

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Disciplina del servizio di noleggio di autoveicoli con conducente. C. 1971 Bosi e C. 3694 Garofalo (<i>Esame e rinvio</i>)	93
Disposizioni per la costruzione e l'esercizio di navi cisterna specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare. C. 3548 Meta (<i>Esame e rinvio</i>)	96
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	97

SEDE REFERENTE

Giovedì 30 settembre 2010. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 9.

Disciplina del servizio di noleggio di autoveicoli con conducente.

C. 1971 Bosi e C. 3694 Garofalo.

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la Commissione, ai sensi del comma 1 dell'articolo 77 del Regolamento, procederà all'esame abbinato delle due proposte di legge in oggetto, dal momento che essi vertono su materia identica.

Vincenzo GAROFALO (PdL), *relatore*, rileva che la Commissione è chiamata ad esaminare due proposte di legge aventi per oggetto l'identico tema della disciplina del servizio di noleggio di autoveicoli con conducente. Si sofferma, in primo luogo,

sulle finalità ed i contenuti della proposta di legge di cui è primo firmatario, ma che è stata sottoscritta anche da un ampio numero di colleghi del gruppo. Al riguardo, si limita a richiamare le questioni essenziali, rinviando, per una più estesa illustrazione, alla relazione scritta che nello stampato precede il testo della proposta di legge.

Osserva che la proposta è finalizzata a superare una situazione di oggettiva difficoltà, determinatasi nel settore dei servizi di trasporto pubblico non di linea, a seguito della entrata in vigore del decreto-legge n. 207 del 2008. Le modifiche introdotte da tale decreto alla legge n. 21 del 1992, che disciplina la materia, comportano infatti pesanti limitazioni all'attività di noleggio con conducente, con forti ripercussioni sulla possibilità di esercitare l'attività in regime di libera concorrenza. L'applicazione di tali norme è stata proprio per questi motivi prorogata, in attesa di pervenire ad una più equilibrata soluzione normativa, alla quale più volte ha fatto richiamo la Commissione trasporti della Camera in occasione dei pareri espressi sui provvedimenti di proroga.

Rileva che le disposizioni sopra citate appaiono di dubbia conformità ai principi di ripartizione della competenza legislativa, di cui all'articolo 117 della costituzione, che riserva alle regioni la legislazione in tema di trasporto pubblico locale. Né possono essere ricondotte alla competenza statale in materia di tutela della concorrenza, dal momento che l'obiettivo perseguito appare piuttosto quello di porre condizioni alla facoltà di svolgimento della predetta attività, determinando un effetto limitativo della concorrenza.

In prossimità della scadenza del 31 marzo 2010, a decorrere dalla quale sarebbero entrate in vigore le norme in questione, è intervenuto il decreto-legge n. 40 del 2010, convertito dalla legge n. 73 del 2010, che ha previsto l'adozione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di disposizioni attuative della disciplina dettata dalla legge n. 21 del 1992, finalizzate ad impedire pratiche di esercizio abusivo o illegale del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente. Con il medesimo decreto dovrebbero essere altresì definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio dei titoli autorizzativi da parte dei comuni. Per l'adozione del decreto ministeriale era stabilito un termine di sessanta giorni a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge.

Con riferimento a tale disposizione, la IX Commissione della Camera, nel parere espresso sul disegno di legge di conversione, ha evidenziato una duplice esigenza. In primo luogo, ha sottolineato la necessità di tempi adeguati, per pervenire, attraverso il confronto con i soggetti rappresentativi dei settori interessati, alla definizione della disciplina attuativa; a tal fine il parere riteneva insufficiente un periodo di sessanta giorni e proponeva di fissare, per l'adozione del decreto ministeriale, il termine del 31 dicembre 2010. In secondo luogo, con il parere è stata rilevata l'opportunità di superare le penalizzazioni e gli ostacoli ingiustificati che erano stati posti all'esercizio del servizio di noleggio con conducente, mediante un complesso di

interventi sul dettato della legge n. 21 del 1992, come successivamente modificato dal decreto-legge n. 207 del 2008.

Segnala che le richieste contenute nella proposta di parere sono state ribadite nell'ordine del giorno Valducci n. 9/3350-A/16, riferito al medesimo disegno di legge, sottoscritto da deputati appartenenti a tutti i gruppi parlamentari e approvato dall'Assemblea della Camera nella seduta del 6 maggio 2010. Il decreto-legge n. 78 del 2010, per l'adozione del decreto ministeriale, come modificato dalla legge di conversione n. 122, ha poi differito il termine al 31 dicembre 2010.

Con la proposta in esame si intende ricondurre la normativa in questione al rispetto dei principi di tutela della concorrenza e di libertà di iniziativa economica, oltre che delle competenze di regioni ed enti locali, sopprimendo nel contempo le disposizioni più penalizzanti per il settore del noleggio con conducente, quali introdotte dal decreto-legge n. 207 del 2008.

L'articolo 1 della proposta novella l'articolo 3 della legge n. 21 del 1992, che definisce il servizio di noleggio con conducente. Tale servizio si rivolge all'utenza specifica che faccia apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo o a viaggio. Lo stazionamento dei mezzi avviene, come già previsto, all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco. Rispetto alla norma vigente viene eliminata la necessità che la richiesta dell'utente sia avanzata presso la rimessa. Inoltre non è più richiesto che la sede del vettore e la rimessa siano situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

L'articolo 2 sostituisce l'articolo 5-bis della legge n. 21 del 1992, introdotto dall'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, che regola l'accesso dei veicoli che svolgono il servizio, nei territori di comuni diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione. I comuni hanno la facoltà di subordinare l'accesso al proprio territorio, o alle aree a traffico limitato, da parte dei suddetti veicoli, ad una preventiva comunicazione che attesti, mediante autocerti-

ficazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività previsti dalla presente legge. Viene soppressa la necessità, contenuta nel vigente articolo 5-bis, di indicare i dati del singolo servizio per il quale si effettua la comunicazione e la possibilità, per il comune, di imporre il pagamento di un importo di accesso. La nuova norma, eliminando il riferimento al singolo servizio, prevede una comunicazione di valenza generale.

L'articolo 3 modifica i commi 3 e 4 dell'articolo 11 della legge n. 21/1992, ripristinando la versione precedente all'entrata in vigore dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207/2008.

Per il servizio di noleggio con conducente restano pertanto in vigore: il divieto di sostare nei posteggi di stazionamento su suolo pubblico, situati nei comuni dove è esercitato il servizio taxi (comma 3); la possibilità di utilizzare le corsie preferenziali e le altre facilitazioni alla circolazione riservate ai taxi e ai mezzi pubblici (comma 3); l'obbligo di effettuare le prenotazioni di trasporto presso le rispettive rimesse (comma 4).

L'articolo 4 prevede infine che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, venga emanato un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, contenente disposizioni attuative della legge in esame, volte ad impedire l'esercizio abusivo del servizio di taxi e di noleggio con conducente e le pratiche non conformi ai principi ordinamentali della materia. Lo stesso decreto dovrà definire gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio dei titoli autorizzativi da parte dei comuni. Il decreto sarà emanato di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, d'intesa con la Conferenza unificata, e sentite le competenti Commissioni parlamentari.

Segnala che la proposta di legge di cui è primo firmatario è abbinata, ai fini dell'esame da parte della Commissione, alla proposta di legge di cui è primo firmatario l'onorevole Bosi, che detta integralmente una nuova disciplina dell'attività di trasporto mediante noleggio con

conducente. Rileva in proposito che in ogni caso sarebbe necessario prevedere un coordinamento con le disposizioni vigenti, definite dalla legge n. 21 del 1992. Ritiene altresì che forse non sia opportuno definire una disciplina legislativa molto dettagliata su materia di competenza, sotto il profilo normativo e amministrativo, delle regioni e degli enti locali, limitandosi piuttosto a stabilire disposizioni di principio. In proposito nella relazione scritta della proposta di legge di cui è primo firmatario si ricordava come già la legge n. 21 del 1992, pur essendo precedente alle modifiche del titolo V della Costituzione, si configurasse come legge-quadro.

In ogni caso, intende considerare con attenzione le singole disposizioni contenute nella proposta di legge presentata dall'onorevole Bosi e da altri deputati, in modo da valutare l'opportunità di trarne integrazioni al testo da lui predisposto, eventualmente nell'ambito dei lavori di un apposito comitato ristretto, di cui la Commissione potrà deliberare la costituzione.

Infine, in relazione alle modalità di esame delle proposte di legge, segnala altresì l'opportunità che, prima di passare alla definizione del testo, la Commissione proceda ad una serie di audizioni informali, che permettano di ascoltare le regioni e gli enti locali, nonché le organizzazioni rappresentative delle imprese che svolgono il servizio di taxi e quello di servizio di noleggio con conducente. A tal fine si potrà tener conto sia delle organizzazioni chiamate a partecipare al tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sia delle organizzazioni delle imprese di noleggio con conducente che la Commissione già in una precedente occasione ha avuto modo di sentire.

Silvia VELO (PD) condivide la proposta di audizioni, rilevando la frammentazione del settore, che risulta determinata da fattori territoriali piuttosto che essere dovuta a differenziazioni del tipo di attività svolta. Segnala, in particolare, che i problemi sui quali interviene la proposta di legge di cui è primo firmatario il collega

Garofalo sono riconducibili alla situazione di Roma. Per questo nell'attività conoscitiva della Commissione ritiene che si debba tener conto delle situazioni che sussistono nelle diverse aree del territorio nazionale.

Antonio MEREU (UdC) a nome del proprio gruppo esprime l'assenso sulla proposta che la Commissione svolga audizioni in cui siano coinvolte le regioni, gli enti locali e le associazioni rappresentative delle categorie comunque interessate.

Mario LOVELLI (PD) sottolinea che si è comunque in presenza di un inadempimento del Ministero, che non ha ancora adottato il decreto ministeriale. Sollecita pertanto nel seguito dell'esame la presenza di un rappresentante del Ministero per dare conto della posizione e delle intenzioni del Governo.

Marco DESIDERATI (LNP) esprime soddisfazione per il testo presentato dal collega Garofalo. In relazione a quanto osservato dal collega Lovelli, ritiene che l'inadempienza del Ministero fornisca la possibilità di rivedere la normativa di base.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che la Commissione nel suo complesso o singoli membri della stessa, hanno più volte espresso i propri intendimenti sulla materia in esame, nell'ambito di pareri su disegni di legge di conversione di decreti-legge ovvero mediante risoluzioni o ordini del giorno presentati in Assemblea. Ritiene pertanto positivo che la questione sia affrontata attraverso una apposita iniziativa legislativa sul tema. Auspica pertanto che si possa pervenire rapidamente all'approvazione di una legge che definisca la disciplina del servizio in questione, anche per contrastare fenomeni di irregolarità che si presentano su tutto il territorio nazionale. Rinvia infine alle deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza previsto per la giornata odierna per quanto concerne la definizione delle modalità con cui si svolgerà il seguito dell'esame delle proposte di

legge. In tale sede ritiene che sarà anche valutata l'opportunità di svolgere una specifica attività conoscitiva mediante audizioni informali dei soggetti indicati nel corso del dibattito.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

Disposizioni per la costruzione e l'esercizio di navi cisterna specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare.

C. 3548 Meta.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META (PD), *relatore*, rileva che la proposta di legge in esame intende promuovere iniziative concrete in relazione ai rischi connessi con gli incidenti nei quali siano coinvolte navi petroliere. La proposta si ricollega ai principi ispiratori della legge n. 51 del 2001, recante « Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo », la quale aveva già introdotto misure rilevanti, come il divieto di iscrivere nei registri tenuti dalle autorità nazionali le navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, a singolo scafo, la cui età risalga ad oltre venti anni. Le norme in questione sono state introdotte anche in relazione alla politica di sicurezza marittima elaborata in sede comunitaria, consolidatasi dopo il verificarsi di gravi incidenti in mare che hanno visto coinvolte grandi navi cisterna (la Erika nel 1999, la Prestige nel 2002).

Osserva che mentre la normativa interna appare conforme ai principi comunitari, per quanto riguarda gli aspetti della prevenzione e degli strumenti di controllo circa la idoneità delle unità navali al trasporto di idrocarburi, sembra necessario intervenire anche sul versante degli interventi da attivare nel caso in cui in-

cidenti come quelli sopra ricordati possano verificarsi al largo delle coste del nostro Paese.

La proposta è finalizzata pertanto, come specificato dall'articolo 1, a favorire la costruzione di navi da adibire ad interventi di emergenza e di recupero di prodotti petroliferi sversati in mare in conseguenza di incidenti, di collisioni o di sinistri alle piattaforme, ai fini della salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente. L'articolo 2 dispone al comma 1 che lo Stato italiano promuova la costruzione e la messa in uso di due navi cisterna specializzate atipiche, destinate al recupero di grandi quantità di idrocarburi sversati in mare in qualunque condizione meteorologica, in conformità alle determinazioni assunte in sede comunitaria, con particolare riguardo alle conclusioni dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea nell'ambito della sessione del Consiglio 5 e 6 dicembre 2002. Il comma 2 demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro due mesi dalla entrata in vigore della legge, la definizione delle caratteristiche tecniche delle navi. Nei due mesi successivi all'emanazione del decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dovrà promuovere una procedura concorsuale a livello europeo per la costruzione e la gestione delle navi. Per quanto riguarda le attività affidate alle navi, esse formeranno oggetto di un'apposita convenzione, stipulata dal Ministero con la società aggiudicataria. Nella convenzione, ai sensi del comma 3, verranno indicati: la durata della concessione, comunque non superiore a venti anni; la tipologia del servizio; la tabella d'armamento; le eventuali prescrizioni che il Ministero riterrà opportune per garantire

gli interventi di rimozione dei prodotti sversati in mare e per la salvaguardia della vita umana in mare e dell'ambiente. Il comma 4 precisa che alla società concessionaria del servizio si applica l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 457 del 1997, il quale prevede l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali per il personale delle imprese armatrici avente i requisiti per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale. Il comma 5 prevede che, per la copertura degli oneri finanziari, quantificati in 26 milioni di euro annui, a decorrere dall'anno 2011, si provveda con gli stanziamenti di un fondo appositamente istituito dall'articolo 3, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il fondo viene finanziato dalle società importatrici di petrolio e di prodotti derivati, mediante versamento di un importo di 18 centesimi di euro per ogni tonnellata acquistata a decorrere dal 1 gennaio 2011, per la durata di venti anni.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia anche in questo caso alle deliberazioni dell'Ufficio di Presidenza per le modalità e i tempi con cui avrà luogo il seguito dell'esame del provvedimento.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 9.20.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 9.20 alle 9.25.