

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 21 MARZO 1990

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PASQUALE LAMORTE

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Portatadino ed altri: Disciplina dei voli turistici in zone di montagna (1504)	3
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	3, 5
Angelini Gjordano	4
Baghino Cesco Giulio	4
Matteoli Altero	4
Petronio Giuselle Lelio, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4, 5
Portatadino Costante	3
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):	
Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuali e collettivo (261);	
Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967);	
Trantino: nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510);	
Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742);	
Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817)	7
Lamorte Pasquale, <i>Presidente</i>	7, 13, 14, 15
Angelini Gjordano	15
Baghino Cesco Giulio	13, 15
Barbalace Francesco, <i>Relatore</i>	7, 14
D'Amato Carlo	14
Maccheroni Giacomo	14
Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	13, 14, 15

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge Portatadino ed altri: Disciplina dei voli turistici in zone di montagna (1504).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Portatadino ed altri: « Disciplina dei voli turistici in zone di montagna ».

Ricordo che nella seduta del 14 marzo corrente l'onorevole Lucchesi ha svolto la relazione.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

COSTANTE PORTATADINO. Signor presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghi, la proposta di legge n. 1504, di cui ho l'onore di essere primo firmatario, riproduce il testo di un'analoga proposta presentata nel corso della IX legislatura.

Il provvedimento in esame contiene norme volte a disciplinare l'utilizzazione, a fini turistici, di aeromobili (in particolare, di elicotteri) in zone di montagna, sia alpine sia appenniniche. Tali disposizioni, in sostanza, intendono adeguare la legislazione vigente alla « cultura » della prevenzione e della corretta utilizzazione dell'ambiente montano; si tratta di un orientamento che riscuote notevoli consensi nel nostro paese e che è già stato

concretamente applicato negli Stati dell'arco alpino.

Ricordo che il CAI e le associazioni alpinistiche di tutto il mondo hanno da tempo propugnato l'adozione di disposizioni idonee a garantire un corretto godimento della natura. In particolare, tali enti hanno approvato una mozione di condanna rispetto al fenomeno della proliferazione di mezzi meccanici impiegati per agevolare la risalita degli sciatori, con particolare riguardo all'utilizzazione di elicotteri.

I paesi europei hanno da tempo introdotto nei rispettivi ordinamenti precise norme in materia. In Germania ed in Francia, per esempio, la possibilità di utilizzare gli elicotteri per la finalità richiamata è preclusa, a meno che non si tratti di prestare soccorso alpino o ricorrano altre ragioni particolari (per esempio, trasporto di materiali od altro); in tali ipotesi, tuttavia, è necessario ottenere specifiche autorizzazioni rilasciate dalle autorità competenti. In particolare, in Austria ed in Svizzera vige una legislazione che consente l'atterraggio esclusivamente in zone indicate mediante precise coordinate, stabilite dal dipartimento federale dei trasporti. In Svizzera, per esempio, la legge fissa in 48 il numero massimo di zone d'atterraggio, situate a quote superiori ai 1.100 metri sul livello del mare.

La proposta di legge in esame riproduce, in buona sostanza, lo schema elvetico. In particolare, il comma 2 dell'articolo 2 sottopone a specifica autorizzazione la possibilità di atterraggio e di sorvolo a bassa quota su aviosuperfici poste ad altitudini superiori ai 1.100 metri sul livello del mare. In pratica, si tratta di individuare un numero assai limitato

di aviosuperfici da utilizzare per l'atterraggio di voli turistici, sportivi o collegati al cosiddetto *eliski*. In tale contesto si prevede la possibilità di stipulare convenzioni tra le società esercenti, allo scopo di rendere disponibili gli aeromobili per i soccorsi ed i salvataggi. Ciò anche in considerazione dello sviluppo di forme di turismo, come quello ecologico, che certamente contribuiscono ad incrementare le situazioni di pericolo, comportando, di conseguenza, la necessità di predisporre un'adeguata struttura di salvataggio.

Sull'arco alpino ogni anno muoiono centinaia di persone, alcune delle quali potrebbero essere salvate se si potesse disporre di una rete di interventi, anche a livello di soccorso aereo, più fruibile e maggiormente efficace rispetto a quella attuale.

Non intendo entrare nel merito del problema del soccorso alpino; tuttavia, sottolineo l'opportunità di utilizzare i mezzi aerei addetti al volo turistico in montagna anche per interventi di emergenza, sulla base di apposite convenzioni.

La proposta di legge, infine, vieta voli turistici su parchi nazionali o riserve naturali, a meno che non ricorrano ragioni di pubblica utilità.

Per i motivi richiamati, raccomando alla Commissione la sollecita approvazione della proposta di legge in esame.

ALTERO MATTEOLI. Vorrei far rilevare alcune incoerenze contenute nella relazione svolta dall'onorevole Lucchesi. Il relatore, in particolare, ha fatto riferimento alle attività sportive; vorrei sottolineare che, soprattutto nell'era moderna, non esiste un preciso limite di demarcazione che consenta di individuare tale categoria, trattandosi di un ambito al quale potrebbero essere ricondotte molteplici attività. A parte questo, ritengo che una migliore puntualizzazione sia necessaria per distinguere i voli turistici da quelli a scopi commerciali. Comunque, se questa Commissione è seriamente intenzionata a licenziare il provvedimento in esame — sul quale personalmente nutro non poche perplessità — considero doveroso sottoli-

neare una carenza particolarmente grave, a mio avviso, cioè l'assenza, all'articolo 7, di sanzioni specifiche per i casi di inosservanza delle prescrizioni relative alle norme di questa proposta di legge. Mi chiedo come sia possibile prevedere una semplice sospensione della licenza dell'esercizio del trasporto aereo o dell'autorizzazione a servirsi degli itinerari e dei punti di atterraggio.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Più che impedire l'attività, non vedo quale altra sanzione prevedere!

ALTERO MATTEOLI. In pratica, in questo caso ci si limita ad una sospensione della licenza, non si prevedono sanzioni di tipo amministrativo, né il ritiro della licenza stessa qualora venga constatato più di una volta il non rispetto delle norme stabilite.

Infine, credo che il provvedimento in esame debba essere coordinato con la già vigente legge della regione Val d'Aosta, che sottopone ad autorizzazione i voli turistici in zone di montagna che si svolgono sopra i 1.500 metri, e non sopra i 1.100 metri previsti in questo provvedimento.

GIORDANO ANGELINI. Dichiaro, a nome del gruppo comunista, il consenso di massima sulla proposta di legge in esame, che nel complesso ci appare equilibrata, anche se taluni punti dovranno essere precisati in modo più opportuno. Ci riserviamo, quindi, di presentare alcuni emendamenti per perfezionare il testo, ma riteniamo che il provvedimento si inquadri tra quelli che contribuiscono alla salvaguardia dell'ambiente.

CESCO GIULIO BAGHINO. Desidero subito precisare di non essere contrario a quei provvedimenti che, con qualsiasi mezzo, cerchino di favorire il turismo. Tuttavia la proposta di legge al nostro esame contiene disposizioni che anche in me generano qualche incertezza. Mi chiedo, per esempio, quale sia il signifi-

cato della dizione « attività turistico-commerciale » in zone di montagna cui fa riferimento l'articolo 3. Per tale attività, infatti, può intendersi non soltanto il trasporto dello sciatore, ma anche di tutto ciò che può servire a realizzare o a facilitare questo tipo di sport.

Invece, per quanto riguarda l'articolo 4, credo che occorrerà riflettere sulla previsione relativa all'autorizzazione, da parte del Ministero dei trasporti, su indicazione di ciascuna regione e per ciascuna di esse, di quattro itinerari per voli turistico-commerciali e di due aviosuperfici per atterraggio; a mio avviso, infatti, si tratta di una previsione che può essere eccessiva per alcune regioni e carente per altre.

Poiché ritengo che dal provvedimento in esame debbano essere eliminati tutti quei punti che possono generare incertezze ed indecisioni, preannuncio la presentazione di emendamenti nella fase della discussione degli articoli.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIUSEPPE LELIO PETRONIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Nel ringraziare gli onorevoli deputati intervenuti nella discussione, vorrei sottolineare come anche il Governo avverta le preoccupazioni espresse nel corso del dibattito. Per tale ragione, nel preannunciare la presentazione di alcuni emendamenti formulati in conformità alle indicazioni emerse, raccomando alla Commissione una sollecita conclusione dell'*iter* della proposta di legge in esame.

PRESIDENTE. Al fine di consentire ai gruppi di formulare le necessarie valutazioni prima della fase delle votazioni, comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

ART. 2.

1. È vietato il sorvolo a quota inferiore a 300 metri e l'atterraggio nei par-

chi naturali nazionali e nelle riserve naturali integrali istituite dalle regioni.

2. I voli turistici o privati senza compenso e i voli per trasporto pubblico di passeggeri in zone di montagna a quota superiore a 1.100 metri sul livello del mare possono essere effettuati soltanto seguendo itinerari prefissati. Per motivi di sicurezza della navigazione il pilota, sotto la propria responsabilità, può apportare modifiche all'itinerario prefissato.

3. Nelle zone di montagna di cui al comma 2 le aviosuperfici munite o non munite di segnaletica non possono essere ubicate a quote superiori a 2.500 metri sul livello del mare nell'arco alpino, ovvero a 2.000 metri sul livello del mare in zone montane diverse dall'arco alpino, ovvero, trattandosi di cime, a quote superiori a 1.600 metri sul livello del mare.

2. 1.

Il Governo.

Sopprimere l'articolo 3.

3. 1.

Il Governo.

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

ART. 4.

1. Nelle zone montane a quota superiore a 1.100 metri sul livello del mare, su indicazione di ciascuna regione e per ciascuna di esse, il Ministero dei trasporti autorizza mediante inserzione nella Pubblicazione informazioni aeronautiche (AIP Italia) quattro itinerari prefissati per voli locali senza utilizzazione di aviosuperfici e l'esercizio di aviosuperfici munite di segnaletica, con i relativi itinerari di avvicinamento, fino a un massimo di quattro. Il Ministero dei trasporti autorizza inoltre l'esercizio di altre 10 aviosuperfici munite di segnaletica, complessivamente nell'arco alpino, su conforme parere del Ministero dell'ambiente che stabilisce la distribuzione tra le regioni interessate in proporzione alla superficie di territorio di ciascuna regione superiore alla quota di

1.100 metri sul livello del mare. Restano ferme le competenze del Ministero dei trasporti in materia di aviosuperfici, nonché i limiti di cui all'articolo 2 (ex 3).

2. Le autorizzazioni possono contemplare specifiche limitazioni operative per il numero dei voli giornalieri e stagionali.

3. A richiesta delle regioni, il Ministero dei trasporti può vietare, permanentemente o temporaneamente per determinati periodi dell'anno, l'esercizio dei voli e degli atterraggi, anche sugli itinerari e sui punti consentiti in via generale ai sensi della presente legge.

4. 1.

Il Governo.

All'articolo 5, comma 1, sostituire il n. 3) con il seguente:

3) agli alianti.

5. 1.

Il Governo.

Sostituire l'articolo 6 con il seguente:

ART. 6.

1. L'attivazione di aviosuperfici non munite di segnaletica nelle zone montane a quota superiore a 1.100 metri sul livello del mare può essere richiesta da imprese titolari di licenza per servizi di lavoro aereo, previo nulla osta della regione avente validità annuale, per lo svolgimento delle attività previste nel disciplinare al di fuori degli itinerari prefissati e senza limite di quota. L'impresa richiedente deve dare comunicazione del nulla osta ai soggetti cui, secondo la vigente normativa, vanno indirizzate le informazioni che precedono i voli di trasferimento su aviosuperfici.

2. Nell'ambito dei parchi naturali e delle riserve naturali integrali, i nulla osta di cui al comma 1 sono concessi dalle rispettive amministrazioni.

3. L'attivazione delle aviosuperfici di cui al comma 1 per voli turistici privati senza compenso è subordinata all'autoriz-

zazione del direttore di aeroporto, previo nulla osta della regione.

6. 1.

Il Governo.

Sostituire l'articolo 7 con il seguente:

ART. 7.

1. Nel caso di inosservanza delle prescrizioni relative agli itinerari e ai punti di atterraggio consentiti e di ogni prescrizione contenuta nell'autorizzazione di cui all'articolo 3 (ex 4), nonché di inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 (ex 6), si applica la sospensione della licenza per servizi aerei non di linea ovvero per servizi di lavoro aereo da un mese a tre mesi, elevabile a sei mesi in caso di recidiva.

2. Si applica la procedura di cui agli articoli 56 e 57 del decreto del Ministro dei trasporti in data 18 giugno 1981, pubblicato nel supplemento ordinario della *Gazzetta Ufficiale* n. 183 del 6 luglio 1981, con riferimento alla sanzione di cui al comma 1. Qualora l'inosservanza non sia stata accertata direttamente da organi del Ministero dei trasporti - Direzione generale dell'aviazione civile, ne deve essere data immediata comunicazione alla direzione di circoscrizione aeroportuale competente per territorio.

7. 1.

Il Governo.

Sostituire l'articolo 7 con il seguente:

ART. 7.

1. L'esercizio di voli turistici e commerciali in montagna senza preventiva e specifica autorizzazione è punito con la contravvenzione da lire 1.000.000 a 3.000.000, nonché con la sospensione della licenza dell'esercizio del trasporto aereo di cui all'articolo 788 del codice della navigazione da 1 a 3 mesi.

2. L'inosservanza delle norme di cui all'articolo 2 è punita con le contravven-

zioni da lire 3.000.000 a lire 6.000.000 e con la sospensione della licenza all'esercizio del trasporto aereo non inferiore ai 12 mesi.

3. Nel caso di inosservanza delle prescrizioni relative agli itinerari ed ai punti di atterraggio, salvo i casi previsti dall'articolo 2, è punita con la contravvenzione da lire 500.000 ad 1.000.000 e con la sospensione della autorizzazione per una durata non inferiore a 3 mesi e non superiore ad 1 anno.

4. Le sanzioni di cui ai commi precedenti sono raddoppiate in caso di recidiva.

7. 2.

Il Relatore.

Raccogliendo le indicazioni dei gruppi, rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

Seguito della discussione delle proposte di legge Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (261); Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967); Trantino: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510); Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742); Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri: « Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo »; Ridi ed altri; « Legge-quadro per il servizio di trasporto

di persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Trantino: « Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Righi « Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea »; Sanguineti ed altri: « Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente ».

Ricordo che, dopo la discussione sulle linee generali svoltasi nelle sedute del 27 aprile e del 20 luglio 1988, il 1° febbraio 1989 era stato conferito mandato al Comitato ristretto di procedere ad una serie di audizioni, nonché alla redazione di un testo unificato delle proposte di legge.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Ricordo che in sede di Comitato ristretto si sono svolte audizioni dei rappresentanti delle Confederazioni CGIL-CISL e UIL, della Federazione italiana tassisti artigiani (FITA-CNA), della Confartigianato, della Confederazione autonoma sindacati artigiani (CASA) e dell'Associazione nazionale cooperative servizi della lega (ANCS-Lega).

Alla luce degli elementi conoscitivi acquisiti nel corso di tali audizioni è stato predisposto il seguente testo unificato, che sottopongo alla Commissione, proponendo di assumerlo come testo-base per l'ulteriore corso della discussione:

LEGGE QUADRO SUI TAXI

ART. 1.

(Definizione).

1. Sono definiti autoservizi pubblici non di linea quelli che provvedono al trasporto collettivo od individuale di persone, con funzione complementare e integrativa, rispetto ai trasporti pubblici di linea, ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali ed aerei, e che vengono effettuati a richiesta dei trasportatori o del trasportato, in modo non continuativo o

periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta.

2. Costituiscono autoservizi pubblici non di linea;

a) il servizio di taxi con autovettura motocarrozzeria, natante e veicoli a trazione animale;

b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarrozzeria, natante e veicoli a trazione animale.

ART. 2.

(Servizio di taxi).

1. Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stanziamento avviene in luogo pubblico; la tariffa viene determinata amministrativamente dagli organi competenti che stabiliscono anche le modalità del servizio; il prelievamento dell'utente ovvero l'inizio del servizio avvengono all'interno dell'area comunale o comprensoriale.

2. All'interno di tali aree la prestazione del servizio è obbligatoria. Le regioni stabiliscono idonee sanzioni amministrative per l'inosservanza di tale obbligo.

3. I natanti che svolgono un servizio pubblico di trasporto di persona, le cui tariffe sono soggette a discipline comunali e per il cui stanziamento sono previste apposite aree, vengono assimilati, ove possibile, al servizio di taxi, per cui non dovranno applicarsi le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale o della navigazione interna, salvo che per esigenze di coordinamento dei traffici di acqua, per il rilascio delle patenti e per tutte le procedure inerenti alla navigazione e alla sicurezza della stessa.

ART. 3.

(Servizio di noleggio con conducente).

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che

avanza, presso la sede del vettore, apposta richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stanziamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

ART. 4.

(Competenze regionali).

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.

2. Le regioni, stabiliti i criteri cui devono attenersi i comuni nel redigere i regolamenti per le attività di cui al precedente articolo 1, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una visione integrata del trasporto pubblico non di linea con gli altri modi di trasporto, nel quadro della programmazione economica e territoriale.

3. Nel rispetto delle norme regionali, gli enti locali delegati all'esercizio delle funzioni amministrative disciplinano i servizi a mezzo di specifici regolamenti, anche uniformati comprensorialmente per ottenere una maggiore razionalità ed efficienza.

4. Presso le regioni e i comuni sono costituite commissioni consultive che devono operare in riferimento alla esecuzione del servizio e all'applicazione dei regolamenti.

5. In dette commissioni deve essere riconosciuto un ruolo adeguato ai rappresentanti delle organizzazioni di categoria — maggiormente rappresentative a livello nazionale — e alle associazioni degli utenti.

6. Per le zone caratterizzate da intensa conurbazione le regioni possono stabilire norme speciali atte ad assicurare una gestione uniforme e coordinata del servizio.

7. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto

speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

ART. 5.

(Competenze comunali).

1. I comuni, nel predisporre i regolamenti per l'attività di cui al precedente articolo 1, devono stabilire:

a) il numero ed il tipo degli autoveicoli e dei natanti da adibire ad ogni singolo servizio;

b) le modalità per lo svolgimento dei servizi;

c) i criteri per la determinazione delle tariffe dei taxi;

d) i requisiti e le condizioni per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni.

2. L'aver esercitato servizio di taxi in qualità di sostituto per un periodo di tempo complessivo di almeno 6 mesi ovvero essere stato dipendente di una impresa di autonoleggi per il medesimo periodo, costituisce titolo preferenziale per il rilascio delle licenze di cui all'articolo 7 della presente legge.

ART. 6.

(Ruolo dei conducenti).

1. Presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura è istituito il ruolo di conducenti di automezzi pubblici non di linea per il trasporto collettivo o individuale.

2. L'iscrizione nel ruolo avviene previo esame da parte di apposita commissione regionale che accerta i requisiti di idoneità al servizio con particolare riferimento alla conoscenza geografica e toponomastica, a norme comportamentali e di pronto intervento e soccorso.

3. Il ruolo viene istituito dalle regioni entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed entro tale

termine le regioni nominano le commissioni e fissano i criteri di ammissibilità.

4. L'iscrizione sul ruolo costituisce requisito indispensabile per il rilascio della licenza di taxi e per l'autorizzazione all'esercizio dell'autonoleggio con conducente.

5. L'iscrizione è altresì necessaria per prestare attività di conducente di mezzi destinati al servizio pubblico non di linea in qualità di sostituto del titolare di licenza o dell'autorizzazione per un tempo definito e/o un viaggio determinato, o quale dipendente dell'impresa autorizzata ai noleggi con conducente o sostituto a tempo indeterminato.

6. I soggetti che al momento dell'istituzione del ruolo risultano già titolari di licenze per l'esercizio del servizio di taxi o del servizio di autonoleggio sono iscritti automaticamente nel ruolo.

ART. 7.

(Figure giuridiche).

1. I titolari di licenza o di autorizzazione per il servizio pubblico di trasporto di persone ai fini del libero esercizio dalla propria attività possono:

a) essere iscritti in qualità di artigiani all'albo di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443, che definisce l'impresa di trasporto persone;

b) associarsi in cooperative di produzione, di lavoro o di servizio operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva;

c) associarsi in consorzio tra imprese artigiane ed in tutte le altre forme previste dalla legge;

d) essere imprese private che svolgono esclusivamente le attività di cui alle lettere a) e b) del comma 2 dell'articolo 1.

2. Nei casi di cui al comma 1 è consentita la possibilità di conferire la licenza agli organismi ivi previsti e di rientrare in possesso della licenza prece-

dentemente conferita in caso di recesso, decadenza ed esclusione.

3. In caso di recesso dagli organismi di cui al comma 1, la licenza non potrà essere ritrasferita al socio conferente se non siano trascorsi almeno tre anni.

ART. 8.

(Modalità per il rilascio delle licenze).

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e di noleggio con conducente devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di pubblico concorso ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in *leasing* del veicolo, che possono gestirle in forma singola o associata.

2. Le licenze per l'esercizio dei servizi di taxi e quelle per l'esercizio dei servizi di autonoleggio devono intendersi riferite ad un singolo veicolo.

3. Non è ammesso in capo ad un medesimo titolare il cumulo di più licenze relative all'esercizio di servizio di taxi, o relative all'esercizio, rispettivamente del servizio di taxi e del servizio di autonoleggio con conducente. È invece ammesso il cumulo di licenze per il solo esercizio del servizio di autonoleggio.

4. Le situazioni difformi debbono essere regolarizzate entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

5. Per il rilascio della licenza di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa o di un pontile di attracco dove rispettivamente le autovetture o i natanti devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

ART. 9.

(Trasferibilità delle licenze).

1. L'autorizzazione per il servizio di taxi e di noleggio con conducente di cui al precedente articolo 1 è trasferita, su richiesta del titolare, a persona dallo

stesso designata, purché iscritto ai ruoli di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni:

a) sia licenziatario da cinque anni;

b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;

c) sia inabile permanente al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.

2. In caso di morte del titolare la licenza può essere trasferita ad uno degli eredi, qualora in possesso dei requisiti previsti, ovvero essere trasferita, entro il termine massimo di due anni dietro autorizzazione del sindaco, ad altri, designati dagli eredi, purché iscritti ai ruoli ed in possesso dei requisiti prescritti.

3. Al titolare che abbia trasferito la licenza non può più esserne attribuita altra per concorso pubblico e non può esserne trasferita altra se non dopo cinque anni dal trasferimento della prima.

ART. 10.

(Sostituzione alla guida).

1. I tassisti di cui al precedente articolo 6 possono essere sostituiti temporaneamente alla guida del taxi da persone iscritte ai ruoli di cui all'articolo 6 in possesso dei requisiti necessari per la guida di auto pubbliche previste dalle vigenti leggi:

a) per motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio;

b) per chiamata alle armi;

c) per un periodo di ferie non superiori a giorni trenta annui;

d) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida;

e) nel caso che al titolare vengano attribuiti incarichi a tempo pieno sindacali o pubblici elettivi.

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

3. Il rapporto di lavoro con il sostituto alla guida è regolato con un contratto di lavoro a tempo determinato secondo la disciplina della legge 18 aprile 1962, n. 230. A tal fine l'assunzione di un sostituto è equiparata a quella effettuata per sostituire lavoratori assenti per i quali sussista il diritto alla conservazione del posto, di cui all'articolo 1, comma 2, lettera b) della suddetta legge 18 aprile 1962, n. 203. Tale contratto deve essere stipulato sulla base del contratto collettivo nazionale dei lavoratori dello specifico settore o, in mancanza, sulla base del contratto collettivo nazionale di lavoratori di categorie similari. Il rapporto con il sostituto può essere regolato anche in base ad un contratto di gestione per un termine non superiore a sei mesi.

4. I titolari di licenza e di autorizzazione possono avvalersi, nello svolgimento del servizio, di collaboratori familiari in conformità a quanto previsto dall'articolo 230-bis del codice civile sempreché iscritti nei ruoli di cui all'articolo 6.

5. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il regime delle sostituzioni alla guida in atto deve essere uniformato a quello della presente legge.

ART. 11.

(Obblighi dei titolari di licenza).

1. Le autovetture del servizio di taxi possono circolare e sostare liberamente secondo quanto stabilito dai regolamenti comunali.

2. I viaggi devono essere effettuati con partenza dal territorio del comune che ha rilasciato la licenza, per qualunque destinazione previo assenso del conducente per le destinazioni oltre il limite comunale e comprensoriale fatto salvo quanto disposto dal comma 6 dell'articolo 4 della presente legge.

3. Nell'attività di noleggio con conducente, esercitata a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico laddove esiste il servizio di taxi. È tuttavia consentito l'uso sulle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e altri servizi pubblici.

4. Le prenotazioni di trasporto per i servizi di noleggio con conducente, devono essere effettuate presso le rispettive autorimesse.

5. I comuni in cui non esiste il servizio di taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio da noleggio allo stazionamento su aree pubbliche a tal fine destinate.

6. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari ed in accordo con le organizzazioni sindacali di categoria rappresentati i comparti del trasporto persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal terzo comma, purché la sosta avvenga in aree diverse da quelle previste per il servizio di taxi e comunque da queste chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa.

7. Il servizio di taxi, ove esista, ha comunque la precedenza nei varchi prospicienti il transito dei passeggeri.

ART. 12.

(Caratteristiche delle autovetture).

1. Le autovetture del servizio di taxi devono essere munite di tassametro, attraverso la sola lettura del quale deve essere deducibile il corrispettivo da pagare.

2. L'esistenza di ogni eventuale supplemento tariffario deve essere portata a conoscenza dell'utente mediante avvisi chiaramente leggibili posti sul cruscotto della vettura.

3. Le autovetture destinate al servizio di taxi portano sul tetto un contrassegno luminoso con la scritta « taxi ».

4. Ad ogni veicolo munito di licenza sono assegnati il numero d'ordine ed una targa con la scritta in nero « servizio pubblico » del tipo stabilito dall'ufficio comunale competente.

5. Le autovetture destinate al servizio di noleggio portano all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore un contrassegno con la scritta « noleggio » e una targa posteriore recante la dicitura NCC inamovibile, lo stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione e un numero progressivo.

ART. 13.

(Tariffe).

1. Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con tassometro omologato e determinato dalla competente autorità amministrativa.

2. La tariffa è a base multipla per il servizio urbano e a base chilometrica per il servizio extra urbano.

3. Il prezzo del trasporto per le vetture da noleggio viene direttamente concordato tra l'utenza ed il vettore; il trasporto può essere effettuato senza limiti territoriali; la prestazione del servizio non è obbligatoria.

4. Il Ministro dei trasporti emana, entro un anno dalla pubblicazione della presente legge, le norme che stabiliscono i criteri di una tariffa chilometrica minima e massima da applicare per i servizi di noleggio con conducente per autovettura.

ART. 14.

(Disposizioni particolari).

1. Il servizio di taxi e di noleggio è aperto a tutti i soggetti portatori di *handicaps*.

2. I comuni nell'ambito dei regolamenti di cui all'articolo 6 dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio, il numero e il tipo di vetture già

esistenti da attrezzare anche al trasporto pubblico di persone portatrici di *handicaps* di particolare gravità in attuazione della legge 30 marzo 1971, n. 118, e del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384, disponendo appositi contributi a copertura delle spese di allestimento.

3. Nei comuni di minori dimensioni, che sono determinati per ogni provincia dalla Camera di commercio, agricoltura, industria e artigianato, previo parere dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in base ai criteri di elaborazione, della estensione territoriale, dell'intensità del movimento turistico, di cura o di soggiorno, gli autoveicoli per il servizio di taxi sono esonerati dall'obbligo del tassometro. È inoltre consentito che gli autoveicoli immatricolati per servizio di noleggio con conducente facciano anche servizio di taxi.

4. Restano salve le agevolazioni fiscali vigenti relative al servizio di taxi. Le regioni potranno disporre ulteriori agevolazioni per il settore.

ART. 15.

(Abrogazione di norme).

1. Sono abrogate tutte le disposizioni in contrasto o comunque incompatibili con le norme della presente legge.

2. I regolamenti comunali in vigore devono essere resi conformi alle norme di cui alla presente legge entro due anni dalla data della sua entrata in vigore.

Ricordo ai colleghi che nella precedente legislatura era stata assunta come testo-base per la discussione la proposta di legge Aniasi, rispetto alla quale il testo elaborato dal Comitato ristretto introduce una disposizione innovativa (in qualche modo contenuta nell'abbinata proposta di legge Ridi) che prevede l'istituzione, presso le camere di commercio, del ruolo di conducente di automezzo non di linea per il trasporto collettivo o individuale (articolo 6).

Con l'intento di favorire un ulteriore perfezionamento del testo unificato, preannuncio, inoltre, la presentazione di un emendamento volto a garantire, in ciascuna città, la possibilità di raggiungere i parcheggi di taxi attraverso un identico numero telefonico, introducendo, nel contempo, l'obbligo di adottare un colore uniforme per tutte le vetture adibite al servizio che risultino immatricolate a partire dal gennaio 1991.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore di assumere come testo-base per la discussione quello elaborato dal Comitato ristretto, di cui è stata data lettura nella seduta odierna.

(È approvata).

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Vorrei far rilevare di essere venuto a conoscenza del testo elaborato dal Comitato ristretto solo questa mattina, nonostante i membri del Comitato si fossero impegnati a curarne la trasmissione immediata presso il ministero. Pertanto, avverto la necessità di un approfondimento che mi consenta di esprimere un parere organico e meditato.

Inoltre, devo far presente alla Commissione che l'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti ha approntato un testo in materia, che potrebbe essere presentato al Consiglio dei ministri a brevissima scadenza. Dal confronto tra il testo governativo (predisposto, ma non ancora presentato) e quello elaborato dal Comitato ristretto, potrebbe emergere una soluzione alla quale il Governo dichiara fin d'ora di essere disponibile ad aderire, esprimendo parere favorevole sul testo del Comitato ristretto, purché modificato sulla base di taluni emendamenti. Si tratta di un problema che merita di essere approfondito per cui, appellandomi alla cortesia dei commissari, chiedo un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Il Governo, in sostanza, essendo venuto a conoscenza solo questa

mattina del testo elaborato dal Comitato ristretto, ed avendo comunicato che l'ufficio legislativo del Ministero ha predisposto un testo in materia, chiede un rinvio della discussione al fine di procedere ad un esame comparato dei due testi, si da porre la Commissione ed il Governo nella condizione di potersi adeguatamente pronunciare nel merito.

CESCO GIULIO BAGHINO. Vorrei mi fosse chiarito (o, come si dice a Napoli, « vorrei essere spiegato »), se il rappresentante del Governo abbia proposto il rinvio della discussione per elaborare eventuali emendamenti al testo del Comitato ristretto, o se il rinvio sia stato chiesto in attesa che il progetto predisposto dall'ufficio legislativo del Ministero venga presentato e, quindi, approvato dal Consiglio dei ministri. In questo caso, non sarei d'accordo perché tenuto conto del fatto che l'attività legislativa del Parlamento sarà sospesa per le festività Pasquali e per la campagna elettorale delle imminenti elezioni amministrative, è facile immaginare che la discussione del disegno di legge del Governo non potrà aver luogo entro breve tempo.

Poiché il Comitato ristretto è giunto all'elaborazione di un testo unificato dei provvedimenti in esame, se il rappresentante del Governo chiede di poterlo valutare opportunamente, al fine di presentare eventuali proposte emendative, credo che non vi sia alcuna difficoltà ad accedere a questa richiesta, peraltro avanzata in termini di cortesia. Sono invece contrario a che la proposta di rinvio sia motivata dalla necessità di consentire, sulla materia in esame, la presentazione di un disegno di legge governativo.

Anche da parte dei deputati del movimento sociale italiano-destra nazionale è avvertita l'esigenza di una riflessione sul testo del Comitato ristretto, nonché sull'emendamento preannunciato dal relatore. Essi, però, non dimenticano che la legge quadro sul taxi è un provvedimento su cui la Commissione trasporti dovrà pro-

nunciarsi in tempi rapidi, in quanto particolarmente atteso dalle categorie interessate. Oltretutto, non vorremmo che il voler apportare perfezionamenti eccessivi, che peraltro potrebbero risultare addirittura superflui al miglior funzionamento del servizio in questione, finisca col generare un unico risultato, cioè quello di non rendere attuative le norme che si intendono migliorare.

GIACOMO MACCHERONI. Ritengo che al rappresentante del Governo, onorevole Santonastaso, non sfuggano i problemi di contenuto e di tempi che la sua proposta rischia di generare. Infatti, dopo che sulla base degli orientamenti emersi in sede di Comitato ristretto, il relatore propone un testo-base dei provvedimenti in esame e che in Commissione il Governo annunciò uno schema di disegno di legge predisposto sulla stessa materia dall'ufficio legislativo del suo dicastero pone problemi di contenuto, in quanto non possiamo confrontarci con un testo che è stato annunciato, ma non ancora presentato. Inoltre, per quanto riguarda i tempi, quelli finora impiegati per discutere dei provvedimenti al nostro esame appaiono decisamente incredibili, anche in considerazione della natura della materia trattata. Ritengo, quindi, che il contributo del Governo debba senz'altro ritenersi utile e valido in termini di emendamenti al testo elaborato dal Comitato ristretto, ma senza subordinare l'ulteriore *iter* del provvedimento alla presentazione di un eventuale disegno di legge. Pertanto, invito il sottosegretario a voler accogliere la proposta, che mi auguro la Commissione esprima in modo unanime, di procedere nell'esame del testo che il relatore ha sottoposto alla nostra attenzione.

PRESIDENTE. Al fine di accelerare l'*iter* del provvedimento, ritengo che il testo elaborato dal Comitato ristretto potrebbe essere inviato alle Commissioni competenti per il prescritto parere.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero precisare che il Governo, al pari della Commissione, è interessato ad approvare i provvedimenti in esame. La richiesta di rinvio che ho prima avanzato è motivata, unicamente, dal fatto di essere venuto a conoscenza del testo elaborato dal Comitato ristretto soltanto in questo momento, nonostante l'impegno, da parte del relatore, di farne subito pervenire una copia al Ministero.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Alle riunioni del Comitato ristretto ha assistito non un membro del Governo bensì l'ingegner Barra Caracciolo (capo della segreteria dell'onorevole Santonastaso), il quale ha partecipato alle ultime sedute ed è stato pienamente informato dello stato dei lavori.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'ingegner Barra Caracciolo mi ha fatto pervenire un appunto, datato 21 febbraio, in cui è detto, in sostanza, che il relatore avrebbe inviato al Ministero il testo elaborato dal Comitato ristretto. È probabile che ci sia stato un equivoco, comunque resta il fatto che il Governo è venuto a conoscenza del testo predisposto dal Comitato ristretto solo questa mattina; quindi non posso che ribadire la proposta di rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

CARLO D'AMATO. Vorrei aggiungere brevi considerazioni a quelle (che, ovviamente, condivido) già formulate dal mio capogruppo. A mio avviso, il Governo ha sottovalutato un dato fondamentale, cioè l'importanza di introdurre nel nostro ordinamento un'organica legge-quadro in materia di taxi. Si tratta di un settore che, se non disciplinato in tempi brevi, continuerà a creare problemi sia alle amministrazioni comunali in sé considerate, sia in riferimento al rapporto tra queste ultime e le regioni. Il fatto che, a di-

stanza di cinque-sei anni dal momento in cui si è cominciato ad avvertire l'esigenza di regolare questa materia, si proponga ancora un rinvio della discussione denota, da parte del Ministero (indipendentemente da chi lo rappresenta), un'insufficiente attenzione verso un problema rilevante, anche in considerazione dell'imminente svolgimento dei campionati mondiali di calcio del 1990.

Il problema è di definire il ruolo che il servizio pubblico potrà rivestire nel nostro paese; ciò ovviamente, impone la tempestiva predisposizione di opportuni interventi di carattere legislativo.

In conclusione, auspico che il provvedimento possa essere approvato in tempi brevi, sì da consentire un sollecito esame da parte del Senato.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, lei ha proposto, per snellire l'iter del provvedimento, di inviare il testo elaborato dal Comitato ristretto alle Commissioni competenti per il prescritto parere. A mio avviso, si tratta di un'iniziativa inopportuna, dal momento che i componenti della Commissione non hanno ancora potuto esaminarlo con attenzione. Sarebbe preferibile rinviare tale decisione alla prossima settimana, ad un momento, cioè, in cui tutti abbiano avuto la possibilità di procedere a tale esame. Questa soluzione consentirebbe anche al Governo di chiarire la propria posizione.

GIORDANO ANGELINI. Vorrei aggiungere le mie preoccupazioni a quelle espresse dai rappresentanti degli altri gruppi. In particolare, poiché riteniamo che il provvedimento in discussione debba essere approvato rapidamente, chiedo al Governo di presentare tempestivamente gli emendamenti preannunciati; vorrei anche precisare che è nostra intenzione lavorare sulla base del testo elaborato dal Comitato ristretto, frutto di un lavoro certamente utile ed importante. Pertanto, chiedo al Governo la

massima sollecitudine ed un sostanziale impegno ad agevolare il lavoro della Commissione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei innanzitutto chiarire che il Governo non intende richiamare il principio in base al quale la presenza dei suoi rappresentanti alle sedute del Comitato ristretto non è obbligatoria ma solo facoltativa. In realtà, avrei desiderato contribuire all'attività di elaborazione del testo unificato ma, purtroppo, sono stato distolto da altri impegni, dal momento che, com'è noto, i sottosegretari di Stato sono tenuti ad assolvere a molteplici oneri, tra i quali si inserisce anche la partecipazione alle sedute delle Assemblee parlamentari. Pertanto, spesso manca il tempo materiale per poter garantire la presenza in sede di Comitato ristretto. Ciò non toglie che il Governo abbia prestato attenzione all'attività della Commissione; ribadisco, comunque, che l'ingegner Barra Caracciolo, rappresentante ufficiale dell'esecutivo presso il Comitato ristretto, mi ha comunicato ieri sera di non aver ricevuto il testo. Si tratta, comunque, di una questione che chiarirò nell'ambito del Ministero.

Resta il fatto che il Governo soltanto questa mattina ha avuto la possibilità di conoscere il testo unificato, per cui non accetto l'accusa di scarsa o insufficiente attenzione, in quanto il Governo è sensibile al tema e chiede solo un breve rinvio della discussione per poter offrire un contributo attivo alla stesura del testo definitivo. Ritengo che in questo modo sia salvaguardata la supremazia del Parlamento ed anche la possibilità che l'esecutivo partecipi attivamente all'elaborazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Allo scopo di consentire al Governo ed ai gruppi la più ampia riflessione, comunico fin d'ora che il relatore ha presentato il seguente

emendamento al testo del Comitato ristretto:

All'articolo 12, dopo il comma 5, aggiungere i seguenti:

6. I parcheggi di taxi devono essere raggiungibili in ciascuna città attraverso identico numero telefonico.

7. Il Ministro dei trasporti emana entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge un decreto attraverso il quale viene stabilito l'obbligo di adottare un colore uniforme per tutte le vetture adibite al servizio di taxi che siano state immatricolate a partire dal gennaio 1991. 12. 1.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di rinviare il seguito della discus-

sione ad altra seduta, così come proposto dal rappresentante del Governo.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 10,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 2 aprile 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO