

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

67.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 GIUGNO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Inversione dell'ordine del giorno:		Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto; (3152)	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231);	
Proposte di legge (Rinvio del seguito della discussione):		Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633)	3
Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885);		Testa Antonio <i>Presidente</i>	3
Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906);		Angelini Giordano (<i>PCI</i>)	3
Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940);		Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	3
Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020);		Mensurati Elio (<i>DC</i>), <i>Relatore</i>	3

	PAG.		PAG.
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Sanguineti ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817)	6
Senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4609)	4	Testa Antonio, <i>Presidente</i>	6, 8, 10, 12, 13, 15 16, 17, 19, 20, 21, 22, 25, 27
Testa Antonio (PSI), <i>Presidente, Relatore</i>	4, 6	Baghino Cesco Giulio (MSI-DN)	13, 15 18, 19, 26
Angelini Giordano (PCI)	5	Barbalace Francesco (PSI), <i>Relatore</i>	7, 8, 10 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	5	D'Amato Carlo (PSI)	12, 19, 21
D'Amato Carlo (PSI)	5	Lucchesi Pino (DC)	11, 12, 26
La Penna Girolamo (DC)	6	Maccheroni Giacomo (PSI)	26
Lucchesi Pino (DC)	6	Mangiapane Giuseppe (PCI)	21, 22, 25
Sanza Angelo Maria (DC)	5	Matulli Giuseppe (DC)	12, 18
Proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Menziotti Pietro Paolo (PCI)	19
Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di personale individuale e collettivo (261);		Ronzani Gianni Wilmer (PCI)	8, 11 13, 18, 19, 25
Ridi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967);		Santonastaso Giuseppe, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	8, 10, 11, 13, 15 16, 17, 18, 19, 21, 25
Trantino: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510);		Vazzoler Sergio (PSI)	8, 15, 16
Righi: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742);		Votazione nominale:	
		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	27
		Sui lavori della Commissione:	
		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	27

La seduta comincia alle 15,40.

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

(È approvato).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Rendendomi interprete di una richiesta dell'onorevole Mensurati, propongo un'inversione dell'ordine del giorno nel senso di trattare innanzitutto i progetti di legge concernenti l'idrovia padano-veneta e successivamente, nell'ordine stabilito, gli altri provvedimenti previsti per l'odierna seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione delle proposte di legge: Ridi ed altri: Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto (2885); Torchio ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2906); Piro ed altri: Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (2940); Gottardo ed altri: Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3020); Ferrarini ed altri: Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3152); Testa Antonio ed altri: Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3231); Zaniboni ed altri: Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto (3633).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata delle

proposte di legge d'iniziativa dei deputati Ridi ed altri: « Finanziamento di opere di navigazione del sistema idroviario padano-veneto »; Torchio ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Piro ed altri: « Realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Gottardo ed altri: « Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Ferrarini ed altri: « Interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Testa Antonio ed altri: « Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto »; Zaniboni ed altri: « Norme per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto ».

Ricordo che nella seduta del 4 maggio scorso, conclusasi la discussione sulle linee generali, si è approvata l'istituzione di un Comitato ristretto per la redazione di un testo unificato delle proposte di legge in esame.

ELIO MENSURATI, *Relatore*. Propongo un breve rinvio del seguito della discussione, per consentire alcuni approfondimenti sul testo delle proposte di legge, col supporto del Ministero dei trasporti.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Concordo con la proposta del relatore.

GIORDANO ANGELINI. Posso concordare sul rinvio purché esso sia breve, e non *sine die*; il seguito della discussione dovrebbe essere previsto nella prima seduta utile della prossima settimana di lavoro.

PRESIDENTE. Ritengo che la proposta di rinvio possa essere accolta e rimane inteso che il provvedimento verrà iscritto

all'ordine del giorno nella prossima settimana di lavoro.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge e della proposta di legge senatori Bernardi ed altri: Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) (Approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4609).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge e della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Bernardi ed altri: « Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) », già approvati, in un testo unificato, dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta antimeridiana del 14 febbraio 1990.

Ricordo che nella seduta del 13 giugno scorso ho dato notizia dei pareri pervenuti sul provvedimento, favorevoli da parte della V Commissione (salvo che su tre emendamenti) nonché della XI Commissione, e contrari invece da parte della I Commissione. Già in tale data ho espresso alcune prime perplessità sul parere della I Commissione, che di fatto preclude l'ulteriore discussione ed approvazione in sede legislativa del progetto di legge per l'istituzione del CIPET, già approvato dal Senato.

Ritengo di dover oggi approfondire le valutazioni anticipate brevemente la scorsa settimana.

L'articolo 7 della legge n. 400 del 1988 conferiva delega al Governo per l'emanazione di norme di legge in tema di riduzione e riordino dei comitati di ministri e dei comitati interministeriali. Il termine originario previsto per l'esercizio della delega — quello del 27 settembre 1989 — è stato prorogato al 31 dicembre 1989 dall'articolo 6-ter, comma 4, della legge n. 288 del 1989, di conversione del decreto-legge n. 245 del 1989.

Il termine è trascorso senza che sia stato emanato un decreto delegato per il riordino dei comitati interministeriali da parte del Governo.

Osservo in proposito che il Governo presentò al Senato il disegno di legge per l'istituzione del CIPET nel marzo 1988, prima cioè dell'approvazione della predetta legge n. 400 del 1988, anche se indubbiamente all'epoca era già in via di definizione, nell'ambito di tale legge, la delega per il riordino dei comitati interministeriali esistenti. Questa scelta può essere valutata sotto il profilo politico e sotto quello della stretta legittimità costituzionale.

Non vi è dubbio che, sul piano della stretta legittimità costituzionale, la decisione del Governo non appare censurabile. Altro può eventualmente essere il giudizio politico. In ogni caso lo spirare del termine per l'esercizio della delega, se impedisce al Governo, senza un nuovo provvedimento di delega da parte del Parlamento, di introdurre nell'ordinamento giuridico norme aventi valore di legge, ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione, tuttavia non può di certo precludere al Governo l'esercizio delle proprie facoltà di iniziativa legislativa, ex articolo 71 della Costituzione.

Nel caso in esame il progetto di legge n. 4609, concernente il testo unificato, approvato dall'VIII Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica, di un disegno di legge di iniziativa governativa e di una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, costituisce esercizio autonomo d'iniziativa legislativa ai sensi dell'articolo 71 della Costituzione e non rientra nella fattispecie della legislazione delegata.

Circa la possibilità, per il Presidente del Consiglio dei ministri, di procedere all'istituzione di comitati interministeriali con proprio decreto, giusto quanto previsto dall'articolo 5, lettera h), della legge n. 400, ricordo che siffatti comitati di ministri sono strutturati per esprimere una funzione prevalentemente consultiva rispetto all'attività del Consiglio dei ministri. Si tratta quindi di organi la cui attività ha esclusivamente rilevanza in-

terna al Governo, e non può esplicitare effetti autonomi al di fuori di deliberazioni del Consiglio dei ministri.

Il CIPET sarebbe invece organo dotato di autonoma rilevanza esterna, nel senso che il disegno di legge approvato dal Senato attribuisce ad esso la potestà, autonoma rispetto al Consiglio dei ministri, di emanare atti impegnativi per soggetti ed enti: direttive, pareri obbligatori sulla conformità dei programmi generali e dei progetti di massima di competenza delle amministrazioni statali, regionali e locali agli obiettivi del piano generale dei trasporti; aggiornamento del piano generale dei trasporti; approvazione dello schema di utilizzo degli stanziamenti per nuove iniziative legislative per investimenti nel comparto del trasporto e della viabilità in sede di legge finanziaria.

Le fattispecie sono, perciò, alquanto diverse.

Osservo, infine, che il rinvio all'articolo 7 della legge n. 400, contenuto nel testo del progetto di legge n. 4609, deve intendersi riferito non all'esercizio della delega, ma alle finalità del riordino, dell'eliminazione delle duplicazioni e del coordinamento istituzionale che la norma prevede laddove le competenze amministrative siano ripartite tra una pluralità di centri di imputazione.

Il progetto di legge n. 4609 persegue tali scopi, al fine di realizzare un intervento organico di semplificazione delle procedure e di efficace programmazione dell'intervento statale in materia di trasporti. È per tali motivi che non posso condividere il parere espresso dalla I Commissione, che dovrebbe limitarsi ad esaminare gli aspetti di legittimità costituzionale e di conformità con i principi dell'ordinamento giuridico, per cui ulteriori valutazioni debbono essere, a mio avviso, considerate esuberanti le competenze della I Commissione.

La Commissione deve a questo punto decidere come procedere, considerato che le alternative sono o la richiesta alla I Commissione di riesaminare il proprio parere, oppure la richiesta di rimettere il provvedimento in Assemblea, ai sensi del-

l'articolo 93, comma 3, del regolamento. Chiedo al ministro dei trasporti di precisare la posizione del Governo in proposito.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Devo innanzitutto osservare che il Governo riconnette estrema importanza al provvedimento che è stato approvato dal Senato, per cui il parere contrario della I Commissione affari costituzionali crea grave disagio. Evidentemente non posso entrare nel merito di una questione di carattere procedurale; tuttavia, ritengo che le considerazioni svolte dal presidente Testa siano condivisibili e possano essere valutate positivamente dagli autorevoli membri della I Commissione, per cui confido nella possibilità che venga riconsiderato il parere già espresso.

ANGELO MARIA SANZA. Concordo con la valutazione del ministro.

D'AMATO CARLO. Concordo anch'io con la valutazione del ministro.

GIORDANO ANGELINI. Non vorrei ribadire quanto ebbi modo di dire nel corso della seduta precedente, ma a me pare che il parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali abbia fatto emergere un problema che avevamo già sollevato durante la discussione generale sul provvedimento presso la Commissione trasporti: l'istituzione del CIPET, infatti, si intersecava con il primo atto della stagione delle riforme istituzionali, costituito dalla legge n. 400 del 1988 sull'ordinamento della Presidenza del Consiglio. In questa legge è stata prevista una delega al Governo per riordinare i comitati interministeriali eliminando duplicazioni e sovrapposizioni. Tale delega, però, non è stata esercitata dal Governo nel termine stabilito, con ciò vanificando un positivo intendimento di riforma istituzionale.

Riteniamo, inoltre, che il provvedimento istitutivo del CIPET, nel testo adottato dal Senato, appaia poco soddisfacente e non adeguato allo scopo di coordinare realmente le decisioni politico-amministrative nel settore dei trasporti. Inoltre, alcuni

emendamenti migliorativi sul testo del Senato presentati in Commissione trasporti hanno ricevuto il parere contrario della Commissione bilancio. In sostanza, il CIPET si è ridotto ad essere ben poca cosa, a mio avviso.

Alla luce delle considerazioni espresse, ritengo che la soluzione migliore consista nel ricercare, attraverso un confronto pragmatico con la I Commissione, un percorso utile a soddisfare l'esigenza di una politica coordinata nel settore dei trasporti e contestualmente l'esigenza di un organico coordinamento della materia dei comitati interministeriali, già prospettata dall'articolo 7 della legge n. 400 del 1988.

PRESIDENTE. Il Governo, considerata l'importanza del provvedimento in esame, ha espresso l'augurio che la I Commissione possa riconsiderare il parere già espresso. Del resto, l'importanza del CIPET appare senz'altro fuori discussione, anche limitandosi a considerare i recenti avvenimenti che hanno caratterizzato la politica dei trasporti.

PINO LUCCHESI. Ritengo opportuno anch'io approfondire le motivazioni del parere contrario espresso dalla I Commissione. Pertanto, invito il presidente della Commissione ad assumere le iniziative che riterrà utili al riguardo.

GIROLAMO LA PENNA. Non sarei contrario ad instaurare rapporti con il presidente della I Commissione nel senso suggerito dal collega Lucchesi, anche perché si tratterebbe d'iniziativa di collaborazione sul piano della migliore attuazione legislativa. Tuttavia, di fronte al parere espresso dalla I Commissione affari costituzionali, al fine di chiarire meglio le nostre ragioni, riterrei opportuno ricorrere non soltanto all'iniziativa personale, che il nostro presidente è invitato a svolgere, ma anche manifestare le posizioni della nostra Commissione.

Il parere contrario della I Commissione è espresso in modo secco sul provvedimento e su tutti gli emendamenti ad esso riferiti e le motivazioni si rinvergono solo nel resoconto sommario della riunione con-

sultiva della Commissione del 12 giugno scorso. A me sembra, quindi, che debba essere richiesto non soltanto un riesame del parere espresso, ma anche una motivazione articolata di tale parere, dal momento che quella addotta dalla I Commissione fa riferimento all'esigenza di tutelare normative e finalità che, a mio giudizio, non hanno alcun riferimento con i motivi che hanno indotto il Governo ad emanare il presente provvedimento.

Concludendo, ritengo essenziale una chiara e formale presa di posizione da parte della Commissione trasporti, con la quale si precisino le ragioni a sostegno dell'istituzione del CIPET e i motivi per cui la IX Commissione dissente dal parere della Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. Tenendo conto delle osservazioni emerse nel corso del dibattito, propongo che la Commissione trasporti chieda il riesame del parere della I Commissione, con le motivazioni da me addotte all'inizio della seduta.

Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra 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 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 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 ».

Faccio presente che, sul testo unificato delle proposte di legge elaborato dal Comitato ristretto e adottato dalla Commissione come testo base per l'ulteriore discussione il 21 marzo scorso, sono pervenuti i prescritti pareri vincolanti delle Commissioni I e XI; pareri concernenti anche alcuni emendamenti che la Commissione trasporti aveva ritenuto di dover sottoporre alle Commissioni consultive.

La I Commissione ha espresso parere favorevole sul testo unificato delle proposte di legge a condizione che: a) all'articolo 4, comma 6, siano aggiunte infine le seguenti parole « nel rispetto delle competenze comunali »; b) all'articolo 9, comma 2, la facoltà di trasferire la licenza sia limitata agli eredi appartenenti al nucleo familiare del titolare; nonché parere favorevole sugli emendamenti trasmessi nei limiti in cui non contrastino con il citato testo unificato.

La XI Commissione ha espresso invece parere favorevole sul testo unificato delle proposte di legge e relativi emendamenti con le seguenti osservazioni: a) si preveda, all'articolo 6, comma 2, una partecipazione adeguata degli esponenti delle organizzazioni maggiormente rappresentative delle categorie dei tassisti e degli autonoleggiatori nelle commissioni regionali che accertano i requisiti di idoneità al servizio; b) all'articolo 7, comma 1, lettera b), sia soppressa la frase « intendendo come tali quelle a proprietà collettiva »; c) siano introdotte norme concernenti sanzioni amministrative e pecuniarie per inadempimen-

menti alle prescrizioni di legge; e con la segnalazione, inoltre, dell'opportunità di sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: « Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ».

Passiamo, pertanto, all'esame degli articoli del testo unificato. Do nuovamente lettura del primo articolo:

ART. 1.

(Definizione)

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

2. Costituiscono autoservizi pubblici non in linea:

a) il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trasporto animale;

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

L'onorevole Vazzoler ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Costituiscono servizi pubblici di trasporto non in linea:

a) il servizio di taxi con autovettura o motocarozzetta;

b) il servizio di noleggio con conducente e autovettura o motocarozzetta;

c) il servizio di natante da banchina con conducente.

1. 1.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. L'emendamento Vazzoler 1.1 sembra individuare come figura autonoma il servizio di natante da banchina con conducente. Potrei anche essere favorevole all'emenda-

mento se effettivamente tale servizio presentasse specificità tali da giustificare una diversa disciplina rispetto ai servizi di taxi e di noleggio con conducente; mi sembra, però, che così non sia e che l'articolo 1 del testo unificato contempra anche l'ipotesi che l'onorevole Vazzoler desidera specificare. Invito, pertanto, il presentatore a fornire un chiarimento sul punto.

SERGIO VAZZOLER. Insisto sul mio emendamento poiché a Venezia, come in alcune località lacuali, viene svolto il servizio di trasporto pubblico non di linea mediante natanti da banchina con conducente senza che le relative autorizzazioni specificino se si tratti di servizio di taxi o di noleggio. In realtà, i natanti da banchina con conducente sono utilizzati, a seconda dei casi, indistintamente per un servizio qualificabile come servizio di taxi, ovvero come servizio di noleggio con conducente.

Poiché nel testo unificato in discussione si prevede la non cumulabilità, in capo ad un medesimo soggetto, della licenza per il servizio taxi e dell'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente, non evidenziare come figura autonoma il servizio di natante da banchina con conducente finirebbe per creare gravi problemi, costringendo gli esercenti di questo servizio a scegliere tra l'esercizio del servizio di taxi con natante, ovvero l'esercizio del servizio di noleggio di natante con conducente. Per tale ragione ho presentato il mio emendamento 1.1.

FRANCESCO BARBALACE, Relatore. Ritengo che l'esigenza indicata dall'onorevole Vazzoler possa essere soddisfatta prevedendo, a favore degli autoservizi esercitati con natanti, un'apposita deroga all'articolo 8 che vieta il cumulo della licenza per il servizio di taxi e dell'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente, e in tal senso invito l'onorevole Vazzoler a presentare un emendamento all'articolo 8. Per il momento, invito il deputato Vazzoler a ritirare il suo emendamento 1.1, esprimendo altrimenti parere contrario.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di stato per i trasporti. Mi associo al parere del relatore.

GIANNI WILMER RONZANI. Condivido anch'io le osservazioni che hanno indotto il relatore ad invitare il presentatore a ritirare l'emendamento 1.1, in quanto la formulazione dell'articolo 1 risolve le questioni poste dall'onorevole Vazzoler. Così come è congegnata, la norma in questione prevede che gli autoservizi esercitati con natanti possano riguardare sia il servizio taxi, sia il servizio di noleggio.

Pertanto, invito l'onorevole Vazzoler a ritirare il suo emendamento.

SERGIO VAZZOLER. È probabile che non sia stato sufficientemente chiaro quando ho illustrato il mio emendamento. Sappiamo, per quanto riguarda il trasporto su gomma, che la stessa persona non può essere titolare di licenze di taxi e di noleggio. Per quanto attiene, invece, al trasporto su acqua, la stessa persona può svolgere entrambi i servizi. Dunque, se prevediamo la non cumulabilità dei medesimi, saranno molte le licenze che dovremmo togliere a chi svolge un servizio di trasporto pubblico a Venezia, poiché la stessa persona non potrebbe possedere due licenze, a meno che non venga introdotta l'eccezione prevista nell'emendamento da me presentato.

PRESIDENTE. Considerato il parere del relatore e del Governo, nonché l'opinione dei colleghi della Commissione, credo anch'io che la questione da lei posta, onorevole Vazzoler, possa essere risolta presentando un emendamento non all'articolo 1, ma all'articolo 8, nel senso di prevedere un'apposita deroga alla norma che vieta il cumulo della licenza per il servizio di taxi e dell'autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente.

SERGIO VAZZOLER. Dichiaro di ritirare il mio emendamento 1.1, riservandomi di presentarne un altro all'articolo 8.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 1.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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 stazionamento avviene in luogo pubblico; la tariffa viene determinata amministrativamente dagli organi competenti che stabiliscono anche modalità del servizio; il prelevamento 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 stazionamento sono previste apposite aree, vengono assimilati, dove 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.

L'onorevole Vazzoler ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 2, sopprimere il comma 3.

2. 1.

SERGIO VAZZOLER. Dichiaro di ritirare l'emendamento 2.1, con la riserva accennata in relazione al ritiro dell'emendamento 1.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

L'onorevole Vazzoler ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 3, comma 1, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse.

3. 1.

SERGIO VAZZOLER. Dichiaro di ritirare l'emendamento 3.1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 3.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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 attuative di cui al comma 1, al fine anche di realizzare una versione 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 provincie autonome di Trento e di Bolzano.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 4, comma 6, aggiungere, infine, le seguenti parole: nel rispetto delle competenze comunali.

4. 1.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando l'approvazione del mio emendamento 4.1, redatto in conformità del parere della I Commissione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 4.1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato nuovamente lettura:

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 il 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.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 6, comma 1, sostituire le parole: presso le camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura con le seguenti: presso gli assessorati regionali preposti al traffico e motorizzazione.

6. 4.

Faraguti, Lucchesi, Castrucci.

All'articolo 6, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. È requisito indispensabile per l'iscrizione al ruolo il possesso del certificato di abilitazione professionale previsto dall'articolo 80, commi 8 e 9, del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito dall'articolo 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62.

6. 1.

Il relatore.

All'articolo 6, comma 2, sopprimere le parole: a norme comportamentali e di pronto intervento e soccorso.

6. 2.

D'Amato Carlo.

All'articolo 6, comma 5, sostituire la parola: indeterminato con la seguente: determinato.

6. 3.

Ronzani, Angelini.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Esprimo parere contrario sull'emendamento Faraguti ed altri 6.4, in quanto non coerente con l'impostazione complessiva del provvedimento; raccomando alla Commissione l'approvazione del mio emendamento 6.1 ed esprimo parere favorevole sugli emendamenti D'Amato Carlo 6.2 e Ronzani e Angelini 6.3.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere contrario sull'emendamento 6.4 e parere favorevole sugli emendamenti 6.1, 6.2 e 6.3.

PINO LUCCHESI. Raccomando l'approvazione dell'emendamento 6.4, che tende a valorizzare le competenze delle regioni e dei comuni nella materia oggetto del provvedimento, anche in considerazione delle polemiche del passato in ordine ad alcune competenze delle camere di commercio.

GIANNI WILMER RONZANI. Il gruppo comunista voterà contro l'emendamento Faraguti ed altri 6.4, in quanto contrastante con la *ratio* del provvedimento.

Inoltre, attualmente i ruoli ed i registri di esercenti attività artigiane sono istituiti presso le camere di commercio e non appare opportuna una distinzione soltanto per quanto riguarda il ruolo dei condu-

centi di automezzi pubblici non di linea per il trasporto collettivo o individuale.

CARLO D'AMATO. Mi associo alle considerazioni dell'onorevole Ronzani e dichiaro pertanto il voto contrario sull'emendamento 6.4.

GIUSEPPE MATULLI. Ricordando una lunga battaglia nella sede del consiglio regionale della Toscana in ordine all'albo delle imprese artigiane, non potrò votare a favore dell'emendamento 6.4.

PINO LUCCHESI. Prendendo atto delle considerazioni dei colleghi, ritiro l'emendamento 6.4.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 6.1, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento D'Amato Carlo 6.2, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ronzani e Angelini 6.3, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 6, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

(Figure giuridiche).

1. I titolari di licenza o di autorizzazione per il servizio pubblico di trasporto persone ai fini del libero esercizio della 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 priorità 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 precedentemente 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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 7, comma 1, sostituire l'alinea e la lettera a) con i seguenti:

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi o di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, al fine del libero esercizio della propria attività, possono:

a) essere iscritti, nella qualità di titolare di impresa artigiana di trasporto, all'albo delle imprese artigiane previsto dall'articolo 5 della legge 8 agosto 1985, n. 443.

7. 4.

Il relatore.

All'articolo 7, comma 1, lettera a), dopo la parola: l'impresa aggiungere la seguente: artigiana.

7. 2.

Ronzani, Angelini.

All'articolo 7, comma 1, lettera c), *sopprimere le parole*: ed in tutte le altre forme previste dalla legge.

7. 6.

Lucchesi, Faraguti, Castrucci.

All'articolo 7, comma 1, lettera d) *sostituire le parole*: di cui alle lettere a) e b) con le seguenti: di cui alla lettera b).

7. 1.

D'Amato Carlo, Lucchesi, Faraguti.

All'articolo 7, *sopprimere il comma 3*.

7. 3.

Ronzani, Angelini, Fagni, Cannella.

All'articolo 7, *sostituire il comma 3 con il seguente*:

3. In caso di recesso dagli organismi di cui al comma 1, la licenza non potrà essere ritrasferita al socio conferente se non sia trascorso almeno un anno dal recesso.

7. 5.

Il relatore.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione del mio emendamento 7.4, che assorbe anche l'emendamento Ronzani ed Angelini 7.2; esprimo parere contrario sull'emendamento Lucchesi ed altri 7.6, parere favorevole sull'emendamento D'Amato Carlo ed altri 7.1, ed infine parere contrario sull'emendamento Ronzani ed altri 7.3, rispetto al quale il mio emendamento 7.5, di cui raccomando l'approvazione, costituisce una proposta di mediazione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti del relatore, per il resto associandomi ai pareri da questi espressi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Francamente, non comprendo le ragioni che hanno indotto il relatore a ridurre, tramite il suo emendamento 7.5, da tre anni ad un anno il periodo necessario per il trasferimento della licenza nella fattispecie prevista al comma 3 dell'articolo 7.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Per venire incontro alle richieste formulate dalle organizzazioni di categoria, onorevole Baghino.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 7.4, accolto dal Governo.

(È approvato).

Risulta conseguentemente assorbito l'emendamento Ronzani e Angelini 7.2.

Passiamo all'emendamento Lucchesi ed altri 7.6.

GIANNI VILMER RONZANI. Dichiaro il mio voto contrario su tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Lucchesi ed altri 7.6, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento D'Amato Carlo ed altri 7.1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ronzani ed altri 7.3, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore 7.5, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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

3. 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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti e subemendamenti:

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

ART. 8.

(Modalità per il rilascio delle licenze o autorizzazioni).

1. Le licenze e le autorizzazioni per l'esercizio dei servizi 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 o natante, che possono gestire in forma singola o associata.

2. La licenza e l'autorizzazione sono riferite ad un singolo veicolo o natante. Non è ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo di più licenze relative all'esercizio del servizio di taxi o di più licenze e autorizzazioni relative all'esercizio, rispettivamente, del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente. È invece ammesso il cumulo, in capo ad un medesimo soggetto, di più autorizzazioni per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente. Le situazioni difformi devono essere regolarizzate entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Per poter conseguire l'autorizzazione all'esercizio del servizio di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa o di un pontile di attracco dove i veicoli o i natanti devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

8. 3.

Il relatore.

All'emendamento 8.3, comma 2, dopo il terzo periodo aggiungere il seguente:

È inoltre ammesso, in capo ad un medesimo soggetto, il cumulo della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente, ove eserciti con natanti.

0. 8. 3. 1.

Vazzoler.

All'articolo 8, sostituire il comma con il seguente:

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi, di noleggio con conducente e di natante da banchina con conducente devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di disponibilità in *leasing* del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata. Per i natanti le licenze riguardano il servizio taxi e il noleggio, con natante di stazza inferiore alle 5 tonnellate.

8. 1.

Vazzoler.

All'articolo 8, sostituire il comma 3 il seguente:

3. Per il rilascio della licenza di noleggio con conducente è obbligatoria la disponibilità di un'autorimessa dove le autovetture devono sostare ed essere a disposizione dell'utente.

8. 2.

Vazzoler.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando l'approvazione dell'emendamento 8.3, interamente sostitutivo dell'articolo 8, che ha carattere essenzialmente formale.

Esprimo, inoltre, parere favorevole sul subemendamento Vazzoler 0.8.3.1, che tende a soddisfare l'esigenza sottesa all'emendamento Vazzoler 1.1, precedentemente ritirato.

Presumo, infine, che, coerentemente con il subemendamento cui ho fatto riferimento, l'onorevole Vazzoler intenda ritirare i suoi emendamenti 8.1 e 8.2.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 8.3 del relatore mentre, in ordine agli altri emendamenti e subemendamenti mi associo alle considerazioni del relatore stesso.

SERGIO VAZZOLER. Nel raccomandare l'approvazione del mio subemendamento 0.8.3.1, dichiaro di ritirare gli emendamenti 8.1 e 8.2.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento Vazzoler 0.8.3.1, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

CESCO GIULIO BAGHINO. Preannuncio il mio voto contrario sull'emendamento del relatore 8.3, in quanto la sua formulazione si presenta confusa.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 8.3 del relatore, interamente

sostitutivo dell'articolo 8, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do nuovamente lettura all'articolo successivo:

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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 9, comma 1, sostituire le parole: L'autorizzazione per il servizio di taxi e di noleggio con conducente con le seguenti: L'autorizzazione per il servizio di taxi, di noleggio con conducente e di natante da banchina.

9. 1.

Vazzoler.

All'articolo 9, comma 2, dopo le parole: trasferita ad uno degli eredi aggiungere le seguenti: appartenenti al nucleo familiare del titolare.

Analogamente, dopo le parole: designati dagli eredi, aggiungere le seguenti: appartenenti al nucleo familiare del titolare.

9. 2.

Il relatore.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione dell'emendamento 9.2, conseguente al parere espresso dalla I Commissione.

Nello stesso tempo, invito l'onorevole Vazzoler a ritirare l'emendamento 9.1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* Esprimo parere favorevole sull'emendamento 9.2 del relatore e mi associo all'invito a ritirare l'emendamento 9.1.

SERGIO VAZZOLER. Ritiro l'emendamento 9.1

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 9.2 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 9 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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 previsti 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 superiore 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 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. 230. 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 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 con 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 stabilito dalla presente legge.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

All'articolo 10, comma 1, sostituire l'aliena con il seguente:

1. I titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi di cui alla presente legge possono essere sostituiti temporaneamente alla guida del taxi da persone iscritte nel ruolo di cui all'articolo 6 e in possesso dei requisiti prescritti:

10. 1.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione dell'emendamento 10.1.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 10.1 del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 10.1 del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 10 con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato nuovamente lettura:

ART. 11.

(Obblighi dei titolari di licenza).

1. Le autovetture del servizio di taxi possono circolare 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 ruolo pubblico laddove esiste il servizio di taxi. È tuttavia consentito l'uso delle 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 al 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 rappresentanti i comparti del trasporto personale, 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.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 12, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. Il servizio di radio-taxi deve essere raggiungibile in ciascuna città attraverso un identico numero telefonico, a somiglianza di quanto previsto per altri servizi pubblici.

12. 3.

Il relatore.

All'articolo 12, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. Il ministro dei trasporti emana, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un decreto attraverso il quale viene stabilito l'obbligo di adottare un colore uniforme per tutte le autovetture adibite al servizio di taxi che siano immatricolate a partire dal 1° gennaio successivo.

12. 1.

Il relatore.

All'articolo 12, dopo il comma 5, aggiungere il seguente:

5-bis. A partire dal 1° gennaio 1992 i veicoli di nuova immatricolazione destinati al servizio di taxi o di autonoleggio dovranno essere muniti di marmitte catalitiche o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti. I suddetti dispositivi sono individuati con apposito decreto del

ministro dei trasporti da emanare entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

12. 2.

Il relatore.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Desidero precisare che in ordine all'emendamento 12.3 sono sorti alcuni problemi tecnici: infatti, il nostro intendimento era quello di istituire un servizio di taxi raggiungibile, in qualsiasi città italiana, attraverso lo stesso numero telefonico. Tuttavia, la SIP ha sollevato alcune obiezioni di natura tecnica circa la praticabilità di tale ipotesi. In ordine a tale emendamento, mi rimetto, pertanto, alla valutazione della Commissione.

Raccomando poi l'approvazione del mio emendamento 12.1, come riformulato rispetto alla stesura presentata nella seduta del 21 marzo scorso.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento 12.1 del relatore, mentre per l'emendamento 12.3 dichiaro di rimettermi alla Commissione.

CESCO GIULIO BAGHINO. Invito il relatore a ritirare l'emendamento 12.3, il cui contenuto potrebbe essere recepito in un ordine del giorno.

GIUSEPPE MATULLI. L'emendamento del relatore 12.3 si configura come una limitazione all'attività economica: infatti, nell'ipotesi in cui un solo autista di taxi intendesse predisporre un servizio di radio taxi o istituire una nuova cooperativa, sarebbe vincolato dall'esistenza di un unico numero telefonico. In tal caso, soltanto la SIP potrebbe intervenire per individuare un numero telefonico che non costituisca limitazione per l'attività economica.

Pertanto, invito il relatore a ritirare l'emendamento 12.3 ed a trasformarlo eventualmente in un ordine del giorno.

GIANNI WILMER RONZANI. Ritengo senz'altro apprezzabile la finalità dell'emendamento 12.3, volto a rendere più accessibile agli utenti il servizio di radio taxi.

Sono, comunque, favorevole alla soluzione di presentare in materia un apposito ordine del giorno; in caso contrario, rischieremo di respingere un emendamento il cui contenuto è nella sostanza condivisibile da tutti.

CARLO D'AMATO. Sono favorevole alla trasformazione dell'emendamento 12.3 in un ordine del giorno, in ordine al quale posso preannunciare sin d'ora il mio voto favorevole.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Alla luce degli interventi dei colleghi ritiro l'emendamento 12.3, riservandomi di presentare un ordine del giorno che inviti il Governo, previa individuazione delle soluzioni tecniche opportune, ad assicurare il più facile accesso dell'utenza al servizio di radio taxi attraverso un numero telefonico tendenzialmente uniforme sul territorio nazionale.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, a proposito dell'emendamento 12.1 a mio avviso non è possibile obbligare ad adottare un colore uniforme per tutte le vetture adibite al servizio di taxi, a meno che non si voglia favorire qualche ditta che deve vendere barattoli di vernice. Personalmente ritengo che l'emendamento in questione comporti soltanto forti spese.

CARLO D'AMATO. Mi sembra che talvolta, nella foga degli interventi, si finisca per esagerare, mi auguro in buona fede.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ne sono cosciente!

CARLO D'AMATO. Contesto il modo in cui si affrontano i problemi; oggi, in ogni città i taxi hanno un colore diverso e potrebbe essere utile, specialmente per i turisti, se esso venisse uniformato.

CESCO GIULIO BAGHINO. Invito il relatore a ritirare l'emendamento 12.1.

GIANNI WILMER RONZANI. Il nostro tentativo deve essere quello di ragionare

partendo dal punto di vista degli interessi del cittadino, di cui vanno soddisfatte alcune esigenze piuttosto semplici: sapere esattamente quanto si deve pagare per il servizio di un taxi, o dove trovare quest'ultimo. Il colore delle vetture può apparire come un problema secondario, ma a nostro avviso l'emendamento del relatore 12.1 si muove nell'ottica di coniugare gli interessi dell'utenza con quelli degli esercenti il servizio, evitando taxi « arcobaleno », o « arlecchino ». Voteremo pertanto a favore dell'emendamento del relatore 12.1.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Dichiaro di ritirare l'emendamento 12.2, a causa della penalizzazione che esso può comportare per le categorie interessate, attraverso i costi aggiuntivi collegati all'installazione delle marmitte catalitiche o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti.

GIANNI WILMER RONZANI. Faccio mio l'emendamento 12.2, poiché l'obbligo di munire i veicoli adibiti ai servizi di taxi e di noleggio di marmitte catalitiche o di altri dispositivi atti a ridurre i carichi inquinanti vale solo per i veicoli di nuova immatricolazione a partire dal 1992, e quindi non determinerà oneri per coloro che esercitano il servizio con veicoli immatricolati prima di tale anno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 12.1, accolto dal Governo.

(È approvato).

Passiamo all'emendamento 12.2, ritirato dal relatore e fatto proprio dall'onorevole Ronzani.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo si dichiara favorevole a tale emendamento.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Dichiaro che voterò a favore dell'emendamento 12.2, fatto proprio dall'onorevole Ronzani.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento 12.2, ritirato dal relatore e fatto proprio dall'onorevole Ronzani, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 12, con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo 13 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato nuovamente lettura:

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 tassametro 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 extraurbano.

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.

(È approvato).

Do nuovamente lettura dell'articolo successivo:

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 tassametro. È inoltre consentito che gli autoveicoli immatricolati per il 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.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 14, comma 2, sopprimere le parole: disponendo appositi contributi a copertura delle spese di allestimento.

14. 3.

Il relatore.

All'articolo 14, sostituire il comma 4 con il seguente:

4. Restano salve le agevolazioni fiscali previste dalla legislazione statale e le altre agevolazioni previste da provvedimenti adottati dalle regioni.

14. 1.

Il relatore.

All'articolo 14, sostituire il comma 4 con il seguente:

4. Le agevolazioni di cui al regio decreto 28 febbraio 1939 come specificate con il decreto-legge n. 989 del 23 ottobre 1964 e con la legge n. 773 del 15 novembre 1973 sono estese gli autoveicoli di cui all'articolo 1 della presente legge alimentati con carburante a gas petrolio liquefatto.

14. 2.

Mangiapane, Ronzani, Angelini.

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Raccomando alla Commissione l'approvazione dei miei emendamenti 14.3 e 14.1. Invito, invece, i presentatori a ritirare l'emendamento 14.2, in quanto comportante minori entrate. Ritenendo necessario assicurare la sollecita approvazione del provvedimento in esame, l'esigenza sottesa all'emendamento in questione, pur se ampiamente condivisibile, a mio avviso deve cedere il passo rispetto all'inevitabile rallentamento dell'*iter* che deriverebbe dalla sottoposizione di questo emendamento al necessario parere della V Commissione bilancio.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 14.1 e 14.3 del relatore, associandomi all'invito rivolto dall'onorevole Barbalace ai presentatori dell'emendamento 14.2. Qualora tale emendamento venisse mantenuto, il parere del Governo sarebbe contrario.

CARLO D'AMATO. Mi associo alle considerazioni che il relatore ha espresso nell'invitare i presentatori a ritirare l'emendamento 14.2. A mio avviso, comunque, oltre al parere della Commissione bilancio dovrebbe essere richiesto, su tale emendamento, anche il parere della Commissione finanze, in quanto non possiamo prevedere una soppressione di entrate senza indicare la fonte sostitutiva delle medesime. Pertanto, mi chiedo se non sia il caso di presentare un ordine del giorno tramite il quale rafforzare una posizione che a me sembra condivisa dalla Commissione, cioè quella di incentivare l'uso del gas petrolio liquefatto, anziché del gasolio. Ricordo,

inoltre, che un emendamento analogo a quello in esame, introdotto nella legge di accompagnamento del disegno di legge finanziaria, ebbe un parere favorevole da parte della Commissione finanze e contrario da parte della Commissione bilancio.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Credo che sull'emendamento 14.2, di cui sono primo firmatario, non vi sia stato un adeguato approfondimento. In particolare, non sono affatto convinto che su di esso debba pronunciarsi la Commissione bilancio, in quanto non comporterebbe ulteriori spese.

PRESIDENTE. È vero, onorevole Mangiapane, infatti l'emendamento comporterebbe una diminuzione di entrate.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Anche questo non corrisponde a verità, signor presidente. Potrebbe essere utile acquisire su questo emendamento il parere della Commissione finanze, ma soltanto per la competenza che deve esserle attribuita ogni qualvolta si ipotizzino eventuali riduzioni di imposte.

L'emendamento in questione non comporta una riduzione di entrate, poiché si limita ad estendere le agevolazioni previste per gli autoveicoli di cui all'articolo I anche a quelli alimentati con carburante a gas petrolio liquefatto. Peraltro ritengo improprio il raffronto fatto con la proposta di emendamento presentata in occasione della discussione della legge di accompagnamento al disegno di legge finanziaria, poiché in quel caso, proponendo l'abolizione della tassa speciale, si ipotizzava una riduzione di spesa.

Per le ragioni suddette, sarei contrario a ritirare il mio emendamento, e poiché la Commissione bilancio potrebbe sollevare problemi in sede di espressione del parere, gradirei che da parte di questa Commissione vi fosse una precisa presa di posizione, perché consentire che i tassisti italiani utilizzino carburante a gas petrolio liquefatto significa, oltretutto, contribuire a risolvere, almeno in parte, il problema dell'inquinamento.

PRESIDENTE. Sono anch'io convinto che l'emendamento in questione ipotizzi

una fattispecie diversa da quella contenuta nell'emendamento presentato al provvedimento di accompagnamento sul disegno di legge finanziaria. Ritengo, comunque, che su di esso dovrebbe intervenire il pronunciamento della Commissione finanze, poiché non utilizzando benzina, ma carburante a gas petrolio liquefatto verrebbe a determinarsi un diverso carico fiscale. Al momento, per risolvere il problema non ci resta che una soluzione, cioè ritirare l'emendamento e presentare un ordine del giorno.

GIUSEPPE MANGIAPANE. Poiché sono sensibile all'esigenza di non ritardare l'approvazione del provvedimento, accolgo l'invito a ritirare l'emendamento 14.2 riservandomi di trasformarlo in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore 14.3, accolto dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore 14.1, accolto dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 14 con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

Poiché al successivo articolo 15 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato nuovamente lettura:

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.

(È approvato).

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Propongo il seguente titolo del provvedimento: « Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea ».

PRESIDENTE. Pongo in votazione tale proposta.

(È approvata).

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Richiamo l'attenzione della Commissione sull'esigenza di apportare all'articolato una serie di correzioni formali.

PRESIDENTE. Rendendomi interprete dell'esigenza segnalata dal relatore, propongo alla Commissione di approvare, ai sensi dell'articolo 90, comma 1, del regolamento, le seguenti modificazioni al testo in votazione, conseguenti a correzioni formali su cui il relatore ha richiamato l'attenzione:

All'articolo 1, la rubrica è sostituita dalla seguente: (Autoservizi pubblici non di linea).

All'articolo 4:

al comma 2, le parole: regolamenti per le attività di cui al precedente articolo 1 sono sostituite dalle seguenti: regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea;

al comma 3, le parole: disciplinano i servizi sono sostituite dalle seguenti: disciplinano l'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea;

al comma 4, le parole: all'esecuzione del servizio sono sostituite dalle seguenti: all'esercizio del servizio.

All'articolo 5:

al comma 1, alinea, le parole: regolamenti per l'attività di cui al precedente articolo 1 sono sostituite dalle seguenti:

regolamenti sull'esercizio degli autoservizi pubblici non di linea;

al comma 1, lettera a), le parole: degli autoveicoli sono sostituite dalle seguenti: dei veicoli;

al comma 1, lettera c), le parole: tariffe dei taxi sono sostituite dalle seguenti: tariffe per il servizio di taxi;

la disposizione del comma 2 è spostata all'articolo 8, ove diviene comma 4.

All'articolo 6:

è inserita la seguente rubrica: (Ruolo dei conducenti di veicoli o natanti per autoservizi pubblici non di linea);

al comma 1, le parole: di conducenti di automezzi pubblici non di linea per il trasporto collettivo o individuale sono sostituite dalle seguenti: dei conducenti di veicoli o natanti per autoservizi pubblici non di linea;

al comma 2, le parole: idoneità al servizio sono sostituite dalle seguenti: idoneità all'esercizio del servizio;

al comma 3, le parole: della presente legge ed entro tale termine sono sostituite dalle seguenti: della presente legge entro lo stesso termine;

al comma 3, le parole: nominano le Commissioni e fissano i criteri di ammissibilità sono sostituite dalle seguenti: costituiscono le Commissioni di cui al comma 2 e definiscono i criteri per l'ammissione nel ruolo;

al comma 4, le parole: per il rilascio della licenza dei taxi e per l'autorizzazione all'esercizio dell'autonoleggio con conducente sono sostituite dalle seguenti; per il rilascio della licenza per l'esercizio del servizio di taxi e dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;

al comma 5, le parole: conducente di mezzi destinati al servizio pubblico non di linea sono sostituite dalle seguenti: conducente di veicoli o natanti destinati all'autoservizio pubblico non di linea;

al comma 5, le parole: o quale dipendente dell'impresa autorizzata ai noleggi con conducente o sostituto a tempo determinato sono sostituite dalle seguenti: o in qualità di dipendente d'impresa autorizzata al servizio di noleggio con conducente o di sostituto a tempo determinato del dipendente medesimo;

al comma 6, le parole: del servizio di autonoleggio sono sostituite dalle seguenti: di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente.

All'articolo 7:

al comma 1, lettera b), le parole: da associarsi in ooperative a priorità collettiva sono sostituite dalle seguenti: associarsi in cooperative di produzione e lavoro, intendendo come tali quelle a proprietà collettiva, ovvero in cooperative di servizi, operanti in conformità alle norme vigenti sulla cooperazione.

al comma 1, lettera d), le parole: imprese private sono sostituite dalle seguenti: imprenditori privati;

al comma 2, dopo la parola licenza sono aggiunte le seguenti: o autorizzazione;

al comma 2, infine, sono aggiunte le parole: dagli organismi medesimi;

al comma 3, dopo la parola licenza sono aggiunte le seguenti: o autorizzazione.

All'articolo 9:

al comma 1, le parole: l'autorizzazione per il servizio di taxi e di noleggio con conducente di cui al precedente articolo 1 è trasferita sono sostituite dalle seguenti: la licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono trasferite;

al comma 1, lettera a), la parola licenziatario è sostituita dalle seguenti: titolare di licenza o di autorizzazione;

al comma 1, lettera c), le parole inabile permanente sono sostituite dalle seguenti: divenuto permanentemente inabile o inidoneo.

All'articolo 10:

al comma 1, lettera e), le parole: nel caso che al titolare vengano attribuiti incarichi sono sostituite dalle seguenti: nel caso di incarichi;

al comma 2, le parole: gli eredi minori del titolare sono sostituite dalle seguenti: gli eredi minori del titolare di licenza per l'esercizio del servizio di taxi;

al comma 4, le parole: i titolari di licenza e di autorizzazione sono sostituite dalle seguenti: i titolari di licenza per l'esercizio del servizio di taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente;

al comma 4, le parole: di collaboratori familiari sono sostituite dalle seguenti: della collaborazione di familiari.

All'articolo 11:

al comma 1, le parole: Le autovetture del servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: I veicoli e natanti adibiti al servizio di taxi;

al comma 3, le parole: Nell'attività di noleggio con conducente sono sostituite dalle seguenti: Nello svolgimento del servizio di noleggio con conducente;

al comma 3, le parole: laddove esiste il servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: nei Comuni ove sia esercito il servizio di taxi;

al comma 5, le parole: in cui non esiste il servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: in cui non viene esercito il servizio di taxi;

al comma 5, le parole: a tal fine destinate sono sostituite dalle seguenti destinate al servizio di taxi.

All'articolo 12:

al comma 1, le parole: le autovetture del servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: le autovetture adibite al servizio di taxi;

al comma 1, dopo la parola: tassametro è aggiunta la seguente: omologato;

al comma 4, le parole: ad ogni veicolo munito di licenza sono sostituite dalle seguenti: ad ogni autovettura adibita al servizio di taxi.

All'articolo 13:

al comma 1, le parole: corrispettivo calcolato con tassametro omologato e determinato dalla competente autorità amministrativa sono sostituite dalle seguenti: corrispettivo calcolato con tassametro omologato sulla base di tariffe determinate dalle competenti autorità amministrative;

al comma 3, le parole: il prezzo del trasporto per le vetture da noleggio sono sostituite dalle seguenti: il corrispettivo del trasporto per il servizio di noleggio con conducente;

al comma 4, le parole: le norme che stabiliscono i criteri di una tariffa chilometrica minima e massima da applicare per i servizi di noleggio con conducente per autovettura sono sostituite dalle seguenti: disposizioni concernenti i criteri per la determinazione di una tariffa chilometrica minima e massima per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente e autovettura.

All'articolo 14:

al comma 1, le parole: il servizio di taxi e di noleggio è aperto a tutti i soggetti portatori di handicaps sono sostituite dalle seguenti: i servizi di taxi e di noleggio con conducente sono accessibili a tutti i soggetti portatori di handicaps;

al comma 3, le parole: criteri di elaborazione sono sostituite dalle seguenti criteri della popolazione;

al comma 3, le parole: gli autoveicoli per il servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: le autovetture adibite al servizio di taxi;

al comma 3, le parole: gli autoveicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente facciano anche servizio di taxi sono sostituite dalle seguenti: le autovetture immatricolate per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente siano utilizzate anche per l'esercizio del servizio di taxi.

Pongo in votazione le correzioni formali di cui ho testé dato lettura.

(Sono approvate).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Barbalace, Baghino, D'Amato Carlo e Ronzani hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione della Camera ritenuto che debba essere facilitata la fruizione del servizio di radio-taxi, anche attraverso la individuazione di un identico numero telefonico che agevoli l'utenza nell'accesso al servizio stesso,

invita il Governo

a prendere le opportune iniziative per assicurare il perseguimento di questo obiettivo valutando anche gli aspetti organizzativi e gli interessi economici degli operatori interessati ».

0/261-1967-2310-2742-2817/1/IX

Barbalace, Baghino, D'Amato Carlo, Ronzani.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Onorevole Barbalace, insiste per la votazione del suo ordine del giorno, accettato dal Governo ?

FRANCESCO BARBALACE, *Relatore*. Non insisto, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Mangiapane, Angelini, Ronzani, Chella, Fagni e Menzietti hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La IX Commissione della Camera, al fine di contribuire al disinquinamento atmosferico negli agglomerati urbani,

impegna il Governo

ad estendere agli autoveicoli adibiti ad autoservizi pubblici non di linea alimentati con carburante a gas petrolio liquefatto le agevolazioni previste nel decreto-

legge 23 ottobre 1984, n. 989, e nella legge 15 novembre 1973, n. 773 ».

0/261-1967-2510-2742-2817/2/IX

Mangiapane, Angelini, Ronzani, Chella, Fagni, Menzietti.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accollo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Mangiapane, insiste per la votazione del suo ordine del giorno che il Governo ha accolto come raccomandazione ?

GIUSEPPE MANGIAPANE. Sì, signor presidente.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

GIANNI WILMER RONZANI. Desidero, in primo luogo, esprimere apprezzamento nei confronti del relatore il quale ha svolto un lavoro molto equilibrato che ci consente di approvare un provvedimento nel complesso soddisfacente, volto a colmare un vuoto ormai decennale. Sono ormai molti anni, infatti, che il Parlamento deve approvare una legge di regolamentazione sui taxi.

La Camera si accinge, quindi, a varare un provvedimento in grado di assicurare finalmente una precisa qualificazione giuridica delle diverse figure professionali esercenti il servizio di taxi, nonché la massima qualificazione dei medesimi esercenti; sono stati affrontati, inoltre, i problemi relativi alla necessità di valorizzare il ruolo svolto dalle autonomie locali in tale settore.

I colleghi si rendono conto certamente che la mancanza di una legge di disciplina organica del settore stesso ha reso necessario l'emanazione di regolamenti comunali assai diversi l'uno dall'altro. Il provvedimento in esame, invece, consente di mettere ordine nel settore e configura un quadro di riferimento che assumerà sempre di più, nel futuro, una valenza strategica.

Sono queste le ragioni per cui il gruppo comunista voterà a favore del provvedimento in esame.

Desidero aggiungere soltanto il mio auspicio che il provvedimento stesso diventi, nel più breve tempo possibile, legge della Repubblica; esso, infatti, sarà trasmesso nei prossimi giorni al Senato che mi auguro proceda sollecitamente alla sua approvazione definitiva, evitando in tal modo il ripetersi di ciò che è accaduto nella scorsa legislatura, quando un analogo provvedimento, approvato dalla Camera, rimase « lettera morta » presso quel ramo del Parlamento.

PINO LUCCHESI. Preannuncio il voto favorevole del gruppo della democrazia cristiana sul provvedimento in esame, frutto di un lungo lavoro svolto presso la nostra Commissione, non solo nel corso dell'attuale legislatura.

Il provvedimento stesso rappresenta un primo importante risultato della nostra attività; ci associamo, pertanto, in maniera non formale all'apprezzamento formulato nei confronti del lavoro svolto dal relatore il quale, dovendo affrontare una materia molto complessa, ha effettuato una difficile opera di mediazione e di sintesi tra le diverse opinioni emerse in questa sede. Il provvedimento in esame rappresenta, inoltre, un punto di riferimento positivo nella disciplina di una materia complessa come quella del servizio di trasporto pubblico mediante taxi. Si tratta, infatti, di un settore che sta attraversando una fase di crescita e trasformazione.

Ci associamo, pertanto, all'auspicio, espresso dal gruppo comunista, che il Senato, procedendo a sua volta ad una rapida approvazione del provvedimento, dia risposta ad attese consolidate ormai da molto tempo.

GIACOMO MACCHERONI. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo socialista sul provvedimento in esame, mi associo all'apprezzamento espresso nei confronti del lavoro svolto con pazienza ed impegno dal relatore, sia in Commissione sia in sede di Comitato ristretto.

Il provvedimento che ci accingiamo ad approvare rappresenta, a mio avviso, un opportuno passo in avanti verso una visione organica degli interessi degli esercenti gli autoservizi pubblici non di linea e degli utenti del servizio stesso.

Quindi, pur trattandosi di una legge certamente suscettibile di perfezionamenti, ritengo che essa rappresenti il meglio che in questo momento il Parlamento potesse elaborare.

Non vi è dubbio, come è emerso anche dal dibattito odierno, che il confronto svoltosi presso la nostra Commissione abbia sempre tenuto presenti le esigenze dell'utenza; se, infatti, avessimo tenuto conto soltanto degli interessi complessi e spesso non univoci della categoria dei tassisti, non avremmo potuto procedere all'instaurazione di un rapporto organico tra i gestori del servizio e l'utenza.

Inoltre, abbiamo dimostrato un grande senso di responsabilità contribuendo alla soluzione di problemi che si protraevano ormai da anni. Pertanto, associandomi all'auspicio espresso da altri colleghi, mi auguro che il Senato proceda rapidamente all'approvazione definitiva del provvedimento in esame.

CESCO GIULIO BAGHINO. Ricordo che già in passato il Parlamento si era trovato ad affrontare i problemi oggetto del provvedimento in esame.

Durante la scorsa legislatura, infatti, erano state esaminate alcune iniziative di regolamentazione del settore degli autoservizi pubblici non di linea.

Riconosco, comunque, lo sforzo compiuto dal relatore per perfezionare il testo in discussione, così come riconosco il contributo positivo che la Commissione ha dato per concludere rapidamente l'iter del provvedimento in esame. Tuttavia, non posso che dichiarare il voto contrario del mio gruppo sul provvedimento, con l'auspicio che il Senato corregga ampiamente il testo licenziato dalla Camera. Esso, infatti, contiene alcuni elementi positivi, ma anche una disciplina estremamente dettagliata, la quale lascerà pochi margini di adeguamento ad esigenze locali spesso assai differenti, come quelle delle grandi e

delle piccole città, o dei centri rivieraschi e di quelli interni.

PRESIDENTE. Mi associo alla soddisfazione dei colleghi per la conclusione dell'iter del provvedimento presso questo ramo del Parlamento.

Il provvedimento sarà subito votato per appello nominale.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del testo, ai sensi dell'articolo 90, comma 2, del regolamento.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulle proposte di legge esaminate nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposte di legge Aniasi ed altri (261); Ridi ed altri (1967); Trantino (2510). Righi (2742); Sanguineti ed altri (2817) *in un testo unificato e con il seguente titolo: « Legge-quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea »* (261-1967-2510-2742-2817):

Presenti e votanti	30
Maggioranza	16
Hanno votato sì	29
Hanno votato no	1

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Barbalace, Bonsignore, Cannelonga, Castrucci, Cerofolini, Chella, Ciocci, Corsi, D'Amato Carlo, Donati, Fagni, Faraguti, Garavini, Lamorte, La Penna, Lucchesi, Maccheroni, Malvestio, Mangiapane, Matulli, Menzietti, Petrocelli, Piredda, Ridi, Ronzani, Sanza, Savio e Testa Antonio.

Ha votato no:

Baghino.

Sui lavori della Commissione.

PRESIDENTE. In relazione alle votazioni del Parlamento in seduta comune per l'elezione dei membri laici del Consiglio superiore della magistratura, propongo di rinviare ad altra seduta l'esame degli altri provvedimenti iscritti all'ordine del giorno.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,15.

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 19 luglio 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO