere in tutta la materia che viene ad essa trasferita, fatta salva, come si è visto sopra, la competenza esclusiva dei Comuni ad adottare i regolamenti e i provvedimenti attinenti ai servizi comunali o comprensoriali con l'osservanza soltanto di quelle disposizioni che possono ritenersi fondamentali in quanto attinenti chiaramente ad interessi nazionali e regionali;
- la formulazione utilizzata dal legislatore si inserisce in una più generale linea di tendenza che, nella fissazione dei principi-quadro entro i quali le Regioni possono legiferare, predilige l'assegnazione all'Ente regionale di funzioni programmazione e di politica territoriale, rimettendo agli Enti locali la funzione primaria e diretta nella materia, quale espressione della loro autonomia;
- la Regione si trova ad operare in un settore di diretta competenza, che trae origine da funzioni trasferite dallo Stato ai sensi del primo comma dell'art. 85 del DPR 24 luglio 1977, n. 616, nell'interpretazione storico-evolutiva e integrativa delle materie elencate nel 1° comma dell'art. 117 della Costituzione: tramvie e linee automobilistiche di interesse regionale;
- la Regione quindi, a pieno titolo, con ampiezza autonomistica maggiore di quella precedente strettamente intesa per l'approvazione dei regolamenti comunali relativi ai noleggi ed ai servizi di piazza, dovrà rielaborare le proprie disposizioni per la parte di quei servizi esercitati, secondo le suddette finalità della Legge 21/92, ai sensi dell'art. 1, secondo comma della stessa, con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale;
- il ruolo assegnato alla Regione dalla Legge 21/92, trattandosi di materia ampliata rispetto a quella prevista dall'art. 117 della Costituzione, si esprime attraverso funzioni primarie che

non implicano necessariamente la delega ma presumono una specifica attività normativa in attuazione dell'art. 4 della citata legge;

- tale funzione è svolta in posizione concorrente e paritaria con gli Enti locali, nel rispetto delle singole prerogative di autonomia previste dalla Costituzione. In questo ambito quindi, entro una legge nazionale quadro, dichiarata tale, si delineano legittimamente indirizzi e criteri che debbono essere osservati dalle Autonomie locali, con potere vincolante soltanto quando siano effettivamente rispondenti ad interessi pubblici generali;
- la Regione pertanto non intende arrogarsi precise e dettagliate direttive in ordine alle scelte, alle modalità di esercizio ed agli organi competenti nella attuazione della normativa da essa predisposta;
- inoltre che l'attuale legislazione regionale già prevede (art. 3, L.R. 45/79) che il Piano di bacino determini i criteri per l'organizzazione dei servizi di taxi e di noleggio con conducente quale sistema integrativo e sussidiario della rete degli autoservizi pubblici;
- l'art. 45 della stessa legge dispone inoltre che i regolamenti comunali relativi ai servizi di noleggio e di piazza con autoveicoli siano sottoposti alla approvazione della Provincia, in virtù di delega di funzione regionale;

ritenuto:

- che le funzioni di competenza provinciale previste dalla presente normativa debbano considerarsi attribuite ai competenti organi della Città metropolitana quando sarà costituita ai sensi degli artt. 17 e 18 della Legge 1 giugno 1990, n. 142 sull'ordinamento delle Autonomie locali;
- che gli indirizzi e i criteri indicati nella presente normativa abbiano, di regola, valore orientativo e programmatico, compreso lo schema di regolamento che si propone come modello operativo per la definitiva elaborazione, da parte degli Organi locali, quale espressione della propria autonoma potestà regolamentare;
- che le predette disposizioni debbano assumere natura obbligatoria e cogente soltanto quando risulteranno obiettivamente rispondenti ad interessi pubblici a livello regionale, tenuto conto principalmente del confronto, che verrà effettuato al momento della approvazione dei regolamenti da parte dell'Organo provinciale delegato, tra indirizzi e criteri regionali e definitive autonome determinazioni degli Organi comunali;

ritenuto altresì che, ai sensi del primo comma dell'art. 13 della legge quadro, le Regioni possano indicare direttamente o delegare gli Enti locali ad indicare le autorità competenti a stabilire criteri per la determinazione delle tariffe dei taxi, che possono essere quindi regionali, provinciali, comprensoriali, circondariali, comunali;

esperita la necessaria consultazione con Enti, Organizzazioni ed Associazioni interessate in relazione alla proposta di direttive e criteri di cui alla presente deliberazione;

vista la Legge 15 gennaio 1992, n. 21;

viste le Leggi regionali 1 dicembre 1979, n. 45, 1 febbraio 1982, n. 7 e 16 giugno 1984, n. 33;

dato atto del parere favorevole espresso dal Dirigente del Servizio competente, in merito alla legittimità e alla regolarità tecnica della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 4, sesto comma della L.R. 19 novembre 1992, n. 41;

ritenuto di dover proporre al Consiglio regionale i provvedimenti di sua competenza;

su proposta dell'Assessore ai Trasporti e Vie di comunicazione;

a voti unanimi e palesi, delibera:

- di proporre al Consiglio regionale l'approvazione, con le premesse di riferimento indicate, delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate dalle Province e dei criteri per la redazione dei regolamenti, secondo lo schema allegato e con il valore giuridico orientativo o cogente illustrato nelle premesse, per l'esercizio dei servizi di taxi e di noleggio con conducente, contenuti nell'Allegato A) che fanno parte integrante della proposta di deliberazione;
- di proporre altresì che la proposta di deliberazione sia pubblicata per esteso, dopo la sua approvazione, nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

ALLEGATO A)

**DIRETTIVE PER L'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI PREVISTE DALLA LEGGE-QUADRO PER IL TRASPORTO DI PERSONE MEDIANTE AUTOSERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA (LEGGE 15/1/1992, N. 21) - CRITERI PER LA REDAZIONE DEI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TAXI E DI NOLEGGIO DI AUTOVETTURA CON CONDUCENTE**

**Premessa**

La Legge 15 gennaio 1992, n. 21, denominata legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (entrata in vigore il 9 febbraio 1992), si inserisce in un panorama legislativo ed amministrativo fino ad ora caratterizzato da una normativa territoriale generale applicabile soltanto a livello locale con esclusione di interventi regionali globali, nell'ambito delle competenze proprie in materia di autoservizi pubblici, tranne che per l'approvazione dei regolamenti comunali (art. 85, primo comma, DPR 24 luglio 1977, n. 616), nella nostra regione delegate alla Provincia.

L'aspetto sostanziale di innovazione della citata disciplina quadro per il trasporto di persone consiste, in primo luogo, nel riconoscimento e nella definizione degli autoservizi pubblici non di linea per il trasporto collettivo o individuale di persone.

In virtù di tale definizione univoca i servizi di taxi ed autonoleggio con conducente sono stati inequivocabilmente considerati "pubblici servizi" anzi, per utilizzare la dizione esatta individuata dal legislatore "autoservizi pubblici non di linea" (art. 1, comma 1). Viene in tal modo riconosciuto e classificato come "pubblico" tutto il comparto dei servizi "non di linea" riconoscendone esplicitamente la funzione complementare e integrativa del trasporto pubblico di linea.

Tale definizione, oltre a consentire una qualificazione specifica della natura del servizio, con la conseguente applicazione del regime giuridico relativo, consente anche di operare una distinzione precisa con il servizio pubblico di linea laddove si pone in rapporto di complementarietà e di integrazione con lo stesso.

Inoltre, altra rilevante caratteristica del servizio è costituita dal fatto di essere effettuato a richiesta dei trasportati ed in modo non continuativo o periodico.

La distinzione tra i due tipi di servizio pubblico non di linea

- a) il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale;
- b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale

viene determinata sulla base dell'utenza, delle tariffe, della facoltà di prestazione del servizio:

- a) *il servizio di taxi* è rivolto ad una utenza "indifferenziata". Lo stazionamento avviene in luogo pubblico, la tariffa e le modalità di effettuazione del servizio sono determinate dalla pubblica Amministrazione (P.A.). L'inizio del servizio avviene all'interno dell'area comunale o comprensoriale, la prestazione del servizio è obbligatoria per qualsiasi destinazione nell'ambito comunale risultando invece facoltativa oltre il territorio comunale o comprensoriale. Il servizio di taxi è soggetto a "licenza comunale di esercizio" cioè ad atto amministrativo della P.A. (Sindaco) con il quale viene regolamentato l'interesse del richiedente di svolgere l'attività economica consistente nel trasporto di persone. Per l'esercizio di detta attività la P.A. fissa le tariffe;
- b) *il servizio di noleggio con conducente* si rivolge ad una utenza "specifica", che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per un determinato servizio. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno della rimessa, il prezzo del trasporto viene direttamente concordato

fra l'utente ed il vettore, il trasporto può essere effettuato senza limite territoriale. L'inizio del servizio avviene (come per i taxi) all'interno dell'area comunale o comprensoriale per qualunque destinazione. Il servizio di N.C.C. è soggetto ad "autorizzazione" cioè ad atto autorizzativo della P.A. (Sindaco), col quale viene regolamentato il diritto soggettivo del richiedente. In questo caso però la tariffa è libera, (art. 13) (salvo la fissazione di un minimo e max) e la autorizzazione è originata dalla necessità per la P.A. di controllo di una attività economica ai soli fini di un equilibrio di mercato in relazione a pubbliche esigenze.

Nonostante la Legge 21/92 faccia questa distinzione, la costante giurisprudenza del Consiglio di Stato attribuisce ad entrambi i tipi di servizio (taxi e N.C.C.) la assoggettabilità al regime di "autorizzazione".

La nuova legge prevede però, con valore di legge-quadro, una disciplina di competenza regionale analoga a quella già trasferita per i servizi di linea, che di fatto andrà ad incidere sulla portata del diritto del singolo vettore, sancito dalla stessa legge dove tanto il servizio di taxi che quello di N.C.C., vengono considerati in una visione di integrazione e complementarietà del servizio di linea (art. 4, comma 2). Peraltro, i due servizi (di taxi e N.C.C.), essendo riconosciuti come servizi pubblici (art. 1), inducono a ritenere, sempre nell'interesse generale della richiamata complementarietà, che debbano essere assoggettati ad una disciplina adeguata, organica e puntuale (bando pubblico, criteri regionali, regolamenti comunali) pur rimanendo essi espressione di una attività commerciale soggetta ad "autorizzazione" degli organi pubblici.

Nel testo legislativo in esame inoltre:

- può essere prevista l'area amministrativa sovracomunale per la gestione integrata dei servizi (art. 2, comma 1; art. 4, comma 3), coi conseguenti benefici effetti calmieratori;
- viene altresì prevista la possibilità di utilizzo del taxi e del N.C.C. da parte di piccoli gruppi di persone (art. 2, comma 1), uso collettivo del taxi o della vettura di N.C.C.. Al riguardo dovrà essere stabilita la relativa tariffa nonché la possibilità di prevedere destinazioni anche diverse nell'ambito di uno stesso servizio. L'interesse per tale organizzazione di servizio è fondamentale se si pensa alla funzione integrativa del trasporto pubblico di linea in aree "a domanda debole" quali servizi notturni o in aree scarsamente insediate;
- vengono confermate le competenze primarie delle Regioni, trattandosi di materia ad esse trasferita per effetto della legge-quadro, con ruolo, oltre che programmatico, di espressione di tutte le funzioni amministrative, regolamentari e legislative nella stessa. Le funzioni amministrative potranno essere attribuite agli enti territoriali, ferme restando ai Comuni quelle di materia specificamente locali, quali la emanazione dei regolamenti e i provvedimenti relativi all'esercizio del servizio;
- vengono previste commissioni consultive all'interno delle quali risulta riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative e delle associazioni di utenti (art. 4, comma 4);
- sia per il servizio di taxi che di N.C.C. la normativa prevede:
  - a) che la licenza o l'autorizzazione debba essere rilasciata attraverso bando pubblico (art. 8), al singolo (art. 7), che abbia la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo (art. 8) che può gestirla in forma singola o associata (art. 8).
  - b) impossibilità di cumulo di più licenze taxi+taxi oppure taxi+N.C.C. in capo ad uno stesso soggetto (art. 4, comma 2)
  - c) possibilità di cumulo N.C.C.+N.C.C. oppure taxi+taxi in servizio di N.C.C. (art. 4, comma 2)
  - d) la non trasferibilità della licenza per i primi cinque anni (art. 9) e la trasferibilità solo nell'ambito di casi specificatamente indicati, conseguenti alla impossibilità permanente del

- titolare alla conduzione della attività, per pensionamento o inidoneità (art. 9, comma 1)
- e) la trasferibilità tra appartenenti allo stesso "nucleo" familiare in caso di morte del titolare (art. 9, comma 2)
  - f) un periodo di 5 anni prima di potere avere nuova licenza in caso di trasferimento della prima (art. 9, comma 3)
  - g) la sostituzione temporanea del titolare alla guida per motivi di salute, di servizio militare, ferie, ritiro patente, incarichi pubblici (art. 10), attraverso rapporti di lavoro regolati da contratti specifici (art. 10, comma 3) o collaborazioni familiari (art. 10, comma 4)
  - h) che la licenza o l'autorizzazione possa essere conferita a imprese o società, quale quota di partecipazione, ferma restando la titolarità del singolo alla licenza o autorizzazione, che rimane strettamente personale, in quanto provvedimento di polizia amministrativa. Allo scopo viene dato rilievo alle imprese artigiane, ai consorzi artigiani, alle cooperative di servizi a proprietà collettiva o individuale (art. 7) con "possibilità" di conferire la licenza e di recedere dalla società (rendendosi impossibile la riacquisizione della licenza o autorizzazione se non sia trascorso almeno 1 anno dal recesso).
  - i) la necessità per le nuove immatricolazioni di utilizzare veicoli con marmitte catalitiche.

L'esperienza maturata in 14 anni di applicazione della suddetta norma di approvazione dei regolamenti comunali d'esercizio e degli organici delle licenze di taxi e di vetture di N.C.C., ha messo in evidenza la necessità di impartire direttive in ordine a due fondamentali aspetti della materia:

- a) il primo attiene alla necessità di dettare norme regolamentari di inquadramento e di riferimento dell'attività, di regolamentazione dell'attività nelle aree sovracomunali, di determinazione di parametri di riferimento per la quantificazione del numero massimo delle licenze rilasciabili per ambiti territoriali omogenei (vedansi le direttive che seguono al punto A);
- b) il secondo concerne la necessità di proporre criteri, per la redazione dei regolamenti comunali, (vedasi il regolamento generale che segue al punto B). Tali criteri fungeranno anche da parametro per la realizzazione di una indispensabile uniformità ed aggiornamento degli stessi regolamenti comunali vigenti nonché per l'approvazione dei regolamenti comunali da parte delle Amministrazioni provinciali.



**A. Direttive per l'esercizio delle funzioni previste dalla legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (Legge 15 gennaio 1992, n. 21)**

**CAPO I**

**Competenze comunali e agevolazioni finanziarie**

1. La legge, nel definire gli autoservizi pubblici non di linea, ha tenuto conto della particolare finalità di regolare tali servizi in funzione complementare e integrativa rispetto agli altri mezzi di trasporto e, in questa prospettiva, mentre ha incluso il servizio taxi così come è attualmente concepito, con autovettura (lettera a) ha invece inteso escludere, data la sua espressione letterale, limitata alle autovetture (lettera b), gli autobus dal servizio di noleggio con conducente. Ciò comporta che le direttive regionali, quelle degli Enti delegati e le norme regolamentari dei Comuni, previste dall'art. 4 della legge dovranno avere per oggetto, per quanto concerne il servizio di noleggio con conducente, soltanto quello svolto con autovettura, motocarrozzetta, natante e veicoli a trazione animale. Si tenga peraltro presente che non si esclude che il noleggio con conducente possa essere esercitato con autobus, con apposita disciplina regolamentare in virtù dei normali poteri attribuiti alle Autonomie locali.
2. I Comuni, nella formazione dei regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, sono tenuti ad osservare i criteri informativi stabiliti dalla presente direttiva.
3. I Comuni adeguano la propria normativa sulla circolazione stradale e la relativa segnaletica in modo tale che il servizio di taxi abbia la precedenza, rispetto ad ogni altro modo di trasporto, nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri nei porti, aeroporti, negli accessi alle zone pedonali e stazioni ferroviarie nonché nei luoghi di affluenza a servizi pubblici di interesse essenziali quali ospedali, USL, scuole, case di riposo, centri di riabilitazione e rendono effettiva ed agevole detta precedenza realizzando o promuovendo opere idonee di strutture viarie e di arredo urbano per la migliore utilità dell'utenza e la maggiore fluidità di svolgimento del servizio. Parimenti debbono attrezzarsi corsie preferenziali ed altre strutture idonee per la circolazione in condizioni privilegiate dei taxi e dei veicoli da noleggio con conducente, unitamente agli altri veicoli che svolgono un servizio pubblico o di pubblico interesse.
4. Nei Comuni ove non è svolto il servizio di taxi deve essere previsto e specificamente regolato, ferma restando la sicurezza del traffico e l'incolumità degli utenti, oltre alla rimessa, anche lo stazionamento su suolo pubblico dei veicoli adibiti a noleggio con conducente.
5. Negli ambiti portuali, aeroportuali, ferroviari e ospedalieri debbono essere distinte, delimitate e individuate aree, diverse da quelle dei taxi, dove, oltre che nella loro rimessa, possono stazionare i veicoli destinati a noleggio con conducente. Tali provvedimenti, i cui criteri di applicazione debbono essere stabiliti nei regolamenti comunali, debbono adottarsi d'intesa con le organizzazioni di categoria, le rappresentanze degli utenti e gli organi competenti alla gestione dei suddetti ambiti, ferma restando la competenza specifica attribuita a questi organi.
6. Il servizio di taxi può essere esercitato con natanti. In tal caso sono previste speciali aree di stazionamento mediante attracchi. Per il servizio di noleggio con conducente con natanti possono essere previste, invece o oltre alle rimesse, appositi attracchi per lo stazionamento, in tal caso, per i natanti con attracco, possono applicarsi le tariffe dei taxi ed il servizio, assimilato in tutto a quello dei taxi, è regolato dalla relativa normativa. Per il servizio di taxi con natanti e per quello con noleggio con conducente ad esso parificato, i regolamenti comunali debbono prevedere apposite procedure per la disciplina dei rapporti con gli organi statali di navigazione marittima e con quelli regionali di navigazione interna per il

coordinamento dei traffici, per il rilascio delle patenti, per la disciplina e la sicurezza della navigazione secondo le singole competenze. Nell'ambito di tali rapporti resta competente unicamente il Comune.

7. I Comuni, contemporaneamente o successivamente all'adozione del regolamento sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea, stabiliscono la pianta organica delle licenze e delle autorizzazioni rispettivamente per il servizio di taxi e di noleggio con conducente. A tal fine essi rappresentano nella suddetta pianta il numero complessivo delle licenze e delle autorizzazioni per ogni tipo di veicolo, ciascuna da attribuire ad un solo mezzo.
8. Il numero d'ordine e il numero progressivo assegnati dagli uffici comunali competenti, da applicarsi ai sensi del quarto e del quinto comma dell'art. 12 della Legge 15 gennaio 1992, n. 21 o di analoghe successive disposizioni, debbono corrispondere rigorosamente al numero attribuito alle stesse autovetture al momento del rilascio della relativa licenza o autorizzazione, risultante da apposito registro cronologico, in caso di trasferimento o di uso associato della licenza o dell'autorizzazione da persona diversa dall'originario titolare, il numero è mantenuto, previa annotazione nel suddetto registro del nome delle persone alle quali è legittimamente consentito servirsi del mezzo.
9. La Regione, le Province e i Comuni, nell'ambito delle rispettive competenze e nei limiti delle disponibilità finanziarie dei loro bilanci, possono prevedere agevolazioni finanziarie, con l'osservanza delle norme vigenti in materia tributaria e altri incentivi purché non si determinino situazioni di ingiustificato vantaggio a danno della libera concorrenza, sotto qualsiasi forma, per lo sviluppo singolo o associato degli autoservizi pubblici non di linea e per le iniziative volte al potenziamento di tale sistema di trasporto.

## CAPO II

**Competenze delle Amministrazioni provinciali**

1. Le Province, ai sensi dell'art. 8 della L.R. 1/12/1979, n. 45, elaborano il Piano dei trasporti di bacino per l'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto, in tale sede definiscono (art. 8) «i criteri specifici di coordinamento fra i vari modi di trasporto e fra i servizi pubblici urbani, di bacino e interbacino di linea nonché fra detti servizi e quelli di piazza e noleggio con conducente». A sua volta il Piano di bacino, quale articolazione e specificazione del Piano regionale integrato di trasporti, recepisce da quest'ultimo e sviluppa (art. 3 della citata L.R. n. 45) «i criteri per l'organizzazione dei servizi di taxi, di noleggio con conducente e di ogni altro modo simile di trasporto, quale sistema integrativo e sussidiario della rete degli autoservizi pubblici nelle aree di bacino».
2. Le Province, inoltre, ai sensi dell'art. 45 della medesima L.R. 45/79 sono delegate ad esercitare le funzioni amministrative, di cui all'art. 85 del DPR 24/7/1977, n. 616, vale a dire l'approvazione dei regolamenti comunali, i cui contenuti essenziali sono ora definiti dall'art. 5 della Legge-quadro 21/92. Nell'esercizio di tale funzione e in attuazione delle indicazioni di Piano citate al punto 1, qualora esistenti, le Province devono tenere conto, assumendoli quali riferimenti obbligati per le loro valutazioni, dei criteri cui i Comuni devono attenersi nel redigere i loro regolamenti nonché dei parametri per il dimensionamento degli organici dei servizi, come stabiliti con la presente direttiva.
3. Qualora nel bacino di traffico di ciascuna Provincia, ovvero in zone di interesse interprovinciale, siano riconoscibili ambiti comprensoriali di rilevante integrazione socioeconomica, tali da richiedere forme di coordinamento degli autoservizi pubblici non di linea, la Provincia (territorialmente prevalente in caso di zone interprovinciali) promuove intese con i Comuni interessati al fine di circoscrivere tali ambiti e in essi assicurare detto coordinamento. L'intesa viene perfezionata tramite apposita convenzione, da stipularsi da tutti i Comuni del comprensorio, ai sensi dell'art. 24 della Legge 8/6/1990, n. 142 e disciplinante, oltre a quanto prescritto dal medesimo articolo:
  - l'uniformazione, nell'essenziale, dei regolamenti comunali;
  - la costituzione di un'unica commissione consultiva, di cui all'art. 4, comma 4 della Legge 21/92;
  - gli eventuali criteri (ad integrazione di quelli dettati al Capo V) per la determinazione dell'organico a scala comprensoriale e per la sua distribuzione a livello comunale;
  - i criteri per il coordinamento nella determinazione delle tariffe.
 La Provincia approva la convenzione, trattandosi di atto a contenuto normativo integrante i regolamenti comunali.
4. La Provincia di Bologna, di concerto con la Regione Emilia-Romagna e d'intesa con i Comuni interessati, definisce l'area di intensa conurbazione di cui all'art. 4, comma 5 della Legge 21/92, al fine di procedere alla gestione unificata degli autoservizi pubblici non di linea.
 

Il procedimento si perfeziona tramite apposita convenzione, da stipularsi da parte di tutti i Comuni dell'area ai sensi dell'art. 24 della Legge 8/6/1990, n. 142 e disciplinante, oltre a quanto prescritto da tale articolo:

  - l'uniformazione integrale dei regolamenti comunali;
  - la costituzione di un'unica commissione consultiva, di cui all'art. 4, comma 4 della Legge 21/92;
  - gli eventuali criteri (ad integrazione di quelli dettati al Capo V) per la determinazione dell'organico unificato e per la sua distribuzione a livello comunale;

- i criteri per la determinazione delle tariffe del servizio taxi da applicarsi uniformemente su tutta l'area, quali tariffe omogenee di un unico servizio.
5. Alle intese sopraindicate le Province pervengono mediante apposita convenzione ai sensi dell'art. 24 della Legge 142/90. In caso di mancata intesa, totale o parziale, provvede la Giunta regionale, sentiti i Consigli dei Comuni dissenzienti. Devono in ogni caso essere consultate le organizzazioni di categoria e le associazioni degli Utenti.

## CAPO III

**Figure giuridiche e forme di esercizio**

1. Le figure soggettive attraverso le quali è possibile svolgere l'attività in esame sono quelle di seguito indicate.

La prima (lettera a, comma 1, art. 7), consiste nel possedere la qualifica di titolare di impresa artigiana di trasporto, regolarmente iscritta all'Albo delle imprese artigiane ai sensi dell'articolo 5 della legge-quadro per l'artigianato (Legge 8 agosto 1985, n. 433). Questa è la fattispecie del titolare di impresa individuale di taxi o di autonoleggio con conducente che, rispondendo formalmente ai requisiti soggettivi ed oggettivi di qualifica artigiana, risulta obbligata ad iscriversi all'Albo delle imprese artigiane ai sensi ed agli effetti della disciplina sostanziale prevista dalla legge quadro.

Ogni diversa fattispecie di esercizio delle attività di taxi e di autonoleggio con conducente in forma associata rientra nelle ipotesi contemplate dalle lettere b), e) e d) del comma 1 dell'art. 7 (confrontare i successivi nn. 2 e 3).

A tale riguardo deve essere comunque effettuata una distinzione fra l'attività di taxi e di autonoleggio con conducente.

Nella prima figura, attinente all'esercizio dell'attività di taxi in forma individuale, la stessa connotazione dell'attività imprenditoriale - consistente nella partecipazione personale, professionale e prevalente da parte del titolare all'attività, nel possesso personale di requisiti di idoneità all'esercizio del servizio da accertarsi previo esame per l'iscrizione al ruolo dei conducenti di cui all'art. 6 della legge, nonché nella mancanza di dipendenti se non nei casi di sostituzione temporanea alla guida - implica necessariamente l'acquisizione della qualifica artigiana in virtù dell'efficacia costitutiva dell'iscrizione all'Albo delle imprese artigiane, in conformità a quanto previsto dalla legge-quadro per l'artigianato, con il conseguente inquadramento ai fini previdenziali ed assistenziali.

Nella seconda fattispecie, attinente all'esercizio dell'attività di autonoleggio con conducente in forma individuale, l'acquisizione della qualifica artigiana, che non è esclusiva, potendo far capo l'attività a quella di imprenditore privato, è subordinata al rispetto dei requisiti soggettivi di qualifica previsti dalla legge-quadro per l'impresa artigiana (partecipazione personale, professionale e prevalente all'attività e possesso dei requisiti di idoneità per l'iscrizione al ruolo) e con la possibile collaborazione di un numero di dipendenti che rientri nel limite di organico previsto dall'art. 4, comma 1, lett. e), della legge-quadro, pari ad un massimo di 8 dipendenti.

Pertanto, nelle sole ipotesi in cui venga superato tale limite di organico e non sussista il requisito della partecipazione personale prevalente all'attività imprenditoriale, e nelle altre ipotesi in cui la ditta di autonoleggio con conducente svolga contemporaneamente servizi di natura commerciale (ad es. nolo vetture), le imprese individuali in esame non possono acquisire la qualifica artigiana e rientrano nella diversa fattispecie indicata dalla lett. d) del comma 1, dell'art. 7 (confrontare il successivo n. 4) come imprese di natura industriale e commerciale.

2. La seconda forma di esercizio dell'attività di taxi e autonoleggio consiste nell'associazione in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti (lettera b), comma 1, articolo 7). Si tratta di una dizione nella quale è possibile ricomprendere sostanzialmente tre forme organizzative di società cooperativa.
- 2.a La prima, consistente nella società cooperativa di produzione e lavoro, a proprietà collettiva, viene disciplinata dagli artt. nn. 2511 e seguenti del codice civile e dalle norme speciali

































































