

Prot. n. (TRE/94/1177/TV)

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 D.P.R. 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^o comma del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616, che ha trasferito dallo Stato alle Regioni questa specifica competenza;
- per le zone di intensa conurbazione (aeree 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 programmate 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 D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, nell'interpretazione storico-evolutiva e integrativa delle materie elencate nel I^o 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, motocarrozzetta, natante e veicoli a trazione animale;

- il ruolo assegnato alla Regione dalla L. 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 dell'art. 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 Legge Regionale 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

d e l i b e r a

- di proporre al Consiglio regionale l'approvazione, con le premesse di riferimento indicate, delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate alle 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 (L. 15 GENNAIO 1992 N. 21). CRITERI PER LA REDAZIONE DEI REGOLAMENTI DI ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TAXI E DI NOLEGGIO DI AUTOVETTURA CON CONDUCENTE

P r e m e s s a

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 - D.P.R. 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, motocarrozzetta, natante e veicoli a trazione animale;
- b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarrozzetta, 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 nonchè 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 alle 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. opp. TAXI+natanti 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 nonchè 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 (L. 15 GENNAIO 1992 N. 21)

C A P O 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, motocarrozetta, 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 informatori 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 di modo trasporto, nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri nei porti, aeroporti, negli accessi alle zone pedonali e stazioni ferroviarie nonchè 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 purchè 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.

C A P O 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 nonchè 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. 45) "i criteri per l'organizzazione dei servizi di taxi, di noleggio con conducente e di ogni altro modo similare 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 D.P.R. 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 nonchè 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 socio-economica, 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 n. 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 n. 21/92;
- gli eventuali criteri (ad integrazione di quelli dettati dal 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 L. 142/90. In caso di mancata intesa, totale o parziale, provvede la Giunta regionale, sentiti i Consigli dei Comuni dissentienti. Devono in ogni caso essere consultate le organizzazioni di categoria e le associazioni degli utenti.

C A P O III

(Figure giuridiche e forme di esercizio)

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

1. 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. 443). 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), c) 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, nonchè 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 o commerciale.

2. La seconda forma di esercizio dell'attività di taxi e di 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 ss. del Codice Civile e dalle norme speciali vigenti in materia di cooperazione. In base ad esse la cooperativa, cui sono conferiti nelle forme legali sia i veicoli, sia le relative licenze ed autorizzazioni (con facoltà di rientrarne in possesso in caso di recesso, decadenza ed esclusione) è organizzata secondo i seguenti requisiti fondamentali:

- conferimento alla cooperativa del ricavato dell'attività svolta dai soci;
- inquadramento dei soci secondo le condizioni contributive e previdenziali disposte dalla normativa in materia di lavoro dipendente;
- ripartizione degli utili di gestione, dedotta la quota di riserva legale, in proporzione al lavoro prestato previo assoggettamento a contribuzione previdenziale ed a tassazione.

Va rilevato, altresì, che le attività di servizio in esame (esercitate con autovettura come anche con motocarrozze, veicoli a trazione animale, natanti, motoscafi, gondole e simili) possono essere esercitate anche da organismi associativi costituiti per il conseguimento degli scopi mutualistici e secondo i requisiti propri delle società cooperative di lavoro, così come espressamente e tassativamente stabilito dalle norme del D.P.R. 30 aprile 1970, n. 602, che riguarda il riassetto previdenziale ed assistenziale di particolari categorie di lavoratori-soci di cooperative, anche di fatto.

Nelle cooperative di produzione e lavoro in esame i singoli soci non possono mai acquisire una propria posizione di autonomia imprenditoriale rispetto alla società cooperativa in quanto la loro stessa adesione a questo tipo di cooperative risulta assolutamente preclusiva di una qualifica soggettiva di titolare di impresa individuale.

2.b) La seconda forma organizzativa di società cooperativa richiamata dall'art. 7, comma 1, lett. b attiene alle cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione.

Con tale definizione la norma in esame, mantenendo fermo l'obbligo per dette forme cooperative di operare nel rispetto delle norme vigenti in materia di cooperazione, intende riferirsi a società cooperative di servizio che rivestono natura e finalità consortili, costituite come società consortili in forma cooperativa, a responsabilità limitata o illimitata ai sensi delle norme del Codice Civile, per la disciplina o lo svolgimento in comune di determinate attività di pertinenza delle imprese associate o dei singoli lavoratori autonomi, riuniti in cooperativa di servizio.

Nelle cooperative in esame i soci mantengono l'autonoma disponibilità delle licenze ed autorizzazioni e nei loro confronti la struttura consortile svolge attività di prestazione di servizi (ad es. acquisto di veicoli o di prodotti a condizioni facilitate, assicurazioni più vantaggiose, servizi di rimessa e di manutenzione, servizi vari quali radio-taxi, e simili).

Va rilevato, soprattutto, che in tali cooperative i singoli soci, restando intestatari a pieno titolo della propria licenza (taxi) od autorizzazione (autonoleggio con conducente), mantengono la qualifica di imprenditori conservando la propria posizione previdenziale ed assistenziale, nonchè contributiva ai fini fiscali, in qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto (lett. a, comma 1, art. 7) od, anche, nel solo caso di imprese di autonoleggio con conducente, come titolari di imprese industriali o commerciali (lett. d, comma 1, art. 7).

In merito va, comunque, evidenziato che qualora le strutture consortili in esame siano costituite ed operanti in conformità alle condizioni indicate dall'art. 6 della legge-quadro per l'artigianato, le stesse sono tenute ad iscriversi alla sezione separata dell'Albo delle imprese artigiane di cui all'art. 5 della legge medesima come consorzi o società consortili fra imprese artigiane (confrontare in senso conforme i precedenti pareri del Consiglio Nazionale dell'Artigianato approvati in materia nelle date del 10 marzo 1988, del 27 settembre 1988 e dell'11 dicembre 1991).

2.c) Con la definizione in esame la norma ha voluto riferirsi, altresì, ad una terza specifica forma organizzativa di cooperativa di servizio, anch'essa di natura consortile, operante in conformità alle norme sulla cooperazione nel comparto delle attività di taxi ma con alcune caratteristiche organizzative diverse rispetto alle cooperative di servizio contemplate al precedente punto 2.b.

Si tratta di cooperative di tassisti le quali, tenendo conto anche di norme esistenti in diversi regolamenti comunali per il servizio pubblico degli autoveicoli da piazza, possono risultare usufruenti di licenze di esercizio plurimo o collettivo, acquisite sulla scorta del conferimento delle licenze individuali da parte dei singoli tassisti all'atto della loro associazione alle cooperative stesse, contestualmente all'eventuale conferimento o intestazione formale del relativo automezzo (ad es. proprietà o comodato), ferma restando la titolarità della licenza.

In tali cooperative i soci, mantenendo la propria configurazione imprenditoriale autonoma, conservano la propria posizione previdenziale ed assistenziale, nonchè contributiva ai fini fiscali, in qualità di titolari di impresa artigiana di trasporto (lett. a, comma 1, art. 7), non sono tenuti al conferimento dell'incasso giornaliero, trattenendo ciascuno il ricavato della propria attività professionale e regolando i propri rapporti con la cooperativa, circa i diritti ed i doveri relativi all'utilizzo della licenza e dell'automezzo, in base alle previsioni dello Statuto.

In tal senso il singolo mantiene la vera e propria qualifica di imprenditore artigiano che trova utile unificare i servizi nella cooperativa e fa ricorso ad una struttura particolare di cooperativa al fine di usufruire dei vantaggi che la struttura collettiva è in grado di assicurare (quali possono essere assicurazione R.C.A. più vantaggiosa, acquisto del veicolo facilitato, accesso al credito semplificato, rimesse, manutenzioni e simili).

Tali strutture, riconosciute legittime sia dal Ministero dell'Industria quali "cooperative di servizio a carattere consortile", sia da parte della giurisprudenza che si è anche pronunciata riguardo alla legittimità dei relativi criteri di bilancio in deroga ai criteri di valutazione di cui all'art. 2425 C.C., non sono assimilabili alle cooperative di produzione e lavoro e devono essere considerate pienamente compatibili e legittime ai sensi del quadro normativo introdotto dalla legge n. 21/92.

Va ribadito, anche nel caso in esame, che in presenza dei requisiti di qualifica artigiana, tali forme cooperative consortili sono tenute all'iscrizione alla sezione separata dell'Albo delle imprese artigiane.

3. La terza ipotesi di esercizio dell'attività consiste nell'essere associati in consorzio tra imprese artigiane e in tutte le altre forme previste dalla legge (lett. c, comma 1 articolo 7).

Considerato che le forme associative cooperative e consortili, ivi comprese le società consortili in forma cooperativa, sono state espressamente contemplate dalla precedente lett. b, comma 1, art. 7, va ritenuto che con la lettera c in esame la norma abbia inteso ribadire espressamente la piena legittimità delle strutture associative consortili artigiane, costituite in modo conforme all'art. 6 della legge-quadro per l'artigianato, come consorzi o società consortili, anche in forma cooperativa, a responsabilità illimitata o limitata, obbligatoriamente iscritte alla sezione separata dell'Albo delle imprese artigiane.

Come norma di chiusura la lett. c in esame, infine, riconosce la piena facoltà di associarsi "in tutte le altre forme previste dalla legge", con ciò riferendosi alle varie forme di società previste dal Codice Civile (società in nome collettivo, in accomandita semplice o per azioni, a responsabilità limitata e per azioni), ivi comprese le società con qualifica artigiana di cui all'art. 3 della legge-quadro per l'artigianato.

4. La quarta ed ultima ipotesi, relativa al servizio di "autonoleggio con conducente", prevede l'esercizio di tale attività attraverso una impresa privata anche con la collaborazione eventuale di personale dipendente. Come già specificato sotto il precedente n. 1, le imprese in questione qualora siano in possesso dei requisiti di qualifica artigiana sono tenute ad iscriversi all'Albo delle imprese artigiane acquisendo la qualifica ad ogni effetto.

C A P O IV

(Servizio di noleggio per il trasporto promiscuo

o per trasporti specifici di persone)

1. I motoveicoli e gli autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone, quando possono essere utilizzati in servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, debbono formare oggetto di autorizzazione di noleggio con conducente.

Il noleggio con conducente di detti veicoli per trasporti specifici e la previsione del relativo numero di autorizzazioni debbono essere disciplinati con regolamento e pianta organica distinti, tenendo conto delle esigenze particolari dell'utenza che richiede tali servizi.

2. Per il servizio di autoambulanza offerto da privati al di fuori di enti o associazioni che persegono scopi sanitari, assistenziali, volontaristici, sociali e aziendali, si deve tener conto delle esigenze della collettività in funzione integrativa e complementare delle attività svolte istituzionalmente da detti enti o associazioni. Il numero delle ambulanze ad esclusione di quelle appartenenti ad unità sanitarie locali, ospedali, cliniche, associazioni di assistenza o di volontariato, imprese o collettività per le loro necessità e, come tali, non soggette ad alcuna autorizzazione per noleggio, deve farsi rientrare tra quelle ad uso di terzi e per questo regolato da autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente ai sensi dell'art. 85 del nuovo Codice della Strada.

Il numero delle licenze per autoambulanza dovrà essere determinata, dal Comune, dove ha sede la struttura ospedaliera, in relazione all'area del o dei Comuni interessati ad una stessa struttura sanitaria dell'U.S.L..

Nel caso di area U.S.L. sovracomunale l'autorità competente nello stabilire l'organico risulta la Provincia che dovrà stabilire il numero d'intesa con gli altri Comuni interessati.

L'autorizzazione è rilasciata dal Sindaco in relazione alla sede del territorio comunale di stazionamento delle autoambulanze e non in relazione alla sede legale del soggetto richiedente.

Il Sindaco, al momento del rilascio dell'autorizzazione e, secondo i casi, successivamente, dovrà verificare, tramite il servizio di Igiene Pubblica, che sussistano i requisiti e le condizioni vigenti stabilite dalla Autorità sanitaria competente per il trasporto degli infermi quali:

- 1) il servizio di trasporto deve essere coordinato da un Direttore Sanitario che ne è il diretto responsabile;
- 2) durante il trasporto degli infermi e feriti devono essere contemporaneamente presenti nell'autoambulanza due operatori, compreso l'autista, di cui almeno uno individuato dalla Direzione Sanitaria in relazione agli specifici compiti assistenziali da svolgere in occasione dell'intervento richiesto;
- 3) ciascun automezzo, in regola con le norme stabilite dal

Ministero dei Trasporti per le ambulanze, deve essere sottoposto a periodiche disinfezioni ordinarie almeno mensili e straordinarie dopo il trasporto di malati infettivi-contagiosi;

4) qualunque modifica riguardante la Direzione Sanitaria, il personale, gli automezzi e le relative attrezzi, deve essere comunicata alla Autorità sanitaria locale per l'aggiornamento dell'autorizzazione;

5) il trasferimento di degenzi ricoverati deve di norma essere effettuato con autoambulanza e personale in possesso dei requisiti tecnici e professionali previsti dalle competenti Autorità sanitarie.

Con autorizzazione del Sindaco, ed in via eccezionale, lo stazionamento dei predetti mezzi potrà avvenire anche fuori del territorio comunale, presso la sede dei servizi pubblici assistenziali e riabilitativi (ospedali, case di cura o di riposo, officine ortopediche ecc.) e, in occasione di manifestazioni ad alta presenza di persone, nei luoghi adiacenti a quello in cui si svolgono le stesse manifestazioni, oppure nei luoghi in cui risulti facilitata la chiamata e l'uso da parte degli utenti.

In relazione alle ulteriori autorizzazioni sanitarie prescritte per le autoambulanze valgono le norme, legislative, regolamentari e tecniche delle leggi statali e regionali in materia.

C A P O V

(Criteri di definizione degli organici taxi e n.c.c.)

1. I Comuni stabiliscono il numero di veicoli necessario all'espletamento dei servizi taxi ed n.c.c. nel rispetto dei criteri e delle metodologie predisposti dalle Province a cui compete l'approvazione delle decisioni comunali in materia di organico da considerarsi a tutti gli effetti come atti regolamentari.

2. Le Province definiscono, per ciascun Comune e, nel caso, anche per raggruppamenti omogenei di Comuni, una metodologia di calcolo del fabbisogno teorico di offerta di servizi taxi e di n.c.c. che individui la domanda teorica associata a variabili socio-economico-territoriali, tra le quali comprendere:

- offerta relativa alle altre modalità di trasporto pubblico;
- popolazione (età, distribuzione territoriale, condizione professionale, ecc.);
- attività produttive (settori di attività, addetti, ecc.);
- servizi socio-sanitari;

- servizi scolastici;
- servizi sportivi, culturali e ricreativi;
- offerta e presenze turistiche.

3. La metodologia di calcolo è soggetta a verifica, anche attraverso indagini dirette, con periodicità almeno quadriennale.

4. I Comuni pervengono a modifiche di organico nelle seguenti situazioni caratteristiche:

- a) adeguamento dell'organico comunale nei limiti dell'offerta teorica definita dalle Amministrazioni provinciali;
- b) aggiornamento dell'offerta teorica, effettuato attraverso l'applicazione della metodologia di riferimento, conseguente a dimostrate variazioni di uno o più parametri caratteristici generatori di domanda, o a dimostrate particolari condizioni di organizzazione e di svolgimento dei servizi influenti sull'offerta (durata media degli spostamenti, durata media dei turni di servizio, ecc.);
- c) ogni altra dimostrata diretta esigenza di adeguamento dell'organico che non possa convenientemente risultare dalla metodologia e dai criteri definiti in sede provinciale (particolari esigenze di servizio derivanti da specifiche variazioni dell'utenza servita).

5. Le Province possono consentire modifiche di organico difformi da quelle risultanti dai contingenti teorici, oltretutto nei casi di cui al punto 4, sub c), anche allorchè le caratteristiche di particolare affinità d'uso dei servizi taxi e n.c.c. rendano possibili parziali conversioni, nei limiti, in ogni caso, dell'offerta teorica complessiva.

C A P O VI

(Ruolo dei conducenti)

1. - E' istituito, ai sensi dell'art. 6 della L. 21/92, presso le Camere di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, il ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea.

- Per l'istituzione e il funzionamento del ruolo la Regione si avvale delle organizzazioni e degli Uffici delle Camere di Commercio, nonché, a norma dell'art. 118, terzo comma della Costituzione, degli Uffici provinciali.

- Ogni ruolo è istituito con decreto del Presidente della Amministrazione Provinciale territorialmente competente, previa opportune intese con le C.C.I.A., che ne stabiliscono altresì le modalità di funzionamento, la localizzazione e la data in cui

avrà inizio l'attività degli uffici addetti al ruolo medesimo. Con lo stesso atto è costituita la Commissione per la formazione e conservazione del ruolo istituito presso la stessa Camera di Commercio.

- Il ruolo si articola nelle seguenti sezioni:

- 1) conducenti di autovetture
- 2) conducenti di motocarrozze
- 3) conducenti di natanti
- 4) conducenti di veicoli a trazione animale

- E' ammessa l'iscrizione a più sezioni del ruolo nella medesima provincia, salvo i casi di incompatibilità.

- Requisito fondamentale per l'iscrizione nel ruolo è la professionalità dell'aspirante. Essa si estrinseca in due condizioni essenziali: l'abilitazione specifica alla guida richiesta per il tipo di attività e il superamento di un esame di idoneità che accerti il grado indispensabile di cultura generale e di conoscenza particolare per l'esercizio del servizio.

- L'attestato di idoneità abilitante all'esercizio della professione, comprovato esclusivamente dalla iscrizione al ruolo dei conducenti, verrà rilasciato a seguito del superamento dell'esame davanti alle Commissioni regolarmente istituite nelle forme e sulle materie indicate ai commi seguenti.

Le domande dovranno essere presentate alle apposite Commissioni, su carta legale con firma autenticata. Sulle domande dovranno essere indicate le generalità, il luogo e la data di nascita, il codice fiscale, la cittadinanza, i titoli di studio posseduti e la residenza. Alla domanda deve essere allegata la certificazione comprovante i requisiti di idoneità morale e professionale.

2. I soggetti che aspirano all'iscrizione al ruolo di conducente di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea devono essere in possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale.

a) Per comprovare il requisito di idoneità morale l'aspirante deve allegare alla domanda di iscrizione al ruolo idonea documentazione diretta a certificare l'assenza delle seguenti condanne: interdizione dai pubblici uffici, interdizione da una professione o da un'arte, interdizione legale, interdizione dagli uffici direttivi delle persone giuridiche e delle imprese ed incapacità di contrarre con la Pubblica Amministrazione nonché l'assenza di carichi pendenti. L'aspirante deve

altresì comprovare, a termini di legge, la non appartenenza ad associazioni di tipo mafioso di cui alla L. 55/90. Non risponde al requisito dell'idoneità morale chi:

- 1) abbia riportato una o più condanne definitive alla reclusione in misura superiore complessivamente ai due anni per delitti non colposi;
- 2) abbia riportato una condanna definitiva a pena detentiva per delitti contro il patrimonio, la fede pubblica, l'ordine pubblico, l'industria ed il commercio;
- 3) abbia riportato condanna definitiva per reati puniti a norma degli articoli 3 e 4 della legge 20 febbraio 1958, n. 75;
- 4) risulti sottoposto, con provvedimento esecutivo, ad una delle misure di prevenzione previste dalla vigente normativa.

In tutti i precedenti casi il requisito continua a non essere soddisfatto fin tanto che non sia intervenuta la riabilitazione ovvero una misura di carattere amministrativo con efficacia riabilitativa.

Il requisito della idoneità morale viene altresì meno quando agli interessati siano state inflitte, in via definitiva, sanzioni per infrazioni gravi e ripetute alle regolamentazioni riguardanti le condizioni di retribuzione e di lavoro della professione o l'attività di trasporto ed in particolare le norme relative al periodo di guida e di riposo dei conducenti, ai pesi e dimensioni dei veicoli, alla sicurezza stradale e dei veicoli.

Il predetto requisito deve essere posseduto dal titolare della impresa, dai suoi dipendenti, soci o collaboratori familiari.

b) Per comprovare il requisito di idoneità professionale l'aspirante deve produrre, in sede di istanza per la iscrizione al ruolo, apposita documentazione diretta a certificare il possesso dei requisiti per la eventuale iscrizione di diritto o, negli altri casi:

- possesso dei titoli previsti ed obbligatori per la guida di veicoli secondo le vigenti norme di codice della strada

- assolvimento dell'obbligo scolastico;
- età non superiore agli anni 65 per l'iscrizione alle sezioni riservate ai conducenti di autovetture, motocarrozze e natanti;
- età non superiore agli anni 70 per l'iscrizione alla sezione riservata ai conducenti di veicoli a trazione animale;
- possesso del certificato di abilitazione professionale di cui all'art. 116, comma 8 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'iscrizione alle sezioni riservate ai conducenti di autovetture e motocarrozze;
- possesso della patente nautica (solo per la apposita sezione di ruolo)

nel secondo caso la iscrizione al ruolo potrà intervenire a seguito del superamento dell'esame davanti alla specifica Commissione.

3. La Commissione presso ogni Camera di Commercio per la formazione e la conservazione del ruolo di cui al comma 3 dell'art. 6 della L. 15 gennaio 1992, n. 21 è composta da:

Presidente - un Dirigente o funzionario dell'assessorato alla Viabilità e Trasporti della Provincia

Membri - un Dirigente o funzionario del Comune capoluogo di provincia

- un Dirigente o funzionario della C.C.I.A.

- tre esperti in rappresentanza delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale.

Per ciascun componente effettivo viene nominato un supplente che partecipa alle attività della commissione in assenza del titolare.

I componenti della commissione d'esame durano in carica quattro anni e possono essere sostituiti in ogni momento per iniziativa dell'Ente o dell'associazione che li ha designati.

Le funzioni di segreteria sono svolte da un dipendente della Camera di Commercio.

La commissione assolve i seguenti compiti:

- 1) valuta la regolarità delle domande per l'iscrizione di diritto a ruolo e procede all'accertamento dei requisiti di idoneità morale e professionale;
- 2) vigila sul permanere del possesso, da parte dei soggetti già iscritti a ruolo, dei requisiti di idoneità morale e professionale;
- 3) accerta, mediante esame, il requisito professionale;
- 4) redige l'elenco degli aventi diritto all'iscrizione al ruolo.

4. Le materie di esame per l'accesso alla professione prevedono la conoscenza dei seguenti argomenti:

- a - disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative applicabili alla circolazione, alla sicurezza della circolazione, alla prevenzione degli incidenti nonché alle misure da prendersi in caso di incidente;
- b - elementari cognizioni per la prestazione di soccorso alle persone in caso di incidente;
- c - norme per la manutenzione dei veicoli, per il collaudo ed immatricolazione;
- d - cognizione dei principi applicabili in materia di assicurazione, contabilità commerciale, regime delle tariffe prezzi e condizioni di trasporto, geografia fisica e stradale con particolare riferimento alla comprensione della rappresentazione cartografica della viabilità;

L'esame deve tendere fondamentalmente ad accertare la cultura generale di base del candidato, secondo il livello medio di istruzione di massa, la corretta conoscenza della lingua italiana.

5. Sono iscritti di diritto nel ruolo della provincia in cui svolgono la propria attività:

- a) coloro che, in possesso dei requisiti di idoneità morale e professionale, risultino titolari, alla data di pubblicazione del presente atto, di licenza per l'esercizio di servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;
- b) coloro che, alla data di pubblicazione del presente atto, abbiano prestato servizio negli ultimi cinque anni per un periodo di tempo complessivamente non inferiore a due anni, in qualità di collaboratore familiare o di sostituto del titolare della licenza o della

autorizzazione, nonchè, in qualit di dipendente di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto del dipendente medesimo e che siano in possesso dei requisiti di idoneit morale e professionale.

Per l'iscrizione di diritto al ruolo, l'interessato deve presentare domanda scritta, entro 90 giorni dalla data di pubblicazione del presente atto, alla commissione provinciale per la formazione e la conservazione dei ruoli, specificando la provincia e la sezione del ruolo in cui chiede di essere iscritto.

6. Nei ruoli istituiti presso le Camere di Commercio debbono essere iscritti obbligatoriamente coloro che intendono ottenere la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente e per esercitare i relativi servizi. Debbono altres essere iscritti nel ruolo, per l'esercizio delle stesse attivit, i sostituti del titolare di licenza o di autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, i sostituti temporanei del titolare di licenza di taxi nei casi tassativamente previsti dalla legge (art. 10 della legge 15 gennaio 1992 n. 21), i familiari che collaborano con i titolari degli autoservizi pubblici non di linea dando luogo alla figura dell'impresa familiare a norma dell'art. 230-bis del Codice civile, i dipendenti di impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente e i loro sostituti a tempo determinato.

7. I titolari delle licenze o autorizzazioni, i loro dipendenti o collaboratori, semprech risultanti iscritti nei ruoli dell'impresa, cooperativa, consorzio che, al momento dell'istituzione del ruolo, risultino gi 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.

8. Per coloro che, al momento della istituzione del ruolo e della sua effettiva entrata in funzione, collaborano o sostituiscono il titolare, l'iscrizione a ruolo  effettuata di diritto sulla base della semplice certificazione, a norma di legge, del possesso della condizione di sostituto, di collaboratore o di dipendente.

C A P O VII

(La Commissione consultiva provinciale)

1. L'attivit consultiva della commissione regionale prevista dal quarto comma dell'art. 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21  decentrata e organizzata su base provinciale. A tal fine in ogni provincia  costituita una commissione consultiva provinciale che esercita le proprie funzioni con riferimento allo svolgimento del servizio e all'applicazione dei regolamenti nei comuni della provincia stessa.

2. Le commissioni consultive provinciali sono costituite da 5 membri, tra gli esperti nel settore, di cui tre nominati dal Consiglio provinciale,

uno nominato dal Consiglio del comune capoluogo e uno dalla Camera di Commercio. A questi si aggiunge un numero di rappresentanti delle organizzazioni del settore così determinato: uno nominato da ciascuna delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e uno dalle associazioni di utenti o, in alternativa, dalle organizzazioni sindacali unitarie o confederate, secondo il grado di rappresentatività determinato nello stesso modo anzidetto per le organizzazioni di categoria.

3. La commissione provinciale è istituita con decreto del Presidente della Giunta provinciale ed è presieduta da un suo componente, eletto a maggioranza di voti dalla stessa, tra quelli nominati dal consiglio provinciale.

Funge da segretario un funzionario dell'amministrazione provinciale di qualifica non inferiore alla settima.

4. Essa si riunisce di norma almeno due volte all'anno per esaminare i dati ricevuti dalle commissioni consultive comunali e rielaborarli in una relazione sull'andamento dei servizi, che sarà trasmessa all'Assessorato regionale Trasporti e Vie di Comunicazione entro la fine di ogni anno.

La commissione esprime parere obbligatorio sui provvedimenti da adottarsi dalla Provincia in materia di autoservizi pubblici non di linea, compie studi ed indagini nel settore e formula proposte alla Regione, alla provincia e ai comuni. La Commissione adotta le sue decisioni a maggioranza di voti con parere motivato con preciso riferimento alle posizioni espresse dai vari componenti, compreso quello dei dissidenti, riportato nel verbale della seduta.

L'Assessorato regionale Trasporti e Vie di Comunicazione coordina l'attività delle commissioni sulla base dei dati acquisiti e delle indagini e studi compiuti eventualmente anche direttamente.

C A P O VIII

(Vigilanza)

1. Le Province esercitano i poteri di controllo e di vigilanza per l'osservanza da parte dei Comuni, negli atti e nei comportamenti, delle disposizioni di legge, nazionali e regionali, nonché dei regolamenti, criteri, indirizzi, programmi e piani regionali, provinciali e comunali in materia di autoservizi pubblici non di linea.

In particolare debbono essere osservate le norme e gli indirizzi del Programma Regionale di Sviluppo, del Piano Territoriale Regionale, del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (P.R.I.T.) specie nei suoi riferimenti integrativi e complementari del Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.), nonché le norme e gli indirizzi della programmazione generale, provinciale e comprensoriale, dei piani di bacino e, per assicurare una gestione uniformata e coordinata dei servizi nelle zone e nei comprensori di intensa conurbazione, delle convenzioni e degli interventi della

Regione.

2. A tal fine le Province, d'ufficio o su segnalazione e reclami da parte degli interessati o di privati cittadini provvedono attraverso la Commissione consultiva, ad accertare atti o comportamenti in violazione delle disposizioni e previsioni suddette, informandone la Regione .

3. Accertata la sussistenza e la consistenza della violazione, gli uffici provinciali provvedono a diffidare le Amministrazioni locali competenti perché adottino, in un congruo termine prestabilito, le misure più efficaci per far cessare il comportamento abusivo o per eliminare le irregolarità riscontrate.

4. Trascorsi infruttuosamente i termini della diffida, le giunte provinciali debbono adottare i provvedimenti necessari, anche in via sostitutiva degli organi locali, per il ripristino della regolarità dei servizi, sentita la Commissione consultiva provinciale.

5. In caso di inerzia da parte delle province delegate o in caso di inosservanza della normativa da parte di esse, provvede, con le stesse modalità, la Giunta regionale, sentita la Commissione consultiva provinciale competente.

B. CRITERI PER LA REDAZIONE DEI REGOLAMENTI COMUNALI PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI DI TAXI E DI NOLEGGIO DI AUTOVETTURA CON CONDUCENTE

I N D I C E

CAPO I: I SERVIZI DI TAXI E DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

1. Disciplina del servizio
2. Definizione del servizio
3. Condizioni d'esercizio
4. Servizi sussidiari ad integrazione del trasporto di linea
5. Ambiti operativi territoriali

CAPO II: L'ACQUISIZIONE DELLA LICENZA E LE CONDIZIONI DI ESERCIZIO

6. Requisiti e condizioni per l'esercizio della professione
7. Concorso per l'assegnazione delle licenze

8. Contenuti del bando
9. La commissione consultiva comunale
10. La commissione di concorso per l'assegnazione delle licenze o autorizzazioni
11. Attività della commissione di concorso
12. Presentazione della domanda
13. Materie di esame
 14. Assegnazione e rilascio della licenza
 15. Titoli di preferenza
 16. Inizio del servizio
 17. Validità della licenza
 18. Trasferibilità della licenza
19. Taxi di scorta
 20. Comportamento del conducente in servizio
 21. Interruzione del trasporto
 22. Trasporto degli handicappati
 23. Idoneità dei mezzi
 24. Tariffe
25. Turni e orari di servizio
26. Trasporto bagagli ed animali
27. Forza pubblica
 28. Servizi in ambito aeroportuale

CAPO III: ILLECITI E SANZIONI

29. Vigilanza
30. Diffida
31. Sanzioni
32. Sospensioni della licenza

- 33. Revoca della licenza
- 34. Procedimento sanzionatorio
 - 35. Decadenza della licenza
 - 36. Irrogazione delle sanzioni
 - 37. Norma transitoria

S C H E M A D I R E G O L A M E N T O

C A P O I

Art. 1

(Disciplina del servizio)

- 1. Il presente Regolamento reca norme per il riordino e l'approvazione dei regolamenti comunali di servizio di taxi e di noleggio di autovetture con conducente ai sensi dell'art. 85 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616.
- 2. Il presente Regolamento disciplina le funzioni amministrative concernenti l'approvazione da parte dei Consigli comunali e provinciali, per le rispettive competenze, dei regolamenti comunali relativi agli autoservizi pubblici non di linea di cui alla legge 15 gennaio 1992 n. 21.
- 3. Tale servizio è altresì disciplinato dalle seguenti norme:
 - a) dalle disposizioni del presente Regolamento conformi alle contestuali direttive regionali approvate con lo stesso atto;
 - b) dagli artt. 8-19-85 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616;
 - c) dal decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (nuovo Codice della Strada e del relativo decreto correttivo e integrativo 10 settembre 1993 n. 360);
 - d) dal D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 (regolamento di esecuzione del nuovo Codice della Strada);
 - e) dalla legge 15 gennaio 1992 n. 21;
 - f) dalla L.R. 45/79 art. 3 e art. 45;
 - g) dal D.M. 13 dicembre 1951 sui servizi pubblici non di linea;
 - h) dal D.M. 15 dicembre 1992 n. 572 (dispositivi antinquinamento)
 - i) dall'Art. 8 legge 5 febbraio 1992 n. 104 (legge-

quadro sui diritti delle persone handicappate)

1) dal decreto 20 aprile 1993 del Ministro dei Trasporti dettante criteri per la determinazione di una tariffa minima e massima per il servizio di noleggio con autovettura.

4. Eventuali situazioni e rapporti non rientranti nell'attuale previsione normativa sono disciplinate, dalle leggi dello Stato e della Regione Emilia-Romagna, nelle materie non previste da altra norma, dalla legge comunale e provinciale e norme attinenti, nonchè dagli statuti e regolamenti comunali e da ogni altro atto regolamentare in quanto possano direttamente o indirettamente avere applicazione in materia e non siano in contrasto con le norme del presente Regolamento.

Art. 2

(Definizione del servizio)

1. Gli autoservizi pubblici non di linea provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone svolgendo una funzione complementare e integrativa dei trasporti pubblici di linea.

2. Gli autoservizi pubblici non di linea sono costituiti dal servizio di taxi e dal servizio di noleggio con conducente così come definiti rispettivamente agli art. 2 e 3 della L. 21/92.

3. Detti autoservizi sono compiuti a richiesta dei trasportati o del trasportato in modo non continuativo nè periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta dai richiedenti, oppure anche in modo continuativo o periodico, con trasporto collettivo in presenza di particolari esigenze territoriali, sociali e ambientali e per le necessità di diretti collegamenti o di opportuni coordinamenti integrativi e intermodali con gli stessi servizi di linea, nell'ambito di specifiche autorizzazioni definite dagli enti territoriali competenti.

Art. 3

(Condizioni di esercizio)

1. I servizi di piazza (taxi) e di noleggio con conducente sono subordinati alla titolarità rispettivamente di apposita licenza o autorizzazione rilasciata ad una persona fisica in possesso dei requisiti previsti dall'art. 7 della L. 21/92, salvo il potere di conferimento a norma dell'art. 7 della predetta legge.

L'esercizio della licenza o dell'autorizzazione conferita deve essere svolto da un conducente iscritto al ruolo previsto dall'art. 6 della Legge 15 gennaio 1992 n. 21.

2. Le licenze e le autorizzazioni sono riferite ad un singolo veicolo o natante. Debbono osservarsi le disposizioni relative ai divieti e alle possibilità di cumulo delle licenze e delle autorizzazioni contenute nel

secondo comma dell'art. 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e nelle altre disposizioni di legge eventualmente vigenti al momento del rilascio.

Le licenze e le autorizzazioni sono atti strettamente personali in quanto espressione di funzioni attinenti a compiti di polizia amministrativa locale, di ordine pubblico, sociale, economico e commerciale.

3. La licenza o l'autorizzazione deve trovarsi a bordo del mezzo durante tutti i suoi spostamenti. Unitamente alla licenza o autorizzazione il Comune rilascia un contrassegno del tipo approvato contenente il nome e lo stemma del comune, il nome del titolare della licenza o autorizzazione, il numero della stessa. Il contrassegno dovrà essere esposto in modo ben visibile sul veicolo.

4. Il servizio deve essere esercitato direttamente dal titolare della licenza o autorizzazione, da un suo collaboratore anche familiare o da un suo dipendente, semprechè iscritti al ruolo di cui all'art. 6 della L. 21/92.

5. Le modalità di esercizio degli autoservizi pubblici non di linea debbono assicurare l'osservanza delle norme a tutela dell'incolumità individuale e della previdenza infortunistica ed assicurativa. Il personale addetto ai servizi deve avvicendarsi in turni di lavoro che consentano periodi di riposo effettivo e adeguato.

6. Il requisito della idoneità professionale, comprovato dalla iscrizione nel ruolo dei conducenti, deve essere posseduto dal titolare della licenza e dalle persone comunque aventi titolo per l'esercizio della professione in qualità di dipendenti, soci o collaboratori familiari.

Art. 4

(Servizi sussidiari ad integrazione

del trasporto di linea)

1. Previa autorizzazione del Comune, i veicoli immatricolati in servizio di taxi o di noleggio possono essere impiegati per l'espletamento di servizi sussidiari o integrativi dei servizi di linea.

2. L'autorizzazione viene concessa in presenza di un regolare rapporto convenzionale tra il concessionario della linea ed il titolare della licenza di taxi o l'autorizzazione di N.C.C., approvato dall'ente concedente il servizio di linea disciplinante condizioni, vincoli, garanzie per il rispetto degli obblighi di trasporto previsti.

Art. 5

(Ambiti operativi territoriali)

1. I titolari di licenza di taxi o dell'autorizzazione di N.C.C. possono effettuare trasporti in tutto il territorio della Regione Emilia-Romagna,

in quello nazionale e negli stati membri della Comunità Economica Europea ove, a condizione di reciprocità, i regolamenti di tali enti lo consentano.

2. Il prelevamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio sono effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza o autorizzazione per qualunque destinazione. La prestazione del servizio taxi, per destinazioni oltre il territorio comunale o comprensoriale, è facoltativa ferme restando, per i servizi a trazione animale, le disposizioni dell'art. 70 del Codice della Strada.

3. E' consentito all'utente accedere al servizio fuori dai luoghi di stazionamento, con richiesta a vista o con qualsiasi altro mezzo di comunicazione per l'immediata prestazione. Nel caso di accesso al servizio fuori dai luoghi di stazionamento è dovuta anche la prescritta tariffa relativa al percorso effettuato per il prelevamento (uscita dalla rimessa per il servizio di NCC, salita se con prenotazione a vista o accettazione del servizio via radio sia per il servizio di taxi che di N.C.C.). La prenotazione del servizio di taxi è, di norma vietata al di fuori dei casi sopra consentiti.

C A P O I I

Art. 6

(Requisiti e condizioni

per l'esercizio della professione)

1. Possono essere titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di N.C.C. tutte le persone fisiche appartenenti agli Stati della Comunità Economica Europea, a condizione di reciprocità.

Art. 7

(Concorso per l'assegnazione delle licenze)

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente vengono assegnate in seguito a pubblico concorso per titoli e per esame ai soggetti iscritti al ruolo dei conducenti.

2. Il concorso deve essere indetto entro sessanta giorni dal momento che si sono rese disponibili a seguito di rinuncia, decadenza o revoca una o più licenza o autorizzazione o in seguito ad aumento del contingente numerico delle stesse. Il relativo bando deve essere pubblicato sul Bollettino della Regione Emilia-Romagna. Resta ferma in ogni caso la validità annuale della graduatoria prevista dall'art. 14, salvo diversa determinazione del competente organo comunale.

3. I soggetti interessati possono concorrere alla assegnazione di una sola licenza o autorizzazione per ogni bando.

4. Sono ammessi al concorso coloro che risultano in possesso del certificato di iscrizione nel ruolo di qualsiasi provincia e di qualsiasi analogo elenco di un Paese della Comunità Economica Europea.

Art. 8

(Contenuti del bando)

1. I contenuti obbligatori del bando di concorso per l'assegnazione delle licenze sono i seguenti:

- a) numero e tipo delle licenze da assegnare
- b) elencazione dei titoli oggetto di valutazione e dei criteri di preferenza
- c) il termine entro il quale deve essere presentata la domanda
- d) il termine entro il quale deve essere riunita la commissione d'esame per l'esame della domanda presentata

Art. 9

(la Commissione comunale consultiva)

1. In ogni comune è costituita la commissione consultiva per l'esercizio del servizio pubblico di trasporto non di linea nel comune stesso e per l'applicazione del relativo regolamento.

2. Essa è formata da un numero di componenti determinati in numero di tre nominati dal Consiglio comunale, di cui uno tra i consiglieri, uno per ciascuna delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale e locale e uno su designazione delle associazioni degli utenti a livello locale, o, in alternativa, dalla Confederazione regionale sindacale unitaria.

3. La commissione comunale è istituita con atto del Sindaco ed è presieduta dal membro eletto dal consiglio comunale. La Commissione si esprime a maggioranza dei voti con parere motivato con preciso riferimento alle posizioni espresse dai vari componenti, compreso quello dei dissidenti, riportato nel verbale della seduta.

Funge da segretario della commissione un funzionario comunale di qualifica non inferiore alla sesta.

4. La commissione comunale svolge, per quanto concerne le competenze del comune, funzioni e ruoli analoghi a quelle assegnate alla commissione provinciale.

Essa elabora proposte generali e particolari nonché studi di interesse locale e generale da sottoporre alla provincia e alla Regione.

5. Per le proposte relative alla pianta organica delle licenze e delle autorizzazioni la commissione adotta le proprie determinazioni con la presenza di tutti i suoi componenti. In questo caso, il membro della Commissione che, senza giustificato motivo, non sia intervenuto a due sedute consecutive decade dall'incarico e la Commissione può proseguire nei suoi lavori salva la nomina del sostituto.

6. Il potere di fissare l'ordine del giorno e di convocare la Commissione è attribuito al Presidente, che è altresì tenuto a riunire la Commissione entro venti giorni dal ricevimento di una richiesta di convocazione articolata per argomenti sottoscritta da almeno tre membri, oppure dal Presidente della Commissione consultiva provinciale.

7. La Commissione, nel suo ambito territoriale, svolge un ruolo propositivo nei confronti degli organi deliberanti rispettivamente del Comune, della Provincia, e, previa deliberazione della Giunta provinciale, della Regione. La Commissione decide a maggioranza. Nel caso di parità prevale il voto del Presidente.

8. La commissione consuntiva dura in carica quattro anni a far tempo dalla esecutività della deliberazione di nomina. I relativi componenti possono essere sostituiti in ogni momento per dimissioni, iniziativa dell'ente o della associazione che li ha designati.

Art. 10

(la Commissione di concorso per l'assegnazione
delle licenze o autorizzazioni)

1. Per l'assegnazione delle licenze o autorizzazioni la Giunta provvede alla nomina di una Commissione di concorso, presieduta dal Segretario comunale o da altro dipendente preposto al servizio competente e composta da 3 membri, nominati dalla Giunta tra persone esperte del settore, tra cui il Segretario comunale in qualità di presidente.

2. Per ciascuno dei componenti di cui sopra viene nominato un supplente, il quale partecipa alle sedute d'esame solo in caso di impedimento permanente del titolare.

3. Ogni commissario non può far parte della stessa commissione per più di due anni consecutivi.

4. La commissione è convocata dal Presidente rispettando il termine di cui all'art. 8, lettera d del presente Regolamento.

5. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario dell'amministrazione comunale con qualifica non inferiore alla sesta.

Art. 11

(attività delle commissioni di concorso)

1. Le commissioni di concorso, valutata la regolarità delle domande di ammissione, redigono il relativo elenco dei candidati ammessi che è successivamente affisso all'albo pretorio del Comune e nei locali ove si svolgono gli esami.

2. La data dell'esame deve essere comunicata agli interessati a mezzo lettera raccomandata A.R. da inviare al domicilio indicato nella domanda, entro un termine prestabilito dalla Commissione.

3. La commissione, prima di pronunciarsi sull'ammissibilità delle domande, stabilisce, alla presenza di tutti i suoi membri, a pena di nullità del concorso, i criteri di valutazione dei titoli previsti ed indicati dal bando deliberato. Debbono essere sempre ammessi e valutati i titoli relativi all'età, all'anzianità di servizio presso imprese pubbliche o private di trasporto di persone e alla frequenza e alla gravità delle infrazioni alle norme sulla circolazione stradale nella quale il candidato è incorso, comprovata dal certificato di iscrizione nel casellario giudiziale o da un attestato rilasciato dalla prefettura per le infrazioni depenalizzate. Non può in alcun caso costituire titolo da valutare la residenza nel comune o in altro del territorio nazionale.

4. Per esprimere il proprio giudizio ogni commissario dispone di dieci voti. Alla visione dei compiti scritti, alle interrogazioni orali e alle relative valutazioni debbono essere presenti tutti i commissari, a pena di nullità delle operazioni e dei giudizi espressi. In relazione alle domande presentate dai candidati relative all'accertamento della conoscenza delle lingue straniere, il Consiglio comunale provvede, se necessario, ad integrare la commissione con esperti nelle lingue prescelte dai candidati. In questo caso muta, proporzionalmente all'inserimento di nuovi commissari, il sistema di valutazione complessiva e delle singole prove.

Art. 12

(presentazione delle domande)

1. Le domande per l'assegnazione della licenza di taxi o dell'autorizzazione per NCC dovranno essere presentate al Sindaco, su carta legale, con firma autenticata. Nella domanda devono essere indicate generalità, luogo e data di nascita, cittadinanza, titolo di studio e residenza. La domanda deve essere corredata dai seguenti documenti:

- a) certificato di iscrizione al ruolo;
- b) dichiarazione di impegno a non esplicare altra attività lavorativa che limiti il regolare svolgimento del servizio;
- c) documentazione di eventuali titoli di preferenza in conformità a quanto previsto dall'art. 16 del presente

Regolamento;

d) certificazione medica attestante di non essere affetto da malattie incompatibili con l'esercizio del servizio.

2. Per il rilascio della licenza o autorizzazione il richiedente dovrà allegare idonea documentazione diretta a certificare la idoneità professionale, comprovata dal possesso dei seguenti requisiti:

1) essere in possesso dei titoli previsti ed obbligatori per la guida dei veicoli secondo le vigenti norme del Codice della strada;

2) essere iscritti al Registro delle Ditte presso la Camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato o al Registro delle Imprese artigiane presso la Cancelleria del Tribunale ai sensi della L. 8 agosto 1985 n. 443, per le imprese già esercenti l'attività;

3) essere proprietari o comunque possedere la piena disponibilità (anche in leasing) del mezzo o dei mezzi per i quali è rilasciata dal Comune la licenza o l'autorizzazione di esercizio;

4) avere la sede o, in ogni modo, la disponibilità di rimesse o spazi adeguati a consentire il ricovero dei mezzi e la loro ordinaria manutenzione nel Comune che rilascia la autorizzazione di N.C.C.;

5) non avere trasferito precedente licenza o autorizzazione da almeno 5 anni.

3. Risultano impedimenti soggettivi per il rilascio della licenza o dell'autorizzazione:

a) l'essere incorso in condanne a pene che comportino l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli artt. 178 e seguenti del c.p.;

b) l'essere incorso in provvedimenti adottati ai sensi delle Leggi 27 dicembre 1956, n. 1423; 31 maggio 1965, n. 575; 13 settembre 1972, n. 646; 12 ottobre 1982, n. 726;

c) l'essere stato dichiarato fallito senza che sia intervenuta cessazione dello stato fallimentare a norma di legge;

d) l'essere incorso, nel quinquennio precedente la

domanda, in provvedimenti di revoca o decadenza di precedente licenza di esercizio sia da parte del comune al quale la domanda è stata presentata, sia da parte di altri comuni;

e) l'essere incorsi in una o più condanne, con sentenze passate in giudicato, per delitti non colposi, a pene restrittive della libertà personale per un periodo, complessivamente, superiore ai 2 anni e salvi i casi di riabilitazione.

4. I requisiti e le condizioni per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni debbono essere comprovati da certificazione autentica rilasciata da uffici pubblici o da privati che sono in possesso degli atti o sono a conoscenza dei fatti oggetto della certificazione medesima, in bollo e in data non anteriore a tre mesi. Nei casi consentiti gli interessati possono ricorrere alle forme di autocertificazione o di certificazione sostitutiva e abbreviata previste dalla legge 4 gennaio 1968, n. 15, in quanto compatibili con le disposizioni della legge 15 gennaio 1992, n. 21 e salvi i necessari accertamenti d'ufficio da parte dell'amministrazione comunale.

I requisiti richiesti e la mancanza degli impedimenti previsti debbono essere comprovati da una documentazione valida ad ogni effetto di legge.

Art. 13

(Materie di esame)

1. Le materie di esame per l'assegnazione della licenza o autorizzazione riguardano:

- conoscenza del regolamento comunale di esercizio;
- conoscenza degli elementi di toponomastica locale e dei principali luoghi o siti storici del Comune;
- elementi di diritto civile, commerciale, sociale e fiscale la cui conoscenza è necessaria per l'esercizio della professione.

2. Possono aggiungersi, facoltativamente, a scelta del candidato, altre prove riguardanti la conoscenza pratica di singole lingue dei paesi comunitari ed extracomunitari ai fini di conseguire un maggior punteggio. A tal fine il candidato deve dichiarare nella domanda di ammissione all'esame la lingua della Comunità Economica Europea ed eventualmente, le altre lingue, in genere, per la conoscenza delle quali intende essere sottoposto ad esame.

Art. 14

(Assegnazione e rilascio della licenza)

1. Il Sindaco, acquisita la graduatoria di merito redatta dalla Commissione di esame provvede all'assegnazione della licenza.

2. La graduatoria di merito redatta dalla commissione di esame ha validità di 1 anno. I posti di organico che nel corso dell'anno si rendessero vacanti dovranno essere coperti fino ad esaurimento della graduatoria.

Art. 15

(Titoli di preferenza)

1. A parità di punteggio è preferito, nella collocazione in graduatoria, il candidato che ha esercitato il servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza, per un periodo di tempo complessivo di almeno 6 mesi, per la licenza di taxi e, per l'autorizzazione al servizio di noleggio con conducente, colui che è stato dipendente di un'impresa per lo stesso servizio di sostituto, socio o collaboratore familiare e per il medesimo periodo.

2. Costituisce altresì titolo preferenziale a parità di punteggio:

- L'essere in possesso di altra licenza di NCC dello stesso Comune da almeno due anni ed aver svolto per l'intero periodo il servizio con continuità, regolarità ed efficienza.

- L'essere associati (per i servizi di NCC) in forma cooperativa, di Società o di consorzio di imprese purchè esercitanti.

- La disponibilità di veicoli appositamente attrezzati per un più agevole trasporto delle persone con handicap.

Art. 16

(inizio del servizio)

1. Nel caso di assegnazione della licenza o dell'autorizzazione o di acquisizione della stessa per atto tra vivi o "mortis causa" il titolare deve obbligatoriamente iniziare il servizio entro quattro mesi dal rilascio del titolo, dalla conclusione del trasferimento o dall'accettazione dell'eredità.

2. Detto termine potrà essere prorogato fino ad un massimo di altri quattro mesi ove l'assegnatario dimostri di non avere la disponibilità del mezzo per causa ad esso non imputabile.

Art. 17

(Validità della licenza)

1. Le licenze e le autorizzazioni sono sottoposte a controllo, almeno

ogni anno, ai fini di accertare il permanere, in capo al titolare, dei requisiti previsti dal presente regolamento.

2. La licenza e l'autorizzazione possono essere revocate o dichiarate decadute anche prima dei suddetti termini di controllo nei casi previsti dalle leggi vigenti e dal presente Regolamento.

Art. 18

(Trasferibilità della licenza)

1. La licenza e l'autorizzazione fanno parte della dotazione d'impianto d'azienda e sono trasferibili, nei casi consentiti dalla legge, ad altro abilitato all'esercizio della professione.

2. Il trasferimento della licenza o autorizzazione deve essere comunicato al Sindaco, il quale accerta l'esistenza delle condizioni richieste per il trasferimento ed il possesso dei requisiti da parte dell'avente causa.

3. Il trasferimento delle licenze e autorizzazioni pervenute "mortis causa", ai sensi del 2^o comma dell'art. 9 della L. 21/92, è autorizzato dal Sindaco alle persone designate dagli eredi entro il termine previsto di due anni, previo accertamento delle condizioni e dei requisiti richiesti.

4. Qualora, col decesso del titolare dell'impresa individuale, l'impresa risulti trasferita a persone in minore età o prive dell'idoneità professionale, è consentito agli eredi o ai loro legittimi rappresentanti l'esercizio provvisorio mediante sostituti iscritti nel ruolo, per la durata di due anni, ferma restando la facoltà di cui al 2^o comma dell'art. 10 della L. 21/89 per gli eredi dei titolari di taxi. La stessa regola si applica nel caso di incapacità fisica o giuridica del titolare.

5. In alcun caso può essere ammessa deroga al requisito dell'idoneità morale.

6. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e le autorizzazioni per l'esercizio di noleggio con conducente possono essere trasferite ad altri soggetti per atto tra vivi o a causa di morte del titolare, nei casi tassativamente previsti dall'art. 9 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 o dalle altre disposizioni vigenti al momento del trasferimento.

7. A tal fine, secondo i casi, il titolare della licenza o dell'autorizzazione, gli eredi o i loro legittimi rappresentanti debbono fare domanda al Comune, nei termini e nei modi stabiliti dal regolamento comunale, per ottenere la voltura della licenza o dell'autorizzazione, con le modalità previste nel regolamento stesso. In ogni caso deve essere comprovato, con idoneo atto di disposizione patrimoniale, il consenso del titolare trasferente o, in caso di morte dello stesso, la situazione successoria, per legge o per testamento, lo stato di famiglia e se necessario, il consenso degli eredi.

8. Al titolare che abbia trasferito la licenza o l'autorizzazione non può

essere attribuita, rispettivamente altra licenza o autorizzazione, nè dallo stesso nè da altro Comune, nè gli può essere assegnata nuovamente altra licenza o autorizzazione in seguito a trasferimento per atto tra vivi se non dopo cinque anni dal momento in cui l'interessato ha trasferito la precedente.

9. In relazione al numero di licenze e autorizzazioni che siano in qualunque momento vacanti, è istituita una riserva, da attribuirsi ad operatori che prestino istanza per l'ottenimento della loro prima autorizzazione o licenza. Di detta riserva deve tenersi conto in sede di deliberazione di gare di aggiudicazione, anche qualora il numero di autorizzazioni o licenze da assegnarsi con una singola gara sia così esiguo che la riserva stessa risulti inferiore all'unità: in tal caso più riserve, afferenti a gare consecutive, concorrono, sommandosi, a costituire un'unica riserva, la quale diviene operante nella prima gara in cui raggiunga o superi l'unità. Qualora la riserva superi l'unità o altro numero intero, il resto decimale, risultante dopo l'aggiudicazione delle autorizzazioni riservate, viene utilizzato ai fini della sommatoria di cui sopra.

Art. 19

(Taxi di scorta)

1. Nell'ambito di organizzazioni di servizi taxi, il Comune potrà definire, con pianta organica distinta, il numero delle licenze di taxi e le condizioni per la loro assegnazione, in soprannumero rispetto alla dotazione organica, da utilizzare unicamente per le esigenze di scorta di taxi in fermo tecnico.

2. Il Comune stabilirà contemporaneamente i meccanismi di controllo circa i legittimi utilizzi dei suddetti veicoli.

Art. 20

(Comportamento del conducente in servizio)

1. Nell'esercizio dell'attività il conducente del mezzo ha l'obbligo di:

- a) prestare il servizio;
- b) comportarsi con correttezza, civismo e senso di responsabilità in qualsiasi evenienza;
- c) prestare assistenza e soccorso ai passeggeri durante tutte le fasi del trasporto;
- d) presentare e mantenere pulito ed in perfetto stato di efficienza il mezzo;
- e) predisporre gli opportuni servizi sostitutivi nel caso di avaria al mezzo o di interruzione del trasporto per causa di forza maggiore;

- f) consegnare al competente Ufficio del Comune qualsiasi oggetto dimenticato dai clienti all'interno del mezzo;
- g) curare la qualità del trasporto in tutti i minimi particolari;
- h) tenere a bordo del mezzo copia del regolamento comunale ed esibirlo a chi ne abbia interesse;
- i) segnalare, attraverso l'apposito segnale illuminabile con la dicitura taxi, la condizione di taxi libero o occupato;

2. E' fatto divieto di:

- a) interrompere la corsa di propria iniziativa, salvo esplicita richiesta del viaggiatore o casi di accertata forza maggiore e di evidente pericolo;
- b) chiedere compensi aggiuntivi rispetto a quelli autorizzati e/o pattuiti;
- c) adibire alla guida conducenti non in possesso dei prescritti titoli per l'esercizio dell'attività;
- d) esporre messaggi pubblicitari in difformità delle norme fissate dall'amministrazione comunale.

3. Restano a carico dei titolari della licenza e dei conducenti dei mezzi le responsabilità personali di carattere penale, amministrativo e civile agli stessi imputabili a norme di legge.

Art. 21

(Interruzione del trasporto)

1. Nel caso in cui il trasporto debba essere interrotto per avaria al mezzo o per altri casi di forza maggiore senza che risulti possibile organizzare un servizio sostitutivo, il viaggiatore dovrà pagare solamente l'importo corrispondente al percorso effettuato.

Art. 22

(Trasporto degli handicappati)

1. Il conducente del mezzo ha l'obbligo di prestare tutta l'assistenza necessaria per la salita e discesa dei soggetti portatori di handicap e degli eventuali mezzi necessari alla loro mobilità.

2. La prestazione dei servizi di taxi e di noleggio con conducente è obbligatoria nei limiti previsti dalla legge.

3. I veicoli in servizio di taxi o noleggio con conducente appositamente

attrezzati devono esporre, in corrispondenza della relativa porta di accesso, il simbolo di accessibilità previsto dall'art. 2 del D.P.R. 27 aprile 1978 n. 384.

4. Le amministrazioni comunali disciplinano, nei propri regolamenti, condizioni, vincoli e incentivi per l'effettuazione dei servizi per i portatori di handicap.

Art. 23

(Idoneità dei mezzi)

1. Fatta salva la verifica prevista in capo agli organi della MCTC la Commissione consultiva di cui all'art. 9 stabilisce le caratteristiche dei mezzi da destinare a N.C.C. o a TAXI disponendo, direttamente o per il tramite della Polizia Municipale, annualmente e tutte le volte che se ne ravvisi la necessità, le necessarie verifiche sull'idoneità dei mezzi al servizio.

2. Qualora il mezzo non risulti trovarsi nel dovuto stato di conservazione e di decoro, il titolare della licenza, entro il termine stabilito dal Sindaco, è tenuto al ripristino delle condizioni suddette od alla sostituzione. In mancanza, il Sindaco, su parere della commissione e previa diffida, adotta il provvedimento di sospensione della licenza o autorizzazione ai sensi dell'art. 32.

3. Con apposito verbale la Polizia Municipale certifica l'idoneità del mezzo indicando le prescrizioni utili al suo ottenimento.

4. Nel corso del periodo normale di durata della licenza o autorizzazione comunale il titolare della stessa può essere autorizzato dal Sindaco alla sostituzione del mezzo in servizio con altro dotato delle caratteristiche necessarie per lo svolgimento dell'attività purchè in migliore stato d'uso da verificarsi da parte della Commissione di cui all'art. 9.

In tale ipotesi, sulla licenza o autorizzazione di esercizio deve essere apposta l'annotazione relativa alla modifica intervenuta.

Art. 24

(Tariffe)

1. Le tariffe del servizio di taxi sono fissate (annualmente) dal Comune su proposta della Commissione di cui all'art. 9 del presente Regolamento, in relazione ai costi del servizio localmente risultanti (spese assicurative, di trazione, di personale, ammortamento e remunerazione del capitale ecc.), sulla base delle eventuali disposizioni provinciali in materia. La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extraurbano.

2. Le tariffe del servizio di noleggio con conducente sono determinate dalla libera contrattazione delle parti entro i limiti massimi e minimi determinati, su tale base, dal Comune su proposta della Commissione di

cui all'art. 9 del presente Regolamento e adeguate in base ai criteri stabiliti dal Ministero dei Trasporti.

3. Nel caso di servizi sostitutivi o integrativi del servizio di linea effettuati (con taxi o con NCC) ai sensi dell'art. 2 e 4 del presente Regolamento, per ciascun utente si applicano, di norma, le tariffe regionali o comunali in vigore per i servizi di trasporto di linea corrispondenti alle rispettive destinazioni.

4. I Comuni dichiarati di minori dimensioni dalla Camera di Commercio, sentito l'Ufficio Provinciale della Motorizzazione, ai sensi e per gli effetti del terzo comma dell'art. 14 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, prevedono espressamente, nel proprio regolamento, che le autovetture adibite al servizio di taxi possano essere esonerate dall'obbligo del tassametro e che le vetture immatricolate per il servizio di noleggio con conducente possano essere utilizzate per il servizio taxi. A tale scopo determinano le modalità per lo svolgimento del servizio taxi alternativo, stabiliscono i criteri per la determinazione delle relative tariffe, in applicazione delle disposizioni provinciali in materia e specificano le tariffe stesse, sentite le associazioni di categoria e le rappresentanze degli utenti.

Art. 25

(Turni ed orari di servizio)

1. I servizi di taxi sono regolati da turni ed orari stabiliti dal Sindaco.

Art. 26

(Trasporti bagagli e animali)

1. E' fatto obbligo di trasporto dei bagagli al seguito del passeggero alle condizioni tariffarie stabilite dal Comune.

2. E' obbligatorio altresì e gratuito il trasporto dei cani accompagnatori per non vedenti. Il trasporto di altri animali è facoltativo.

Art. 27

(Forza pubblica)

1. E' fatto obbligo di compiere i servizi ordinati da agenti e funzionari della Forza Pubblica, compatibilmente con il regolare svolgimento dei servizi in atto.

2. L'eventuale retribuzione del servizio prestato è assoggettato alle norme di legge.

Art. 28

(Servizi in ambito aeroportuale)

1. I titolari delle licenze di taxi, rilasciate dal Comune capoluogo di provincia nonchè dal Comune o dai comuni nel cui territorio ricade l'aeroporto, sono autorizzati a svolgere il servizio da e per l'aeroporto.

2. Eventuali supplementi tariffari per l'aeroporto, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, il numero di licenze eventualmente eccedenti quelle previste dal Comune capoluogo di provincia o dai Comuni nel cui territorio ricade l'aeroporto sono determinate con decreto del Presidente della Provincia, d'intesa coi Comuni interessati, ai fini di assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio a norma del 5º comma dell'art. 4 della L. 21/1992.

3. La Provincia adotterà i necessari provvedimenti per stabilire i turni di servizio per l'aeroporto prescrivendo altresì l'obbligo di esposizione del contrassegno riportante il turno di servizio assegnato. L'eventuale sostituzione nel turno dovrà essere annotato in apposito registro da tenersi presso la direzione della circoscrizione aeroportuale.

C A P O III

Art. 29

(Vigilanza)

1. Le commissioni provinciali e comunali, nell'ambito delle rispettive competenze, vigilano sulla osservanza dei regolamenti che regolano il servizio di trasporto non di linea. Allo scopo si avvalgono dei rispettivi uffici provinciali e comunali, possono promuovere inchieste, d'ufficio o in seguito a reclamo degli interessati, assumere le proprie determinazioni e formulare le conseguenti proposte agli organi competenti per i provvedimenti del caso.

Art. 30

(Diffida)

1. Il Sindaco diffida il titolare della licenza o dell'autorizzazione quando lo stesso o un suo valido sostituto:

- a) non conservi nell'autoveicolo i documenti che legittimano l'attività;
- b) non eserciti con regolarità il servizio;
- c) non presenti l'autoveicolo alle visite di accertamento delle condizioni di conservazione e di decoro disposte dall'amministrazione comunale;

- d) muti l'indirizzo della rimessa e della sede, nell'ambito del territorio comunale, senza dare la prescritta comunicazione al Sindaco;
- e) si procuri, con continuità e stabilità, il servizio nel territorio di altri comuni;
- f) fermi l'autoveicolo, interrompa il servizio o devii di propria iniziativa dal percorso più breve, salvo casi di accertata forza maggiore o di evidente pericolo.

2. Al titolare che sia già diffidato una volta e che sia nuovamente incorso in una qualsiasi delle violazioni possibili di diffida si applicano le sanzioni previste dai successivi articoli, quando ricorrenti.

Art. 31

(Sanzioni)

1. Ferme le disposizioni concernenti la sospensione, la revoca e la decadenza della licenza o dell'autorizzazione comunale di esercizio, tutte le infrazioni al presente regolamento che non trovino la loro sanzione nel codice della Strada, ove il fatto non costituisca reato o più grave e specifica sanzione, sono punite nel seguente modo:

- a) con sanzione amministrativa pecuniaria ai sensi della vigente normativa;
- b) con sanzioni amministrative di tipo accessorio quali la sospensione o la revoca della licenza o dell'autorizzazione.

2. Ai sensi di quanto disposto dagli articoli da 106 a 110 del R.D. 3 marzo 1934 n. 383 e dall'art. 10 della L. 24 novembre 1981 n. 689, fatta comunque salva l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie di cui al presente Capo, la violazione alle norme contenute nel presente Regolamento è così punita:

- a) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 50.000 ad un massimo di L. 500.000 per la violazione del terzo comma dell'art. 3;
- b) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 500.000 ad un massimo di L. 1.000.000 per la violazione del quarto comma dell'art. 3;
- c) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 500.000 ad un massimo di L. 2.000.000 per la violazione del primo comma dell'art. 4;
- d) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 50.000 ad un massimo di L. 500.000 per la violazione degli obblighi e dei divieti di cui all'art. 20;

- e) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 500.000 ad un massimo di L. 2.000.000 per la violazione del primo comma dell'art. 22;
- f) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 50.000 ad un massimo di L. 500.000 per la violazione del terzo comma dell'art. 22;
- g) con sanzione amministrativa pecuniaria da un minimo di L. 500.000 ad un massimo di L. 2.000.000 per la violazione dell'art. 24.

3. La sanzione è applicata dal Sindaco del Comune che ha rilasciato la licenza o l'autorizzazione, salvo l'oblazione a norma delle vigenti disposizioni.

4. Ai sensi dell'art. 107 del R.D. 3 marzo 1934 n. 383 è ammesso, a titolo di oblazione, il pagamento del minimo edittale nelle mani dell'agente accertante nel caso di contestazione immediata della violazione a carico del contravvenuto.

5. la Giunta comunale provvede ad aggiornare gli importi delle sanzioni di cui al presente articolo.

Art. 32

(Sospensione della licenza)

1. La licenza o autorizzazione comunale d'esercizio può essere sospesa dal Sindaco sentita la Commissione di cui all'art. 9 del presente Regolamento, per un periodo non superiore a sei mesi nei seguenti casi:

- a) violazione delle vigenti norme comunitarie;
- b) violazione delle vigenti norme fiscali connesse all'esercizio dell'attività di trasporto;
- c) violazione di norme vigenti del Codice della Strada tali da compromettere la sicurezza dei trasportati;
- d) violazione, per la terza volta nell'arco dell'anno, di norme per le quali sia stata comminata una sanzione amministrativa pecuniaria ai sensi dell'art. 31 del presente Regolamento;
- e) violazione di norme amministrative o penali connesse all'esercizio dell'attività;
- f) utilizzo, per il servizio, di veicoli diversi da quelli autorizzati;
- g) prestazione del servizio con tassametro o contachilometri non regolarmente funzionanti.

2. Il Sindaco , sentita la Commissione di cui all'art. 9 del presente Regolamento, dispone sul periodo di sospensione della licenza tenuto conto della maggiore o minore gravità dell'infrazione e dell'eventuale recidiva.

Art. 33

(Revoca della licenza)

1. Il Sindaco, sentita la Commissione di cui all'art. 9 del presente Regolamento, dispone la revoca della licenza nei seguenti casi:

- a) quando, in capo al titolare della licenza o autorizzazione, vengano a mancare i requisiti di idoneità morale o professionale;
- b) a seguito di tre provvedimenti di sospensione adottati ai sensi dell'art. 32 del presente Regolamento;
- c) quando la stessa sia stata ceduta in violazione alle norme contenute nell'art. 18 del presente Regolamento;
- d) quando sia intervenuta condanna, con sentenza passata in giudicato, per delitti non colposi a pena restrittiva della libertà personale per una pena complessiva superiore ai due anni;
- e) quando sia stata accertata negligenza abituale nel disimpegno del servizio o si siano verificate gravi e ripetute violazioni del presente Regolamento;
- f) quando sia stata intrapresa altra attività lavorativa che pregiudichi il regolare svolgimento del servizio;
- g) per qualsiasi altra grave e motivata irregolarità ritenuta incompatibile con l'esercizio del servizio;
- h) quando il titolare non ottemperi al provvedimento di sospensione del servizio.

2. La licenza o l'autorizzazione è altresì soggetta a revoca, allorchè il titolare venga a trovarsi in una delle condizioni di impedimento di cui al precedente art. 12.

3. In ogni momento, qualora venga accertato, il venir meno anche di uno solo dei requisiti di idoneità morale o professionale, il Sindaco provvede alla revoca, dandone comunicazione all'ufficio competente alla tenuta del ruolo.

4. Nel caso di tre accertate violazioni delle norme tariffarie il Sindaco dispone la revoca della licenza o dell'autorizzazione.

Art. 34

(Procedimento sanzionatorio)

1. I procedimenti di diffida, sospensione e revoca sono iniziati sulla base di regolari rapporti redatti da competenti organi di accertamento. Gli accertamenti di fatti che prevedano la sospensione o la revoca debbono essere contestati tempestivamente e per iscritto all'interessato, il quale può, entro i successivi quindici giorni, far pervenire all'amministrazione comunale memorie difensive.

2. Il Sindaco, sentita la commissione, decide l'archiviazione degli atti o l'adozione del provvedimento sanzionatorio. Dell'esito del provvedimento viene tempestivamente informato l'interessato e, ove si tratti di irrogazione di sospensione o revoca, anche il competente ufficio della M.C.T.C..

Art. 35

(Decadenza della licenza e dell'autorizzazione)

1. Il Sindaco, sentita la Commissione di cui all'art. 16 del presente Regolamento, dispone la decadenza della licenza e dell'autorizzazione nei seguenti casi:

- a) per mancato inizio del servizio nei termini stabiliti dall'art. 16 del presente Regolamento;
- b) per esplicita dichiarazione scritta di rinuncia alla licenza da parte del titolare della stessa;
- c) per morte del titolare della licenza o dell'autorizzazione quando gli eredi legittimi non abbiano iniziato il servizio nei termini di cui all'art. 16 del presente Regolamento o non abbiano provveduto a cedere il titolo nei termini previsti dall'art. 18;
- d) per alienazione del mezzo senza che lo stesso sia stato sostituito entro 90 giorni;
- e) per mancato o ingiustificato esercizio del servizio per un periodo superiore a 4 mesi.

2. La decadenza viene comunicata all'Ufficio provinciale della Motorizzazione Civile per l'adozione dei provvedimenti di competenza.

Art. 36

(Irrogazione delle sanzioni)

1. Le sanzioni di cui al presente Capo III devono essere irrogate nel rispetto della vigente normativa ed in particolare, per quanto riguarda le sanzioni pecuniarie, di quanto previsto dalla L. 24 novembre 1981 n. 689 e successive modificazioni.

2. Nessun indennizzo è dovuto dal Comune all'assegnatario od ai suoi aventi causa nei casi di sospensione, decadenza, revoca e rinuncia alla licenza o autorizzazione.

Art. 37

(Norma transitoria)

1. Ciascun comune dovrà procedere, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del presente regolamento, a modificare il proprio regolamento, ovvero ad adottare un regolamento conforme alle disposizioni contenute negli articoli precedenti e sottoporlo all'approvazione del Consiglio provinciale.
 2. Con l'entrata in vigore del presente regolamento comunale si intendono abrogate tutte le disposizioni in materia precedentemente emanate dall'amministrazione comunale.
-