

IL RUOLO DEI CONDUCENTI DI VEICOLI O NATANTI ABILITATI

AD AUTOSERVIZI PUBBLICI NON DI LINEA

La formazione e la tenuta del Ruolo e l'esercizio dell'attività di taxi e di noleggio con conducente

di **Claudio Venturi**

Sommario: - 1. Riferimenti normativi - 2. La destinazione e l'uso dei veicoli nel Codice della strada. - 2.1. Gli autoservizi pubblici non di linea. - 2.1.1. *Il servizio di noleggi con conducente.* - 2.1.2. *Il servizio di taxi.* - 2.2. Il servizio pubblico di linea. 3. Gli autoservizi pubblici non di linea. - 3.1. La qualificazione dei servizi - 3.2. Il servizio di taxi. - 3.3. Il servizio di trasporto con natanti. - 3.4. Il servizio di noleggio con conducente. - 3.5. Le competenze delle Regioni e dei Comuni. - 3.5.1. *Le competenze regionali.* - 3.5.2. *Le competenze comunali.* - 4. La formazione e la tenuta del ruolo. - 4.1. Norme di carattere generale. - 4.2. I requisiti richiesti per l'iscrizione. - 4.3. La prova d'esame e la Commissione regionale. - 4.4. La domanda e i documenti richiesti per l'iscrizione nel ruolo. - 5. La licenza e l'autorizzazione richieste per l'esercizio dell'attività. - 5.1. Norme di carattere generale. - 5.2. Il trasferimento della licenza o dell'autorizzazione. - 5.3. La sostituzione alla guida. - 5.4. L'intervento dell'Antitrust. - 5.5. Le novità introdotte dal D.L. n. 223 del 2006, convertito dalla legge n. 248/2006. - 5.5.1. *Le prime disposizioni dettate dal decreto-legge n. 223/2006.* - 5.5.2. *Le modifiche apportate dalla legge di conversione n. 248/2006.* - 6. L'iscrizione all'Albo delle imprese artigiane. - 7. Le caratteristiche delle autovetture e le tariffe. - 7.1. Le caratteristiche delle autovetture. - 7.2. Le tariffe. - 7.3. Disposizioni antinquinamento. - 8. Il noleggio di autobus con conducente.

1. Riferimenti normativi

Legislazione nazionale

- ❖ **L. 15 gennaio 1992, n. 21** (G.U. n. 18 del 23 gennaio 1992): Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea.
- ❖ D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Suppl. Ord. G.U. n. 114 del 18 maggio 1992): Nuovo codice della strada. Artt. 82 e ss.
- ❖ D.M. 19 novembre 1992 (G.U. n. 283 del 1 dicembre 1992): Individuazione del colore uniforme per tutte le autovetture adibite al servizio di taxi.

- ❖ D.M. 15 dicembre 1992, n. 572 (G.U. n. 79 del 5 aprile 1993): Regolamento recante norme sui dispositivi dei veicoli adibiti a taxi o ad autonoleggio con conducente.
- ❖ D.M. 20 aprile 1993 (G.U. n. 124 del 29 maggio 1993): Criteri per la determinazione di una tariffa minima e massima per il servizio di noleggio con autovettura.
- ❖ **L. 11 agosto 2003, n. 218** (G.U. n. 190 del 18 agosto 2003): Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente.

Legislazione regionale

- REGIONE ABRUZZO

- **L.R. 4 NOVEMBRE 1998, N. 124:** Norme urgenti per la istituzione del ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea di cui alla legge quadro n. 21/1992 (B.U.R.A. n. 30 del 27 novembre 1998)
- **Deliberazione Giunta Regionale 2 febbraio 2001, n. 474:** Criteri cui i comuni devono attenersi nella redazione dei regolamenti sull'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea, ai sensi della legge 15 gennaio 1992, n. 21. Approvazione regolamento tipo. (Con allegati). (B.U.R. 26 febbraio 2001, n. 12)

- REGIONE EMILIA ROMAGNA

- Deliberazione del Consiglio Regionale n. 2009 del 31 maggio 1994

- REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

- **D.P.G. Regionale 22 agosto 1991, n. 433/Pres.:** Regolamento per lo svolgimento del servizio di piazza (taxi) e di noleggio da rimessa con conducente presso l'Aeroporto del Friuli-Venezia Giulia. (B.U.R. 4 novembre 1991, n. 147)
- **L.R. 5 agosto 1996, n. 27:** "Norme per il trasporto di persone mediante servizi pubblici automobilistici non di linea".
- **Deliberazione della Giunta Regionale 7 marzo 1997, n. 663, modificata ed integrata dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 1680/2000:** "Legge regionale 27/1996, articolo 4. Approvazione schema-tipo di regolamento comunale per l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea"
- **D.P. Regionale 22 marzo 2002, n. 81/Pres.:** Legge regionale 27/1996, articolo 21. Approvazione integrazione al Regolamento per lo svolgimento del servizio di piazza (taxi) in ambito aeroportuale. (B.U.R. 24 aprile 2002, n. 17)
- **L.R. 26 ottobre 1993, n. 58:** Disposizioni per all'esercizio del trasporto pubblico non di linea e norme concernenti il ruolo dei conducenti dei servizi pubblici di trasporto non di linea, di cui all'art. 6 della legge 15 gennaio 1992, n. 21. (B.U.R. 10 novembre 1993, n. 31)

- REGIONE LIGURIA

- **L.R. 25 luglio 1994, n. 40:** Trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea in attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21 (B.U.R. 10 agosto 1994, n. 18)

- **Deliberazione Giunta Regionale 19 gennaio 2001, n. 59:** Determinazione dei criteri per la concessione dei contributi regionali per la riqualificazione del servizio di trasporto pubblico di taxi. Legge regionale 2 febbraio 2000, n. 7. (B.U.R. 7 febbraio 2001, n. 6)

- **Deliberazione Giunta Regionale 9 novembre 2001, n. 1302:** Determinazione dei criteri per la concessione dei contributi regionali per la riqualificazione del servizio di trasporto pubblico di taxi, art. 9 della L.R. n. 7/2000. (B.U.R. 28 novembre 2001, n. 48)

- REGIONE LOMBARDIA

- **L.R. 15 aprile 1995, n. 20:** Norme per il trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio con conducente. (B.U.R. 20 aprile 1995, n. 16)

- **Deliberazione Giunta Regionale 24 gennaio 2003, n. 7/11948:** Disciplina del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo. Norme per l'organizzazione del servizio, disposizioni per la prima attuazione e convenzione-tipo per la gestione del servizio taxi (art. 25 comma 5 della L.R. 22/98). (B.U.R. 31 gennaio 2003, n. 5, Supplemento Straordinario)

- REGIONE MARCHE

- **L.R. 6 aprile 1998, n. 10:** Norme in materia di trasporto di persone mediante il servizio di taxi ed il servizio di noleggio di veicoli con conducente. (Pubblicata nel B.U.R. n. 33 del 16 aprile 1998)

- REGIONE PIEMONTE

- **L.R. 23 febbraio 1995, n. 24:** Legge generale sui servizi di trasporto pubblico non di linea su strada. (B.U.R. 1° marzo 1995, n. 9)

- **L.R. 3 aprile 1995, n. 14:** Modalità di attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21 "Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea". (B.U.R. 18 aprile 1995, n. 39)

- REGIONE TOSCANA

- **L.R. 8 febbraio 1994, n. 18:** Modifiche alla legge regionale 6 settembre 1993, n. 67 concernente Norme in materia di trasporto di persone mediante servizio di taxi e servizio di noleggio". (B.U.R. 17 febbraio 1994, n. 12)

- REGIONE UMBRIA

- **L.R. 14 giugno 1994, n. 17:** Norme per l'attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante mezzi di trasporto pubblici non di linea. (B.U.R. 22 giugno 1994, n. 27)

- **L.R. 3 marzo 2000, n. 15:** Integrazione della L.R. 14 giugno 1994, n. 17. Norme per l'attuazione della legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante mezzi di trasporto pubblici non di linea. (B.U.R. 10 marzo 2000, n. 13)

- REGIONE VALLE D'AOSTA

- **L.R. 9 agosto 1994, n. 42:** Direttive per l'esercizio delle funzioni previste dalla legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea. (B.U.R. 23 agosto 1994, n. 36)

- **L.R. 17 luglio 1995, n. 24:** Norme in materia di prezzi nelle opere pubbliche finanziate dalla Regione. (B.U.R. 10 giugno 1994, n. 19)

- **L.R. 29 dicembre 1995, n. 50:** Ulteriori modificazioni alla L.R. 9 agosto 1994, n. 42 (Direttive per l'esercizio delle funzioni previste dalla legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea). (B.U.R. 9 gennaio 1996, n. 2)

- REGIONE VENETO

- **L.R. 30 dicembre 1993, n. 63:** Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna e per il servizio pubblico di gondola nella città di Venezia. (B.U.R. 31 dicembre 1993, n. 111)

N.B. **Nella REGIONE SARDEGNA** questo Ruolo non è ancora operante in quanto la Regione per il momento non ha recepito la legge nazionale e disciplinato l'attività del settore

2. La destinazione e l'uso dei veicoli nel Codice della strada

Secondo quanto stabilito dal nuovo codice della strada, per destinazione del veicolo si intende la sua utilizzazione in base alle caratteristiche tecniche.

I veicoli possono essere adibiti ad uso proprio o a uso di terzi.

Si ha l'uso di terzi quando il veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione.

Negli altri casi il veicolo si intende adibito a uso proprio.

L'uso di terzi comprende:

- a) locazione senza conducente;
- b) servizio di noleggio con conducente e servizio di piazza (taxi) per trasporto di persone;
- c) servizio di linea per trasporto di persone;
- d) servizio di trasporto di cose per conto terzi;
- e) servizio di linea per trasporto di cose;
- f) servizio di piazza per trasporto di cose per conto terzi (art. 82, comma 5, D. Lgs. n. 285/92).

Ferme restando le disposizioni di leggi speciali, chiunque utilizza un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati sulla carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 71,00 ad euro 286,00 (art. 82, comma 8, D. Lgs. n. 285/92).

2.1. Gli autoservizi pubblici non di linea

2.1.1. Il servizio di noleggio con conducente

Il **servizio di noleggio con conducente** per trasporto è disciplinato dalle leggi speciali che regolano la materia.

Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone:

- a) le motocarrozette;
- b) le autovetture;
- c) gli autobus;
- d) i motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo per trasporti specifici di persone;
- e) i veicoli a trazione animale (*art. 85, 2^a comma, D. Lgs. n. 285/92*).

Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 143,00 ad euro 573,00 e, se si tratta di autobus, da euro 357,00 ad euro 1.433,00.

La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi (*art. art. 85, 4^a comma, D. Lgs. n. 285/92*).

2.1.2. Il servizio di taxi

Il **servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi** e' disciplinato dalle leggi speciali che regolano il settore.

Chiunque guidi un taxi senza essere munito della relativa licenza e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.500,00 ad euro 6.000,00.

Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da 4 a 12 mesi. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza (*art. 86, comma 2, D. Lgs. n. 285/92*).

Da sottolineare che gli articoli 2 e 3 della legge n. 21/1992 operano una marcata distinzione tra il servizio di taxi e il servizio di noleggio con conducente, nel senso che il primo si rivolge ad una utenza indifferenziata, mentre il secondo ad una utenza specifica che avanza un'apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

Ciò comporta, come vedremo, che, mentre il servizio di taxi si effettua in base a tariffe determinate amministrativamente e calcolate con tassometro omologato, il servizio di noleggio con conducente si effettua in base a tariffe concordate di volta in volta dall'utente e dal vettore.

Altra caratteristica fondamentale è che non sono cumulabili ad un medesimo soggetto la licenza per l'esercizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio di noleggio con conducente.

2.2. Il servizio pubblico di linea

Un veicolo si intende adibito al **servizio di linea** quando l'esercente, comunque remunerato, effettua corse per una destinazione predeterminata su itinerari autorizzati e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone (*art. 87, 1^a comma, D. Lgs. n. 285/92*).

Possono essere adibiti ai servizi di linea per trasporto persone: gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni destinati a tale trasporto.

Al 1° comma dell'art. 54, del D. Lgs. n. 285/1992, si riportano le seguenti definizioni:

- **autobus**: veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente;
- **autotreni**: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini della applicazione dell'art. 61, commi 1 e 2, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate nel regolamento. In ogni caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'art. 61, il veicolo o il trasporto è considerato eccezionale;
- **autoarticolati**: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio;
- **autosnodati**: autobus composti da due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questi tipi di veicoli i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in officina;
- **autocaravan**: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo compreso il conducente.

3. Gli autoservizi pubblici non di linea

3.1. La qualificazione dei servizi

La legge-quadro per il trasporto di persone mediante **autoservizi pubblici non di linea** si colloca in un panorama fino ad ora caratterizzato da una normativa frammentaria e ferragginosa, dettando una compiuta regolamentazione del regime di inquadramento imprenditoriale degli esercenti l'attività.

Uno degli aspetti innovati della legge è costituito dal fatto che i servizi di taxi e di autonoleggio con conducente sono considerati "**pubblici servizi**", per l'esattezza "autoservizi pubblici non di linea" (*art. 1, 1^a comma, L. n. 21/92*).

Tale definizione, oltre a consentire una qualificazione precisa della natura del servizio, consente anche di operare una distinzione precisa con il servizio pubblico di linea, laddove si pone in un rapporto di complementarità e di integrazione con lo stesso.

Per una specifica qualificazione del settore, la legge-quadro ha previsto la istituzione di un apposito Ruolo presso le Camere di Commercio.

L'iscrizione in questo Ruolo, come vedremo, costituirà il requisito indispensabile per l'ottenimento della licenza o dell'autorizzazione allo svolgimento delle attività.

Secondo quanto stabilito dalla Legge-quadro n. 21/92, sono definiti "**autoservizi pubblici non di linea**" quelli che provvedono *"al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati, a richiesta dei trasportati o del trasportato, in modo non continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta"*.

Costituiscono autoservizi pubblici non di linea:

a) il servizio di taxi,

b) il servizio di noleggio con conducente,

effettuati con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale.

3.2. Il servizio di taxi

Il **servizio di taxi** ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stanziamento avviene in luogo pubblico; le tariffe sono determinate amministrativamente dalle Regioni e dai Comuni, ai quali compete anche stabilire le modalità del servizio; il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono, obbligatoriamente, all'interno dell'area comunale o comprensoriale.

3.3. Il trasporto di persone con natanti

Il **servizio pubblico di trasporto di persone espletato con natanti** per il cui stanziamento sono previste apposite aree è assimilato, ove è possibile, al servizio di taxi, per cui non si applicano le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale o della navigazione interna, salvo che "per esigenze di coordinamento dei traffici di acqua, per il rilascio delle patenti e per tutte le procedure inerenti alla navigazione e alla sicurezza della stessa" (Cfr. art. 2, n. 3, L. n. 21/92).

3.4. Il servizio di noleggio con conducente

Il **servizio di noleggio con conducente** si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio.

3.5. Le competenze delle Regioni e dei Comuni

Negli articoli 4 e 5 della L. n. 21/92 viene compiuta una precisa e razionale individuazione delle attribuzioni delegate alle Regioni e ai Comuni in ordine alla effettuazione dei servizi di trasporto di persone, contribuendo, finalmente, ad una chiara delimitazione dei ruoli in una materia che in passato aveva determinato situazioni di difficile applicazione e sovrapposizione di competenze.

3.5.1. Le competenze regionali

Spetta alle Regioni, ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n. 616/77:

- a) stabilire i criteri di massima entro i quali i Comuni devono procedere alla redazione dei regolamenti comunali sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea;
- b) delegare agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative attuative della L. n. 21/92, al fine "di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica territoriale" (art. 4, 2^a comma, L. n. 21/92).

Presso le Regioni e i Comuni, inoltre, devono essere costituite apposite Commissioni consultive con il compito di operare "in riferimento all'esercizio del servizio e all'applicazione dei regolamenti".

In queste Commissioni e' garantita la partecipazione delle Organizzazioni di categoria.

3.5.2. Le competenze comunali

Per quanto riguarda le specifiche competenze comunali, l'articolo 5 della legge individua nel regolamento comunale la sede per stabilire:

- a) *il numero e il tipo dei veicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio;*
- b) *le modalità per lo svolgimento del servizio;*
- c) *i criteri per la determinazione delle tariffe dei taxi;*
- d) *i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.*

4. La formazione e la tenuta del Ruolo

4.1. Norme di carattere generale

Presso ogni Camera di Commercio è istituito il **Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.**

L'iscrizione nel Ruolo:

- a) *costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;*
- b) *e' necessaria per prestare attività di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea in qualità di sostituto del titolare della licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato;*
- c) *e' necessaria per prestare attività di noleggio con conducente in qualità di dipendente di impresa autorizzata a tale servizio o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo.*

I soggetti che, al momento dell'istituzione del Ruolo, risultino già titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente **sono iscritti di diritto nel Ruolo** (art. 6, n. 7, L. n. 21/1992).

4.2. I requisiti richiesti per l'iscrizione

Requisito indispensabile per l'iscrizione nel Ruolo è il **possesso del certificato di abilitazione professionale** previsto dall'art. 80, 8^a e 9^a comma del Testo Unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'art. 2 della L. 18 marzo 1988, n. 111 e dall'art. 1 della L. 24 marzo 1988, n. 112.

L' 8^a comma del citato decreto stabilisce, infatti, che:

- a) i titolari di patente di categoria A, B e C, per guidare motocarrozzette o autovetture, i servizi di piazza o di noleggio con conducente;
 - b) i titolari di patente di categoria D e D-E per guidare autobus, autotreni ed autosnodati adibiti al trasporto di persone in servizio di linea o di noleggio con conducente o per il trasporto di scolari
- debbono conseguire un **certificato di abilitazione professionale** rilasciato dal competente ufficio della Motorizzazione Civile.

4.3. La prova d'esame e la Commissione regionale

L'iscrizione nel Ruolo avviene previo esame da parte di apposita Commissione regionale, la quale ha il compito di accertare i requisiti di idoneità all'esercizio del servizio con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica.

4.4. La domanda e i documenti richiesti per l'iscrizione nel Ruolo

La domanda di iscrizione nel Ruolo deve essere presentata, su carta legale alla Camera di Commercio competente per territorio.

Alla domanda, redatta in carta legale, dovranno essere allegati i seguenti documenti:

- a) *copia del certificato di abilitazione professionale;*
- b) *copia dell'attestato di idoneità professionale conseguito a seguito di esame;*
- c) *idonea documentazione atta a dimostrare la prestazione, negli ultimi cinque anni, per un periodo di tempo complessivamente non inferiore a due anni, di servizio in qualità di collaboratore familiare, sostituto o dipendente;*
- d) *attestazione del versamento dei diritti di segreteria dell'importo di cui alla Voce 1.1. della Tabella B vigente;*
- e) *attestazione del versamento della tassa di concessione governativa, da effettuarsi sul Conto Corrente Postale n. 8003, intestato all'Ufficio Registro di ROMA, dell'importo di cui all'art. 22, n. 8 della Tariffa vigente;*
- f) *fotocopia di un documento di identità, in corso di validità, del firmatario la domanda.*

Residenza e domicilio professionale

A seguito della disposizione di cui all'articolo 16 della legge 21 dicembre 1999, n. 526 (legge comunitaria 1999), concernente "Norme in materia di domicilio professionale", "*Per i cittadini degli Stati membri dell'Unione europea, ai fini dell'iscrizione o del mantenimento dell'iscrizione in albi, elenchi o registri, il domicilio professionale è equiparato alla residenza*".

Con questa norma, il legislatore ha inteso svincolare l'iscrizione nei ruoli, albi, elenchi o registri tenuti dalla Pubblica amministrazione dal requisito della residenza. Pertanto, a seguito di questa equiparazione del domicilio professionale con la residenza, i cittadini italiani o appartenenti ad altri Stati membri della CE potranno ora inoltrare istanza d'iscrizione presso la Camera di commercio nella cui circoscrizione risultino residenti, oppure ove abbiano eletto il proprio domicilio professionale ¹.

L'aver concesso l'iscrizione presso la Camera di commercio nella cui circoscrizione l'interessato ha stabilito la propria sede operativa non potrà che facilitare i compiti di vigilanza che le Commissioni provinciali sono tenute ad esercitare sulle attività degli iscritti.

5. La licenza e l'autorizzazione comunale richieste per l'esercizio dell'attività

5.1. Norme di carattere generale

La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dal Comune, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing del veicolo o natante.

Tali attività possono essere gestite in forma singola o in forma associata (cooperative di produzione e lavoro, cooperative di servizi, consorzi, ecc.) (art. 7, L. n. 21/92).

La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante.

Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

E', invece, ammesso, in capo ad un medesimo soggetto:

- a) il cumulo di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;
- b) il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione del servizio per l'esercizio di noleggio con conducente con natanti.

Per conseguire l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di una rimessa o di un pontile di attracco, presso i quali i veicoli o i natanti sostano e sono a disposizione dell'utenza.

¹ Si veda la Lettera-Circolare del MICA del 2 novembre 2000, Prot. 510372.

Il conferimento della licenza od autorizzazione ad organismi collettivi

L'esercizio del servizio di taxi e l'esercizio del servizio di noleggio con conducente è subordinato, rispettivamente, alla titolarità di apposita licenza o autorizzazione rilasciata dal Comune.

Tuttavia, essendo possibile esercitare tali attività anche tramite organismi collettivi di cui all'art. 7, comma 1, della legge n. 21/1992 (cooperative, consorzi, ecc.), è consentito conferire la licenza o l'autorizzazione a questi organismi, ferma restando, tuttavia, la titolarità in capo al conferente.

Il conferimento al predetto organismo collettivo, dà diritto alla gestione economica dell'attività autorizzata.

Ai fini del conferimento di cui sopra, dovrà essere presentata la seguente documentazione:

- a) copia autentica dell'atto notarile con il quale viene conferita la licenza o l'autorizzazione;
- b) visura rilasciata dal Registro delle imprese dalla quale si desuma l'esercizio dell'attività di trasporto di persone da parte dell'organismo collettivo.

In caso di recesso da tali organismi, il titolare della licenza viene reintegrato nella titolarità della licenza o della autorizzazione solo nel caso sia trascorso almeno un anno dallo stesso (art. 7, comma 3, L. n. 21/1992).

5.2. Il trasferimento della licenza od autorizzazione

La licenza per il servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio di servizio di noleggio con conducente possono essere trasferite, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purchè la stessa sia già iscritta nel Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti e sia in possesso dei requisiti fissati dalla legge, alle seguenti condizioni:

- a) *che il cedente sia titolare di licenza o di autorizzazione da cinque anni;*
- b) *che il cedente abbia raggiunto il sessantunesimo anno di età;*
- c) *che il cedente sia divenuto permanentemente inabile o inidoneo al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.*

Al titolare che abbia trasferito la licenza o l'autorizzazione non può esserne attribuita altra per concorso pubblico e non può esserne trasferita altra se non dopo cinque anni dal trasferimento della prima (art. 9, comma 3, L. n. 21/92).

In caso di morte del titolare, la licenza o l'autorizzazione possono essere trasferite:

- a) ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, qualora lo stesso sia in possesso dei requisiti prescritti, ovvero
- b) ad altri designati dagli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare, entro il termine massimo di due anni e dietro autorizzazione del Sindaco, purchè gli stessi risultino iscritti nel Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti (art. 9, comma 2, L. n. 21/92).

5.3. La sostituzione alla guida

I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi possono essere sostituiti temporaneamente alla guida del taxi da persone iscritte nel Ruolo dei conducenti di veicoli e natanti e in possesso dei requisiti fissati dalla legge, per uno dei seguenti motivi:

- a) per motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio;*
- b) per chiamata alla armi;*
- c) per un periodo di ferie non superiore a 30 giorni;*
- d) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida;*
- e) nel caso di incarichi, a tempo pieno, sindacali o pubblici elettivi.*

Gli eredi minori del titolare di licenza possono farsi sostituire alla guida da persone iscritte al Ruolo ed in possesso dei requisiti prescritti fino al raggiungimento della maggiore età.

I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente possono avvalersi, nello svolgimento del servizio, della collaborazione di familiari (impresa familiare), semprechè gli stessi risultino iscritti nel Ruolo.

5.4. L'intervento dell'Antitrust

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nell'esercizio dei poteri di cui all'art. 21 della legge n. 287 del 1990, ha segnalato al Parlamento e al Governo alcune distorsioni della concorrenza che emergono in alcuni settori di attività, tra cui il servizio di trasporto di persone mediante taxi.

L'Antitrust, nella decisione 26 febbraio 2004, ha posto l'accento sulle cause che, ancora oggi, determinano una insufficiente apertura del mercato alla concorrenza, ricordando che la stessa Autorità, nella decisione del 1° agosto 1995, si era soffermata, in particolare, sulle problematiche di carattere concorrenziale connesse all'accesso al mercato, nonché alla determinazione delle tariffe.

L'Antitrust fa osservare che il mercato del servizio di taxi risulta generalmente caratterizzato da una insufficiente apertura alla concorrenza, che si manifesta in una domanda da parte dei consumatori non pienamente soddisfatta dall'attuale offerta del servizio da parte dei conducenti di taxi.

Sebbene la normativa vigente attribuisca ai Comuni la competenza in ordine alla determinazione del numero dei veicoli da adibire al servizio di taxi, e quindi ad incrementare eventualmente le licenze a fronte di un'insufficienza dell'offerta, tale facoltà – osserva l'Antitrust - incontra una forte resistenza da parte degli operatori del settore, favorevoli al mantenimento delle restrizioni quantitative.

Un'ulteriore anomalia che contraddistingue il mercato del servizio di taxi riguarda, secondo l'Antitrust, la predeterminazione dei turni di servizio rigidi che si presta alla ripartizione dell'offerta per fasce orarie tra i concorrenti.

L'Antitrust auspica un graduale processo di liberalizzazione del settore, suggerendo una serie di possibili interventi.

Una prima tipologia di intervento, idonea ad incrementare il numero delle licenze, può essere rappresentata dal ricorso ad una procedura d'asta, a

seguito della quale le Amministrazioni potrebbero rilasciare delle nuove licenze, a titolo oneroso.

Una diversa soluzione consiste nella possibilità, da parte delle Amministrazioni, di incrementare il numero delle licenze mediante la distribuzione, a titolo gratuito, agli operatori del settore di un'ulteriore licenza.

In aggiunta alle proposte sopra delineate, potrebbero essere attuate una serie di misure collaterali idonee a facilitare il riassorbimento dello squilibrio tra domanda e offerta del servizio taxi.

Una prima misura consiste nella possibilità di rilasciare licenze *part-time*, onde permettere una maggiore copertura del servizio di taxi durante gli orari di "punta".

Un'ulteriore misura idonea a consentire una maggiore flessibilità dell'offerta potrebbe ravvisarsi nella eliminazione dell'attuale segmentazione territoriale prevista per ciascuna area comunale, consentendo ai possessori di licenze di esercitare la propria attività anche al di fuori dell'area geografica per la quale sono state rilasciate originariamente le licenze stesse.

Un'altra misura volta ad incrementare l'offerta del servizio di trasporto a favore dell'utenza, mediante autoservizi non di linea, consiste nella possibilità da parte delle Amministrazioni di concedere delle autorizzazioni ad effettuare un servizio di taxi innovativo, associato ad un minore assoggettamento agli obblighi di servizio, sull'esempio dei *minicabs* londinesi, i quali possono effettuare il servizio di trasporto clienti solo tramite prenotazione telefonica ed applicare tariffe differenziate da quelle dei taxi a chiamata diretta su strada.

Al fine di pervenire ad un incremento dell'offerta, nonché ad una maggiore efficienza del servizio di taxi, sarebbe altresì opportuno procedere ad un'ottimizzazione degli spazi utilizzati come aree di sosta dei taxi.

Infine, l'Antitrust ritiene che vada favorito lo sviluppo dei servizi alternativi o complementari al taxi tradizionale, quali il "taxibus" e il servizio di "uso collettivo del taxi", ampliando e diversificando l'offerta complessiva di tali servizi a vantaggio dell'utenza finale.

[5.5. Le novità introdotte dal D.L. n. 223 del 2006, convertito dalla legge n. 248/2006.](#)

5.5.1. Le prime disposizioni dettate dal decreto-legge n. 223/2006

L'articolo 6 del decreto in questione, completamente riscritto dalla legge di conversione, interviene sull'attività di servizio di taxi.

Il decreto-legge n. 223/2006 aveva aggiunto un comma all'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 (Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea), facendo, in sostanza, sparire il divieto di cumulo delle licenze di taxi.

Il secondo comma dell'articolo 8, della legge n. 21/1992 prevede che la licenza e l'autorizzazione sono riferire ad un singolo veicolo o natante.

Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

E' invece ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. E' inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, nel caso si eserciti con natanti.

I Comuni, in deroga alle attuali disposizioni, potranno bandire pubblici concorsi e concorsi riservati a chi è già titolare di licenza di taxi per l'assegnazione a titolo oneroso di licenze eccedenti la vigente programmazione numerica.

In questo caso i soggetti assegnatari delle nuove licenze non le potranno cedere separatamente dalla licenza originaria e dovranno avvalersi, sotto la propria responsabilità, di conducenti il cui contratto di lavoro subordinato dovrà essere trasmesso all'amministrazione vigilante entro le ore 24 del giorno precedente il servizio.

I Comuni potranno altresì rilasciare autorizzazioni temporanee, non cedibili, per fronteggiare eventi straordinari.

5.5.2. Le modifiche apportate dalla legge di conversione n. 248/2006

Dopo una lunga trattativa tra il Ministro Bersani e le rappresentanze sindacali, conclusasi il 18 luglio 2006, sul tema delle licenze taxi furono introdotte delle novità di rilievo.

Stop al cumulo delle licenze e alla doppia auto per ciascuna licenza e **passaggio ai Comuni della facoltà di concedere licenze aggiuntive e deroghe.**

In pratica viene offerta ai Comuni una serie di facoltà tra le quali potranno scegliere quelle più idonee alle esigenze locali di potenziamento del servizio, previa consultazione delle commissioni consultive cui partecipano i rappresentanti della categoria e i radiotaxi.

Nel dettaglio, i Comuni potranno:

1. Disporre di ulteriori turni giornalieri per le singole auto, servendosi, in deroga alla disciplina di cui all'articolo 10 della legge n. 21/1992, di **sostituti alla guida in possesso dei requisiti** stabiliti dall'articolo 6 della medesima legge;

2. Prevedere **bandi straordinari**, in conformità alla vigente programmazione numerica, ovvero in deroga nel caso in cui la programmazione numerica manchi o non sia ritenuta idonea dal Comune ad assicurare un livello di offerta adeguato, per il rilascio, a titolo oneroso o gratuito, di nuove licenze da assegnare ai soggetti in possesso dei requisiti di cui all'articolo 6 della legge n. 21/1992. Nel caso di titolo oneroso, si dovrà fissare il relativo importo e individuare, in caso di eccedenza delle domande, uno o più criteri selettivi di valutazione automatica o immediata, che assicurino la conclusione della procedura in tempi celeri.

I proventi derivanti saranno ripartiti, in una percentuale non inferiore all'80%, tra i titolari di licenze di taxi del medesimo Comune, mentre la restante parte degli introiti potrà essere utilizzata dai Comuni per finanziare iniziative volte al controllo e al miglioramento della qualità degli autoservizi pubblici non di linea e alla sicurezza dei conducenti e dei passeggeri, anche mediante l'impiego di tecnologie satellitari.

3. Prevedere il rilascio di **autorizzazioni temporanee o stagionali**, non cedibili, per fronteggiare particolari eventi straordinari o periodi di prevedibile incremento della domanda e in numero proporzionato alle esigenze dell'utenza.

4. Prevedere, in via sperimentale, l'attribuzione della possibilità di utilizzare **veicoli sostitutivi e aggiuntivi**, per l'espletamento di servizi diretti a specifiche categorie di utenti. In tal caso, l'attività dei sostituti della guida dovrà svolgersi secondo quanto previsto al punto 1.

Tale attribuzione dovrà essere prevalentemente a favore delle cooperative di produzione e lavoro o delle cooperative di servizi do dei consorzi tra imprese artigiane.

5. Prevedere, in via sperimentale, **forme innovative di servizio e tariffe differenziate**, rilasciando a tal fine apposite autorizzazioni ai titolari di licenza del servizio di taxi o alle cooperative di produzione e lavoro o delle cooperative di servizi do dei consorzi tra imprese artigiane.

6. Prevedere la possibilità degli utenti di avvalersi di **tariffe predeterminate** dal Comune per percorsi prestabiliti (come, ad esempio, i collegamenti con l'aeroporto).

7. Istituire, per verificare la qualità del servizio di taxi, un **comitato di monitoraggio** composto da funzionari comunali, rappresentanti della categoria, dei radiotaxi e degli utenti.

Il comma 2 dell'articolo 6 stabilisce, infine, che sono fatti salvi il conferimento di nuove licenze secondo la vigente programmazione numerica e il divieto di cumulo di più licenze al medesimo intestatario, ai sensi della legge n. 21 del 1992 e della disciplina adottata dalle singole Regioni.

6. L'iscrizione all'Albo delle imprese artigiane

Ottenuta l'iscrizione al Ruolo e la licenza o l'autorizzazione per l'esercizio dell'attività, l'interessato dovrà provvedere, entro 30 giorni dalla data di effettivo inizio dell'attività, a presentare apposita domanda di iscrizione all'Albo delle imprese artigiane, seguendo le modalità di cui alla Parte IIa, Cap. 1, Sezione seconda, Punto 8, pagg.

7. Le caratteristiche delle autovetture e le tariffe

7.1. Le caratteristiche delle autovetture

Con decreto del 19.11.1992, e' stato stabilito che la colorazione esterna delle autovetture adibite a servizio di taxi, immatricolate per la prima volta a partire dal 1^ gennaio 1993, deve essere **bianca**.

L'obbligo di colorazione bianca non si estende ad eventuali fregi accessori, previsti dalla fabbrica costruttrice sin dall'origine, quali, ad esempio, le fasce laterali paraurti.

Le autovetture adibite al servizio di taxi, ove previsto dai regolamenti comunali, possono recare una fascia mono o policroma, posta immediatamente al disotto del bordo inferiore del vano dei finestrini laterali, con un'altezza massima di sei centimetri.

Saranno altresì ammesse sulle fiancate scritte e/o stemmi identificati dell'azienda che gestisce il servizio di taxi e del Comune di appartenenza. Tali scritte e stemmi potranno avere le dimensioni massime, per ciascuna fiancata, di 875 centimetri quadrati.

7.2. Le tariffe

Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo che viene calcolato con un tassametro omologato sulla base di tariffe determinate dalle competenti autorità amministrative.

Per il servizio urbano la tariffa è a base multipla; per il servizio extra-urbano, la tariffa è a base chilometrica.

Il corrispettivo del trasporto per il servizio di noleggio con conducente è direttamente concordato tra l'utenza e il vettore, in base a contratti di trasporto stipulati da imprese di autonoleggio che esercitano il servizio con autovettura, ai sensi della L. n. 21/92.

Con Decreto del Ministero dei trasporti del 20 aprile 1993 sono state emanate disposizioni concernenti i criteri per la determinazione di una tariffa chilometrica, minima e massima, per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

Il costo di produzione del servizio pubblico di noleggio con conducente viene calcolato in base a quattro componenti:

- a) costi proporzionali alla concorrenza (carburanti e lubrificanti, pneumatici, manutenzione e riparazione, spese supplementari);
- b) costi del personale di guida (costo base e prestazioni aggiuntive);
- c) costi per la disponibilità del veicolo (tassa di possesso assicurazione R.C., ammortamento dell'autovettura);
- d) spese di struttura (spese di direzione, amministrazione e generali, affitti, manutenzione della rimessa e degli impianti, spese finanziarie e fiscali, margine di profitto).

7.3. Disposizioni antinquinamento

L'art. 12, n. 7 della L. n. 21/92 stabilisce che, a partire dal 1^o gennaio 1992, i veicoli di nuova immatricolazione adibiti al servizio di taxi o al servizio di noleggio con conducente dovranno essere muniti di marmitte catalitiche o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti.

I dispositivi individuati dal Ministero dei trasporti, con il regolamento recante norme sui dispositivi antinquinamento dei veicoli adibiti a servizio pubblico non di linea, approvato con Decreto del 15 dicembre 1992, n. 572, sono i seguenti:

- a) per i veicoli muniti di motore ad accensione comandata, le marmitte catalitiche di prima installazione già previste all'atto dell'omologazione del tipo o i dispositivi catalizzatori di sostituzione (retrofit) installati successivamente alla prima immatricolazione del veicolo purché regolarmente omologati presso gli uffici della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;
- b) per i veicoli muniti di motore ad accensione spontanea, i dispositivi di alimentazione e di scarico, indicati nella relativa scheda informativa riguardante l'omologazione CEE, atti a contenere le emissioni inquinanti entro i limiti stabiliti dalla Direttiva CEE n. 91/441, recepita con D.M. 28.12.1991.

A decorrere dalla data di entrata del regolamento in questione (**6 aprile 1993**), non saranno ammessi all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione i veicoli, immatricolati per la prima volta a partire dalla predetta data e, da adibire a servizio pubblico non di linea, che non siano muniti dei dispositivi sopra indicati.

8. Il noleggio di autobus con conducente

L'esercizio dell'attività di noleggiatore con autobus è regolamentato dal D.M. n. 448 del 20 dicembre 1991, concernente "Regolamento di attuazione della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 438 del 21 giugno 1989 che modifica la direttiva del Consiglio n. 562 del 12 novembre 1974 riguardante l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada nel settore dei trasporti nazionali e internazionali".

Il decreto prevede che per l'esercizio di tale attività si deve essere in possesso di requisiti di idoneità morale, di requisiti finanziari e professionali (art. 3).