

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

35° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 26 MARZO 2003

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(1791) *Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Duca ed altri; Sanza ed altri

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 6 e <i>passim</i>
DONATI (<i>Verdi-U</i>)	4
KOFLER (<i>Aut</i>)	5, 11
MAMMOLA, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti</i>	11
PASINATO (<i>FI</i>), <i>relatore</i>	6, 11
ALLEGATO (<i>Contiene i testi di seduta</i>)	12

N.B.: *I testi di seduta sono riportati in allegato al Resoconto stenografico.*

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Mammola.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(1791) *Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente*, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Duca ed altri; Sanza ed altri (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1791, già approvato dalla Camera dei deputati, sospesa nella seduta di ieri.

Ricordo che sono già stati illustrati tutti gli emendamenti e sono stati acquisiti anche i pareri del relatore e del rappresentante del Governo.

Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1.

(Il Presidente procede alla verifica del numero legale).

Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Ricordo che l'emendamento 1.2 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dal senatore Fabris.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dai senatori Monti e Pezzazzini, di contenuto identico agli emendamenti 2.2, presentato dal senatore Ragno e da altri senatori e 2.3, presentato dal senatore Paolo Brutti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 2.4 (Nuovo testo), presentato dal relatore.

È approvato.

A seguito di tale votazione l'emendamento 2.5 risulta assorbito.

Metto ai voti l'articolo 2, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3.

Metto ai voti l'emendamento 3.1000, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 3, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 4.

DONATI (*Verdi-U*). Ritiro l'emendamento 4.1 perché il problema che pone trova soluzione nell'emendamento 4.1000.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1000, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 4.2, presentato dal relatore, identico all'emendamento 4.3, presentato dal senatore Fabris.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4, nel testo emendato.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 6.

Metto ai voti l'emendamento 6.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 7.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 8.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 9.

L'emendamento 9.1 è stato ritirato.

Metto ai voti l'emendamento 9.2, presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 9, nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 10.

Metto ai voti l'emendamento 10.1, presentato dal senatore Paolo Brutti.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 10.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 11.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 11.0.1, volto ad introdurre un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 11.

KOFLER (*Aut.*). Ritiro l'emendamento 11.0.1, che trasformo in un ordine del giorno, riservandomi di presentare a breve il relativo testo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 12.

Metto ai voti l'emendamento 12.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 12.

È approvato.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

PASINATO, *relatore*. Presidente, ritiro i seguenti ordini del giorno:

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni), in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

premessi che:

nel testo del disegno di legge, al comma 3 dell'articolo 1, è stato introdotto il principio in base al quale: «costituisce distorsione della concorrenza l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali»;

la formulazione generica adottata dalla norma si configura come una enunciazione teorica, di difficile interpretazione, che non coglie la reale portata del problema e rimane suscettibile di provocare consistenti dubbi circa la sua effettiva sfera di applicazione, soprattutto in sede di controllo dell'operato delle Pubbliche Amministrazioni e degli stessi operatori;

nella realtà, infatti, alle «sovvenzioni pubbliche» per l'acquisto degli autobus si sono accompagnati contributi per la gestione dei servizi e per il ripianamento dei disavanzi di bilancio delle aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, che, come noto, hanno consentito a dette aziende di utilizzare il proprio parco autobus distraendolo dal servizio di linea ed immettendolo sul mercato a costi estremamente contenuti ed a prezzi ribassati, attraendo la richiesta della clientela, ed hanno creato situazioni di disparità di trattamento a tutto svantaggio delle imprese esercenti il noleggio autobus con conducente senza essersi avvalse di alcun intervento pubblico, e che oggi, a fronte della liberalizzazione dei servizi di trasporto persone, sarebbero gravemente penalizzate, tanto da rischiare la totale espulsione dal mercato;

proprio a causa della formulazione inadeguata adottata dalla norma, nella realtà potrebbe continuare ad essere praticata la cosiddetta "distrazione" degli autobus dal servizio di linea al noleggio privato, consentendo, così, di mantenere condizioni di abuso da parte delle aziende

concessionarie delle linee e compromettendo una effettiva parità di trattamento delle imprese rispetto alla concorrenza;

in tal senso, le imprese eventualmente danneggiate da un esercizio discrezionale o distorto del principio a livello territoriale sarebbero costrette a ricorrere giudizialmente contro il mantenimento, di fatto, di condizioni di discriminazione, ed a sostenere costi amministrativi e legali assai elevati per far valere il rispetto dei principi generali, senza, peraltro, avere una concreta probabilità di buon esito,

impegna il Governo:

ad attivarsi presso la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, chiamata dall'articolo 3 del disegno di legge a "garantire condizioni omogenee di mercato per le imprese operanti nel settore" e ad "evitare possibili distorsioni della concorrenza su base territoriale", al fine di:

a) configurare con chiarezza la "distrazione" degli autobus dal servizio di linea al noleggio privato, per i quali siano stati erogati finanziamenti pubblici finalizzati a ridurre i relativi costi di acquisto ed a contenere i costi di gestione dei servizi nei quali gli stessi sono impiegati, anche attraverso il ripianamento dei disavanzi di bilancio delle aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, come violazione da perseguire sul piano delle sanzioni pecuniarie ed accessorie;

b) prevedere che le regioni, all'atto della predisposizione dell'elenco delle imprese titolari di autorizzazione, con la specificazione degli autobus in dotazione, da inviare al Ministero ai fini della tenuta del registro nazionale, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del disegno di legge, provvedano anche ad annotare gli autobus destinati al servizio di linea acquistati con il concorso di finanziamenti pubblici, in modo da identificare le aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, beneficiarie dei suddetti finanziamenti, e da assicurare condizioni di trasparenza».

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni),

in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

premessi che:

nel testo del disegno di legge, al comma 4, è stato previsto che: "Fermo restando il regime autorizzativo di cui alla legge 15 gennaio 1992, numero 21, le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, in qualsiasi forma costituite, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge numero 21 del 1992";

tale previsione risulta del tutto priva di portata innovativa, in quanto si limita a riflettere quanto già accade nella dimensione operativa delle imprese, le quali svolgono normalmente i servizi di trasporto di per-

sone in modo unitario ed integrato, sia in conformità ai requisiti vigenti sull'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada mediante noleggio autobus con conducente, sia in conformità alla legge 15 gennaio 1992, numero 21, recante legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ove, specificamente, viene regolato l'accesso all'attività di noleggio con conducente con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale;

la formulazione della norma non concorre, sul piano giuridico, a risolvere i problemi di coordinamento fra le due discipline citate, che sono insorti nella pratica operativa delle imprese, determinando gravosi ed ingiustificati oneri a carico delle stesse;

nella situazione attuale, infatti, le imprese abilitate all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente, al fine di svolgere anche l'attività di trasporto di persone mediante noleggio veicoli con conducente – fermo restando comunque il regime autorizzativo previsto dalla legge n. 21 del 1992 (bando pubblico, disponibilità dei veicoli o natanti e di rimesse o pontili di attracco) – devono ulteriormente sottoporri al burocratico e costoso regime di accesso professionale all'attività previsto dalla legge n. 21 del 1992 ove si dispone, previo possesso di titoli e superamento di esame, l'iscrizione obbligatoria dei conducenti, nonché dei dipendenti e dei sostituti dei medesimi, ad un ruolo istituito dalla regione presso la Camera di commercio;

tale situazione risulta del tutto ingiustificata in quanto un'impresa di trasporto di viaggiatori su strada effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, al fine di poter esercitare l'attività deve rispettare requisiti complessi di idoneità morale, finanziaria, organizzativa e professionale, con particolare riguardo ai requisiti di idoneità professionale che appositi addetti dell'impresa (titolari, soci, familiari, amministratori o dipendenti) che dirigono, in maniera continuativa ed effettiva, l'attività di trasporto, devono soddisfare a seguito del superamento di esami teorico-pratici attinenti a diverse materie giuridiche, economiche, gestionali e tecniche, preceduti da specifici corsi di formazione o dalla maturazione di esperienze lavorative nel campo dell'attività da svolgere;

tale abilitazione viene riconosciuta sulla base di un percorso formativo e professionale ben più complesso ed articolato rispetto a quello, in realtà assai semplice, previsto dalla legge numero 21 del 1992 per l'iscrizione al Ruolo dei conducenti della Camera di commercio (conoscenza geografica e toponomastica);

pertanto è legittimo e ragionevole prevedere che l'idoneità professionale degli addetti ad un'impresa per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente sia da considerare, assieme agli altri requisiti già richiesti all'impresa, come un presupposto organizzativo abilitante, di per sé, anche all'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli con conducente da parte della medesima impresa, senza dover sottoporre i conducenti degli autobus o dei veicoli (peraltro, già in possesso del Certificato di abilitazione professionale previsto dal Codice della strada) ad ulteriori prove e requisiti di idoneità,

impegna il Governo:

ad intervenire presso la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, di cui all'articolo 3 del disegno di legge, affinché le regioni, nel rispetto della norma in esame, adottino apposite direttive volte a stabilire che le imprese di noleggio autobus con conducente siano da considerare professionalmente abilitate anche allo svolgimento dei servizi di noleggio di autoveicoli con conducente, riconoscendo ai soggetti che conducono i veicoli sotto la responsabilità degli addetti dell'impresa preposti a dirigere l'attività di trasporto mediante autobus in maniera permanente ed effettiva (oltre al caso assai diffuso nelle piccole imprese in cui i medesimi addetti siano anche conducenti degli autobus e dei veicoli), l'iscrizione di diritto nel ruolo dei conducenti previsto dalla citata legge numero 21 del 1992, senza doversi sottoporre ulteriormente ad obblighi di esame per l'accertamento di requisiti di idoneità già di per sé assorbiti e soddisfatti dalla complessa qualificazione professionale richiesta per le imprese di noleggio autobus».

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni),

in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

premessi che:

nella prima stesura del testo elaborato dal Comitato ristretto della IX Commissione trasporti della Camera dei deputati in materia di "Attività di noleggio autobus con conducente", adottato come testo base in data 23 luglio 2002, figurava una norma (articolo 7) volta a regolare l'utilizzo degli autobus adibiti ad uso proprio di cui all'articolo 83 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285 (nuovo Codice della strada), con lo scopo di superare i contrasti di interpretazione ed i frequenti abusi provocati, nella realtà, dalla formulazione generica del medesimo articolo 83;

la norma predetta, al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori trasportati aveva previsto che "in ogni caso, i conducenti degli autobus" adibiti ad uso proprio dovessero essere "in possesso dei requisiti di qualificazione professionale previsti dalla normativa nazionale e comunitaria in materia di trasporto viaggiatori su strada";

la norma in questione non è più stata prevista dal testo unificato approvato in data 2 ottobre 2002 dalla IX Commissione trasporti della Camera dei deputati recante la "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio autobus con conducente", poi approvato con modifiche dalla Camera e trasmesso al Senato il 23 ottobre 2002;

tuttavia, a causa della mancanza di tale previsione normativa continuerebbero a persistere gravi condizioni di incertezza e conflittualità nell'attuazione del medesimo articolo 83 del Codice della strada che si limita, come noto, a prevedere che per gli autobus adibiti ad uso proprio la carta di circolazione può essere rilasciata, "soltanto a enti pubblici, imprendi-

tori, collettività per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività", rinviando ad apposite direttive ministeriali per i relativi criteri di applicazione:

le predette direttive ministeriali, già emanate con decreto del Ministro dei trasporti in data 4 luglio 1994, risultano del tutto disapplicate a livello territoriale, anche a seguito del riconoscimento delle funzioni amministrative conferite o delegate alle regioni ed agli enti locali in materia di trasporto pubblico locale;

di conseguenza, nella situazione attuale, anche a causa di una diffusa tolleranza ed inerzia degli organi di controllo, numerosi enti pubblici e privati – dalle Amministrazioni pubbliche in generale ai numerosi soggetti privati quali scuole, alberghi, agenzie, banche, uffici commerciali, case automobilistiche, concessionarie auto, sponsor, stabilimenti balneari, esercenti pubblici spettacoli, organizzazioni di volontariato, cooperative sociali – svolgono di fatto un'attività di trasporto di persone conseguendo anche un corrispettivo indiretto grazie all'immagine ed al tornaconto economico provocato dall'effetto della pubblicità e delle sponsorizzazioni, oltre che dai numerosi e ricorrenti passaggi «di cortesia» nei confronti degli ospiti di convegni e manifestazioni;

pertanto, l'attività svolta in modo ricorrente dagli enti pubblici e privati sopra citati si traduce, di fatto, nell'esercizio abusivo di trasporto di persone, in aperta concorrenza con le imprese autorizzate all'esercizio del trasporto di persone mediante noleggio di autobus con conducente, e tale comportamento determina inevitabilmente una distorsione della concorrenza ed un pregiudizio grave a carico delle imprese regolarmente autorizzate,

impegna il Governo:

a disciplinare appositamente nel Nuovo Codice della strada l'utilizzo degli autobus adibiti in uso proprio nel rispetto dei principi generali previsti dall'articolo 1 del disegno di legge in esame, volti a garantire la trasparenza del mercato e della concorrenza, l'omogeneità dei requisiti professionali e la sicurezza dei viaggiatori trasportati;

a stabilire in modo esplicito che nella carta di circolazione sia riportata l'indicazione degli itinerari e delle categorie di soggetti beneficiari del trasporto, e che i veicoli stessi siano dotati di una indicazione ben visibile del soggetto al cui servizio sono destinati;

a precisare che i veicoli debbano essere guidati da dipendenti, addetti o membri degli enti, delle imprese o delle collettività che adibiscono gli autobus in uso proprio;

a prevedere che i conducenti degli autobus siano in possesso dei requisiti di formazione professionale prescritti dall'ordinamento comunitario per i soggetti che effettuano il trasporto di passeggeri su strada;

a dettare apposite direttive, nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, di cui all'articolo 3 del disegno di legge, rivolte alle amministrazioni competenti al fine di garantire l'effettuazione dei controlli

e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e delle relative sanzioni accessorie».

PRESIDENTE. Stante l'assenza del presentatore, gli ordini del giorno nn. gli ordini del giorno nn. 0/1791/1/8, 0/1791/2/8, 0/1791/3/8, identici a quelli del relatore, si intendono decaduti.

KOFLER (*Aut.*). Signor Presidente, ritengo opportuno presentare il seguente ordine del giorno:

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni), in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

impegna il Governo:

a provvedere che le prescrizioni sulle lunghezze dei veicoli adibiti al trasporto persone siano adeguate a quanto previsto dalla direttiva 96/53/CE e successive modifiche».

PASINATO, *relatore*. Presidente, su quest'ordine del giorno mi rimetto al Governo.

MAMMOLA, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno in esame.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo emendato con l'intesa che la Presidenza si intende autorizzata ad effettuare i coordinamenti che si rendessero necessari.

È approvato.

I lavori hanno termine alle ore 9,20.

ALLEGATO

DISEGNO DI LEGGE N. 1791

risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati
Duca ed altri; Sanza ed altri

**«Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante
noleggio di autobus con conducente»**

Articolo 1

Art. 1.

(Oggetto e finalità)

1. L'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada rientra nella sfera della libertà di iniziativa economica ai sensi dell'articolo 41 della Costituzione, cui possono essere imposti esclusivamente vincoli per esigenze di carattere sociale o prescrizioni finalizzate alla tutela della concorrenza secondo quanto previsto dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287.

2. La presente legge stabilisce i principi e le norme generali a tutela della concorrenza nell'ambito dell'attività di trasporto effettuata mediante servizi di noleggio di autobus con conducente, nel rispetto dei principi e dei contenuti normativi fissati dall'ordinamento comunitario.

3. Ai sensi della presente legge, costituisce distorsione della concorrenza l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.

4. Scopo della presente legge, nei limiti di cui al comma 1, è garantire in particolare:

a) la trasparenza del mercato, la concorrenza, la libertà di accesso delle imprese al mercato, nonché il libero esercizio dell'attività in riferimento alla libera circolazione delle persone;

b) la sicurezza dei viaggiatori trasportati, l'omogeneità dei requisiti professionali, la tutela delle condizioni di lavoro.

EMENDAMENTI**1.1**

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI,
TURRONI, ZANCAN

Sopprimere il comma 1.

1.2

IL RELATORE

Al comma 3, sostituire le parole: «l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.» con le seguenti: «l'utilizzo, in servizio di noleggio con conducente, di autobus per i quali siano erogati finanziamenti pubblici finalizzati al loro acquisto o allo svolgimento dei servizi di linea nei quali gli stessi sono impiegati, di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.».

1.3

FABRIS

Al comma 3, sostituire le parole: «l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.» con le seguenti: «l'utilizzo, in servizio di noleggio con conducente, di autobus per i quali siano erogati finanziamenti pubblici finalizzati al loro acquisto o allo svolgimento dei servizi di linea nei quali gli stessi sono impiegati, di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali.».

Articolo 2

Art. 2.

(Definizioni e classificazioni)

1. Sono definite imprese esercenti servizi di noleggio di autobus con conducente quelle che, in possesso dei requisiti relativi all'accesso alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, secondo quanto previ-

sto dal decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395, e successive modificazioni, svolgono attività di trasporto di persone con le modalità di cui al comma 2, utilizzando autobus rispondenti alle caratteristiche tecniche di esercizio, dei quali hanno la disponibilità.

2. Per servizi di noleggio di autobus con conducente si intendono i servizi di trasporto di viaggiatori effettuati da una impresa professionale per uno o più viaggi richiesti da terzi committenti o offerti direttamente a gruppi precostituiti, con preventiva definizione del periodo di effettuazione, della sua durata e dell'importo complessivo dovuto per l'impiego e l'impegno dell'autobus adibito al servizio, da corrispondere unitariamente o da frazionare tra i singoli componenti del gruppo.

3. Per autobus si intendono gli autoveicoli definiti dall'articolo 54, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

4. Fermo restando il regime autorizzativo di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, in qualsiasi forma costituite, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992.

5. Per disponibilità degli autobus si intende il legittimo possesso conseguente ad acquisto in proprietà, usufrutto, locazione con facoltà di acquisto, vendita con patto di riservato dominio.

EMENDAMENTI

2.1

MONTI, PEDRAZZINI

Sopprimere il comma 4.

2.2

RAGNO, MENARDI, NANIA

Sopprimere il comma 4.

2.3

BRUTTI Paolo

Sopprimere il comma 4.

2.4

IL RELATORE

Al comma 4, sostituire le parole: «, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992.» con le seguenti: «si considerano abilitate all'esercizio dei servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992, conseguendo di diritto l'iscrizione nel ruolo istituito dall'articolo 6 della medesima legge».

2.4 (Nuovo testo)

IL RELATORE

Al comma 4, sostituire le parole: «, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992.» con le seguenti: «si considerano abilitate all'esercizio dei servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992.».

2.5

FABRIS

Al comma 4, sostituire le parole: «, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992.» con le seguenti: «si considerano abilitate all'esercizio dei servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge n. 21 del 1992, conseguendo di diritto l'iscrizione nel ruolo istituito dall'articolo 6 della medesima legge».

Articolo 3

Art. 3.

(Definizione dei parametri di riferimento)

1. Entro novanta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, al fine di garantire condizioni omogenee di mercato per le imprese operanti nel settore e di evitare possibili distorsioni della concorrenza su base territoriale, definisce con propria deliberazione i parametri di riferimento per la determinazione, da parte delle singole regioni:

a) della misura delle sanzioni pecuniarie in relazione alla gravità delle infrazioni commesse;

b) dei casi in cui è consentito procedere alla sospensione o alla revoca dell'autorizzazione.

EMENDAMENTI

3.1000

IL RELATORE

Al comma 1, dopo le parole: «Gazzetta Ufficiale,» aggiungere le seguenti: «il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti previa intesa in sede di» e conseguentemente sostituire le parole: «con propria deliberazione» con le seguenti: «con proprio decreto».

3.1

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Al comma 1, dopo la lettera b) aggiungere la seguente:

«b/bis) dei criteri per l'accesso all'immatricolazione».

Articolo 4

Art. 4.

(Adempimenti delle regioni)

1. Al fine di definire i contenuti e le modalità delle prestazioni che le imprese professionali esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente sono tenute a fornire ai committenti o ai sottoscrittori delle relative offerte, di subordinare l'effettivo esercizio al rispetto della regolamentazione comunitaria e nazionale in materia di rapporti di lavoro e di prestazioni di guida, di assicurare condizioni omogenee per l'inserimento sul mercato delle imprese nazionali e di quelle comunitarie, spetta alle regioni adottare propri atti legislativi o regolamentari che siano rispondenti ai criteri di tutela della libertà di concorrenza di cui alla presente legge.

2. In particolare, spetta alle regioni l'adozione di atti legislativi o regolamentari volti:

a) a stabilire i requisiti e le condizioni per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 5;

b) a fissare le modalità e le procedure per l'accertamento periodico della permanenza dei requisiti previsti dalle norme comunitarie e nazionali per lo svolgimento dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada.

3. Per un quadro di riferimento complessivo sul numero e sulla distribuzione territoriale delle imprese professionali esercenti l'attività di noleggio di autobus con conducente, ai fini degli adempimenti e degli interventi da compiere a livello comunitario, le regioni istituiscono il registro regionale delle imprese esercenti l'attività di trasporto di viaggiatori mediante noleggio di autobus con conducente e provvedono ad inviare annualmente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'elenco delle imprese titolari delle autorizzazioni da ciascuna di esse rilasciate, con la specificazione del numero di autobus in dotazione, ai fini della predisposizione e dell'aggiornamento da parte dello stesso Ministero di un elenco nazionale delle imprese professionali di noleggio di autobus con conducente aventi sede sul territorio italiano.

EMENDAMENTI

4.1

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Al comma 2, sopprimere la lettera a).

4.1000

IL RELATORE

Al comma 2, lettera a), le parole: «i requisiti e le condizioni» sono sostituite dalle parole: «le modalità».

4.2

IL RELATORE

Al comma 3, dopo le parole: «con la specificazione del numero degli autobus in dotazione» inserire le seguenti: «e con l'annotazione degli autobus acquistati con finanziamenti pubblici.».

4.3

FABRIS

Al comma 3, dopo le parole: «con la specificazione del numero degli autobus in dotazione» inserire le seguenti: «e con l'annotazione degli autobus acquistati con finanziamenti pubblici.».

Articolo 5

Art. 5.

(Accesso al mercato)

1. L'attività di noleggio di autobus con conducente è subordinata al rilascio, alle imprese in possesso dei requisiti relativi alla professione di trasportatore su strada di viaggiatori, di apposita autorizzazione da parte delle regioni o degli enti locali allo scopo delegati in cui dette imprese hanno la sede legale o la principale organizzazione aziendale.

2. L'autorizzazione di cui al comma 1 consente lo svolgimento professionale dell'attività di noleggio di autobus con conducente e l'immatricolazione degli autobus da destinare all'esercizio.

3. L'autorizzazione non è soggetta a limiti territoriali. L'esercizio dei servizi internazionali è, peraltro, subordinato al possesso, da parte del titolare, del legale rappresentante o di chi dirige, in maniera continuativa ed effettiva, l'attività di trasporto, dell'attestato di idoneità professionale esteso all'attività internazionale.

4. Le regioni stabiliscono la periodicità temporale delle verifiche per l'accertamento della permanenza dei requisiti in base ai quali è stata rilasciata l'autorizzazione.

5. Copia conforme dell'autorizzazione deve essere conservata a bordo di ogni autobus che è stato immatricolato in base ad essa.

Articolo 6

Art. 6.

(Disposizioni concernenti i conducenti)

1. I conducenti degli autobus adibiti al servizio di noleggio di autobus con conducente possono essere lavoratori dipendenti, lavoratori con contratto a termine o altre tipologie contrattuali per lavoro temporaneo consentite dalla legge, titolari, soci e collaboratori familiari di imprese titolari delle relative autorizzazioni.

2. La qualità di dipendente o di lavoratore con contratto di prestazioni di lavoro temporaneo deve risultare da una dichiarazione del legale rappresentante dell'impresa resa ai sensi dell'articolo 47 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, dalla quale, nel caso di lavoratore dipendente, risultino, altresì, gli estremi della registrazione a libro matricola e il rispetto dei contratti collettivi di categoria. Tale documentazione deve essere in possesso del dipendente e del lavoratore in servizio. La qualità di titolare, socio e collaboratore familiare deve risultare dal registro delle imprese presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura competente per territorio.

3. L'impresa che contravviene alle disposizioni del presente articolo è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 2.000 euro.

EMENDAMENTI

6.1

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Al comma 1, sostituire la parola: «dipendenti» con le seguenti: «a tempo determinato».

Articolo 7

Art. 7.

(Documento fiscale)

1. L'impresa di trasporto deve compilare per ogni servizio di noleggio, inteso per tale anche una pluralità di prestazioni similari svolte nel

corso di una stessa giornata, un documento con numerazione progressiva da conservare a bordo dell'autobus o degli autobus in caso di prestazioni plurime, ai fini della prova della regolarità fiscale del servizio svolto.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nonché le organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative, determina, con proprio decreto, entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il contenuto e le modalità di compilazione del documento fiscale di cui al comma 1.

3. Il documento fiscale di cui al comma 1 deve trovarsi a bordo dell'autobus in occasione del servizio per il quale è compilato e deve essere conservato dall'impresa di trasporto per un periodo di cinque anni.

4. In caso di mancata compilazione del documento fiscale di cui al comma 1 l'impresa contravventrice è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 500 euro a 2.000 euro.

5. L'impresa che non conservi per il periodo quinquennale prescritto il documento fiscale di cui al comma 1 è assoggettata alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 250 euro a 1.000 euro.

Articolo 8

Art. 8.

(Sanzioni amministrative conseguenti e connesse)

1. In caso di violazione delle disposizioni di cui alla presente legge l'autorità che procede all'applicazione della sanzione è tenuta a segnalare tale violazione alla regione che ha rilasciato l'autorizzazione all'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente in capo all'impresa contravventrice per l'adozione degli eventuali, ulteriori provvedimenti previsti dalle rispettive disposizioni regionali.

Articolo 9

Art. 9.

(Infrazioni compiute da autobus immatricolati all'estero)

1. Chiunque svolga con autobus immatricolati all'estero servizi di noleggio di autobus con conducente privi delle autorizzazioni o dei documenti di controllo previsti dalla normativa nazionale o comunitaria è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 1.500 euro a 6.000 euro, nonché alla sanzione accessoria del sequestro del vei-

colo ai sensi dell'articolo 213 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. La sanzione di cui al comma 1 è ridotta di un terzo nei casi in cui il servizio di trasporto venga effettuato con modalità diverse da quelle indicate nell'autorizzazione o nel documento di controllo.

EMENDAMENTI

9.1

PEDRAZZINI

Al comma 1, sostituire le parole: «sanzione accessoria» con le seguenti: «misura cautelativa».

9.2

IL RELATORE

Al comma 1, sostituire le parole: «nonché alla sanzione accessoria del sequestro del veicolo ai sensi dell'articolo 213» con le seguenti: «con le modalità di cui all'articolo 207».

Articolo 10

Art. 10.

(Servizi internazionali di noleggio in Stati non appartenenti all'Unione europea)

1. Ai servizi occasionali o continuativi di noleggio di autobus con conducente interessanti il territorio di Stati non appartenenti all'Unione europea si applicano le disposizioni di accesso e di contingentamento previste dagli specifici accordi bilaterali attraverso il rilascio delle apposite autorizzazioni.

2. I servizi di cui al comma 1, ove compiuti in violazione delle disposizioni nazionali e regionali di settore, sono soggetti al regime sanzionatorio di cui all'articolo 9.

EMENDAMENTI**10.1**

BRUTTI Paolo

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis: All'articolo 115, comma 2, lettera b) del decreto legislativo numero 285 del 30 aprile 1992 è soppresso il limite di età. Il rinnovo della patente per autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati, autosnodati, adibiti al trasporto di persone può avvenire anche dopo il 65° anno di età, previo superamento di visite mediche psicofisiche annuali».

Articolo 11

Art. 11.

(Norme transitorie)

1. Le licenze di noleggio di autobus con conducente rilasciate dalle amministrazioni comunali prima che le regioni abbiano provveduto ad approvare le nuove disposizioni in materia, sulla base degli elementi di tutela previsti dalla presente legge, conservano la loro efficacia fino a quando non siano sostituite dalle autorizzazioni di cui all'articolo 5.

2. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, le licenze di noleggio di cui al comma 1 non possono essere cedute se non ad imprese che siano in possesso dei requisiti e delle condizioni necessari per l'acquisizione delle nuove autorizzazioni.

**EMENDAMENTO VOLTO AD INSERIRE
UN ARTICOLO AGGIUNTIVO**

11.0.1

KOFLER, THALER, PETERLINI

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

«Art. 11-bis.

Le prescrizioni sulle lunghezze dei veicoli adibiti al trasporto persone sono adeguate a quanto previsto dalla direttiva 96/53/CE e successive modifiche».

Articolo 12

Art. 12.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore decorsi centoventi giorni dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

2. Le disposizioni di cui all'articolo 3 hanno effetto a decorrere dal giorno successivo a quello della pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

EMENDAMENTO

12.1

DONATI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, RIPAMONTI, TURRONI, ZANCAN

Al comma 1, sostituire la parola: «centoventi» con la seguente: «novanta».

Conseguentemente sopprimere il comma 2.

ORDINI DEL GIORNO**0/1791/4/8**

IL RELATORE

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni),

in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati,

premessi che:

nel testo del disegno di legge, al comma 3 dell'articolo 1, è stato introdotto il principio in base al quale: "costituisce distorsione della concorrenza l'utilizzo di autobus acquistati con sovvenzioni pubbliche di cui non possa beneficiare la totalità delle imprese nazionali";

la formulazione generica adottata dalla norma si configura come una enunciazione teorica, di difficile interpretazione, che non coglie la reale portata del problema e rimane suscettibile di provocare consistenti dubbi circa la sua effettiva sfera di applicazione, soprattutto in sede di controllo dell'operato delle Pubbliche Amministrazioni e degli stessi operatori;

nella realtà, infatti, alle «sovvenzioni pubbliche» per l'acquisto degli autobus si sono accompagnati contributi per la gestione dei servizi e per il ripianamento dei disavanzi di bilancio delle aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, che, come noto, hanno consentito a dette aziende di utilizzare il proprio parco autobus distraendolo dal servizio di linea ed immettendolo sul mercato a costi estremamente contenuti ed a prezzi ribassati, attraendo la richiesta della clientela, ed hanno creato situazioni di disparità di trattamento a tutto svantaggio delle imprese esercenti il noleggio autobus con conducente senza essersi avvalse di alcun intervento pubblico, e che oggi, a fronte della liberalizzazione dei servizi di trasporto persone, sarebbero gravemente penalizzate, tanto da rischiare la totale espulsione dal mercato;

proprio a causa della formulazione inadeguata adottata dalla norma, nella realtà potrebbe continuare ad essere praticata la cosiddetta «distrazione» degli autobus dal servizio di linea al noleggio privato, consentendo, così, di mantenere condizioni di abuso da parte delle aziende concessionarie delle linee e compromettendo una effettiva parità di trattamento delle imprese rispetto alla concorrenza;

in tal senso, le imprese eventualmente danneggiate da un esercizio discrezionale o distorto del principio a livello territoriale sarebbero costrette a ricorrere giudizialmente contro il mantenimento, di fatto, di condizioni di discriminazione, ed a sostenere costi amministrativi e legali assai elevati per far valere il rispetto dei principi generali, senza, peraltro, avere una concreta probabilità di buon esito,

impegna il Governo:

ad attivarsi presso la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano, chiamata dall'articolo 3 del disegno di legge a «garantire condizioni omogenee di mercato per le imprese operanti nel settore» e ad «evitare possibili distorsioni della concorrenza su base territoriale», al fine di:

a) configurare con chiarezza la «distrazione» degli autobus dal servizio di linea al noleggio privato, per i quali siano stati erogati finanziamenti pubblici finalizzati a ridurre i relativi costi di acquisto ed a contenere i costi di gestione dei servizi nei quali gli stessi sono impiegati, anche attraverso il ripianamento dei disavanzi di bilancio delle aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, come violazione da perseguire sul piano delle sanzioni pecuniarie ed accessorie;

b) prevedere che le regioni, all'atto della predisposizione dell'elenco delle imprese titolari di autorizzazione, con la specificazione degli autobus in dotazione, da inviare al Ministero ai fini della tenuta del registro nazionale, ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del disegno di legge, provvedano anche ad annotare gli autobus destinati al servizio di linea acquistati con il concorso di finanziamenti pubblici, in modo da identificare le aziende concessionarie o affidatarie dei servizi di linea, beneficiarie dei suddetti finanziamenti, e da assicurare condizioni di trasparenza».

0/1791/5/8

IL RELATORE

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni),

in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

premessi che:

nel testo del disegno di legge, al comma 4, è stato previsto che: "Fermo restando il regime autorizzativo di cui alla legge 15 gennaio 1992, numero 21, le imprese di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, in qualsiasi forma costituite, possono gestire anche i servizi di noleggio con conducente di cui alla citata legge numero 21 del 1992";

tale previsione risulta del tutto priva di portata innovativa, in quanto si limita a riflettere quanto già accade nella dimensione operativa delle imprese, le quali svolgono normalmente i servizi di trasporto di persone in modo unitario ed integrato, sia in conformità ai requisiti vigenti sull'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada mediante noleggio autobus con conducente, sia in conformità alla legge 15

gennaio 1992, numero 21, recante legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea, ove, specificamente, viene regolato l'accesso all'attività di noleggio con conducente con autovettura, motocarrozzetta, natante e veicoli a trazione animale;

la formulazione della norma non concorre, sul piano giuridico, a risolvere i problemi di coordinamento fra le due discipline citate, che sono insorti nella pratica operativa delle imprese, determinando gravosi ed ingiustificati oneri a carico delle stesse;

nella situazione attuale, infatti, le imprese abilitate all'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente, al fine di svolgere anche l'attività di trasporto di persone mediante noleggio veicoli con conducente – fermo restando comunque il regime autorizzativo previsto dalla legge n. 21 del 1992 (bando pubblico, disponibilità dei veicoli o natanti e di rimesse o pontili di attracco) – devono ulteriormente sottoporre al burocratico e costoso regime di accesso professionale all'attività previsto dalla legge n. 21 del 1992 ove si dispone, previo possesso di titoli e superamento di esame, l'iscrizione obbligatoria dei conducenti, nonché dei dipendenti e dei sostituti dei medesimi, ad un ruolo istituito dalla regione presso la Camera di commercio;

tale situazione risulta del tutto ingiustificata in quanto un'impresa di trasporto di viaggiatori su strada effettuato mediante noleggio di autobus con conducente, al fine di poter esercitare l'attività deve rispettare requisiti complessi di idoneità morale, finanziaria, organizzativa e professionale, con particolare riguardo ai requisiti di idoneità professionale che apposti addetti dell'impresa (titolari, soci, familiari, amministratori o dipendenti) che dirigono, in maniera continuativa ed effettiva, l'attività di trasporto, devono soddisfare a seguito del superamento di esami teorico-pratici attinenti a diverse materie giuridiche, economiche, gestionali e tecniche, preceduti da specifici corsi di formazione o dalla maturazione di esperienze lavorative nel campo dell'attività da svolgere;

tale abilitazione viene riconosciuta sulla base di un percorso formativo e professionale ben più complesso ed articolato rispetto a quello, in realtà assai semplice, previsto dalla legge numero 21 del 1992 per l'iscrizione al Ruolo dei conducenti della Camera di commercio (conoscenza geografica e toponomastica);

pertanto è legittimo e ragionevole prevedere che l'idoneità professionale degli addetti ad un'impresa per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente sia da considerare, assieme agli altri requisiti già richiesti all'impresa, come un presupposto organizzativo abilitante, di per sé, anche all'esercizio dell'attività di noleggio di veicoli con conducente da parte della medesima impresa, senza dover sottoporre i conducenti degli autobus o dei veicoli (peraltro, già in possesso del Certificato di abilitazione professionale previsto dal Codice della strada) ad ulteriori prove e requisiti di idoneità,

impegna il Governo:

ad intervenire presso la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano, di cui all'articolo 3 del disegno di legge, affinché le regioni, nel rispetto della norma in esame, adottino apposite direttive volte a stabilire che le imprese di noleggio autobus con conducente siano da considerare professionalmente abilitate anche allo svolgimento dei servizi di noleggio di autoveicoli con conducente, riconoscendo ai soggetti che conducono i veicoli sotto la responsabilità degli addetti dell'impresa preposti a dirigere l'attività di trasporto mediante autobus in maniera permanente ed effettiva (oltre al caso assai diffuso nelle piccole imprese in cui i medesimi addetti siano anche conducenti degli autobus e dei veicoli), l'iscrizione di diritto nel ruolo dei conducenti previsto dalla citata legge numero 21 del 1992, senza doversi sottoporre ulteriormente ad obblighi di esame per l'accertamento di requisiti di idoneità già di per sé assorbiti e soddisfatti dalla complessa qualificazione professionale richiesta per le imprese di noleggio autobus».

0/1791/6/8

IL RELATORE

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni),

in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati;

premesso che:

nella prima stesura del testo elaborato dal Comitato ristretto della IX Commissione trasporti della Camera dei deputati in materia di "Attività di noleggio autobus con conducente", adottato come testo base in data 23 luglio 2002, figurava una norma (articolo 7) volta a regolare l'utilizzo degli autobus adibiti ad uso proprio di cui all'articolo 83 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, numero 285 (nuovo Codice della strada), con lo scopo di superare i contrasti di interpretazione ed i frequenti abusi provocati, nella realtà, dalla formulazione generica del medesimo articolo 83;

la norma predetta, al fine di garantire la sicurezza dei viaggiatori trasportati aveva previsto che "in ogni caso, i conducenti degli autobus" adibiti ad uso proprio dovessero essere "in possesso dei requisiti di qualificazione professionale previsti dalla normativa nazionale e comunitaria in materia di trasporto viaggiatori su strada";

la norma in questione non è più stata prevista dal testo unificato approvato in data 2 ottobre 2002 dalla IX Commissione trasporti della Camera dei deputati recante la "Disciplina dell'attività di trasporto di viag-

giatori effettuato mediante noleggio autobus con conducente", poi approvato con modifiche dalla Camera e trasmesso al Senato il 23 ottobre 2002;

tuttavia, a causa della mancanza di tale previsione normativa continuerebbero a persistere gravi condizioni di incertezza e conflittualità nell'attuazione del medesimo articolo 83 del Codice della strada che si limita, come noto, a prevedere che per gli autobus adibiti ad uso proprio la carta di circolazione può essere rilasciata, "soltanto a enti pubblici, imprenditori, collettività per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività", rinviando ad apposite direttive ministeriali per i relativi criteri di applicazione:

le predette direttive ministeriali, già emanate con decreto del Ministro dei trasporti in data 4 luglio 1994, risultano del tutto disapplicate a livello territoriale, anche a seguito del riconoscimento delle funzioni amministrative conferite o delegate alle regioni ed agli enti locali in materia di trasporto pubblico locale;

di conseguenza, nella situazione attuale, anche a causa di una diffusa tolleranza ed inerzia degli organi di controllo, numerosi enti pubblici e privati – dalle Amministrazioni pubbliche in generale ai numerosi soggetti privati quali scuole, alberghi, agenzie, banche, uffici commerciali, case automobilistiche, concessionarie auto, sponsor, stabilimenti balneari, esercenti pubblici spettacoli, organizzazioni di volontariato, cooperative sociali – svolgono di fatto un'attività di trasporto di persone conseguendo anche un corrispettivo indiretto grazie all'immagine ed al tornaconto economico provocato dall'effetto della pubblicità e delle sponsorizzazioni, oltre che dai numerosi e ricorrenti passaggi «di cortesia» nei confronti degli ospiti di convegni e manifestazioni;- pertanto, l'attività svolta in modo ricorrente dagli enti pubblici e privati sopra citati si traduce, di fatto, nell'esercizio abusivo di trasporto di persone, in aperta concorrenza con le imprese autorizzate all'esercizio del trasporto di persone mediante noleggio di autobus con conducente, e tale comportamento determina inevitabilmente una distorsione della concorrenza ed un pregiudizio grave a carico delle imprese regolarmente autorizzate,

impegna il Governo:

a disciplinare appositamente nel Nuovo Codice della strada l'utilizzo degli autobus adibiti in uso proprio nel rispetto dei principi generali previsti dall'articolo 1 del disegno di legge in esame, volti a garantire la trasparenza del mercato e della concorrenza, l'omogeneità dei requisiti professionali e la sicurezza dei viaggiatori trasportati;

a stabilire in modo esplicito che nella carta di circolazione sia riportata l'indicazione degli itinerari e delle categorie di soggetti beneficiari del trasporto, e che i veicoli stessi siano dotati di una indicazione ben visibile del soggetto al cui servizio sono destinati;

a precisare che i veicoli debbano essere guidati da dipendenti, addetti o membri degli enti, delle imprese o delle collettività che adibiscono gli autobus in uso proprio;

a prevedere che i conducenti degli autobus siano in possesso dei requisiti di formazione professionale prescritti dall'ordinamento comunitario per i soggetti che effettuano il trasporto di passeggeri su strada;

a dettare apposite direttive, nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e Bolzano, di cui all'articolo 3 del disegno di legge, rivolte alle amministrazioni competenti al fine di garantire l'effettuazione dei controlli e l'irrogazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e delle relative sanzioni accessorie».

0/1791/7/8

KOFLER, THALER, PETERLINI

«La 8^a Commissione permanente (lavori pubblici, comunicazioni), in sede d'esame del disegno di legge "Disciplina dell'attività di trasporto di viaggiatori effettuato mediante noleggio di autobus con conducente", approvato dalla Camera dei deputati,

impegna il Governo:

a provvedere che le prescrizioni sulle lunghezze dei veicoli adibiti al trasporto persone siano adeguate a quanto previsto dalla direttiva 96/53/CE e successive modifiche».
