NUOVA PROPOSTA DI DISCIPLINA PER LA GESTIONE UNIFORME DEL SERVIZIO TAXI NEL BACINO AEROPORTUALE LOMBARDO

BOZZA DEL 18 NOVEMBRE 2009

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
CAPO I DEFINIZIONI E DISPOSIZIONI GENERALI	
Art. 1 **(Oggetto)** 1. Il presente Regolamento, ai sensi dell'art. 25, comma 5, dell'art. 31, comma 18, della l.r. 22/98 e dalla l.n.21/92, disciplina l'esercizio del servizio taxi con autovettura nel territorio del bacino di traffico aeroportuale, di seguito denominato per brevità bacino, e detta norme speciali atte ad assicurare la gestione uniforme e coordinata del servizio in conformità alla normativa vigente. 2. L'area del bacino aeroportuale comprende i Comuni di: - Arese - Arsago Seprio - Buccinasco - Busto Arsizio - Cardano al Campo - Casorate Sempione - Cassano Magnago - Cesano Boscone - Ferno - Gallarate - Golasecca - Laveno Mombello - Lonate Pozzolo - Luino - Samarate - Saronno - Sesto Calende - Somma Lombardo - Varese - Vergiate	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
- Vizzola Ticino - Assago - Cologno Monzese - Cormano - Corsico - Lacchiarella - Legnano - Milano - Novate Milanese - Pero - Peschiera Borromeo - Rozzano - Rho - Segrate - Trezzano sul Naviglio - Vimodrone - Bergamo - Grassobbio - Orio al Serio - Seriate L'integrazione dei comuni appartenenti al bacino non indicati al precedente comma 2, è realizzata progressivamente dall'entrata in vigore del presente regolamento, ~~a conclusione dell'attività di monitoraggio di cui all'art. 13 e ad avvenuto completamento del Polo Fieristico di Rho-Pero e delle relative strutture viabilistiche~~,con l'adesione al bacino dei comuni finitimi alle aree omogenee già integrate dei comuni capoluogo di provincia nonché alle aree omogenee dei comuni rientranti negli ambiti territoriali degli scali aeroportuali che abbiano attivato il servizio taxi da almeno quattro anni dal momento della richiesta di adesione e nei quali si siano manifestate esigenze di mobilità in relazione a particolari insediamenti territoriali a valenza sovra comunale. ~~b) a decorrere dal successivi ventiquattro mesi possono aderire al bacino gli altri comuni finitimi alle aree omogenee già integrate ed aventi i requisiti previsti alla precedente lettera a).~~ 3. L'integrazione al bacino dei comuni nei quali è esercito il servizio taxi di cui al comma 2 è realizzata mediante svolgimento delle Conferenze dei Servizi su base provinciale, previo parere della Commissione di bacino.	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
4. Le richieste sono trasmesse all'Autorità competente e alla Regione entro 10 giorni dall'adozione della Delibera della Giunta Comunale per le determinazioni di competenza.	
Art. 2 **(Definizione del servizio)** 1. Il servizio taxi nel bacino definito dagli artt. 1 e 2 della l. 21/92, disciplinato dal presente regolamento, è il servizio che si rivolge ad un'utenza indifferenziata, viene esercito con autovettura da piazza ed ha lo scopo di soddisfare le esigenze di trasporto individuale o di gruppi di persone non superiori a otto e del relativo bagaglio a mano, svolgendo una funzione complementare ed integrativa dei trasporti pubblici di linea. 2. Per particolari finalità di interesse sociale le autorità comunali possono consentire agli operatori taxi, nell'ambito del turno loro assegnato, di svolgere determinati servizi speciali.	
Art. 3 **(Impiego delle autovetture immatricolate ad uso taxi nei servizi di linea o in sostituzione dei servizi di linea)** 1. Le autovetture in servizio di taxi possono essere impiegate per l'espletamento dei servizi sussidiari o integrativi dei servizi di linea secondo quanto previsto dall'art. 14, commi 4 e 5, del d.lgs. 422/97, con le modalità previste da apposito provvedimento della Regione di concerto con le province**,** i comuni interessati e le associazioni degli operatori taxi. 2. Lo svolgimento delle attività previste dall'art. 14, commi 4 e 5, del d. lgs. 422/97 non comporta il venir meno delle condizioni per la titolarità della licenza d'esercizio taxi.	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 4 **(Uso Collettivo del Taxi)** 1. Per uso collettivo del taxi si intende una modalità particolare di effettuazione del servizio, vale a dire l'offerta contemporanea a più utenti che impegnano l'autovettura per altrettanti, distinti, contratti di trasporto, accomunati dallo stesso punto di origine e destinazione. Si effettua a fronte di una richiesta di un numero di utenti non inferiore a tre ed è fruibile in qualunque luogo del territorio del bacino aeroportuale. 2. La tariffa del servizio per l'uso collettivo del taxi è determinata con specifici atti attuativi regionali, secondo i principi previsti dall'art. 33 del presente Regolamento.	CTM chiede dal 4° passeggero in poi. CGIL non concorda; Confartigianato Milano propone modifica alla tariffa collettiva; SATAM CNA propone il supplemento per il 4° e 5° passeggero; TAM ACAI contrario
CAPO II CONDIZIONI DI ESERCIZIO	**CAPO II** CONDIZIONI DI ESERCIZIO
Art. 5 **(Titolo per l'esercizio del servizio)** 1. L'esercizio del servizio di taxi è subordinato al rilascio da parte dell'Autorità competente a persona fisica iscritta, ai sensi dell'art. 6 della l. 21/92, nel "ruolo dei conducenti di veicoli o natanti adibiti ad autoservizi pubblici non di linea", istituito presso le competenti camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura delle province di Milano, Bergamo e Varese. 2. Le modalità e i criteri per il rilascio delle licenze sono disciplinati dagli artt. 8 e 9 della l. 21/92 e dal presente regolamento, nel rispetto della programmazione regionale. 3. Le licenze hanno validità temporale illimitata, salvo i casi di anticipata cessazione previste dalla legge. La validità delle licenze taxi è condizionata al permanere in capo al titolare dei requisiti previsti dalla legge e dal presente regolamento per il rilascio del titolo e per l'esercizio della professione.	Per C.C.I. i commi 4, 5, 6 non trattano di titoli per " l'esercizio del servizio…" ma riguardano bensì i "requisiti per il rilascio della licenza…" (definiti dalla legge 21/92, all'art.8), e sono eventualmente evidenziabili all'articolo successivo, con il semplice richiamo a tale legge quadro. La piena disponibilità del mezzo indicato come requisito per l'esercizio del servizio, è in sostanziale contraddizione con l'esercizio in forma associata in cooperativa, dove il singolo rinuncia alla piena disponibilità di vettura e di licenza a favore dell'Organismo. CGIL chiede se il "noleggio a lunga durata" possa soddisfare il requisito prescritto della piena disponibilità del veicolo di cui al comma 4.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 6 **(Requisiti per il rilascio delle licenze)** 1. Per ottenere il rilascio del titolo per l'esercizio del servizio di taxi è richiesto il possesso dei seguenti requisiti: a) adeguata conoscenza della lingua italiana; b) avere un'età non superiore ai 55 anni; **c) essere proprietario o comunque possedere la disponibilità ~~in leasing~~ del veicolo da adibire al servizio, secondo le forme previste dalla normativa vigente**; d) essere residente in un comune delle Province di Bergamo, Milano o Varese, ovvero in un comune di altra Provincia purché ad una distanza non superiore a 50 Km dal citato comune capoluogo; e) essere iscritto nel ruolo dei conducenti di cui all'articolo all'art. 5, comma 1; f) essere esente dagli impedimenti soggettivi di cui all'articolo 7; g) in capo al medesimo soggetto non è ammesso il cumulo di più licenze per l'esercizio del servizio di taxi, ovvero il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, anche se rilasciate da amministrazioni comunali diverse; **h) non essere stati titolari di licenza taxi o autorizzazione da noleggio con conducente rilasciata da un Comune e dichiarata, decaduta, revocata o trasferita ad altro soggetto,** i) **non essere stato titolare di licenza taxi o autorizzazione da noleggio con conducente acquisita mediante bando oneroso o mediante trasferimento da altro soggetto ai sensi dell'art. 9 della l. 21/92, dichiarata decaduta, revocata o trasferita ad altro soggetto, nei 5 anni precedenti la data di pubblicazione del bando;** j) non essere titolare contemporaneamente di altra autorizzazione o concessione amministrativa e, comunque, non svolgere con carattere di continuità e professionalità altra attività; k) idoneità morale, secondo quanto stabilito dall' art. 7. **2.** Il titolare della licenza può in ogni tempo essere dichiarato decaduto in caso di perdita dei requisiti di cui all'articolo 6 o al verificarsi degli impedimenti soggettivi di cui all'articolo 7 del presente Regolamento.	Le Associazioni di categoria hanno richiesto un approfondimento relativo alla lettera h) dell'art. 6. UGL PROPONE : b) avere un'età non superiore ai 60 anni; i) essere cittadino italiano

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
3.**Ai fini della certificazione comprovante il possesso dei requisiti di cui al comma 1, gli interessati possono ricorrere alle forme di autocertificazione prevista dalla normativa vigente.** 4.L'autorità competente è tenuta a verificare, anche a campione, la veridicità delle autocertificazioni, procedendo ad accertamenti, nonché chiedendo il rilascio di dichiarazioni e ordinando esibizioni documentali. Entro il mese di ottobre di ciascun anno l'autorità competente è tenuta a trasmettere alla Regione i risultati degli accertamenti compiuti.	
Art. 7 **(Impedimenti soggettivi)** 1. Costituiscono impedimenti soggettivi alla titolarità della licenza: a) l'essere incorso in condanne definitive per reati che comportino l'interdizione dalla professione, salvo che sia intervenuta riabilitazione; b) l'essere incorso in provvedimenti adottati ai sensi delle leggi 27 dicembre 1956, n. 1423 (misure di prevenzione) e 31 maggio 1965, n. 575 (antimafia) e successive modifiche; c) l'essere stato dichiarato fallito; d) l'essere incorso, nel quinquennio precedente la domanda, in provvedimenti di revoca o decadenza di precedente licenza di esercizio anche da parte di altri Comuni nel territorio nazionale; e) l'essere incorsi in condanne definitive per reati non colposi che comportino la condanna a pene restrittive della libertà personale per un periodo complessivamente superiore ai due anni e salvi i casi di riabilitazione o altro atto avente valenza riabilitativa.	
Art. 8 (**Concorso per l'assegnazione delle licenze**) 1. Le licenze per l'esercizio del servizio taxi vengono assegnate dai comuni del bacino in seguito a pubblico concorso per titoli e/o esami ovvero con bando oneroso fino a copertura degli organici comunali dei servizi. 2. L'indizione del concorso, da parte comuni del bacino, avviene entro centottanta giorni dalla data di esecutività dei provvedimenti con cui sono stati	SATAM propone il rilascio delle licenze esclusivamente a TITOLO ONEROSO (chiede dunque di eliminare l' "ovvero" di cui al comma 1). Il Decreto Bersani prevede che i comuni possono bandire concorsi straordinari per il rilascio, a titolo gratuito o a titolo oneroso, di nuove licenze. N.B. in base al Decreto Bersani (l. n.248/06) i proventi sono ripartiti: - in misura non inferiore all'80% tra i titolari di licenza taxi del medesimo comune;

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
determinati gli organici o si è aumentato il contingente numerico esistente ai sensi della normativa vigente ovvero dal momento in cui si sono resi vacanti posti nell'organico esistente. 3. Per essere ammessi al concorso è necessario il possesso di tutti i requisiti di cui all'articolo 6**,** comma 1 ad eccezione di quelli di cui al medesimo articolo 6 comma 1, lettera c) e j) ~~h),~~ che devono essere posseduti al momento dell'effettivo rilascio del titolo. 4. Nel caso di bando oneroso, la quota del 20% dei proventi è investita dall'Autorità competente di cui al successivo art … nel territorio di… per opere e interventi di miglioramento della qualità del servizio. La quota dell'80% viene ripartita nell'ambito dei Comuni facenti parte dell'autorità competente.	- la restante parte può essere utilizzata dal Comune per il finanziamento di attività volte al miglioramento della qualità del servizio. CGIL e CONFARTIGIANTO MI propongono la ripartizione della quota dell' 80% dei proventi tra i titolari di licenza taxi *dell'intero bacino aeroportuale*. C.T.M. propone la ripartizione *all'interno del Comune* che ha bandito la licenza e chiede di definire le modalità di distribuzione dei proventi e il relativo regime fiscale.
Art. 9 **(Contenuti del bando di concorso)** 1. Il bando di pubblico concorso di cui all'articolo 8 deve indicare: a) i requisiti richiesti per l'ammissione al pubblico concorso e per il rilascio delle licenze; b) il termine entro il quale deve essere presentata la domanda, le modalità per l'inoltro della stessa e gli eventuali documenti da produrre; c) i titoli che saranno valutati per la formazione della graduatoria, oltre a quelli previsti dall'art. 8, comma 4 della l. 21/92 ed i relativi criteri di valutazione, nonché il termine di chiusura del procedimento concorsuale; d) le materie dell'eventuale esame e i criteri di valutazione delle prove; e) la votazione minima fissata per il conseguimento dell'idoneità; f) il rinvio alle norme del presente Regolamento per quanto concerne la validità e l'utilizzo della graduatoria; g) la conoscenza di una lingua straniera; h) lo schema di domanda per la partecipazione al concorso. 2. Il bando può contenere l'indicazione: - del numero delle licenze da rilasciare; - delle specifiche lingue straniere richieste, almeno di livello A2; - della data dell' eventuale prova preselettiva; - della dichiarazione relativa al collocamento in una graduatoria valida.	Relativamente agli art. 9, 10 e 11, CTM propone la priorità per i tassisti residenti da n. anni nel territorio relativo al sedime aeroportuale. C.T.M. E CGIL non concordano sulle materie oggetto delle prove d'esame in quanto trattasi

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
3. Le prove d'esame devono vertere obbligatoriamente almeno sui seguenti argomenti: - Nozioni relative al codice della strada, - Conoscenza della vigente normativa nazionale e regionale in materia, - Conoscenza delle località di interesse turistico e di altre infrastrutture di grande attrazione all'interno del bacino.	di materie già affrontate per l'esame relativo all'iscrizione al ruolo dei conducenti. C.C.I. E CONFARTIGIANATO MI si esprimono sfavorevolmente circa la modifica degli argomenti oggetto di esame.
Art. 10 **(Presentazione della domanda)** 1. Le domande per la partecipazione al concorso per titoli e/o esami per l'assegnazione della licenza di taxi debbono essere presentate al Sindaco dei comuni integrati nel bacino in carta semplice. Nella domanda devono essere indicate generalità, luogo e data di nascita, ~~cittadinanza~~ e residenza del richiedente. 2. II richiedente deve dichiarare, ai sensi del DPR. 445/2000, di essere in possesso dei requisiti indicati all'art. 6 del presente Regolamento. 3. La documentazione definitiva relativa agli stati, fatti e qualità personali per i quali è presentata dichiarazione temporaneamente sostitutiva ai sensi del comma 2 del presente articolo viene presentato dall'interessato o acquisita d'ufficio prima del rilascio della licenza. 4. L'ufficio competente valuta la regolarità delle domande di partecipazione e redige l'elenco dei candidati ammessi e degli esclusi che viene approvato dagli organi competenti dei comuni del bacino entro i sessanta giorni successivi alla data di scadenza della presentazione delle domande, dandone comunicazione agli esclusi.	UGL PROPONE : 1. Le domande per la partecipazione al concorso per titoli e/o esami per l'assegnazione della licenza di taxi debbono essere presentate al Sindaco dei comuni integrati nel bacino in carta semplice. Nella domanda devono essere indicate generalità, luogo e data di nascita, **cittadinanza** e residenza del richiedente.
Art. 11 **(Commissione di concorso)** 1. Per l'espletamento del concorso di cui all'articolo 8 del presente regolamento l'Autorità competente nomina un'apposita Commissione. 2. La Commissione è di regola composta dal dirigente del Comune competente in materia di servizio taxi con funzioni di Presidente e da tre esperti nelle discipline previste per le prove concorsuali, scelti nell'ambito di un elenco redatto da parte dell' Autorità competente. Le funzioni di segretario sono svolte da un dipendente comunale con qualifica non inferiore alla categoria C. La commissione	CGIL richiede: 1) la presenza dei rappresentanti della categoria nella Commissione; 2) l'individuazione delle domande oggetto di esame da parte di un soggetto terzo.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
d'esame opera come collegio perfetto. 3. La data dell' eventuale esame, fissata dalla Commissione, è comunicata agli interessati almeno venti giorni prima della data suddetta a mezzo di lettera raccomandata A/R. da inviare al domicilio indicato nella domanda, ovvero con altre forme di notifica previste dalle leggi vigenti ed indicate nei relativi bandi. 4. La Commissione, esperite le prove d'esame, redige entro 30 giorni la graduatoria di merito e la trasmette agli organi competenti per la successiva approvazione che deve avvenire entro i successivi 30 giorni.	
Art. 12 **(Titoli di preferenza)** 1. A parità di punteggio, costituiscono titoli di preferenza: a. l'avere esercito servizio di taxi in qualità di sostituto e/o di seconda guida ai sensidell'art. 6 della L. n. 248/2006 del titolare della licenza ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente, per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ai sensi dell'art. 8, c. 4, della l. 21/92; b. la minore età anagrafica; c. il numero dei figli a carico, indipendentemente dal fatto che il candidato sia coniugato o meno.	C.C.I. propone il seguente emendamento alla lett. a): "A parità di merito costituiscono titolo di preferenza aver esercitato servizio di taxi in qualità di sostituto e/o di seconda guida, o essere stato dipendente di un'impresa di N.C.C. ai sensi dell'art. 8, c. 4 della legge n. 21/92". CONFARTIGIANATO MI propone un'interpretazione dell'art. 8, c.4 della l. n. 21/92 in base alla quale l'essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente costituisce titolo preferenziale *esclusivamente* ai fini del rilascio dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente e non anche ai fini del rilascio della licenza taxi. RL evidenzia che l'art. 8,c.4, della L. n. 21/92 prevede che: "L'avere esercito servizio di taxi in qualità di sostituto alla guida del titolare della licenza per un periodo di tempo complessivo di almeno sei mesi, ovvero essere stato dipendente di una impresa di noleggio con conducente per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale ai fini del rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi o dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente".
Art. 13 **(Validità della graduatoria)** 1. In conformità alla vigente normativa**,** la graduatoria ha validità di tre anni dalla data di approvazione. 2. I posti d'organico che si rendono vacanti nel corso del triennio di validità della graduatoria devono essere coperti utilizzando la graduatoria medesima fino al suo esaurimento.	
Art.14 **(Rilascio delle licenze)** 1. Entro 10 giorni dall'esecutività del provvedimento che approva la graduatoria,	C.T.M. non condivide il termine dei 30 gg di cui al comma 1, in quanto è possibile che il soggetto che abbia ottenuto la licenza debba accendere un mutuo per acquistarla, nel caso in cui sia stata bandita a titolo oneroso.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
l'Ufficio comunale competente dà formale comunicazione ai candidati dell'esito del concorso assegnando agli interessati un termine di 30 giorni, prorogabili di altri trenta per giustificati motivi, per la presentazione della documentazione comprovante il possesso dei requisiti di cui all'art. 6 del presente Regolamento. 2. Entro trenta giorni dal ricevimento della documentazione le licenze sono attribuite con provvedimento dirigenziale ai candidati in possesso dei requisiti.	
Art. 15 **(Validità delle licenze)** 1. Le licenze hanno validità a tempo indeterminato e sono sottoposte, entro il 31 dicembre di ogni quinquennio, alla verifica da parte dell'Autorità competente, del permanere in capo al titolare dei requisiti previsti dalla vigente normativa. 2. Ai fini della verifica di cui al comma 1, in occasione della visita di controllo annuale di cui all'art. 28, ciascun operatore presenta all' Autorità competente che ha rilasciato la licenza l'autocertificazione relativa al permanere dei requisiti previsti dalla normativa vigente.	TAM ACAI chiede chiarimenti in ordine alla modifica del secondo comma, proponendo una verifica da parte dell'organo di governance. In relazione al comma 2 CGIL propone l'autocertificazione del permanere dei requisiti da presentare in occasione della visita annuale. C.T.M. propone una vidimazione delle licenze (a cadenza annuale o biennale).
Art. 16 **(Trasferibilità delle licenze)** 1. La licenza per l'esercizio del servizio taxi può essere trasferita, su richiesta del titolare, ad altro soggetto dallo stesso designato, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni previste dall'art. 9 della l. 21/92: a) sia titolare di licenza da cinque anni; b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età; c) sia divenuto permanentemente inabile alla guida o inidoneo al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida; 2. Il soggetto designato può acquisire la titolarità della licenza alle seguenti condizioni: a) sia in possesso dei requisiti di cui all'art. 6 – primo comma, lettere ~~a)~~, c), d), e), f), j) e k) del presente Regolamento; b) non sia stato, nel quinquennio precedente, titolare di licenza di esercizio taxi o autorizzazione da noleggio con conducente rilasciata da un qualsiasi comune del territorio nazionale. 2. In caso di morte del titolare, gli eredi appartenenti al nucleo familiare del	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
defunto devono dare comunicazione del decesso all'Ufficio comunale competente entro 30 giorni dal verificarsi dell'evento. 4. La licenza di esercizio taxi può essere trasferita ad uno degli eredi appartenenti al nucleo familiare del defunto, purché lo stesso risulti in possesso dei requisiti prescritti e gli eredi ne facciano richiesta entro il termine massimo di due anni dalla data del decesso, ovvero possono, entro lo stesso termine, chiederne il trasferimento ad altra persona idonea al servizio. 5. Nell'ipotesi che alla morte del titolare vi siano minori tra gli eredi, ogni documentazione relativa alla disponibilità della licenza dovrà uniformarsi alle decisioni del Giudice Tutelare. 6. Qualora l'erede minore, al raggiungimento della maggiore età, manifesti l'intenzione di acquisire la titolarità della licenza, il termine massimo di due anni di cui al comma 4 decorrerà dal raggiungimento dell'età stabilita dalla normativa vigente per la conduzione delle autopubbliche da piazza. 7. Analogamente si procede nel caso di erede maggiorenne che non ha ancora raggiunto i limiti di età stabiliti dalla normativa vigente per la conduzione delle autopubbliche da piazza. 8. La licenza di esercizio taxi rientra nella disponibilità del Comune integrato qualora gli interessati non si siano avvalsi delle facoltà di cui ai punti precedenti nei termini e alle condizioni in essi specificati. 9. Durante il decorso dei termini sopra indicati è giustificata ad ogni effetto l'interruzione del servizio.	
Art.17 **(Forme giuridiche del servizio)** 1. I titolari delle licenze per l'esercizio del servizio taxi possono esercitare la propria attività secondo le seguenti forme giuridiche indicate dall'art. 7 della l. 21/1992: a) imprese artigiane di trasporto; b) cooperative di produzione e lavoro, intendendosi come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione;	C.C.I. chiede, per una più corretta lettura dell'articolo: • **di dettagliare, come segue, il comma 1** : a)imprese artigiane di trasporto; b)cooperative di produzione e lavoro, intendendosi come tali quelle a proprietà collettiva; c)ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione; d)consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
c) consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge. 2. E' consentito conferire la licenza agli organismi collettivi previsti all'art. 7, comma 1 della l. 21/1992, ferma restandone la titolarità in capo al conferente. Il conferimento agli organismi collettivi dà diritto alla gestione economica dell'attività autorizzata da parte dello stesso organismo, senza che ciò comporti modifica dell'intestazione dei titoli e senza alcun provvedimento autorizzativo da parte dei comuni del bacino. 3. Ai fini del conferimento di cui al comma precedente, il conferente deve presentare comunicazione ~~istanza~~ al comune del bacino contenente il riferimento a ~~, allegando la seguente documentazione~~: a) copia autenticata dell'atto con il quale viene conferita la licenza; b) certificato della C.C.I.A.A. attestante l'esercizio di attività di trasporto di persone da parte dell'organismo collettivo. 4~~. Tale documentazione può essere sostituita rispettivamente dalla dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, ai sensi dell'art. 47 del D.P.R 28 dicembre 2000, n. 445 e dalla dichiarazione sostitutiva di certificazione, ai sensi dell'art. 46 del suddetto D.P.R..~~ ~~5. I Comuni del bacino che hanno rilasciato il titolo, verificano la documentazione presentata.~~ ~~6.~~ Il titolare è tenuto a comunicare all'Autorità competente il verificarsi del caso di recesso, decadenza o esclusione dall'organismo cui è stata conferita la licenza. ~~Nel caso di recesso, la licenza non potrà essere ritrasferita al socio conferente se non sia trascorso almeno un anno dal recesso.~~ ~~7. Le forme associative che non prevedono il conferimento sono disciplinate dal Codice Civile.~~ 8. Gli organismi associativi di cui ai commi precedenti sono altresì tenuti a depositare all'ufficio dell'Autorità competente l'elenco dei propri associati e di dare ~~tempestiva~~ comunicazione delle variazioni intervenute entro 30 gg.	• **di eliminare i commi dal 3 al 6 in quanto:** - è evidente l'incompatibilità con l'enunciazione dell'ultimo periodo del comma 2; - la documentazione richiesta dai commi da eliminare risulta già nota e autonomamente disponibile e/o accessibile alla P.A; - il comma 8 (opportunamente modificato), consente già il necessario controllo e monitoraggio sia della posizione dei singoli che degli Organismi Associativi; • **di eliminare il comma 7 in quanto:** - ripete semplicemente l'espressione di cui al punto d) del c.1 (generico rinvio alle norme di legge…); - introduce arbitrariamente una nuova, equivoca fattispecie di forma associativa (quella delle forme giuridiche "che non prevedono il conferimento"…!?!), giuridicamente indefinita ed indefinibile, e di fatto mai prevista dalla Legge Quadro; • **una nuova formulazione del comma 8**: "Tutti i titolari di licenza, entro 30 giorni dall'inizio del servizio, sono tenuti a comunicare ai Comuni del Bacino la forma giuridica assunta per l'esercizio del servizio taxi e, nello stesso termine, eventuali successive variazioni intervenute, con l'indicazione dell'eventuale Cooperativa di lavoro di appartenenza. Le cooperative di lavoro di cui al punto b) del comma 1, sono altresì tenute a depositare all'ufficio del Comune del bacino l'elenco dei propri associati ed a fornire tempestiva comunicazione delle variazioni intervenute".
Art. 18 **(Collaborazione familiare)** 1. In conformità della vigente normativa, i titolari di licenza taxi possono avvalersi, nello svolgimento del servizio, della collaborazione di familiari in numero non superiore a due, quali il coniuge, parenti entro il terzo grado e gli affini entro il secondo, purché iscritti nel ruolo provinciale dei conducenti	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
ed in possesso dei requisiti prescritti all'art. 6 – primo comma, lettere a), c), d), e), f), g), h) e j) - del presente Regolamento. L'Autorità competente dispone, con apposito provvedimento, le condizioni per l'esercizio dell'attività mediante collaboratori familiari.	
2. In deroga alla previsione dell'art. 6, comma 1 lett. j) possono svolgere l'attività quali collaboratori familiari quei soggetti occupati con contratto di lavoro a tempo parziale, nel rispetto delle norme di legge vigenti in materia.	
3. Il titolare della licenza che intende avvalersi della collaborazione familiare deve presentare istanza all'Ufficio competente, allegando la documentazione dalla quale risulti che il collaboratore sia in possesso dei requisiti soggettivi richiesti.	
4. L'esistenza di collaboratori familiari dovrà risultare da apposita autorizzazione, sostitutiva della licenza taxi, sulla quale sono riportati gli estremi identificativi del titolare della licenza, del collaboratore e del relativo turno integrativo eventualmente assegnato allo stesso, i dati del veicolo abbinato alla licenza.	
5. Il collaboratore familiare, per lo svolgimento del servizio di taxi, ha l'obbligo di rispettare i turni e gli orari assegnati al titolare.	
6. In occasione della visita di controllo annuale di cui all'art. 28 del presente Regolamento, il titolare dovrà autocertificare il permanere delle condizioni che legittimano la collaborazione. Il titolare è altresì tenuto a comunicare ~~con tempestività~~ entro 15 giorni le variazioni che al riguardo dovessero verificarsi nel corso dell'anno.	TAM ACAI, al comma 6, propone di stabilire un termine preciso entro il quale effettuare la comunicazione delle variazioni.
7. L'attività di tassista svolta in qualità di collaboratore familiare non fa maturare anzianità di servizio ai fini dell'assegnazione di licenza per concorso.	U.T.I. non condivide la formulazione del comma 7, sostenendo, sulla base della sentenza del Tar Milano n. 1307/2002, che l'attività di tassista svolta in qualità di collaboratore familiare *fa* maturare anzianità di servizio.
8. La mancanza di uno dei presupposti per la collaborazione familiare sopra indicati comporta l'immediata decadenza dell'autorizzazione.	
9. L'Autorità competente dispone ed individua le modalità operative per l'attività svolta mediante il collaboratore familiare, quali:	C.T.M. è contrario alle misure di identificazione.
a) misure di identificazione del collaboratore familiare;	Concordano sulla <u>FOTO</u> quale misura di identificazione: CGIL, CONFARTIGIANATO MI, TAM ACAI, C.C.I., CISL, i rappresentanti degli enti locali. Concordano sul <u>COLORE DIVERSO DEL TURNO</u> quale misura di identificazione: UIL, COTABE.
b) forme di flessibilità nell'esercizio del servizio con possibilità di interscambio del turno – in modo temporaneo e/o continuativo – tra il titolare della licenza ed il collaboratore familiare, con particolare riferimento ai motivi di salute, inabilità temporanea gravidanza e puerperio;	CGIL propone di dettagliare i casi in cui sia possibile ricorrere alle forme di flessibilità di cui alla lett. b).
c) misure di controllo sull'adempimento degli obblighi previdenziali, assicurativi, di iscrizione alle Camere di Commercio.	Comune di Milano precisa in cosa consiste l'inversione del turno e in quali casi sia possibile attivarlo (per motivi di salute, inabilità temporanea gravidanza e puerperio).

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
10. Non può svolgere l'attività di collaboratore familiare colui che ha avuto sospensioni di classe 3 e 4 negli ultimi 5 anni.	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 19 **(Sostituzione temporanea alla guida)** 1. I titolari di licenza taxi possono essere sostituiti temporaneamente alla guida da persone iscritte nel rispettivo ruolo provinciale di cui all'articolo 6 della legge n. 21/92 ed in possesso dei requisiti prescritti all'art. 6 –comma 1, lettere a), d), e), j) - del presente Regolamento, nei seguenti casi: a) per motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio; b) per l'espletamento del servizio militare obbligatorio o per prestazione di servizio civile; c) per un periodo di ferie non superiore a trenta giorni lavorativi annui; d) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida; e) nel caso di incarichi sindacali o pubblici elettivi che comportino un impegno a tempo pieno.	UIL chiede se l'assistenza ai disabili, ai sensi della L.104/92, possa essere inserita tra i motivi che possono dar luogo a sostituzione temporanea.
2. Gli eredi minori del titolare di licenza taxi ai sensi dell'articolo 10, comma 2, della l. n. 21/92, opportunamente assistiti secondo le forme previste dalla legge, possono farsi sostituire alla guida da persone iscritte nel ruolo di cui all'art. 6 della l. n. 21/92 ed in possesso dei requisiti indicati nel comma 1, sino al raggiungimento della maggiore età. ~~Qualora uno degli eredi minori sia specificamente designato in riferimento al trasferimento della licenza taxi per causa di morte del titolare, è prescritto l'obbligo della sostituzione alla guida fino a dodici mesi dal raggiungimento del ventunesimo anno di età; entro lo stesso termine, l'erede minore deve dimostrare il possesso dei requisiti prescritti.~~	
3. Il rapporto di lavoro con il sostituto alla guida è regolato, ai sensi dell'articolo 10, comma 3, della l. n. 21/92, con un contratto di lavoro a tempo determinato secondo la disciplina della vigente normativa in materia. A tal fine, l'assunzione del sostituto alla guida è equiparata a quella per sostituire lavoratori assenti per i quali sussista il diritto alla conservazione del posto. Tale contratto deve essere stipulato sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori dello specifico settore o, in mancanza, sulla base del contratto collettivo nazionale dei lavoratori di categoria similari.	C.C.I. propone di modificare l'ultimo periodo del comma 3, come segue: "Tale contratto, anche ai sensi della legge 31/2008, art.7, c.4, deve essere attivato secondo quanto previsto dal contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale di categoria"
4. Il rapporto con il sostituto può essere regolato anche in base ad un contratto di gestione per un periodo non superiore a sei mesi.	
5. Il titolare della licenza taxi deve presentare la richiesta di sostituzione alla guida all'ufficio del Comune che ha rilasciato la licenza. La richiesta deve	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
contenere l'indicazione dei motivi della sostituzione tra quelli di cui al comma 1, la durata della sostituzione, il nominativo del sostituto e la dichiarazione concernente il possesso dei requisiti prescritti rese da parte di quest'ultimo. Alla richiesta di autorizzazione devono essere altresì allegati in copia: a) contratto di assunzione o di gestione sottoscritto sia dal titolare che dal sostituto; b) posizione INAIL e INPS del sostituto in caso di contratto di lavoro subordinato; c) comunicazione alla compagnia di assicurazione della guida del veicolo da parte del sostituto. 2. Qualora dalle verifiche d'ufficio, espletate entro 15 giorni ~~un congruo termine~~ dalla segnalazione, risultino irregolarità o cause ostative alla sostituzione, il comune dispone la cessazione dell'attività da parte del sostituto e la comunica agli enti preposti alla vigilanza per l'applicazione delle sanzioni previste.	UGL propone : 2.Qualora dalle verifiche d'ufficio, espletate entro 15 giorni dalla segnalazione, risultino irregolarità o cause ostative alla sostituzione, il comune dispone la cessazione dell'attività da parte del sostituto ~~e la comunica agli enti preposti alla vigilanza per l'applicazione delle sanzioni previste~~.
Art. 20 **(Secondo conducente)** 1. Ai sensi dell'art. 6 della legge n. 248/2006 i titolari di licenza taxi, nell'esercizio del servizio, possono avvalersi di un conducente aggiuntivo, iscritto nel rispettivo ruolo provinciale di cui all'articolo 6 della legge n. 21/1992 ed in possesso dei requisiti prescritti all'art. 6 – comma 1, lettere a), c), d), e), f), j), k) - del presente Regolamento. 2. Il titolare della licenza, tenuto conto del proprio turno di servizio, dovrà indicare la fascia oraria per il turno integrativo da assegnare al secondo conducente tra quelle indicate dall'Autorità competente. 3. Il rapporto lavorativo tra il titolare della licenza ed il secondo conducente, oltre a dover prevedere il giorno di riposo settimanale - riportato sul turno di servizio esposto - obbligatorio nel caso di lavoratore subordinato, dovrà essere inquadrato, in forma diretta, nell'ambito delle forme contrattuali e ~~societarie~~ previste dall'ordinamento giuridico vigente in modo da assicurare agli operatori piena copertura contributiva, fiscale ed assicurativa. 4. L'esercizio del servizio da parte del secondo conducente deve essere autorizzato mediante il rilascio di apposita autorizzazione sulla quale, oltre	C.T.M. e U.T.I. chiedono l'istituzione di un ruolo unico al posto del ruolo provinciale di cui alla l. n.21/92. C.T.M. chiede che il giorno di riposo settimanale di cui al comma 3 sia espressamente indicato. CGIL concorda con l'integrazione in tal senso del comma 3. C.C.I. propone di modificare il comma 3, come segue: "Il rapporto lavorativo, ove regolato nella forma contrattuale di lavoro subordinato tra il titolare della licenza ed il secondo conducente, deve essere definito sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoro stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale di categoria. In tutte le altre forme di regolamentazione contrattuale del rapporto fra titolare e secondo conducente previste dall'ordinamento giuridico vigente, dovrà essere assicurata agli operatori

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
all'indicazione del titolare della licenza e del secondo conducente abilitato alla guida, siano riportati anche gli estremi del veicolo abbinato alla licenza e del turno integrativo. 5. L'Autorità competente dispone le modalità operative per l'attività svolta mediante secondo conducente, quali: a) misure di identificazione del primo e del secondo conducente di uno stesso taxi; b) forme di flessibilità nell'esercizio del servizio con possibilità di interscambio del turno – in modo temporaneo e/o continuativo – tra il titolare della licenza ed il secondo conducente; c) misure di controllo sull'adempimento degli obblighi previdenziali, assicurativi, di iscrizione alle Camere di Commercio. **6.** Non può svolgere l'attività di secondo conducente colui che ha avuto sospensioni di classe 3 e 4 negli ultimi 5 anni.	un trattamento economico complessivamente non inferiore a quello previsto dal CCNL di categoria sopra citato, e la piena copertura previdenziale ed assicurativa, oltre al rispetto della normativa fiscale vigente, e garantire un trattamento economico complessivamente non inferiore a quello previsto per gli operatori di cui al comma precedente " In ogni caso C.C.I. propone di eliminare "societaria" e "forma diretta", espressioni assolutamente incoerenti ed equivoche rispetto al contesto. UGL propone di eliminare nel comma 5 **la lettera c)**
Art. 21 **(Sospensione facoltativa del servizio taxi)** 1. Il titolare di licenza di esercizio può chiedere la sospensione del servizio per un periodo di tempo complessivamente non superiore ad un anno nell'arco di un quinquennio, estensibile di un ulteriore anno in caso di comprovate esigenze. 2. L'Autorità competente per giustificati motivi e ove non ostino esigenze attinenti alla regolarità del servizio taxi, autorizzano la sospensione del servizio. 3. La sospensione facoltativa ha inizio con il deposito presso il comune da parte dell'interessato/dove l'interessato presta il servizio taxi della licenza, dei distintivi di turno e delle targhe del numero civico e ha termine, anche prima della scadenza autorizzata, qualora il titolare dichiari di voler riprendere il servizio, ritirando i contrassegni depositati. Del deposito e del ritiro dei predetti contrassegni viene data comunicazione agli uffici dei Comuni capoluogo/Province. 4. Ai fini dell'osservanza delle disposizioni del presente articolo, i competenti Uffici comunali sono tenuti ad indicare in apposito registro le necessarie annotazioni – vistate dagli interessati- delle sospensioni autorizzate e dei	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
relativi periodi di tempo fruiti da ciascun titolare di licenza di esercizio. Copia conforme all'originale delle annotazioni vistate viene trasmessa all' Autorità competente.	
CAPO III CARATTERISTICHE RELATIVE AI VEICOLI DA ADIBIRE AL SERVIZIO	**CAPO III** CARATTERISTICHE RELATIVE AI VEICOLI DA ADIBIRE AL SERVIZIO
Art. 22 **(Caratteristiche generali dei veicoli)** 1. Le autovetture da destinarsi al servizio pubblico da piazza, giudicate idonee da parte dell'Ispettorato Generale M.C.T.C. o altro Ufficio competente in materia, devono avere idonea agibilità ed almeno tre sportelli laterali, con almeno cinque posti - compreso quello del conducente - ed essere munite di idoneo vano porta bagagli, con una capacità comunque non inferiore a 300 litri, escluse le ibride elettriche e a metano/gpl. 2. Tutti i veicoli devono ottemperare a tutte le prescrizioni previste dalle vigenti norme qualora siano adattati per il trasporto di soggetti disabili. 3. A partire dall'entrata in vigore del presente Regolamento, tutti i veicoli immessi in servizio devono rientrare nei parametri corrispondenti ai modelli in commercio inclusi nella direttiva UE più restrittiva in materia di emissioni. 4. Dal 31/12/2010 potranno essere immessi in servizio esclusivamente veicoli ~~a trazione elettrica, ad "emissioni zero" o comunque veicoli a bassa emissione di carichi inquinanti la cui determinazione stabilita dall'Autorità competente dovrà derivare da studi riconosciuti da sistemi nazionali e/o internazionali~~ secondo il miglior standard tecnico immessi nel mercato. 5. Dall' 1/09/2014 tutti i veicoli in servizio dovranno avere le caratteristiche indicate al punto 4. 6. I finestrini laterali, il parabrezza ed il lunotto dei veicoli adibiti al servizio taxi devono essere completamente trasparenti ~~e non oscurabili~~, ai fini della sicurezza del servizio. 7. L'applicazione di eventuale strumentazione oltre a quella espressamente consentita, non deve in ogni caso ostacolare il servizio. ~~essere funzionale al servizio~~.	Asso. Categoria richiedono: - di escludere espressamente i veicoli con più di 7 posti e quelli ibridi; - una diversa formulazione del comma 4; - un approfondimento relativo al grado di oscuramento dei vetri di cui al comma 6; una diversa formulazione del comma 7. CGIL propone un numero di sportelli pari a 4. C.T.M., U.T.I. E COTABE propongono un numero di sportelli pari a 3. In ogni caso è proposta una norma transitoria che faccia salve le ordinazioni e i relativi acquisti di veicoli a tre porte effettuati al momento dell'entrata in vigore del Regolamento.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 23 **(Caratteristiche specifiche delle autovetture adibite al servizio taxi)** 1. Oltre alle caratteristiche di cui all'articolo 22, l'autovettura adibita al servizio di taxi deve: a) essere dotata di tassametro omologato, collocato all'interno dell'autovettura in modo ben visibile agli utenti, fissato alla plancia opposta al conducente, oppure in posizione centrale e, in ogni caso, mai al di sotto del lato superiore del piantone dello sterzo del veicolo; b) essere del colore stabilito dalla vigente normativa; c) portare sul tetto apposito segnale illuminabile con la dicitura "TAXI" del tipo e dimensioni previsti dalle vigenti disposizioni, ovvero stabiliti con provvedimento dell'Autorità competente. Il segnale luminoso, ~~che deve essere~~ mantenuto in perfetto stato di manutenzione ed efficienza, deve consentire il riconoscimento libero/occupato, diurno e notturno; d) disporre sulle portiere laterali, al di sotto del bordo inferiore del vano dei finestrini, di uno stemma identificativo ~~una fascia identificativa~~ ~~del Comune~~ del servizio nel bacino aeroportuale, di tipo conforme a ~~quello depositato presso l'Ufficio comunale competente~~ al layout definito dall'Autorità competente, d'intesa con Regione; e) disporre di due targhe inamovibili, riportanti il numero della licenza e l'indicazione del comune, fornite dall'Autorità competente a spese del titolare della licenza. Le targhe ed il loro posizionamento, devono essere sempre mantenute in stato di perfetta visibilità e leggibilità; f) avere a bordo la tabella delle tariffe a disposizione dell'utenza ed esposta in modo ben visibile. La tabella deve essere collocata sul cruscotto dell'autovettura o nella parte retrostante dei sedili anteriori, con la possibilità di estrarla da eventuali supporti, per la lettura nelle diverse lingue straniere; g) essere dotata della vetrofania di attestazione di conformità tariffaria, in cui sono altresì indicate le tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, da apporre sul lato destro finestrino passeggero, definita dall'Autorità competente, d'intesa con Regione; h) essere munita di due contrassegni del turno realizzati in modo uniforme con medesimo layout, sia per le informazioni contenute, che per le relative caratteristiche di dimensionamento e posizionamento, definita dall'Autorità competente, d'intesa con Regione; i) essere dotata di pianale ricoperto da tappeti asportabili in gomma o materiale sintetico, impermeabile e lavabile;	CGIL in merito alla lett. c):chiede che il segnale"Taxi" sia rimovibile. Comune di Milano precisa che il nuovo Codice della strada non dice nulla al riguardo. UIL E C.T.M. non concordano sulla presenza della vetrofania a bordo del mezzo. UIL propone di sostituirla con apposite cuffie da posizionare sui poggiatesta. **UGL propone di eliminare la lettera g)** le vetrofanie riducono la visibilità dai finestrini e sono inutili in quanto all'interno del taxi le tariffe sono esposte dai cartelli del comune. h) essere munita di ~~due~~ un solo contrassegno del turno con la descrizione degli orari per entrambi i conducenti realizzati in modo uniforme con medesimo layout, sia per le informazioni contenute, che per le relative caratteristiche di dimensionamento e posizionamento, definita dall'Autorità competente, d'intesa con Regione;

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
j) avere, ai due lati del sedile posteriore, apposite maniglie di sostegno per i passeggeri; k) avere le parti accessorie della carrozzeria, quali paraurti, maniglie, copriruote, pneumatici, ghiere dei proiettori, cornici dei vetri sempre in perfetto stato di manutenzione e conformi al prototipo originale dell'autovettura omologato secondo le prescrizioni di leggi vigenti. 2. L'autovettura adibita al servizio di taxi può essere dotata di dispositivo atto al pagamento con sistema elettronico, nei limiti definiti dagli standard di qualità definiti a livello regionale.	
Art. 24 **(Sigilli di garanzia)** 1. In conformità alla vigente normativa comunitaria e nazionale, agli impianti tassametrici di cui al precedente art. 23, comma 1, lett.a) vengono applicati - a cura dei competenti uffici ed a spese del titolare della licenza - appositi sigilli di garanzia nel numero e nella posizione stabiliti con apposito provvedimento dell'Autorità competente. 2. La misura dei pneumatici in uso al veicolo – tra quelle consentite dalla carta di circolazione – deve essere riportata su apposito supporto connesso al sigillo di garanzia.	
Art. 25 **(Pubblicità)** 1. A garanzia dell'uniformità sull'intero territorio del bacino l'Autorità competente, d'intesa con Regione può autorizzare forme di pubblicità all'interno delle autovetture, purché non in contrasto con le normative vigenti in materia. 2. L'applicazione di pubblicità esterna può essere effettuata nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia. 3. Per le autovetture munite di radio-taxi è consentita l'applicazione, secondo le	TAM ACAI E CGIL precisano che la scritta del radiotaxi non debba contenere messaggi fuorvianti. UIL propone che il distintivo relativo al radiotaxi contenga esclusivamente il numero di telefono del radiotaxi, senza alcuna scritta. C.T.M. E VALLI chiedono chiarimenti in ordine all' autorizzazione della pubblicità all'interno dell'autovettura, disposta da Regione. In tal caso vi è un ruolo attivo della Regione a garanzia dell' uniformità sull'intero territorio del bacino. SATAM concorda con ruolo regionale di indirizzo.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
indicazioni di legge, di distintivi conformi ai modelli approvati dall' 'Autorità competente d'intesa con Regione, non contenenti messaggi fuorvianti in contrasto con la normativa vigente.	
Art. 26 **(Uso proprio dell'autovettura taxi)** 1. Ai sensi dell'articolo 14, comma 6, del d.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, è consentito l'uso proprio dell'autovettura adibita al servizio taxi nei casi indicati dall' art. 37.	TAM ACAI produce: • un documento del Ministero dei trasporti del 27/10/2000 avente ad oggetto "Uso autovetture adibite a servizio taxi", nel quale è precisato che "…fuori servizio l'autovettura immatricolata in uso di terzi per il servizio di taxi può essere utilizzata per soddisfare le esigenze personali del suo proprietario. Si evidenzia inoltre che il CAP è necessario esclusivamente per condurre le suddette autovetture solo quando queste siano in servizio, pertanto ad es. il figlio di un titolare di licenza di taxi può condurre la macchina del padre ed ivi trasportare a titolo di cortesia dei propri amici."; • fotocopie delle pag. 263 e 351 del "Prontuario delle violazioni alla circolazione stradale" di G.Protospataro. A pag. 263 segnala il punto 5 delle note operative relative all'art. 86, c.2 del CdS "Servizio di piazza con autovetture con conducente taxi": "Per i collegamenti aeroportuali, oltre ai taxi dei comuni nel cui ambito cade l'aeroporto sono autorizzati anche i taxi dei capoluoghi di regione e provincia. Ai taxi è consentito l'uso proprio quando sono fuori servizio (DLG n. 422/1997, art. 14), nel qual caso sono considerati come autovetture private e non occorre CAP per la guida". A pag. 351 segnala, sotto la rubrica "Certificato di abilitazione professionale (CAP)": "… I veicoli che richiedono i CAP tipo KA, KB e KD quando viaggiano scarichi o senza passeggeri per l'effettuazione di operazioni di manutenzione o comunque non svolgono il servizio cui sono destinati (ad es. taxi fuori servizio: v. art. 86, c. 2, nota 5), si possono guidare senza CAP…".
CAPO IV DISCIPLINA ED ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO	**CAPO IV** DISCIPLINA ED ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO
Art. 27 **(Inizio del servizio)** 1. Nel caso di assegnazione o di trasferimento della licenza taxi o di acquisizione della stessa per atto tra vivi o a causa di morte, il titolare deve obbligatoriamente, a pena di decadenza, iniziare il servizio entro novanta giorni	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
dal rilascio del titolo o dal trasferimento del medesimo. 2. Detto termine può essere prorogato per un massimo di altri novanta giorni o adeguato periodo di tempo solo in presenza di legale certificazione attestante l'impossibilità temporanea ad iniziare il servizio per cause di forza maggiore. ~~non imputabili all'interessato~~. 3. L'inizio del servizio è in ogni caso subordinato: a) alla presentazione al competente Ufficio ~~comunale~~ della documentazione comprovante l'osservanza di quanto disposto dall'art. 6, c. 1, lett. c), del presente Regolamento in merito alla disponibilità del veicolo; b) alla dimostrazione di aver stipulato regolare polizza di assicurazione per la responsabilità civile e contro i rischi a persone, animali o cose trasportate, secondo le vigenti disposizioni di legge in materia. c~~) alla visita di controllo dell'autovettura adibita a servizio pubblico da piazza, se prescritta ai sensi del successivo art. 28 del presente Regolamento.~~	La lettera c) è stata eliminata, su proposta del Comune di Milano, in quanto l'operatore inizia il servizio prima della visita che viene programmata solo in un secondo momento.
Art. 28 **(Visita di controllo e modalità di svolgimento)** 1. Fatta salva la verifica di competenza degli uffici dei competenti Dipartimenti Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, le autovetture adibite al servizio taxi, sono soggette a controlli periodici — con cadenza almeno annuale — da parte dell'Autorità competente, allo scopo di verificare lo stato di efficienza e di funzionalità dei veicoli ai fini dell'espletamento del servizio ed il corretto funzionamento del tassametro installato sulle vetture-taxi. 2. Sono esonerate dall'obbligo del controllo iniziale le autovetture di prima immatricolazione, da utilizzare in sostituzione di altra già abbinata alla stessa licenza dal medesimo titolare. 3. L'Autorità competente può disporre - in qualsiasi tempo - visite straordinarie di controllo.	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
4. Le visite di controllo vengono effettuate da un'apposita Commissione tecnica, costituita con atto dell'Autorità competente, formata da 2 esperti tecnici, 1 rappresentante degli Organi di vigilanza, 1 rappresentante dell'ufficio provinciale della M.C.T.C., ~~1 rappresentante dell'A.C.I. e~~ i cui oneri sono a carico dei Comuni del bacino in proporzione al numero di licenze rilasciate. Ai lavori della Commissione possono assistere i rappresentanti delle Associazioni di categoria quali garanti della correttezza delle operazioni di verifica. 5. Le visite di controllo hanno luogo nella località, nel giorno e nell'ora che sono- di volta in volta - comunicati ai titolari delle licenze taxi. I titolari di licenza hanno l'obbligo di presentarsi al controllo, nel luogo ed orario indicato, salvo casi di forza maggiore debitamente documentati. In caso di inottemperanza, si applica la sanzione prescritta. 6. Per comprovati e documentati motivi, L'Autorità competente è autorizzata a differire, oltre la scadenza annuale prevista, la data di presentazione dell'autopubblica da sottoporre a verifica per un massimo di due sedute immediatamente successive. Non è ammessa la deroga alla data di convocazione per l'eventuale visita straordinaria. 7. Possono accedere nei luoghi adibiti alla visita soltanto i titolari della licenza d'esercizio e/o i conducenti delle auto pubbliche da sottoporre alla visita stessa. 8. Ai titolari di licenza d'esercizio è consentito farsi rappresentare, con delega scritta, da persone aventi i requisiti per la conduzione dei taxi. 9. Sulla licenza di esercizio delle autopubbliche ritenute idonee dalla Commissione di cui al comma 4 verrà apposto il visto comprovante l'avvenuta visita. 10. Alle autopubbliche non idonee per riscontrati danni riparabili alla carrozzeria e/o alle parti interne, ovvero per non gravi inosservanze alle norme previste dal presente Regolamento, potrà essere rilasciato un permesso provvisorio di circolazione la cui durata viene stabilita, di volta in volta, dalla commissione.	In riferimento al comma 4 CONFARTIGIANTO MI, C.T.M. e CGIL non concordano sulla presenza dell'ACI nella Commissione. C.T.M. propone che la visita di controllo sia effettuata nel medesimo giorno in cui ha luogo l'adeguamento dei tassametri o comunque di specificare che il Comune capoluogo possa decidere di effettuare la visita di controllo in occasione dell'adeguamento dei tassametri. SATAM sottolinea i problemi organizzativi cui può dare luogo tale molteplicità di operazioni. C.T.M. propone che la visita di controllo sia programmata con una cadenza a discrezione dell'Autorità competente e non obbligatoriamente ogni anno. Con riferimento al comma 4 SATAM e UIL rilevano l'assenza delle Asso. Categoria nella Commissione tecnica e chiedono chiarimenti. CGIL propone una composizione paritetica di esperti e rappresentanti delle Asso. Categoria e numericamente congrua.
Art. 29	CISL, richiamando la normativa relativa al noleggio auto senza conducente, esprime dubbi circa l'ammissibilità del taxi di scorta con riferimento ai casi in cui l'organismo che offre tale

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
(**Taxi di scorta)** 1. Nell'ambito organizzativo del servizio, l'Autorità competente può definire un numero di licenze, contraddistinte da una numerazione difforme da quella in uso sui taxi in servizio permanente, da destinare unicamente al servizio sostitutivo di scorta, vigilando che il loro impiego non alteri in eccesso il numero delle autopubbliche in effettivo esercizio. 2. L'uso dei taxi di scorta potrà essere consentito in caso di esito negativo della visita di controllo del veicolo di cui all'art. 28 ed in tutte le ipotesi in cui l'autovettura richieda un periodo di fermo superiore a tre giorni, per cause non dipendenti dalla volontà del titolare. 3. L'Autorità competente stabilisce, sulla base di un apposito provvedimento regionale, le condizioni per il rilascio e l'uso dei taxi di scorta in modo da garantire a tutti gli operatori l'accessibilità a tale servizio. 4. Il rilascio delle licenze per i taxi di scorta potrà avvenire in favore di organismi economici ed associativi di categoria. 5. La titolarità della licenza per i taxi di scorta comporta, da parte dell'organismo assegnatario, il rispetto di tutte le prescrizioni contenute nel presente Regolamento e dalle vigenti norme di legge. 6. Le licenze rilasciate non sono trasferibili a terzi. 7. Nel corso di un anno non può essere concesso l'uso del taxi di scorta per un periodo superiore a 120 giorni alla stessa persona, salvo deroghe concesse per giustificati motivi con provvedimento dell'Autorità competente.	servizio non fornisca l'autovettura ai propri soci ma ad altri operatori non iscritti. C.T.M. chiede se il divieto dell'uso del taxi di scorta per un periodo superiore ai 120 gg, nel corso di un anno, si riferisca alla stessa persona e chiede di specificarlo.
Art. 30 **(Stazionamento dei taxi)** 1. Lo stazionamento delle autovetture taxi avviene in luogo pubblico, in apposite aree a tal fine predisposte (posteggi). Dette aree vengono individuate con atto del Comune territorialmente competente. Spetta ai comuni del bacino l'allestimento e la manutenzione dei posteggi nonché l'installazione di eventuali colonnine telefoniche. 2. Al fine di garantire l'operatività del servizio alle medesime condizioni, nei comuni del bacino ove siano presenti stazioni ferroviarie ed aziende ospedaliere deve essere allestito almeno un posteggio ~~con telefono~~. L'allestimento dei telefoni	UTI fa presente che non tutti i comuni facenti parte del bacino sono in grado di sostenere i costi relativi all'installazione dei telefoni, quindi propone che l'installazione della colonna telefonica sia a discrezione dei singoli comuni. CGIL E SATAM propongono di eliminare al comma 4 le parole fax, telefono ed elettronico (in relazione alla possibilità di effettuare il pagamento anche mediante i buoni dei radio taxi) . CGIL propone di inserire al comma 4, tra i servizi aggiuntivi, l' "accessibilità del veicolo". CGIL propone la modifica del comma 6, sdoppiandolo in due commi distinti. CGIL propone che i posteggi di cui al comma 2 siano dotati di telefono.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
è subordinato alla disponibilità di risorse da parte dell'Autorità competente e dei Comuni del bacino. 3. I tassisti debbono prendere posto con la vettura nei posteggi secondo l'ordine di arrivo. La partenza per effettuare il servizio avviene con lo stesso ordine. 4.L'utente del servizio è libero di scegliere il veicolo indipendentemente dalla posizione dello stesso nel posteggio, in relazione ai servizi aggiuntivi offerti dal tassista (~~fax, telefono~~, capacità del bagagliaio, numero di posti offerti, strumenti di pagamento ~~elettronico~~, disponibilità del tassista al trasporto degli animali, accessibilità del veicolo), sempre che a parità di offerta la scelta non sia discriminatoria tra gli operatori presenti. 5.Per soddisfare in luogo le richieste dell'utenza, le autovetture possono, qualora non sussistano specifici divieti, sostare in prossimità di teatri e di altri luoghi di spettacolo o di pubblico intrattenimento o comunque sedi di manifestazioni di carattere politico, sociale o culturale soltanto in prossimità della fine dello spettacolo, della riunione o della manifestazione, mettendosi in fila secondo l'ordine di arrivo e senza intralciare la viabilità. 6. E' in ogni caso vietato l'accodamento di taxi fuori turno sul posteggio. 7. E' vietato il carico dell'utenza in vista del posteggio qualora nello stesso vi siano taxi o clienti in attesa. ~~nel posteggio stesso~~. 8. E' altresì proibito agli operatori taxi, in attesa nei posteggi, di allontanarsi dall'autovettura, salvo giustificati motivi e previa esposizione sul parabrezza di apposito avviso e comunque per un periodo non superiore a trenta minuti, riscontrabili dall'esposizione del disco orario.	UIL propone che tutti i posteggi siano dotati di telefono. CTM evidenzia che in alcuni comuni la colonna telefonica è stata eliminata dal posteggio perché inutilizzata. SATAM concorda con l'installazione dei telefoni nei posteggi di cui al comma 2, facendo presente che le spese legate a tale installazione potrebbero essere sostenute con i proventi ricavati dall'assegnazione delle licenze a titolo oneroso. COTABE propone che sia inserito al comma 4, tra i servizi aggiuntivi, la conoscenza di una lingua straniera. **UGL propone : 4. L'utente del servizio è libero di scegliere il veicolo indipendentemente dalla posizione dello stesso nel posteggio ogni volta lo esige senza eccezioni, compreso negli aeroporti e stazioni ferroviarie** ~~in relazione ai servizi aggiuntivi offerti dal tassista (fax, telefono, capacità del bagagliaio, numero di posti offerti, strumenti di pagamento elettronico, disponibilità del tassista al trasporto degli animali, accessibilità del veicolo), sempre che a parità di offerta la scelta non sia discriminatoria tra gli operatori presenti.~~ **(questa modifica è necessaria per l'utenza in quanto di frequente salgono a bordo di veicoli taxi sporchi o di dimensioni e caratteristiche non soddisfacenti, con operatori sporchi e maleodoranti e maleducati, inoltre incentiva gli operatori di taxi all'uso di veicoli migliori, puliti e ad assumere un comportamento verso l'utenza più rispettoso e cordiale).** TAM ACAI propone il prolungamento a 60 min dell'allontanamento degli operatori

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
	dall'autovettura, di cui al comma 8.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 31 **(Ambiti operativi territoriali)** 1. Gli operatori legittimati al servizio di taxi all'interno del bacino hanno l'obbligo della prestazione di servizio per le corse che originano dal sistema aeroportuale sull'intero territorio regionale e sul territorio delle province confinanti con la Regione Lombardia di seguito elencate: • Alessandria; • Novara; • Verbania; • Vercelli; • Piacenza; • Parma; • Modena; • Reggio Emilia; • Ferrara; • Rovigo; • Verona; • Trento; • Bolzano. 2. Gli operatori del servizio di taxi hanno l'obbligo della prestazione del servizio sull'intero territorio del bacino (province di Bergamo, Milano e Varese) per le corse che non originano da uno dei tre aeroporti di Milano Malpensa, Milano Linate e Orio al Serio ma da uno dei comuni integrati nel bacino. 3. Gli operatori del servizio di taxi del comune integrato nell'ambito del bacino applicano il principio dell'integrazione del servizio con la reciprocità di carico, intesa come legittimazione per gli operatori di ciascun comune integrato ad espletare il servizio sul territorio di tutti gli altri. I Comuni devono garantire la possibilità di esercitare il servizio, rimuovendo tutti gli ostacoli che impediscono l'effettiva reciprocità. 4. Gli operatori del comune che non aderisce alla disciplina taxi nel bacino non possono svolgere l'attività di carico dell'utenza al di fuori del territorio di competenza comunale, nonché nell'ambito degli aeroporti del bacino. 5. In occasione di eventi eccezionali, su richiesta estemporanea di un comune non integrato nel bacino aeroportuale, l'autorità competente può autorizzare gli	CGIL propone l'integrazione di cui al comma 3.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
operatori dei comuni del bacino allo stazionamento su aree pubbliche appositamente istituite e destinate al servizio di taxi, con le modalità di cui all'art. 30 e del comma 2 del presente articolo.	
Art. 32 **(Organizzazione del servizio presso gli aeroporti e le aree ferroviarie)** 1.Fatto salvo quanto previsto dal codice della navigazione e dal presente regolamento, le richieste di servizio taxi in ambito aeroportuale e ferroviario possono essere accolte dagli operatori in coda unicamente presso le apposite aree di stazionamento e, in ogni caso, nei limiti di durata del turno di servizio. E' in ogni caso vietato l'accodamento dei taxi fuori turno, sia nelle aree di carico che in quelle di accodamento. ~~in attesa dei taxi~~. 2. L'ubicazione delle aree di stazionamento dei taxi per il carico dell'utenza presso gli aeroporti è determinata dalla competente autorità aeroportuale, tenuto conto della precedenza nel posizionamento in relazione a quanto indicato al comma 7, dell'art.11, della legge n. 21/92. 3. Gli operatori del servizio di taxi devono rispettare l'ordine di arrivo nelle aree di stazionamento e hanno l'obbligo di aderire a qualunque richiesta di servizio verso le destinazioni indicate nel precedente art. 31, comma 1. 4. In deroga a quanto previsto all'art. 30,comma 4, è facoltà degli utenti del servizio scegliere l'autovettura, limitatamente alla banchina di carico, ~~nel rispetto dell'ordine della fila~~, qualora: a) i richiedenti siano in numero superiore a quello dei posti offerti; b) il volume del carico dei bagagli sia superiore alla capacità del taxi disponibile; c) i richiedenti intendano corrispondere l'importo della corsa a mezzo di strumento di pagamento elettronico, qualora l'operatore ne fosse sprovvisto; d) sia richiesto il trasporto di animali non compatibile con la possibilità di carico del taxi disponibile. ~~5. Su richiesta degli utenti è autorizzato l'uso collettivo del servizio di taxi secondo le modalità previste dall'art. 12 della disciplina taxi nel bacino di cui alla D.G.R. n.. 11948/2003 e dell'art. 4 del presente Regolamento.~~	CGIL propone: • di eliminare la frase "in attesa dei taxi" di cui al comma 1. • che sia vietato, negli aeroporti, l'utilizzo delle seguenti modalità di chiamata del taxi: radiotaxi, telefono, sms, internet. **UGL propone: 4.** come da **proposta UGL all'art. 30,comma 4, è facoltà degli utenti del servizio scegliere l'autovettura sempre e senza eccezioni**. ~~nel rispetto dell'ordine della fila, limitatamente alla banchina di carico….~~ CTM propone, al comma 4, che la scelta dell'autovettura sia possibile solo nell'ambito della banchina di carico. CTM propone, presso gli aeroporti, l'accodamento nel polmone d'attesa, ove esistente. CTM chiede che si continui ad applicare l'art. 5 della D.G.R. n. VII/11948/2003, relativo all'organizzazione del servizio presso gli aeroporti. Confartigianato Milano chiede la riformulazione del comma 4, "è altresì possibile in caso di chiamata tramite radio taxi espletare il servizio richiesto. Allo scopo, anche al fine di facilitare gli eventuali controlli da parte degli organi di vigilanza, potrà venire individuato un apposito punto presso il quale sarà possibile effettuare il carico dell'utente." Chiede altresì che venga aggiunta la lett. e): "i richiedenti siano in possesso di abbonamento o convenzione con un radiotaxi abilitato ad espletare il servizio all'interno del bacino aeroportuale. CGIL, TAM ACAI e UIL sono contrari alla proposta di Confartigianato Milano.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 33 **(Tariffe del servizio taxi)** 1. Gli operatori dei comuni integrati nel bacino hanno l'obbligo di applicare la tariffa unificata di bacino prevista dalla normativa vigente in materia, fatta salva l'opportunità per i comuni del bacino di introdurre iniziative a valenza locale d'intesa con le associazioni di categoria interessate, da attuarsi mediante l'applicazione di sconti alla tariffa indicata dal tassametro. 2. L'importo indicato nel tassametro deve intendersi omnicomprensivo, sia nel caso di uso convenzionale che nel caso di uso collettivo, con esclusione di ogni altro supplemento, fatti salvi i pedaggi autostradali: • di sola andata, qualora la destinazione sia all'interno del bacino; • di andata e ritorno qualora la destinazione sia al di fuori del bacino. Gli operatori sono obbligati ad applicare le tariffe predeterminate che riguardano il viaggio di andata e di ritorno effettuato mediante corse dirette senza fermate, su percorsi prestabiliti e con prezzi omnicomprensivi (tutte le spese quali pedaggi autostradali, l'equivalente economico in forma forfettaria relativo al tempo di presa in carico del cliente, il supplemento notturno ed il supplemento festivo e chiamata radiotaxi). L'applicazione di tali tariffe comporta che spetti all'operatore del servizio taxi scegliere il percorso più idoneo, anche in termini di tempo e percorrenza, per raggiungere il luogo indicato come destinazione. I soggetti legittimati a svolgere il servizio taxi nel bacino aeroportuale sui 5 percorsi prestabiliti sono obbligati ad applicare esclusivamente le tariffe predeterminate, come di seguito specificate, e non il prezzo risultante a tassametro acceso: • Linate / Fiera Polo esterno € 50,00 • Malpensa / Fiera Polo esterno € 60,00 • Milano / Malpensa € 85,00 • Malpensa / Linate € 95,00 • Malpensa/Varese € 60,00 Nel caso in cui il cliente durante il tragitto predeterminato chieda di	Confartigianato Milano propone di inserire il testo della circolare regionale inerente l'applicazione delle tariffe predeterminate (quale testo riportato sul retro delle ricevute). TAM ACAI concorda con la proposta di Confartigianato. CGIL propone che l'Autorità provveda a diffondere la notizia delle eventuali convenzioni che i Comuni adottano relativamente a tariffe agevolate.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
raggiungere una località diversa da uno dei punti di destinazione dei 5 percorsi predeterminati, l'operatore del servizio taxi, a fine corsa, richiede il pagamento dell'importo pari al prezzo risultante a tassametro. Per quanto riguarda la tratta Milano –Malpensa, si precisa che per Malpensa si intende indifferentemente il Terminal 1 o il Terminal 2 e che si applica la tariffa predeterminata di 85,00 € anche qualora: • l'utente, in prossimità del Terminal 1 o 2, decida di cambiare destinazione e dirigersi verso il Terminal 2 o 1; • due utenti utilizzino lo stesso taxi, ma abbiano come punto di arrivo e/o di partenza rispettivamente il Terminal 1 e il Terminal 2; In caso di prenotazione presso radio taxi o chiamata telefonica su posteggio, l'operatore del servizio taxi ai fini dell'applicazione della tariffa predeterminata omnicomprensiva, è tenuto a tollerare un ritardo massimo del cliente pari a minuti 5. Qualora il ritardo del cliente si protragga oltre tale soglia, l'operatore è autorizzato a chiedere al cliente che intenda comunque avvalersi della tariffa predeterminata, in aggiunta, il pagamento a tassametro del "tempo d'attesa" calcolato con la seguente modalità: - prezzo a tassametro acceso, a partire dal momento della partenza dell'operatore dal parcheggio taxi sino al momento di presa in carico del cliente, decurtato del costo della "bandiera", stabilito nella misura fissa di euro 3, indipendentemente dal tipo di servizio (diurno, notturno o festivo).	
3. Le tariffe, le condizioni di trasporto e l'esistenza di ogni eventuale iniziativa tariffaria devono essere portati a conoscenza dell'utenza mediante avvisi ~~integralmente~~ visibili ed esposti all'interno dell'autovettura sul retro del sedile anteriore del passeggero.	
4. L'utente non è tenuto a pagare il prezzo del servizio se il tassametro non sia stato messo in funzione.	
5. A richiesta del passeggero, il conducente è obbligato a rilasciare la ricevuta firmata - secondo il modello determinato dalla Regione - contenente l'indicazione del prezzo della corsa ordinaria o predeterminata e riportante il numero della licenza e del comune che l'ha rilasciata. E' riservata all'utente la facoltà di richiedere sulla ricevuta la compilazione delle indicazioni relative alla località d'inizio e di fine della corsa, al giorno e all'ora in cui è terminata. Ciascun operatore del bacino aeroportuale è tenuto a consegnare,	Con riferimento al comma 5 CGIL e TAM ACAI propongono che la compilazione della ricevuta relativa all'ora e alle località di inizio e fine corsa avvenga solo su richiesta dell'utente. Con riferimento al comma 5 CTM propone che le matrici dei blocchetti delle ricevute possano essere raccolte dalle Associazioni di categoria.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
mensilmente, all'Autorità competente, anche tramite le Associazioni di categoria, i blocchi delle ricevute contenenti le parti c.d. "madri". L'Autorità competente monitora la quantità e la tipologia (tariffa predeterminata/tariffa ordinaria) delle corse effettuate dai propri operatori ed redige un report semestrale contenente i risultati dell'attività svolta da inviare a Regione. Regione individua le modalità per la condivisione con i Comuni dei dati raccolti. 6. In caso di contestazione, la somma richiesta dal conducente deve essere allo stesso versata a titolo di deposito in attesa delle decisioni che al riguardo saranno adottate da parte dell'Autorità competente. 7. Le modificazioni e le integrazioni del sistema tariffario definito nel presente articolo sono adottate dalla Regione, previa intesa con le parti interessate. 8. I livelli tariffari sono adeguati annualmente, da parte dell'Autorità competente, sulla base di un meccanismo automatico di adeguamento costruito attraverso un indicatore che risulta quantificato mediante un algoritmo matematico che tenga conto del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore e di indicatori di qualità del servizio. Le modalità applicative relative all'adeguamento tariffario dovranno prevedere l'applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita.	CTM propone: • l'introduzione di un supplemento in caso di pagamento elettronico, a causa dei costi dei POS; • la disapplicazione della tariffa fissa in caso di eventi eccezionali (es.nevicate). Anche CGIL propone l'introduzione di un supplemento del 10-15% in caso di pagamento elettronico. UIL propone un forfait sull'importo della corsa di circa 2-3 euro. CCI propone di spostare il comma 5 dopo il comma 7. CTM, CONFARTIGIANANTO MI, TAM ACAI E UIL non concordano sulla regola della tariffa predeterminata Milano-Malpensa relativa allo spostamento dal terminal 1 al terminal 2 dell'aeroporto di Malpensa.In particolare CTM ritiene che, dei 2 utenti, il primo che scenda al Terminal 1 pagherà la tariffa predeterminata, il secondo pagherà il prezzo risultante a tassametro. UGL propone: 8. I livelli tariffari sono adeguati annualmente, da parte dell'Autorità competente, sulla base del parametro Istat per il recupero degli specifici costi di settore. ~~e di indicatori di qualità del servizio.~~ Le modalità applicative relative all'adeguamento tariffario dovranno prevedere l'applicazione simultanea dello stesso su tutti i tassametri con una decorrenza prestabilita.
Art. 34 **(Controlli tariffari)** 1. Il tassametro è regolato secondo le tariffe stabilite ai sensi dell'articolo precedente e deve essere sigillato a cura degli Uffici delle competenti strutture organizzative dei Comuni di Milano, Bergamo e Varese. Gli interventi sul tassametro sono consentiti solo alla presenza del personale preposto a tali	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
incombenze. 2. In deroga alla previsione precedente, ed unicamente nei casi in cui è impossibile l'intervento presso gli Uffici di cui al primo comma a causa di guasti meccanici alla vettura opportunamente documentati, può essere autorizzato l'intervento di rimozione del tassametro anche in località diversa dalla sede dell'ufficio indicato. 3. L'apparecchio tassametrico non deve consentire il contemporaneo funzionamento delle due componenti tariffarie, chilometrica ed oraria. Tale conformità dovrà risultare da apposita attestazione chiaramente esposta e visibile all'utenza ed agli operatori responsabili della vigilanza. 4. La Regione, nell'ambito dell'attività di vigilanza, assicura la corretta ed omogenea applicazione del sistema tariffario nel bacino, designando le idonee strutture dei Comuni di Milano, Bergamo e Varese di cui al primo comma, relativamente alle rispettive competenze territoriali, ad effettuare il controllo, anche straordinario a campione, e a certificare la conformità degli apparecchi tassametrici alle prescrizioni e ai vincoli fissati dalla presente disciplina. 5. Il titolare della licenza taxi e l'eventuale conducente sono responsabili in solido del regolare funzionamento del tassametro, ferma restando la responsabilità in capo all'installatore per quanto riguarda la predisposizione e programmazione al funzionamento, in base alla normativa vigente.	
Art. 35 **(Turni di servizio)** 1. L'Autorità competente individua turni uguali per tutti gli operatori del bacino, garantendo la copertura del servizio per tutto l'arco delle 24 ore, tenendo conto sia della domanda di servizio in ambito aeroportuale, sia della necessità di assicurare la continua presenza del servizio all'interno dei diversi ambiti comunali del bacino, provvedendo a disciplinare l'articolazione dei turni ordinari e integrativi, compresi quelli proposti dai Comuni sulla base delle esigenze di ambito locale, secondo i seguenti criteri: a) ogni turno di servizio continuo non potrà essere superiore a n. 10 ore e ogni turno discontinuo non potrà essere superiore a n. 12 ore con una pausa minima di almeno 1 ora; b) l'inizio del primo turno della giornata avviene nel territorio della provincia di appartenenza del Comune che ha rilasciato la licenza (aeroporti inclusi) e solo	UGL propone : turni uguali per tutti gli operatori taxi del bacino aeroportuale e l'ampliamento dei turni a 24, uno per ogni ora, compreso quelli spezzati di 12 ore, per soddisfare le esigenze variegate di tutti gli operatori del bacino ed eliminare la lettera b) l'inizio del primo turno nella provincia di appartenenza. CGIL propone: • turni uguali per tutti gli operatori taxi del bacino aeroportuale. In particolare dovranno essere individuati "x" turni e tali turni dovranno essere a disposizione di tutti i tassisti; • un turno di massimo 14 ore con due conducenti; • un turno di massimo 10 ore con un solo conducente; • nel caso di turno di massimo 12 ore propone una pausa di 3 ore. TAM ACAI propone: • un turno di massimo 10 ore (più 4 ore da espletarsi localmente con il secondo conducente); • l'eliminazione della lettera b) del comma 1. SATAM: • è contrario alla proposta di Tam Acai in quanto il numero massimo delle ore dei turni è

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
dopo 1 ora dall'inizio del turno è possibile l'accodamento fuori dal territorio provinciale. Il totale massimo delle ore dei turni ordinari e integrativi per ogni vettura non può superare n. 16 ore giornaliere; c) l'estensione delle ore di pausa tra il turno principale e il turno integrativo da espletare in ambito comunale con il medesimo autista; d) una pausa maggiore e turni integrativi da espletare sull'intero bacino aeroportuale esclusivamente con il secondo autista. I comuni devono garantire nella combinazione delle turnazioni ordinarie e integrative n. 8 ore di riposo minimo giornaliero.	frutto di quanto concordato nell'Intesa sottoscritta nel 2007; • è favorevole all'istituzione di turni uguali per tutti gli operatori; • fa presente la dicotomia esistente tra il potere di regolamentazione dell'Autorità competente e quello dei singoli comuni. UNIONE ARTIGIANI PROVINCIA DI MILANO: • propone di eliminare il primo periodo della lett. b) del comma 1; • è favorevole all'istituzione di turni uguali per tutti gli operatori. CONFARTIGIANATO MI E CCI concordano con quanto proposto da Tam Acai. UIL: • concorda sull'eliminazione della lettera b) del comma 1; • propone una pausa minima di 3 ore nel caso di turno di 12 ore. COTABE: • non è favorevole all'istituzione di turni uguali per tutti gli operatori; • propone l'accodamento al di fuori del territori provinciale, di cui alla lett. b) del comma 1, dopo 2 ore; • propone che i turni integrativi con il secondo autista siano espletati NON sull'intero bacino ma solo in ambito comunale (comma 2). CTM ritiene che l'articolato dei turni così come formulato nell'articolo vada bene. Inoltre chiede di poter sapere quale sia l'orientamento politico con riguardo alle modifiche ai turni proposte in sede di Commissione tecnica. Regione precisa che la bozza di regolamento, una volta ultimata, sarà oggetto di esame da parte del Tavolo istituzionale, quindi le proposte di modifica ai turni saranno esaminate in quella sede. UTI: • propone, nel caso in cui si stabilisse una durata del turno di massimo 10 ore, di rivedere le regole relative alle collaborazioni; • non concorda sull'eliminazione della lett. b) del comma 1. IL COMUNE DI FERNO-LONATE POZZOLO rappresenta l'esigenza dell'univocità e comprensibilità dei turni.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 36 **(Contrassegni del turno di servizio)** 1. Nell'espletamento del servizio, per garantire trasparenza e correttezza di comportamenti e supportare efficacemente l'attività di vigilanza, ogni autovettura deve essere munita di due contrassegni del turno realizzati in modo uniforme, sia per le informazioni contenute, che per le relative caratteristiche di dimensionamento e posizionamento, sulla base delle prescrizioni tecniche definite dalla Regione. I contrassegni devono contenere le indicazioni relative al turno ordinario e a quello integrativo. 2. I contrassegni del turno devono essere collocati nel seguente modo: a) quello di maggiori dimensioni - di cm. 15 per 15 –sul lunotto in alto a destra secondo la direzione di marcia; b) quello di minori dimensioni - di cm. 10 per 10 - sul parabrezza in alto ed in mezzo. 3. I contrassegni del turno ordinario e integrativo sono forniti dalle competenti strutture organizzative dell'Autorità competente a spese del titolare della licenza. L'Autorità competente deve tenere un registro dei turni assegnati, anche in formato elettronico, consultabile da tutti i Comuni del bacino aeroportuale. 4. L'Autorità competente può individuare altre forme per l'indicazione del turno di servizio delle autopubbliche nonché le modalità atte a contraddistinguere il turno integrativo da quello ordinario.	COMUNE DI MILANO propone di inserire il principio relativo alla possibilità di individuare altre forme per l'indicazione del turno di servizio. CTM propone un diverso posizionamento (in basso a destra, sul lunotto). TAM ACAI propone di sostituire la parola uniforme con uguale. UIL propone: • che sulla parte retrostante del turno vi sia la scritta del "fuori servizio"; • che il turno integrativo sia indicato con una colorazione differente; • di inserire la parola "unicamente" al comma 4 tra le parole "forme"e "per". RL propone che venga inserito il principio relativo alla differenziazione del turno integrativo da quello ordinario (comma 4). Tutte le Associazioni di categoria concordano sull'inserimento di tale principio. CONFARTIGIANATO MI propone che sul contrassegno del turno sia indicata anche la fascia oraria di svolgimento del turno stesso. UGL propone : il contrassegno del turno per il titolare e il secondo conducente sia unico e comprensivo degli orari di entrambi gli operatori per agevolarli ad eliminare il scambio giornaliero del contrassegno nel taxi.
Art. 37 **(Taxi fuori servizio)** 1. Le autopubbliche da piazza sono considerate fuori servizio quando: a) non siano in turno, ovvero sia scaduto il termine del turno di servizio. b) per guasti all'autovettura ovvero il tassametro non funzioni o funzioni irregolarmente; c) per malore del conducente; d) nei casi previsti all'art. 19, 1° comma, qualora il titolare non si avvalga della sostituzione alla guida e per riposo settimanale;	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
e) vengano ritirati – durante il turno - i documenti prescritti dalle disposizioni di legge o dal presente Regolamento per l'espletamento del servizio. 2. Le autopubbliche fuori servizio devono esporre in maniera ben visibile la scritta "Fuori Servizio". 3. Quando l'autopubblica è fuori servizio non può effettuare corse. 4. Nel caso di rottura del tassametro a corsa iniziata l'utente può chiedere di essere condotto a destinazione ed in tal caso il prezzo del servizio, dal momento in cui si verifica il guasto, viene determinato sulla base delle tariffe vigenti, in relazione al percorso ancora da compiere. In caso di contestazione, l'utente è tenuto a versare in ogni caso al conducente la somma richiesta a titolo di deposito, in attesa delle decisioni che, al riguardo, verranno adottate da parte dell'Autorità competente. Del deposito dovrà essere rilasciata apposita ricevuta, riportante tutte le indicazioni necessarie per dirimere la controversia. 5. Le autopubbliche fuori servizio possono essere adibite ad uso proprio.	
CAPO V NORME DI COMPORTAMENTO	**CAPO V** NORME DI COMPORTAMENTO
Art. 38 **(Obblighi generali dei conducenti in servizio)** 1. I conducenti di autopubbliche in servizio hanno l'obbligo di: a) mantenere pulito ed in perfetto stato di efficienza il proprio veicolo; b) tenere nel veicolo, oltre ai documenti di circolazione relativi al veicolo stesso, la licenza. Detti documenti, devono essere esibiti a richiesta degli agenti e dei funzionari addetti alla vigilanza; c) avere un abbigliamento decoroso e comunque confacente al pubblico servizio prestato, costituito da almeno un indumento a mezze maniche, pantaloni lunghi e calzature chiuse; d) tenere in ogni circostanza un comportamento corretto nei confronti degli utenti; e) essere provvisti di uno stradario aggiornato del territorio comunale e dei comuni del bacino, ovvero di strumentazione di guida adeguata;	CGIL è contrario all' attuale formulazione della lett. c) LEGACOOP propone di riformulare la lett. c) indicando cosa l'operatore non deve indossare. SATAM si riserva di proporre un' ulteriore formulazione della lett. c) nella parte da "costituito" a chiuse".

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
f) di osservare gli ordini e le istruzioni impartite dagli organi di vigilanza, nonché tutte le disposizioni vigenti in materia; g) avere il segnale "taxi" illuminato quando il taxi è libero; h) essere, durante l'attesa nei posteggi, a disposizione del pubblico, in prossimità della propria autovettura e comunque in grado di rispondere tempestivamente alle richieste ~~chiamate~~, ~~salvo giustificati motivi e previa esposizione sul parabrezza di avviso e comunque per un periodo non superiore a trenta minuti, riscontrabili dal disco orario~~; i) fornire all'utente chiarimenti in ordine alla formazione del corrispettivo della corsa, nel caso intervengano soste e/o richieste particolari da parte dell'utente; j) rispettare i turni e gli orari di servizio; k) comunicare all'Ufficio del comune che ha rilasciato la licenza, il cambio di residenza entro il termine di trenta giorni; l) comunicare, all'Ufficio del Comune che ha rilasciato la licenza, le disposizioni della Prefettura relative ad eventuali sospensioni della patente, entro le ventiquattro ore successive alla notifica delle disposizioni medesime. m) ~~applicare tutti gli avvisi e i divieti obbligatori per legge;~~ obbligo di sottoporsi ai controlli antialcool e sostanze psicotrope di cui alla legge n.125/2001 e al D.Lgs. n.81/2008, secondo le modalità stabilite dall'Autorità competente d'intesa con le Associazioni di categoria.	UIL propone di eliminare alla lett. h) la frase da "salvo giustificati motivi" a "disco orario". CGIL propone di aggiungere alla lett. i) la frase "se richiesto". COMUNE DI MILANO non concorda su tale aggiunta. IL COMUNE DI FERNO-LONATE POZZOLO propone di aggiungere alla lett. i) la frase "nel caso intervengano soste e/o richieste particolari da parte dell'utente". CGIL propone di eliminare la lett. m)

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 39 **(Obblighi e facoltà dei conducenti all'inizio della corsa)**	
1. All'inizio della corsa i conducenti di taxi in servizio devono: a) accertarsi dell'esatta destinazione dell'utente; b) azionare il tassametro al momento in cui ha inizio il servizio e assicurarsi che lo stesso funzioni regolarmente; c) agevolare la salita delle persone ed il carico dei bagagli dei viaggiatori, salvo che tale trasporto non rechi danni al veicolo. ~~a) agevolare la salita dei clienti ed il carico dei bagagli dei viaggiatori; salvo che tale trasporto non rechi danni al veicolo;~~ ~~b) accertarsi dell'esatta destinazione del cliente;~~ ~~c) azionare il tassametro al momento in cui ha inizio il servizio e assicurarsi che lo stesso funzioni regolarmente.~~	CGIL propone, al comma 1, di ristabilire l'ordine delle lettere presente nella bozza di Regolamento di cui alla DGR 20831/2005. UIL propone un ordine diverso delle lettere di cui al comma 1: azionare il tassametro; agevolare la salita; accertarsi dell'esatta destinazione.
2. I conducenti delle autopubbliche da piazza hanno l'obbligo di aderire alla richiesta di trasporto da parte di qualsiasi cliente, salvo quanto previsto dal comma 8, purché il numero dei richiedenti non sia superiore al massimo indicato dalla carta di circolazione dell'autovettura.	FEDERTAXI CISAL propone di aggiungere, al comma 2, "salvo quanto previsto dal comma 8".
3. E' obbligatorio il trasporto, sempre e solo unitamente ai passeggeri, di valigie o colli non eccessivamente ingombranti, che devono comunque essere posti nell'apposito vano porta bagagli senza che l'autovettura si deteriori o si insudici. Per eventuali risarcimenti dovuti per perdita o avaria delle valigie e/o colli trasportati si fa riferimento alla vigente normativa in materia. 4. E' obbligatorio il trasporto gratuito dei cani accompagnatori per i non vedenti. 5. Il servizio richiesto da organi di polizia per motivi di ordine pubblico, ovvero da un soggetto avente titolo per soccorrere persone ferite o colte da malore è obbligatorio e, in caso di mancato pagamento del prezzo della corsa da parte del richiedente, interverrà l'Amministrazione interessata, salvo rivalsa ai sensi di legge.	
6. Le richieste di servizio aventi destinazione oltre i limiti previsti dall'art. 31 del presente Regolamento non comportano l'obbligatorietà della prestazione. In caso di effettuazione del servizio, il conducente può richiedere, a titolo di anticipazione, un importo non superiore al 70% del costo presunto del servizio quantificato sulla base della tariffa chilometrica iniziale.	Sull'importo di cui al comma 6 è proposta una modifica della percentuale: • SATAM 75%; • UTI 80%; • COMUNE DI MILANO 70%. E' condivisa la proposta di modifica del 70%.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
7. Le modalità dello svolgimento del servizio taxi attraverso le centrali radio-taxi devono essere effettuate nel rispetto delle norme vigenti. 8. Il conducente ha facoltà di rifiutare le richieste di servizio avanzate: a) da persone in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope; b) da soggetti minorenni, in base alle normative vigenti, non accompagnati da persona maggiorenne; c) da persone con animali, salvo quanto previsto dal comma 4; d) quando sussistano giustificati motivi di sicurezza.	UIL propone: • di eliminare ,al comma 4, la parola "gratuito"; • con rif. al comma 7, che venga predisposto un regolamento per lo svolgimento del servizio mediante centrali radiotaxi, con la previsione di sanzioni conseguenti il mancato rispetto delle disposizioni ivi previste. SATAM: • si riserva di presentare una proposta di modifica del comma 7; • chiede chiarimenti relativamente ai giustificati motivi di sicurezza di cui al comma 8, lett. d). UGL propone : 8. a) da persone in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, maleducate, offensive e ostili all'operatore di taxi.
Art. 40 **(Obblighi dei conducenti durante la corsa)** 1. Durante la corsa i conducenti di autopubbliche in servizio devono: a) verificare che il tassametro funzioni regolarmente; b) effettuare il percorso più breve per recarsi al luogo indicato, salvo che l'utente non chieda di seguire un percorso diverso; ~~effettuare il tragitto più breve per percorso e/o tempo di percorrenza per recarsi al luogo indicato, salvo che l'utente non chieda di seguire un percorso diverso;~~ c) ultimare la corsa anche se, nel frattempo, è scaduto il turno.	SATAM propone la precedente formulazione della lett. b) (di cui al Regolamento 2005). In particolare non concorda sull'indicazione del tempo di percorrenza. CGIL non concorda relativamente alla modifica proposta della lett.b).
Art. 41 **(Obblighi dei conducenti al termine della corsa)** 1. Al termine della corsa i conducenti di autopubbliche in servizio devono: a) azionare la funzione "cassa" del tassametro per bloccarne l'avanzamento; b) far prendere visione al cliente del prezzo della corsa, specificando gli eventuali sconti alla tariffa unica di bacino; c) aiutare a scendere le persone ed a scaricare i bagagli; ~~d)accertarsi che l'utente non abbia dimenticato o smarrito alcun oggetto all'interno dell'autovettura;~~ d) rilasciare al cliente la ricevuta o la fattura se richiesta, attestanti il prezzo	UGL propone: eliminare la lettera d). (il tassista non deve essere obbligato a rimediare alle mancanze dell'utenza)

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
pagato della corsa; e) azzerare il tassametro. 2. Qualora siano rinvenuti oggetti e valori che non sia possibile restituire immediatamente agli utenti, i conducenti hanno l'obbligo di consegnarli senza ritardo al sindaco del luogo in cui li hanno trovati, indicando le circostanze del ritrovamento, in conformità alle disposizioni del codice civile.	CGIL chiede che, al c.1 lett. d) venga sostituito il termine "accertarsi". COMUNE DI MILANO propone di sostituirlo con "invitare gli utenti ad accertarsi". E' condiviso lo spostamento del contenuto della lett. d) del c. 1 dell'art. 41 all'art. 45. TAM ACAI e SATAM richiedono che venga esplicitata la previsione del codice civile relativa al rinvenimento di oggetti. UGL propone: Qualora siano rinvenuti oggetti e valori che non sia possibile restituire immediatamente agli utenti, i conducenti hanno l'obbligo di consegnarli alla polizia locale o di stato.
Art. 42 **(Divieti per i conducenti di taxi in servizio)** 1. E' vietato ai conducenti di autoveicoli in servizio: a) accettare prenotazioni in qualsiasi forma, ~~ad eccezione delle chiamate effettuate con il radio-taxi~~; b) ammettere sull'autovettura ~~persone~~ utenti estranei a quelli che hanno richiesto il servizio, se non con il consenso di queste ultimi. In tale ipotesi la corsa deve, comunque, considerarsi unica ai fini del pagamento, fatta salva la fattispecie del taxi collettivo di cui all'art. 4; c) tenere sull'autovettura persone, animali o cose che non abbiano attinenza con il servizio; d) interrompere la corsa di propria iniziativa se non a richiesta dei passeggeri o in casi di accertata forza maggiore o pericolo; e) consumare cibo durante la corsa;	CGIL propone di: • eliminare, alla lett. a) del comma 1 la frase "ad eccezione delle chiamate effettuate con il radio-taxi"; • sostituire alla lettera b) la parola "persone" con la parola "utenti"; • aggiungere alla lett. i) la parola "fuori". Eliminare la lettera a) del comma 1. dell'art. 42 (è già in uso da cinquant'anni frequentemente accettare prenotazioni in qualsiasi forma, inoltre questo divieto limita la libertà d'impresa del servizio taxi ed è una violazione ai diritti costituzionale dell'uomo e al codice civile, compreso l'eccezione ai radio-taxi)

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
f) chiedere somme maggiori o non conformi a quelle autorizzate, salvo rivalsa nei confronti di persone che avessero cagionato danni alle autovetture; g) togliere ovvero occultare il tassametro e i segni distintivi di riconoscimento del mezzo; h) consentire la conduzione del veicolo in servizio a persone non autorizzate anche se munite di patente idonea; i) applicare sia dentro che fuori l' autovettura contrassegni e/o adesivi che non siano attinenti al servizio; j) distribuire oggetti a scopo di pubblicità, distribuire o vendere oggetti anche a scopo di beneficenza.	
Art.43 **(Modalità di acquisizione del servizio)** 1. L'acquisizione del servizio e, conseguentemente, l'inizio della corsa da parte delle autovetture in turno deve avvenire mediante: a) richiesta diretta avanzata all'autopubblica in stazionamento di attesa presso gli appositi posteggi taxi; b) richiesta diretta all'autopubblica in transito qualora nelle immediate vicinanze non esista un posteggio con autopubbliche o utenti in attesa; c) richiesta telefonica esclusivamente verso gli opportuni apparecchi appositamente installati presso i posteggi taxi o centrale radio-taxi, o mediante l'utilizzo di nuove tecnologie, nel rispetto della peculiarità legislativa del servizio taxi, con esclusione di chiamate dirette al conducente. *2.* Presso gli aeroporti l'unica modalità consentita per la richiesta del servizio è quella prevista dalla lett. a) del precedente comma.	CGIL propone che siano ammesse solo chiamate dirette nell'ambito di un sistema che non individui personalmente l'operatore taxi. SATAM non concorda sulla proposta di CGIL in quanto il sistema prospettato potrebbe ingenerare rifiuto di servizio. **Art. 43 comma 1 lettera c)** richiesta telefonica esclusivamente verso gli opportuni apparecchi appositamente installati presso i posteggi taxi o centrale radio-taxi, o mediante l'utilizzo di nuove tecnologie, nel rispetto della peculiarità legislativa del servizio taxi, **sono consentite le chiamate dirette al conducente tramite telefono. Modificare il comma 2 : Presso gli aeroporti è consentita all'utenza la scelta del taxi senza eccezioni**. CONFARTIGIANATO MI chiede di correlare il comma 2 con quanto emergerà dall'approfondimento richiesto dall'Associazione stessa con riguardo all'art.32.
Art. 44 **(Affiancamento)**	CONFARTIGIANATO MI propone di inserire il termine "massimo" al comma 1.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
1. In deroga alle prescrizioni del presente Regolamento, è consentito al titolare della licenza che ne ha chiesto il trasferimento ad altro soggetto di svolgere il servizio affiancato da quest'ultimo, per un periodo di tempo massimo di trenta giorni a decorrere dalla data di presentazione dell'istanza di trasferimento, sempre che ciò non limiti le richieste di servizio da parte dell'utenza. 2. Analogamente, della previsione di cui al comma precedente possono avvalersi i collaboratori familiari, limitatamente ai trenta giorni successivi alla richiesta di inizio della collaborazione stessa. 3. L'affiancamento deve essere autorizzato a cura dell'Ufficio competente.	
Art.45 **(Doveri, facoltà e divieti degli utenti del servizio)** 1. Gli utenti del servizio devono sempre tenere un comportamento corretto nei confronti del conducente dell'autopubblica e, al termine della corsa, dopo essersi accertati di non aver dimenticato o smarrito alcun oggetto all'interno dell'autovettura, pagarne l'ammontare. 2. Agli utenti del servizio è vietato: a) salire o scendere dal veicolo in movimento; b) portare sui veicoli materiali infiammabili, acidi corrosivi, oggetti che presentino spigoli taglienti od appuntiti, o che per qualsiasi ragione possono risultare molesti, ingombranti o pericolosi; c) aprire la portiera dell'autovettura verso la corsia di scorrimento; d) insudiciare o danneggiare l'autovettura o le sue apparecchiature; e) distribuire oggetti a scopo di pubblicità, distribuire o vendere oggetti anche a scopo di beneficenza; f) fare schiamazzi o rumori molesti; g) distrarre o disturbare il conducente durante l'effettuazione del servizio; h) consumare cibi o bevande all'interno dell'autovettura. 3. L'inosservanza dei predetti divieti o dei doveri, dà diritto al conducente di interrompere immediatamente la corsa, fermo restando l'obbligo per il passeggero di corrispondere la somma fino a quel momento indicata dal tassametro. 4. L'utente del servizio ha la facoltà di chiedere la sosta di attesa	Inserito al comma 1 il richiamo a quanto previsto dalla lett. d) del comma 1 dell'art. 41.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
dell'autopubblica sino ad un massimo di 60 minuti, sempre che il veicolo possa sostare nella località richiesta in modo regolare. In tal caso l'utente deve corrispondere subito il prezzo della corsa effettuata e anticipare, a titolo di cauzione, una somma corrispondente alla tariffa stabilita per sessanta minuti di fermata al momento della richiesta. 5. Del deposito cauzionale dovrà essere rilasciata apposita ricevuta, firmata dal conducente, con l'indicazione del numero della licenza e del comune che l'ha rilasciata, del giorno, dell'ora e del luogo in cui è stata richiesta l'attesa. Trascorso inutilmente detto termine, l'autopubblica è da considerarsi libera e ~~deve allontanarsi dal luogo dell'attesa per~~ può riprendere il normale servizio.	UTI propone la modifica dell'ultimo comma, con l'inserimento della parola "può" e l'eliminazione della frase "deve allontanarsi dal luogo dell'attesa per".
Art. 46 **(Reclami)** 1. Eventuali reclami da parte dei clienti sullo svolgimento del servizio possono essere inoltrati all'Autorità competente o al singolo Comune entro 90 giorni dall'evento oggetto di reclamo. L'Autorità competente provvede allo svolgimento dei procedimenti istruttori e all'adozione degli eventuali provvedimenti in merito e li gestisce secondo le modalità di cui all'art.50. 2. I clienti possono inviare anche a Regione il reclamo avvalendosi dell'apposita casella di posta elettronica. Regione si coordina con l'Autorità competente ai fini della gestione dei reclami presentati. 3. L'Autorità competente deve trasmettere a Regione, almeno a cadenza trimestrale, un report al fine di monitorare le casistiche e valutarne gli aspetti problematici. *4.* L'indirizzo ed il numero di telefono dell'Autorità competente cui indirizzare i reclami dovrà essere inserito, in modo ben visibile, nel tariffario presente sull'autovettura.	CGIL E UIL chiedono di precisare la tempistica dei reclami. In particolare UIL propone: • che i reclami siano inoltrati entro 30 gg dall'episodio contestato; • che l'Autorità competente trasmetta al Comune che ha rilasciato la licenza il reclamo entro 7 gg. SATAM si riserva di presentare una proposta di modifica all'art. 46.
Art.47 **(Rilevazione dati e monitoraggio)**	UIL e CGIL non concordano che le indagini e le rilevazioni in merito alla qualità del servizio siano svolte anche d'intesa con le Associazioni di consumatori.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
1. Secondo le indicazioni fornite dalla Regione i comuni del bacino e le associazioni degli operatori sono tenute a trasmettere i dati relativi alla determinazione degli indicatori di qualità necessari per la definizione dell'adeguamento annuale delle tariffe. 2. La Regione e l'Autorità competente, anche d'intesa con le Associazioni dei Consumatori, possono effettuare indagini e rilevazioni in merito alla qualità del servizio, al livello di soddisfazione dell'utenza e alla domanda non soddisfatta.	UIL propone di aggiungere al comma 2, dopo la parola "soddisfatta" le parole "e in eccedenza". SATAM si riserva di presentare una proposta di modifica all'art. 47.
CAPO VI ATTIVITA' DI VIGILANZA E COMMISSIONI DI BACINO	**CAPO VI** ATTIVITA' DI VIGILANZA E COMMISSIONE DI BACINO
Art. 48 **(Compiti della Regione e istituzione delle Commissioni di bacino)** 1. Alla Regione Lombardia sono riservate le funzioni e i compiti di programmazione e regolazione del servizio taxi nel bacino aeroportuale, con particolare riferimento a: a) definizione delle regole per determinare il contingente complessivo delle licenze e dei criteri per l'integrazione di nuovi comuni nel bacino; b) modalità di svolgimento del servizio di taxi e relativi requisiti e condizioni di esercizio, ivi incluse le conseguenze della mancata ottemperanza alle condizioni di esercizio da parte dei titolari delle licenze; c) disciplina dei turni che garantisca il servizio per l'intero arco delle ventiquattro ore; d) definizione delle tariffe predeterminate per percorsi prestabiliti, nonché dei criteri per la determinazione e l'adeguamento annuale delle tariffe; e) modalità di svolgimento delle funzioni di vigilanza e di monitoraggio del servizio; f) previsione di eventuali servizi sperimentali; g) costituzione di apposita commissione consultiva di bacino cui partecipano i rappresentanti delle associazioni di categoria dei tassisti e degli utenti maggiormente rappresentative a livello regionale, nonché i rappresentanti degli organi di vigilanza dei comuni integrati nel bacino. 2. Regione istituisce la Commissione consultiva di bacino, quale sotto-	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
commissione della Commissione regionale ex art.4, comma 4, l. n. 21/92 che svolge funzioni di tipo consultivo per problematiche di particolare rilevanza inerenti il servizio di taxi all'interno del territorio del bacino. 3. La Commissione di cui al comma 2 è composta da: a) Il Dirigente regionale dell'ufficio Trasporto Pubblico Locale con funzioni di presidenza ~~Presidente: l'Assessore Regionale al settore Infrastrutture e mobilità o suo delegato~~; b) 7 rappresentanti delle associazioni di categoria - da stabilire in base al livello di rappresentatività regionale; c) 2 rappresentanti delle associazioni dei consumatori; d) un rappresentante dell'Autorità competente e/o 4 rappresentanti degli Enti Locali (1 del Comune di Milano, 3 dei Comuni costituenti il bacino, di cui uno per i comuni della Provincia di Milano, 1 per Varese e per Bergamo); e) 2 rappresentanti degli organi di vigilanza (di cui uno responsabile della vigilanza aeroportuale designato dai comuni di sedime). 4. Il parere della Commissione deve essere obbligatoriamente acquisito in ordine alle seguenti materie: a) formazione e variazione del numero delle licenze e criteri di definizione del contingente complessivo; b) formazione e variazione di norme regolamentari; c) variazione del sistema tariffario omogeneo e degli indicatori di qualità per l'adeguamento tariffario annuale; d) criteri per l'individuazione dei luoghi di stazionamento; e) criteri per la determinazione e modifica degli orari di servizio e dei turni; f) verifiche periodiche in merito all'attività di vigilanza e ai reclami; g) attività di controllo e monitoraggio delle intese sottoscritte; h) criteri relativi all'uso collettivo dei taxi. 5. Nel caso in cui, entro i termini stabiliti, taluna delle associazioni di categoria, non provveda a designare i propri rappresentanti, la Commissione è costituita dai soli componenti effettivamente designati. 6. Ogni organismo rappresentato in seno alla Commissione Consultiva è tenuto a designare oltre al componente effettivo anche il componente supplente che sostituisce l'effettivo in caso di assenza o impedimento. I componenti supplenti	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
possono assistere alle sedute della Commissione, ma hanno diritto di intervenire e votare solo in sostituzione del corrispondente componente effettivo. 7. I membri della Commissione possono conferire espressa delega scritta ad altri membri della Commissione. ~~8. Segretario della Commissione è il Dirigente, o suo delegato competente della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità che deve rivestire la qualifica funzionale non inferiore a C.~~ 8. La Commissione resta in carica cinque anni a far tempo dalla sua istituzione e comunque fino all'insediamento della successiva. 9. I componenti della Commissione possono essere sostituiti in ogni momento per dimissioni ovvero ad iniziativa dell'Ente o dell' associazione che li ha designati. 10. La Commissione è tenuta a rendere i pareri di cui al comma 4 entro il termine di quarantacinque giorni dal ricevimento della richiesta. In caso di decorrenza del termine senza che sia stato comunicato il parere o senza che il Presidente della Commissione abbia rappresentato esigenze istruttorie, è in facoltà dell'organo cui compete la decisione di procedere indipendentemente dall' acquisizione del parere stesso. Nel caso in cui siano state rappresentate esigenze istruttorie, il termine può essere interrotto per una sola volta e il parere deve essere reso definitivamente entro quindici giorni dalla ricezione degli elementi istruttori. ~~11. La sede della Commissione è in Milano, via…. ,presso il settore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia.~~ 11. Le sedute della Commissione sono convocate dalla Regione che provvede anche a fissare l'ordine del giorno. 12. La Commissione è convocata: a) tutte le volte in cui è tenuta a rendere i pareri obbligatori; b) entro venti giorni dal ricevimento di una richiesta di convocazione articolata per argomenti e sottoscritta da almeno un terzo dei componenti. 13. La Commissione è validamente costituita se alla stessa intervengono almeno la metà dei componenti più uno. 14. I pareri della Commissione, acquisiti per dichiarazione di voto dei membri della stessa, sono validi se ottengono la maggioranza assoluta dei voti dei membri della Commissione presenti. In caso di parità prevale il voto del Presidente. 15. Di ogni seduta deve essere redatto, a cura del Segretario della Commissione,	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
apposito verbale che deve riportare, in modo sintetico,le posizione espresse da tutti i componenti presenti. 16. Regione istituisce altresì la Conferenza del servizio taxi del bacino aeroportuale lombardo che, con cadenza almeno annuale, si riunisce allo scopo di analizzare l'andamento del servizio taxi nel bacino aeroportuale in relazione alle attività programmate per l'anno di riferimento e alle attività oggetto di rendiconto per l'anno trascorso, anche a seguito dell'analisi dei dati e delle attività di controllo e di monitoraggio. La Conferenza di cui al comma 2 è composta da: a) assessore regionale competente in materia di trasporti e viabilità o suo delegato; b) assessori competenti o loro delegati delle Province di Milano, Bergamo e Varese; c) assessori competenti o loro delegati dei comuni facenti parte del bacino aeroportuale; d) un rappresentante di ciascuna delle associazioni di categoria taxi operanti nel territorio del bacino aeroportuale; e) n. 3 rappresentanti delle associazioni degli utenti e dei consumatori riconosciute dalla Regione ai sensi della l.r. 3 giugno 2003, n. 6; f) n. 3 rappresentanti degli organi di vigilanza (di cui 1 responsabile della vigilanza aeroportuale, designato dai comuni di sedime).	
CAPO VII VIGILANZA ILLECITI E CONSEGUENZE DELLA MANCATA OTTEMPERENZA ALLE CONDIZIONI PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI	**CAPO VII** VIGILANZA ILLECITI E CONSEGUENZE DELLA MANCATA OTTEMPERENZA ALLE CONDIZIONI PER L'ESERCIZIO DEI SERVIZI
Art. 49 **(Vigilanza)** 1. La Polizia Locale dei comuni integrati svolge l'attività di vigilanza sull'osservanza delle norme del presente Regolamento e accerta le violazioni. ~~e sono responsabili dei procedimenti per l'irrogazione delle conseguenti sanzioni in conformità alle disposizioni del presente Capo~~ 2. Gli uffici comunali o l'Autorità competente, qualora accertino il mancato rispetto delle norme di cui al presente regolamento o delle altre norme vigenti in materia, segnalano alla polizia locale, mediante rapporto	UIL propone di chiarire, in particolare, le competenze per gli aeroporti.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
circostanziato, gli estremi dell'inosservanza. 3. Resta ferma la competenza della Direzione circoscrizionale aeroportuale nell'ambito del demanio aeronautico, ai sensi del Codice della navigazione nonché i poteri attribuiti dalla normativa vigente agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria.	
Art. 50 **(Conseguenze della mancata ottemperanza alle condizioni per l'esercizio dei servizi principali e accessorie)** 1. Per le violazioni alle disposizioni del presente regolamento si applica la sanzione pecuniaria di cui all'art.86 del D. lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada). 2. A seguito di segnalazione da parte dell'utente all'Autorità competente o di accertamento delle violazioni al Codice della Strada di cui al primo comma da parte degli organi di vigilanza, sono adottati provvedimenti di natura disciplinare, in caso di mancata ottemperanza agli obblighi e requisiti previsti dal presente regolamento. 3. L'Autorità competente provvede all' applicazione dei provvedimenti di natura disciplinare. A tal fine, gli uffici competenti di cui all'art. 49, comma 1 trasmettono alla stessa, entro 60 giorni dalla contestazione immediata/notificazione della violazione all'interessato, tutta la documentazione prodotta. 4. E' istituita presso l'Autorità competente per la gestione del servizio taxi nel bacino aeroportuale la Commissione Tecnica disciplinare, di cui all'art. 58, incaricata dell'esame dei procedimenti disciplinari instaurati nei confronti degli operatori del servizio taxi del bacino aeroportuale. **5.** L'Autorità competente ~~effettua l'istruttoria,~~ sulla base delle decisioni assunte in seno alla Commissione Tecnica disciplinare, conclude il procedimento entro un anno dalla data di comunicazione di avvio del procedimento a carico del soggetto interessato. Il termine è sospeso in caso di supplemento istruttorio, come previsto dalle norme vigenti.	UIL propone: • di modificare il termine di 60 gg di cui al comma 3 prevedendo un termine di 30 gg; • che l'intero procedimento non debba superare i 180 gg dall'accaduto. **UGL propone le seguenti modifiche a causa dell'attuale metodo di giudizio delle violazioni al regolamento taxi da stato di polizia tipo "gestapo" attualmente vigente:** **2. Le segnalazioni e gli accertamenti dell'Autorità competente devono essere giudicate dalla Commissione Tecnica disciplinare e tutti i provvedimenti disciplinari, , compreso le sanzioni pecuniarie di cui all'art.86 del D. lgs. n. 285/1992 (C.d.S.) devono essere sospesi se vengono impugnati con un ricorso al Giudice di Pace e annullati se il Giudice di Pace giudica inesistenti le violazioni al regolamento regionale, o dopo di lui il Tribunale della Cassazione.** **3.** L'Autorità competente provvede all' applicazione dei provvedimenti di natura disciplinare. A tal fine, gli uffici competenti di cui all'art. 49, comma 1 trasmettono alla stessa, **entro 30 giorni dalla contestazione immediata/notificazione della violazione all'interessato, tutta la documentazione prodotta, se questa non perverrà al destinatario entro 30 giorni il provvedimento decade e sarà annullato.** 6. I provvedimenti disciplinari decisi dalla Commissione Tecnica disciplinare e dell'Autorità competente **decorrono trenta giorni dopo la data di ricevimento della comunicazione scritta al destinatario e saranno sospesi dall'applicazione, se entro tale termine fossero impugnati tramite ricorso al Giudice di Pace fino alla sentenza e annullati nel caso l'opposizione sia accolta.**

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. 51 **(Ritiro dei contrassegni e della licenza)** 1. In caso di contestazione immediata, l'operatore che procede all'accertamento della violazione di cui all'art. 50, comma 1, - in aggiunta alla sanzione ivi prevista - deve ritirare la licenza di esercizio quando accerti che l'autopubblica è in circolazione: a) ~~in servizio~~, con contrassegni di macchina e/o di turno contraffatti o alterati; b) condotta, in servizio, da parte di persona non iscritta al Ruolo provinciale dei conducenti dei veicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea, ai sensi dell'art. 9 della Legge Regione Lombardia n. 20/95, istituito presso le competenti Camere di Commercio, Industria e Artigianato e Agricoltura; c) ~~in servizio~~, con tassametro non aggiornato alle tariffe determinate dalla Regione d) ~~in servizio~~, con i sigilli comunali apposti sul tassametro alterati o rimossi; e) non ottemperando all'obbligo della visita di controllo annuale, a seguito di ingiunzione a presentarsi entro il termine definitivo assegnato dopo la scadenza annuale della stessa; f) non ottemperando all'obbligo di presentarsi alla visita straordinaria di controllo; g) non ottemperando all'assolvimento di provvedimenti disciplinari di sospensione della licenza di esercizio, ovvero con la stessa licenza revocata o dichiarata decaduta; h) con documenti di circolazione e/o di guida del conducente mancanti, in conseguenza a violazione a norme del D.lgs. 285/92 (Codice della Strada) che comportano il ritiro immediato degli stessi. 2. Nei casi sopra previsti, oltre alla licenza di esercizio, devono essere ritirati anche i contrassegni di macchina e di turno. La licenza di esercizio ed i contrassegni di cui sopra dovranno essere restituiti al titolare della licenza, ai sensi dell'art. 216 del d. lgs. n. 285/92, all'adempimento delle prescrizioni omesse, relativamente ad inadempienze del presente Regolamento, ovvero al venir meno delle motivazioni che hanno determinato il ritiro della carta di circolazione e/o della patente di guida.	UTI non condivide che l'asportazione dei contrassegni avvenga in strada e propone di aggiungere che la stessa sia condotta presso un'officina. COTABE propone che si aggiunga a ciascuna lettera la frase "in servizio".
Art. 52	

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
(Ritiro cautelativo della licenza) 1. L'Autorità competente dispone il ritiro cautelativo della licenza di esercizio nei seguenti casi: a) alla presenza di documentati motivi tali da ritenere che il titolare della licenza non sia nelle condizioni di idoneità psicofisiche previste dalla legge per condurre autovetture in servizio pubblico da piazza; b) qualora il titolare della licenza sia sottoposto a provvedimenti penali restrittivi della libertà personale. 2. In presenza delle suddette circostanze, la licenza di esercizio ed i relativi contrassegni di macchina e di turno dovranno essere depositati presso l'Ufficio competente, ferma restando la possibilità al titolare della licenza di avvalersi della sostituzione alla guida, secondo le previsioni di cui all'art. 19 oppure avvalersi dell'istituto della collaborazione familiare ai sensi dell'art. 18 del presente Regolamento. 3. Nella previsione indicata al punto 1, l' Autorità competente provvederà ad informare gli Uffici e gli Enti competenti, ai sensi di quanto prescritto dal vigente Codice della Strada.	
Art. 53 **(Richiamo)** 1. L'Autorità competente dispone il richiamo nei confronti dell'operatore nei seguenti casi: a. stazionamento irregolare in posteggio di cui all'art. 30; b. esposizione irregolare turni di cui all'art. 23, c.1, lett. h); c. inosservanza caratteristiche auto pubbliche di cui agli art. 22 e 23; d. esposizione irregolare pubblicità di cui all'art 25; e. visita scaduta di cui all'art. 28; f. effettuazione servizio senza licenza a bordo di cui all'art. 38, c.1, lett. b); g. stazionamento fuori posteggio di cui all'art. 30; h. abbandono taxi in posteggio di cui all'art. 38, c. 1, lett. h); i. uso improprio fuori servizio di cui all'art. 37; j. mancanza di uno stradario aggiornato a bordo del mezzo o analoga	CGIL propone di aggiungere alla lett. j) la frase "o analoga strumentazione elettronica". CGIL non concorda sulla previsione di cui alla lett. m).

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
strumentazione elettronica di cui all'art. 38, c.1, lett. e); k. mancato azzeramento tassametro di cui all'art. 41, c.1, lett. e); l. vendita- esposizione oggetti di cui all'art. 42, lett. j; m. mancanza di abbigliamento decoroso di cui all'art. 38, c.1, lett. c; n. mancato chiarimento circa la formazione del corrispettivo di cui all'art. 38, c.1, lett. i); o. mancata agevolazione della salita dei clienti e del carico dei bagagli di cui agli artt. 38, c.1, lett. d) e 39, c.1, lett. c).	
Art. 54 **(Sospensione della licenza)** 1. L' Autorità competente – in aggiunta alla previsione di cui all'art. 50 comma 1 - sospende, per una durata che varia in rapporto alla gravità dell'inadempimento commesso ed alla recidiva, la licenza di esercizio per un periodo di tempo massimo di 90 giorni, sulla base delle classi individuate all'art. 54-bis del presente regolamento. 2. L'inottemperanza al provvedimento di sospensione entro il termine fissato dall'Autorità competente comporta l'instaurazione di un ulteriore procedimento disciplinare nei confronti del titolare di licenza di esercizio con applicazione del provvedimento di sospensione maggiorato del cinquanta per cento rispetto a quello originario. 3. In caso di recidiva annuale relativa alla violazione di una fattispecie appartenente alla medesima classe, si applica la sospensione prevista per la classe immediatamente superiore. In caso di recidiva annuale relativa a violazioni di classe 4, si applica il doppio della sospensione precedentemente applicata. In caso di recidiva biennale, si applica la sospensione precedentemente inflitta maggiorata del cinquanta per cento, con arrotondamento all'eccesso. In caso di accertamento contestuale di più inottemperanze di molteplici fattispecie, si applica il cumulo materiale delle sanzioni previste.	FEDERTAXI CISAL ritiene che i 90 gg di sospensione di cui al comma 1 siano troppi. COMUNE DI MILANO propone la rateizzazione della sospensione, peraltro già praticata dallo stesso comune. **UGL propone:** **1.** L' Autorità competente – in aggiunta alla previsione di cui all'art. 50 comma 1 - sospende, per una durata che varia in rapporto alla gravità dell'inadempimento commesso ed alla recidiva, **la licenza di esercizio per un periodo di tempo massimo di 10 giorni,** sulla base delle classi individuate all'art. 54-bis del presente regolamento. Il comma 3 sostituito dal sottosante proposto da UGL ***3.Le sanzioni disciplinari si applicano tramite multe da pagare alla pubblica amministrazione con importo di € 50,00, mentre le sospensioni dal servizio si applicano a partire dalla terza sanzione pecuniaria. Limite massimo di giorni di sospensione deve essere di dieci giorni per i casi d'infrazioni gravi previsti nella classe 4 dell'articolo 54-bis e nei casi dell'art. 55 della bozza di regolamento taxi regionale, oltre ventiquattro mesi il conteggio fino alla terza sanzione sarà azzerato. La revoca della licenza avverrà solo se l'ultima sospensione è stata applicata entro ventiquattro mesi dalla prima e se il totale delle sospensioni giunge a trenta giorni.***
Art. 54-bis **(Classi di sospensione)** **CLASSE 1: da 1 a 3 giorni di sospensione della licenza nei seguenti casi:** a. per la seconda inottemperanza oggetto di richiamo nell'arco di un anno; b. trasporto estranei al servizio di cui all'art. 42, c.1, lett. b);	COMUNE DI MILANO propone di dettagliare la lett. a) della classe 1. CGIL propone • di spostare la lett. k) –destinazione del veicolo ad uso diverso- della classe 3 in classe 4; • di specificare l'"aggravato" di cui alla lett. f) della classe 4.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
c. tassametro non azionato di cui all'art. 39, c.1, lett. b); d. inosservanza indicazioni percorso richiesto dal cliente di cui all'art.40, c.1, lett. b); e. esposizione irregolare civici, di cui all'art. 23, c.1, lett. e); f. inottemperanza visita straordinaria di cui all'art. 28, c.3; g. rifiuto sosta di attesa di cui all'art. 45, c.4; h. mancato rinnovo abbinamento al taxi di scorta di cui all'art. 29; i. inottemperanza agli ordini e alle istruzioni impartite dagli organi di vigilanza di cui all'art. 38. c.1, lett. f); j. inottemperanza all'obbligo di comunicazione delle modifiche (indirizzo, alimentazione e sospensione della patente) di cui all'art. 38, c.1, lett. k) e l)– (ex Classe 2, lett. c)); **CLASSE 2: da 3 a 7 giorni di sospensione della licenza nei seguenti casi:** a. inosservanza turno servizio di cui all'art. 35; b. allungamento percorso di cui all'art. 40, c. 1, lett. b); ~~c. inottemperanza all'obbligo di comunicazione delle modifiche (indirizzo, alimentazione)~~ (spostato in classe 1, lett. j); c. mancata esposizione civici di cui all'art. 23, c.1, lett. e); d. mancata esposizione turni di cui all'art. 36; e. mancata esposizione della vetrofania di attestazione di conformità tariffaria di cui all'art.23, c.1, lett. g); f. mancato aggiornamento tassametro di cui all'art. 33, c.8; ~~g. collaborazione familiare o secondo conducente irregolare~~ -(spostato in classe 3, lett. g); f. ~~rifiuto rilascio ricevuta o rilascio ricevuta indecifrabile~~ (spostato in classe 3, lett. l). **CLASSE 3: da 7 a 30 giorni di sospensione della licenza nei seguenti casi:** a. uso abusivo del turno di cui all'art. 35; b. interruzione del servizio di cui all'art. 42, c.1, lett. d); c. importo superiore al dovuto di cui all'art. 42, c.1, lett. f); d. tassametro e tabella tariffaria, di cui agli artt. 23, c. 1, lett. a) ed f), "occultati" e 42, c.1, lett. g); e. tassametro azionato anticipatamente di cui all'art. 39, c.1, lett. b); f. rilascio ricevuta alterata di cui all'art. 33, c. 5; g. inottemperanza guida personale o di persona autorizzata e collaborazione familiare o secondo conducente irregolare di cui all'art. 18, 20 e 26	CONFARTIGIANATO MI propone che la seconda parte della lett. k –destinazione del veicolo al trasporto di cose- della classe 3 rimanga in classe 3. UIL, relativamente alle classi di sospensione: • chiede di aggiungere alla lett. d) della classe 1 la frase "richiesto dal cliente"; • chiede lo spostamento della lett. c della classe 2 in classe 1 (CONCORDANO SULLO SPOSTAMENTO:SATAM, FEDERTAXI CISAL, UTI, CONFARTIGIANATO MI E COTABE); • chiede lo spostamento delle lett. g ed f della classe 2 in classe 3; • chiede chiarimenti circa la lett. d della classe 4 (tale lettera sarà riformulata); • chiede di riformulare la lett. h) della classe 4:"destinazione del veicolo ad utenza non indifferenziata". UIL osserva che manca una procedura per tutto l'iter (convocazione,lettera ecc.) CONFARTIGIANTO MI chiede, con rif. alla lett. g) della classe 1, di aggiungere che per giustificato motivo (ad es. visita medica) sia possibile rifiutare la sosta in attesa qualora il turno stia per scadere. CGIL propone: • di aggiungere alla lett. c) della classe 1 la parola "volontariamente" • spostare la lett. b) della classe 1 in classe 2;(non concordano su tale spostamento SATAM, CONFARTIGIANATO MI e COTABE); • chiede di esplicitare il significato di adescamento (lett. a) classe 4). UIL, relativamente alle classi di sospensione: • chiede di aggiungere alla lett. b) della classe 2 la parola "ingiustificato". **UGL propone *:* CLASSE 2: da 3 a 5 giorni di sospensione della licenza.** **CLASSE 3: da 5 a 7 giorni di sospensione della licenza.** **CLASSE 4: da 7 a 10 giorni di sospensione nei seguenti casi.** •

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
(lettera integrata con lett. g) della classe2); h. uso taxi di scorta non autorizzato di cui all'art.29; i. sprovvisto sigillo tassametro di cui all'art. 24; j. difformità misura pneumatici di cui all'art. 24, c. 2; k. destinazione del veicolo ~~ad uso diverso, ivi incluso~~ (spostato in classe 4, lett. h) al trasporto di cose di cui all'art. 42, c. 1, lett. c); l. rifiuto rilascio ricevuta o rilascio ricevuta indecifrabile di cui all'art. 33, c.5 (ex Classe 2, lettera f); m. mancata ottemperanza all'obbligo di sottoporsi ai controlli antialcool e sostanze psicotrope di cui all' art. 38, c.1, lett. m). **CLASSE 4: da 30 a 90 giorni di sospensione nei seguenti casi:** a. servizio acquisito al di fuori delle modalità di cui all'art. 43 di cui all'art. 42, c.1, lett. a); b. rifiuto servizio di cui all'art. 2 della l. n. 21/92; c. manomissione funzionamento del tassametro di cui all'art. 34; d. sospensione del servizio difforme da quanto previsto all'art. 21 ~~irregolare~~; e. falsificazione e falsificazione contrassegni di cui all'art. 23 e 36 (turni o civici); f. mancata applicazione della tariffa unificata di bacino e delle tariffe predeterminate su percorsi prestabiliti di cui all'art. 33; g. importo superiore al dovuto per valore e condotta (aggravato) all'art. 42, c.1, lett. f); g. rimozione non autorizzata del tassametro di cui all'art. 42, c.1, lett. g); h. destinazione del veicolo ad utenza non indifferenziata di cui all'art. 2, c.1; ~~ad uso diverso~~.	
Art. 55 **(Revoca della licenza)** 1. L'Autorità competente, dispone la revoca immediata della licenza di esercizio taxi nei seguenti casi: a) per la mancata ottemperanza del divieto di cumulo, in capo ad una stessa persona, di più licenze per l'esercizio del servizio taxi ovvero della licenza per l'esercizio del servizio taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente; b) per mancata ottemperanza delle norme sulla trasferibilità delle licenze così come previsto all'art. 16; c) per la manomissione del tassametro al fine di alterarne il funzionamento; d) per lo svolgimento del servizio da parte di persona sprovvista di uno o	UIL chiede se quanto previsto dalla lett. h valga anche con riferimento alla patente scaduta. Propone di cassare o modificare la lett. h. SATAM richiede di tornare alla previsione delle più ridotte fattispecie previste nella DGR del 2005 limitate alla lett. c) comma 1 e lett. b) e d) comma 2. UGL propone: 1. L'Autorità competente, dispone la revoca della licenza di esercizio taxi ***esclusivamente dopo tre sospensioni passate in giudicato entro ventiquattro mesi e non prima dal termine del sesto mese trascorso dall'ultima sospensione applicata, per offrire al titolare l'opportunità di cederla a terzi prima della revoca.***

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
più requisiti prescritti dalla legge per l'esercizio della professione 2. L'Autorità competente dispone la revoca della licenza di esercizio taxi, previa diffida, nei seguenti casi: a) per la seconda inosservanza all'obbligo della prestazione qualora il rifiuto del servizio si riferisca ad un soggetto portatore di handicap; b) per l'interruzione del servizio senza giustificati motivi per un periodo di 180 giorni, al di fuori dei casi disciplinati dall'art. 21 del presente Regolamento; c) per non avere messo in efficienza o sostituito l'autoveicolo al quale siano stati riscontrati danni riparabili a seguito di visita di controllo, ai sensi dell'art. 28, c.10; d) per aver riportato nell'ultimo quinquennio la sospensione della licenza di esercizio di durata complessiva superiore a 90 giorni, o, se per un periodo inferiore, dopo cinque sospensioni per mancata ottemperanza alle fattispecie previste alle classi di sospensione 3 e 4.	
Art. 56 **(Decadenza della licenza)** 1. L'Autorità competente dichiara la decadenza della licenza d'esercizio nei seguenti casi: a) perdita o mancata comprovazione nei termini previsti dall'art. 14, c. 1, dei requisiti soggettivi di cui all'art. 6; b) mancato inizio o ripresa del servizio nel termine di 90 giorni dai periodi stabiliti agli artt. 21 e 27; c) esplicita dichiarazione scritta di rinuncia alla licenza da parte del titolare della stessa.	
Art. 57 **(Procedura ed effetti della revoca e della decadenza della licenza)** 1. I provvedimenti di revoca o di dichiarazione di decadenza della licenza di	SATAM propone che il primo comma sia formulato come nella precedente versione (cfr. art. 50, comma 1 Regolamento –tipo di cui alla DGR 20831/2005). CONFARTIGIANTO MI propone di prevedere la diffida.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
esercizio, nei casi di prima mancata ottemperanza alle fattispecie di cui al comma 2 dell'art. 55 e dell'art.56, devono essere preceduti da una diffida notificata all'interessato a regolarizzare la propria posizione nei confronti delle norme regolamentari, ovvero ad astenersi dal persistere nella violazione delle norme stesse. 2. I provvedimenti di revoca o di dichiarazione di decadenza della licenza di esercizio, di cui all'art. 55, comma 1 sono preceduti dalla comunicazione di avvio del procedimento all'interessato, ai sensi della legge n. 241/1990. 3. La licenza comunale di esercizio dichiarata revocata o decaduta è inefficace a tutti gli effetti dalla data di notificazione del relativo provvedimento. 4. In caso di sospensione, decadenza o revoca della licenza nessun indennizzo è dovuto dall'Autorità competente al titolare o all'erede, al collaboratore, al sostituto o all'assegnatario della licenza.	UIL chiede di aggiungere al comma 3 la frase "fino a prova contraria". SATAM propone di sospendere l'analisi degli articoli dal 55 al 57,che risultano essere molto cambiati rispetto alla formulazione del Regolamento – tipo di cui alla DGR 20831/2005.
Art. 58 **Commissione Tecnica disciplinare**	**Art. 58** **Commissione Tecnica disciplinare**
1. La Commissione Tecnica disciplinare, incaricata dell'esame dei procedimenti disciplinari instaurati nei confronti degli operatori del servizio taxi del bacino aeroportuale, è composta da: • un Dirigente dell'Autorità competente alla gestione del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo; • un rappresentante del Ministero dei Trasporti, designato dell'Ufficio Provinciale del D.T.T. di Milano; • un rappresentante delle Associazioni degli utenti; • due esperti della materia individuati dall'Autorità competente. 2. I componenti della Commissione sono nominati con provvedimento dell'Autorità competente. Per ciascuno dei componenti viene contemporaneamente nominato un supplente che può partecipare alle attività della Commissione in assenza del titolare. Il componente, titolare o supplente, designato dall'organizzazione di categoria che, senza giustificato motivo, non sia intervenuto a tre sedute consecutive, decade automaticamente dall'incarico. L'organismo di riferimento, al fine di mantenere la rappresentanza in seno alle Commissioni, dovrà indicare il nuovo rappresentante entro il termine perentorio di trenta giorni dalla decadenza. In difetto, l'organismo sarà sostituito da altro soggetto con propri rappresentanti. 3. Ai fini della validità delle singole sedute, la Commissione è validamente	1. La Commissione Tecnica disciplinare, incaricata dell'esame dei procedimenti disciplinari instaurati nei confronti degli operatori del servizio taxi del bacino aeroportuale, è composta da: • un Dirigente dell'Autorità competente alla gestione del servizio taxi nel bacino aeroportuale lombardo; • un rappresentante del Ministero dei Trasporti, designato dell'Ufficio Provinciale del D.T.T. di Milano; • **7 rappresentanti di categoria taxi di sindacati maggiori a livello nazionale;**

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
costituita con la presenza della metà più uno dei componenti. La Commissione esprime pareri o decisioni a maggioranza dei presenti. 4. La Commissione ha validità quinquennale e resta in carica sino alla nomina della successiva. 5. Alle sedute della Commissione possono assistere rappresentanti di Organismi di categoria, già presenti in seno alla Commissione consultiva di bacino di cui all'art. 48, quali accompagnatori dei singoli conducenti ovvero a tutela degli stessi in sede di valutazione dei singoli procedimenti. 6. Le decisioni assunte dalla Commissione sono vincolanti. 7. Il calendario delle attività della Commissione è definito dall'Autorità competente, in considerazione delle esigenze operative della stessa e della disponibilità dei commissari.	**UGL propone:** 6.Le decisioni assunte dalla Commissione Tecnica disciplinare **non sono vincolanti**, ma possono essere sospese se impugnate da ricorsi al Giudice di Pace e annullate se l'opposizione viene accolta dal Giudice di Pace,o dopo di Lui dal Tribunale di Cassazione.
CAPO VIII DISPOSIZIONI FINALI	**CAPO VIII** DISPOSIZIONI FINALI
Art. 58 **(Norma di rinvio)** 1. La disciplina degli autoservizi taxi nel bacino aeroportuale dettata dal presente atto è integrata da tutte le disposizioni della legge n. 21/92 non espressamente richiamate e dalle altre norme legislative applicabili.	UGL propone: ***Le norme di questo regolamento taxi che disciplinano il servizio saranno modificate ogni volta vengono riscontrati dei conflitti al benessere della categoria taxi o danni alla maggior parte degli operatori del servizio taxi del bacino.***
Art. 59 **(Entrata in vigore)** 1. Il presente atto entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia. 2. I regolamenti interni delle cooperative, dei consorzi, delle associazioni di categoria taxi e degli organismi in qualsiasi forma costituiti che esercitano attività inerenti il servizio taxi, non possono essere in contrasto con le disposizioni del presente atto. 3. Le cooperative, i consorzi, le associazioni e gli organismi di cui al comma precedente, sono tenuti a trasmettere all' Autorità competente i suddetti regolamenti ai fini delle verifiche di cui sopra. 4. E' disposta l'abrogazione della D.G.R. 16 febbraio 2005, n. VII/20831.	UIL chiede di • aggiungere in testa al comma 4 la parola "radiotaxi"; • prevedere sanzioni per l'inadempimento di quanto prescritto al comma 3.

TESTO PROPOSTO	OSSERVAZIONI
Art. **Contingente unificato di bacino e Ampliamento delle licenze taxi** 1. La Giunta regionale, previo parere della Commissione consultiva di bacino di cui all'art. 48, c. 4 del presente regolamento approva, ai sensi dell'art. 51 della l.r. n. 11/09, il contingente unificato di bacino di cui al presente articolo. 2. L'incremento del contingente unificato di bacino e la relativa ripartizione è determinato mediante svolgimento delle Conferenze dei Servizi su base provinciale, previa verifica di una diversa gestione del servizio da parte dei comuni integrati mediante la riorganizzazione dei turni e nella misura massima del 5% del contingente stesso, sulla base dei seguenti criteri: a) densità della popolazione; b) estensione territoriale e relative caratteristiche; c) intensità dei movimenti aeroportuali, ferroviari, turistici, culturali, di cura, di soggiorno, di lavoro; d) insediamenti di nuove infrastrutture di rilevante impatto sul territorio quali ospedali, università, poli fieristici,etc…; e) altri indicatori territoriali, di mobilità e socio-economici; f) analisi delle esigenze di mobilità su relazioni a domanda debole, ad integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale; g) domanda inevasa rilevata dalle indagini svolte sull'offerta del servizio in ambito comunale.	