

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

IN SEDE LEGISLATIVA

Mercoledì 21 marzo 1990, ore 9,30. — Presidenza del Vicepresidente Pasquale LAMORTE. — Intervengono i sottosegretari di Stato per i trasporti Giuseppe Lelio Petronio e Giuseppe Santonastaso.

Proposta di legge:

PORTATADINO ed altri: Disciplina dei voli turistici in zone di montagna (1504).

(Parere della I, della II, della IV, della VII, della VIII e della X Commissione).

(Seguito della discussione e rinvio).

Il Presidente Pasquale LAMORTE ricorda che nella seduta del 14 marzo scorso il relatore Pino Lucchesi ha illustrato il provvedimento. Dichiara quindi aperta la discussione sulle linee generali.

Il deputato Costante PORTATADINO sottolinea che, presentando insieme ad altri colleghi questa proposta di legge, ha inteso stabilire alcune regole per una attività che va diffondendosi sempre di più e

che, se svolta in assenza di limiti e prescrizioni, rischia di produrre effetti negativi sotto il profilo della tutela ambientale e della sicurezza. Si riferisce all'utilizzo di elicotteri o altri mezzi idonei per voli turistici in località di montagna, ivi compreso il trasporto di sciatori in località non raggiungibili con i normali impianti di risalita al fine di procedere poi ad attività sciistiche fuori pista. La proposta di legge vieta questi voli turistici su parchi nazionali o riserve naturali, sottopone a specifica autorizzazione l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota sulle aree montane superiori a 1.500 metri, stabilisce modalità per la concessione delle autorizzazioni di sorvolo da parte del Ministero dei trasporti sentiti i ministri dei beni culturali e dell'ambiente e infine prevede le opportune sanzioni. Sottolinea che i mezzi aerei addetti al volo turistico in montagna saranno utilizzabili, sulla base di apposite convenzioni, anche per interventi di emergenza.

Il deputato Altero MATTEOLI ritiene che la previsione dell'articolo 7 di una temporanea sospensione della licenza nel

caso di inosservanza della legge sia sanzione inadeguata. Occorre inoltre coordinare questo provvedimento con la già vigente legge della regione Val d'Aosta, che sottopone ad autorizzazione i voli turistici in zone di montagna che si svolgono sopra i 1.500 metri, e non sopra i 1.100 metri come invece fa la proposta di legge n. 1504.

Il deputato Giordano ANGELINI dichiara, a nome del gruppo comunista, il consenso di massima sulla proposta di legge, le cui finalità e contenuto sono ragionevoli. Naturalmente si riserva la presentazione di alcuni emendamenti per perfezionare il testo.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO ritiene necessario apportare alcuni perfezionamenti al testo in relazione, per esempio, all'equivoca dizione di « attività turistico-commerciali » in zone di montagna cui fa riferimento l'articolo 3. Ugualmente occorrerà riflettere sulla previsione dell'articolo 4 di quattro itinerari per voli turistico-commerciali e di due aviosuperfici per atterraggi in ciascuna regione: si tratta di una previsione che può essere eccessiva in alcune regioni e carente in altre. Preannuncia in tal senso emendamenti per la fase della discussione sugli articoli.

Il Presidente Pasquale LAMORTE dichiara conclusa la discussione sulle linee generali.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Giuseppe Lelio PETRONIO esprime la disponibilità di massima del Governo sul provvedimento, salvo opportune modificazioni, e in tal senso preannuncia alcuni emendamenti.

Il Presidente Pasquale LAMORTE, raccogliendo le indicazioni dei gruppi, ritiene che la discussione possa proseguire la prossima settimana. Onde consentire ai gruppi tutte le necessarie valutazioni prima della fase delle votazioni ritiene

comunque opportuno comunicare sin d'ora alla Commissione che sono stati presentati i seguenti emendamenti:

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

« ART. 2. – 1. È vietato il sorvolo a quota inferiore a 300 metri e l'atterraggio nei parchi naturali nazionali e nelle riserve naturali integrali istituite dalle regioni.

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

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

2. 1.

Governo.

L'articolo 3 è soppresso.

3. 1.

Governo.

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« ART. 4. – 1. Nelle zone montane a quota superiore a 1.100 metri sul livello del mare, su indicazione di ciascuna regione e per ciascuna di esse, il Ministero dei trasporti autorizza mediante inserzione nella Pubblicazione informazioni aeronautiche (AIP Italia) quattro itinerari prefissati per voli locali senza utilizzazione di aviosuperfici e l'esercizio di aviosuperfici munite di segnaletica, con i relativi itinerari di avvicinamento, fino a

un massimo di quattro. Il Ministero dei trasporti autorizza inoltre l'esercizio di altre 10 aviosuperfici munite di segnaletica, complessivamente nell'arco alpino, su conforme parere del Ministero dell'ambiente che stabilisce la distribuzione tra le regioni interessate in proporzione alla superficie di territorio di ciascuna regione superiore alla quota di 1.100 metri sul livello del mare. Restano ferme le competenze del Ministero dei trasporti in materia di aviosuperfici, nonché i limiti di cui all'articolo 2 (articolo 3 nel testo originario).

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

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

4. 1.

Governo.

All'articolo 5, comma 1, il n. 3) è sostituito dal seguente:

« 3) agli alianti ».

5. 1.

Governo.

L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

« ART. 6. — 1. L'attivazione di aviosuperfici non munite di segnaletica nelle zone montane a quota superiore a 1.100 metri sul livello del mare può essere richiesta da imprese titolari di licenza per servizi di lavoro aereo, previo nulla osta della regione avente validità annuale, per lo svolgimento delle attività previste nel disciplinare al di fuori degli itinerari prefissati e senza limite di quota. L'impresa richiedente deve dare comunicazione del nulla osta ai soggetti cui, secondo la vigente normativa, vanno indirizzate le informazioni che precedono i voli di trasferimento su aviosuperfici.

2. Nell'ambito dei parchi naturali e delle riserve naturali integrali, i nulla

osta di cui al comma 1 sono concessi dalle rispettive amministrazioni.

3. L'attivazione delle aviosuperfici di cui al comma 1 per voli turistici privati senza compenso è subordinata all'autorizzazione del direttore di aeroporto, previo nulla osta della regione.

6. 1.

Governo.

L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

« ART. 7. — 1. Nel caso di inosservanza delle prescrizioni relative agli itinerari e ai punti di atterraggio consentiti e di ogni prescrizione contenuta nell'autorizzazione di cui all'articolo 3 (articolo 4 nel testo originario), nonché di inosservanza degli obblighi di cui all'articolo 5 (articolo 6 nel testo originario), si applica la sospensione della licenza per servizi aerei non di linea ovvero per servizi di lavoro aereo da un mese a tre mesi, elevabile a sei mesi in caso di recidiva.

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

7. 1.

Governo.

L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

« ART. 7. — 1. L'esercizio di voli turistici e commerciali in montagna senza preventiva e specifica autorizzazione con la contravvenzione da lire 1.000.000 a 3.000.000, nonché con la sospensione della licenza dell'esercizio del trasporto aereo di cui all'articolo 788 del codice della navigazione da 1 a 3 mesi.

2. L'inosservanza delle norme di cui all'articolo 2 è punita con le contravvenzioni da lire 3.000.000 a lire 6.000.000 e con la sospensione della licenza all'esercizio del trasporto aereo non inferiore ai 12 mesi.

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

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

7. 2.

Il Relatore.

Rinvia, quindi, alla prossima settimana il seguito della discussione.

Testo unificato 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).
(Parere della I, della IV, della X, della XI e della XII Commissione).

RIDI ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1967).
(Parere della I, della II, della VI, della X e della XI Commissione).

TRANTINO: Nuove norme in materia di trasporto delle persone mediante autoservizi pubblici non di linea (2510).
(Parere della I, della VI e della X Commissione).

RIGHI: Legge-quadro per il servizio di trasporto di persone con autoservizi pubblici non di linea (2742).
(Parere della I, della II, della VI, della X, della XI e della XII Commissione).

SANGUINETI ed altri: Disciplina del trasporto pubblico di persone con vetture non di linea, mediante noleggio di autobus con conducente (2817).
(Parere della I, della II, della VI, della X e della XI Commissione).

(Seguito della discussione e rinvio).

Il Presidente Pasquale LAMORTE ricorda che, dopo la discussione generale svolta nelle sedute del 27 aprile e del 20 luglio 1988 nonché del 1° febbraio 1989, era stato mandato al Comitato ristretto di procedere ad una serie di audizioni nonché alla redazione di un testo unificato delle proposte di legge.

Il relatore Francesco BARBALACE ricorda che in seno al Comitato ristretto si sono svolte audizioni dei rappresentanti delle Confederazioni Cgil-Cisl-Uil nonché della Federazione italiana tassisti artigiani (Fita-Cna), della Confartigianato, della Confederazione autonoma sindacati artigiani (Casa) e della Associazione nazionale cooperative servizi della Lega (Ancs-Lega). Alla luce anche degli elementi conoscitivi così acquisiti è stato quindi predisposto il seguente testo unificato, che sottopone alla Commissione proponendo di assumerlo come base per l'ulteriore discussione:

LEGGE QUADRO SUI TAXI

ART. 1.
(Definizione).

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

2. Costituiscono autoservizi pubblici non di linea;

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

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

ART. 2.
(Servizio di taxi).

1. Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stanziamento avviene in luogo pubblico; la tariffa viene determinata amministrativamente dagli organi competenti che stabiliscono anche le modalità del servizio; il 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 stanziamento sono previste apposite aree, vengono assimilati ove possibile, al servizio di taxi, per cui non dovranno applicarsi le disposizioni di competenza dell'autorità marittima portuale o della navigazione interna, salvo che per esigenze di coordinamento dei traffici di acqua, per il rilascio delle patenti e per tutte le procedure inerenti alla navigazione e alla sicurezza della stessa.

ART. 3.
(Servizio di noleggio con conducente).

1. Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposta richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio. Lo stanziamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco.

ART. 4.
(Competenze regionali).

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporto di persone

mediante autoservizi pubblici non di linea, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e nel quadro dei principi fissati dalla presente legge.

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

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

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

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

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

7. Sono fatte salve le competenze proprie nella materia delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

ART. 5.
(Competenze comunali).

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

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

b) le modalità per lo svolgimento dei servizi;

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

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

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

ART. 6.

(Ruolo dei conducenti).

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

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

3. Il ruolo viene istituito dalle regioni entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge ed entro tale termine le regioni nominano le commissioni e fissano i criteri di ammissibilità.

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

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

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

ART. 7.

(Figure giuridiche).

1. I titolari di licenza o di autorizzazione per il servizio pubblico di trasporto 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 proprietà collettiva;

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

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

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

ART. 8.

(Modalità per il rilascio delle licenze).

1. Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e di noleggio con conducente devono essere rilasciate dalle amministrazioni comunali attraverso bando di pubblico concorso ai singoli che abbiano la

proprietà o la disponibilità in *leasing* del veicolo, che possono gestirle in forma singola o associata.

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

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.

ART. 9.

(Trasferibilità delle licenze).

1. L'autorizzazione per il servizio di taxi e di noleggio con conducente di cui al precedente articolo 1 è trasferita, su richiesta del titolare, a persona dallo stesso designata, purché iscritto ai ruoli di cui all'articolo 6 ed in possesso dei requisiti prescritti, quando il titolare stesso si trovi in una delle seguenti condizioni:

- a) sia licenziatario da cinque anni;
- b) abbia raggiunto il sessantesimo anno di età;
- c) sia inabile permanente al servizio per malattia, infortunio o per ritiro definitivo della patente di guida.

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

dagli eredi, purché iscritti ai ruoli ed in possesso dei requisiti prescritti.

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

ART. 10.

(Sostituzione alla guida).

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

- a) per motivi di salute, inabilità temporanea, gravidanza e puerperio;
- b) per chiamata alle armi;
- c) per un periodo di ferie non superiori a giorni trenta annui;
- d) per sospensione o ritiro temporaneo della patente di guida;
- e) nel caso che al titolare vengano attribuiti incarichi a tempo pieno sindacali o pubblici elettivi.

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

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

il sostituto può essere regolato anche in base ad un contratto di gestione per un termine non superiore a sei mesi.

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

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

ART. 11.

(Obblighi dei titolari di licenza).

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

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

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

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

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

6. I comuni, ferme restando le attribuzioni delle autorità competenti in materia di circolazione negli ambiti portuali, aeroportuali e ferroviari ed in accordo con

le organizzazioni sindacali di categoria rappresentati i comparti del trasporto persone, possono, nei suddetti ambiti, derogare a quanto previsto dal terzo comma, purché la sosta avvenga in aree diverse da quelle previste per il servizio di taxi e comunque da queste chiaramente distinte, delimitate e individuate come rimessa.

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

ART. 12.

(Caratteristiche delle autovetture).

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

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

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

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

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

ART. 13.

(Tariffe).

1. Il servizio di taxi si effettua a richiesta diretta del trasportato o dei trasportati dietro pagamento di un corrispettivo calcolato con 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 extra urbano.

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

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

ART. 14.

(Disposizioni particolari).

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

2. I comuni nell'ambito dei regolamenti di cui all'articolo 6 dettano norme per stabilire specifiche condizioni di servizio, il numero e il tipo di vetture già esistenti da attrezzature 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 servizio di no-

leggio con conducente facciano anche servizio di taxi.

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

ART. 15.

(Abrogazione di norme).

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

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

La Commissione concorda sulla proposta del relatore.

Il relatore Francesco BARBALACE preannuncia quindi la presentazione di un emendamento per l'ulteriore perfezionamento del testo unificato.

IL sottosegretario di Stato per i trasporti Giuseppe SANTONASTASO segnala che il Governo desidera valutare adeguatamente il testo del Comitato ristretto prima di passare alla fase successiva della discussione; ciò tenuto conto, tra l'altro, che l'ufficio legislativo del ministero ha predisposto uno schema di disegno di legge che potrebbe essere, a brevissima scadenza, presentato in Parlamento. Chiede dunque un breve rinvio dell'ulteriore discussione.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO domanda se il Governo abbia chiesto il rinvio per elaborare eventuali emendamenti al testo del Comitato ristretto ovvero fino alla presentazione del preannunciato disegno di legge. Nel secondo caso il gruppo del MSI-destra nazionale sarebbe perplesso. Anche i deputati della destra hanno l'esigenza di una riflessione sul testo del Comitato ristretto, nonché sull'emendamento preannunciato dal rela-

tore, ma non dimenticano che la legge-quadro sui taxi è un provvedimento atteso su cui la Commissione dovrà pronunciarsi in tempi rapidi.

Il deputato Giacomo MACCHERONI ritiene che la richiesta di rinvio formulata dal Governo in relazione al preannunciato disegno di legge crei problemi in termini di contenuto e in termini di tempi di lavoro del Parlamento. Sotto il primo aspetto non si può chiedere alla Commissione di confrontarsi con un progetto di legge che è soltanto annunciato; sotto il secondo, l'attesa del disegno di legge finirebbe col differire a data incerta decisioni che invece sono urgenti. Ben venga quindi il contributo del Governo in termini di emendamenti al testo del Comitato ristretto, ma senza subordinare l'ulteriore *iter* del provvedimento alla presentazione di un eventuale disegno di legge.

Il deputato Carlo D'AMATO ritiene che il Governo sottovaluti l'importanza di una legge-quadro in materia di taxi, tanto più urgente in vista, per esempio, dei campionati mondiali di calcio del '90. Occorre approvare il provvedimento entro pochi giorni onde consentire poi un sollecito esame al Senato.

Il deputato Giordano ANGELINI concorda con le preoccupazioni dei colleghi in merito ai ritardi dell'approvazione di un provvedimento ormai molto urgente. Il Governo ha la giusta esigenza di valutare il testo del Comitato ristretto ma dovrà farlo con la massima sollecitudine in vista di eventuali emendamenti.

Il sottosegretario di Stato Giuseppe SANTONASTASO nega che il Governo sottovaluti l'importanza di una legge-quadro sui taxi. al contrario esso è assai sensibile al tema e chiede solo un breve rinvio dell'ulteriore discussione per poter dare un contributo attivo alla stesura del testo definitivo.

Il Presidente Pasquale LAMORTE ritiene, concordando la Commissione, che la richiesta del Governo possa essere accolta prevedendo la ripresa dell'*iter legis* fra quindici giorni. Allo scopo di consentire allo stesso Governo e ai gruppi la più ampia riflessione segnala fin d'ora che è stato presentato dal relatore il seguente emendamento al testo del Comitato ristretto:

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

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

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

12. 1.

Il Relatore.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 10,35.

IN SEDE REFERENTE

Mercoledì 21 marzo 1990, ore 10,35. — Presidenza del Vicepresidente Pasquale LAMORTE. — Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti Giuseppe Santonastaso e Gualtiero Nepi.

Testo unificato delle proposte di legge:

ANIASI ed altri: Norme in materia di sicurezza delle imprese di riparazione dei veicoli a motore (267).

(Parere della I, della II, della V e della X Commissione).

RIGHI ed altri: Disciplina e qualificazione delle attività di autoriparazione (719).

(Parere della I, della II, della V, della VII e della X Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

Il Presidente Paquale LAMORTE ricorda che nella seduta dello scorso 8 febbraio il relatore aveva presentato un testo unificato delle due proposte di legge, elaborato dal Comitato ristretto davanti al quale si erano in precedenza svolte audizioni del direttore generale della motorizzazione civile, dei rappresentanti dell'Automobil club d'Italia, dell'Unioncamere, nonché dei rappresentanti della Confederazione nazionale artigiani, della Confartigianato, della Confederazione autonoma sindacati artigiani e della Federauto. Successivamente, il 21 febbraio, la Commissione aveva deciso un ulteriore approfondimento del testo in Comitato ristretto.

Il relatore Fulvio CEROFOLINI fa presente che, a seguito dell'ulteriore esame, il Comitato ristretto ha elaborato il seguente nuovo testo unificato delle due proposte di legge, perfezionato rispetto al precedente, che propone di assumerlo come base per l'ulteriore esame:

**DISCIPLINA DELLE ATTIVITÀ DELLE
IMPRESE DI RIPARAZIONE DEI
VEICOLI A MOTORE**

ART. 1.

(Attività di autoriparazione).

1. Al fine di raggiungere un più elevato grado di sicurezza nella circolazione stradale e per qualificare i servizi resi dalle imprese di autoriparazione, la presente legge disciplina l'attività di manutenzione e riparazione dei veicoli o complessi a motore - ivi compresi ciclomotori e macchine agricole, rimorchi e carrelli, adibiti al trasporto su strada di persone e cose.

2. Si considerano attività di manutenzione e riparazione di tutti gli interventi di sostituzione, modificazione e ripristino di qualsiasi componente anche particolare dei veicoli identificati al comma 1. Sono escluse le attività di lavaggio, rifornimento carburanti, sostituzione, sostituzione olio lubrificante, filtro olio, filtro aria e commercio dei veicoli.

3. Ai fini della presente legge le attività di autoriparazione si distinguono in:

- a) meccanica e motoristica;
- b) carrozzeria;
- c) elettrauto;
- d) gommista.

4. Ciascuna attività è suddivisa in due distinte classi a seconda che si riferisca a veicoli con portata superiore o inferiore a diciassette persone o a trentacinque quintali a pieno carico.

ART. 2.

(Registro delle imprese).

1. Presso ogni Camera di Commercio, Industria, artigianato e agricoltura è istituito il registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione composto da otto distinte sezioni per ciascuna delle attività e per ciascuna delle classi individuate ai sensi dell'articolo 1.

2. L'esercizio delle attività di autoriparazione è consentito esclusivamente alle imprese iscritte in detto registro ferme restando le norme relative alle vigenti autorizzazioni amministrative ed ogni altra norma riguardante la sicurezza pubblica, l'inquinamento, la prevenzione degli infortuni e comunque riferibile all'esercizio delle attività considerate nella presente legge.

3. Ciascuna impresa può essere iscritta ad una o più sezioni in relazione all'attività effettivamente svolta e non ha facoltà di svolgere l'attività senza l'iscrizione alla pertinente sezione anche se iscritto in altre.

ART. 3.

*(Iscrizione all'albo degli artigiani
o al registro delle ditte).*

1. L'iscrizione al registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione costituisce titolo per l'iscrizione dell'impresa al registro delle ditte, di cui al regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, o all'albo delle imprese artigiane di cui all'articolo 3 della legge 3 agosto 1985, n. 433. In caso di iscrizione a detto albo l'imprenditore artigiano deve essere in possesso personalmente dei requisiti tecnico professionali di cui all'articolo 4 e l'accertamento di questi viene espletato dalle commissioni provinciali per l'artigianato secondo le funzioni attinenti alla tenuta dell'albo di cui agli articoli 7 e 9 della Legge 3 agosto 1985 n. 443.

2. Ai fini dell'iscrizione nel registro delle imprese esercenti l'attività di autoriparazione occorre documentare i requisiti seguenti:

a) disponibilità di spazi e locali per i quali l'impresa richiedente abbia già ottenuto le autorizzazioni amministrative prescritte in relazione al loro uso, idonei a contenere i veicoli oggetto di intervento e le attrezzature per l'esercizio dell'attività;

b) dotazione di attrezzature e strumentazioni pertinenti l'attività come indicate in apposite tabelle approvate con decreto del Ministro dei trasporti, adottato dopo aver sentito le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative. Le suddette tabelle saranno periodicamente aggiornate con le medesime procedure.

c) indicazione di un responsabile tecnico anche nella figura del soggetto titolare, per ciascuna attività per le quali viene richiesta l'iscrizione nell'apposita sezione, in possesso dei requisiti di qualifica di cui all'articolo 4.

3. La perdita di uno o più di tali requisiti comporta la cancellazione del registro.

ART. 4.

(Responsabile tecnico).

1. Il responsabile tecnico di cui alla lettera c) del comma 2 dell'articolo 3 deve essere in possesso, dei seguenti requisiti personali:

a) possesso dei requisiti tecnico-professionali previsti dall'articolo 4;

b) cittadinanza italiana o di altro Stato membro della comunità Europea, o comunque cittadinanza di un Paese con cui sia valida la condizione di reciprocità;

c) assenza di carichi pendenti e di condanne penali relativi ad attività illecite nel campo dell'autoriparazione;

d) idoneità fisica all'esercizio dell'attività in base a certificazione rilasciata dall'ufficiale sanitario del comune ove si intenda svolgere l'attività.

2. Il responsabile tecnico deve essere inoltre in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti professionali:

a) svolgimento dell'attività come operaio qualificato per almeno tre anni alle dipendenze di un'impresa del ramo corrispondente nell'arco degli ultimi cinque anni; tale periodo può essere ridotto a un anno qualora il soggetto abbia conseguito titoli di studio a carattere tecnico attinenti all'attività;

b) svolgimento di apposito corso regionale di qualificazione teorico-pratico;

c) diploma di laurea in materia tecnica attinente all'attività.

3. Programmi e modalità di svolgimento dei corsi di cui alla lettera B) del comma 1 sono definiti ai sensi della legge 21 dicembre 1973, n. 845.

ART. 5.

(Sanzioni).

1. In caso di violazione delle disposizioni di cui agli articoli precedenti, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500 mila a 5 milioni.

2. Nei casi di recidiva le attrezzature, gli impianti e le utensilerie usate per detta illecita attività sono confiscati.

ART. 6.

(Istituzione di una Commissione presso la Camera di Commercio).

1. La tenuta del registro degli esercenti attività di autoriparazione di cui all'articolo 2 spetta ad una commissione da istituire presso ogni camera di commercio con decreto della giunta camerale. La commissione dura in carica quattro anni ed è composta da:

a) l'assessore regionale ai trasporti o suo delegato che ne assume la presidenza;

b) un rappresentante dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti;

c) un rappresentante della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura;

d) cinque autoriparatori in rappresentanza delle organizzazioni di categoria maggiormente rappresentative sul territorio regionale, designati con riguardo alle attività di cui all'articolo 1;

e) due componenti designati dai Ministeri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e dei trasporti.

2. È di competenza della commissione provvedere:

a) all'accoglimento delle domande di iscrizione al registro;

b) agli accertamenti sul possesso e mantenimento dei requisiti di cui agli articoli 3 e 4;

c) al rilascio dell'attestazione di iscrizione al registro con specifica delle sezioni di attività per le quali l'impresa di autoriparazione sia stata riscontrata idonea;

d) alla cancellazione dal registro di quelle imprese che perdano i requisiti per l'iscrizione;

e) alla proposta di sanzioni da applicarsi in casi di inadempienza alle disposizioni della presente legge e sue successive modificazioni ed integrazioni eventuali,

che sono adottate dalle autorità regionali o provinciali competenti.

ART. 7.

(Imprese di più vaste attività).

1. L'attività di autoriparazione può essere svolta anche con carattere strumentale o accessorio nell'ambito di una impresa di più vaste attività, ivi comprese le concessionarie di case automobilistiche e le imprese esercenti attività commerciale; anche in tal caso, fermi restando i requisiti professionali di cui alla presente legge, deve essere designato un responsabile tecnico, con i requisiti personali e professionali di cui all'articolo 4.

ART. 8.

(Revisione periodica degli autoveicoli).

1. Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare il rispetto dei termini previsti dalle vigenti leggi per le revisioni periodiche dei veicoli a motore con portata inferiore a diciassette persone o a 35 quintali a pieno carico, è autorizzato ad affidare, in ciascuna provincia, in concessione quinquennale rinnovabile, il compito di effettuare le suddette revisioni ad imprese iscritte nel registro istituito con la presente legge in possesso delle attrezzature necessarie per effettuare le operazioni di controllo.

2. Il Ministro dei trasporti è altresì autorizzato a determinare con proprio decreto le imprese abilitate alla riparazione dei mezzi di trasporto pubblico o collettivo, nonché alla effettuazione di riparazioni di particolare entità che comportino una speciale attrezzatura.

3. La Direzione Generale M.C.T.C. ha facoltà di effettuare periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al primo comma e controlli a campione sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime.

4. Nel caso in cui nel corso dei controlli si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature

oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prestazioni vigenti le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

ART. 9.

(Regime transitorio).

1. In sede di prima applicazione della presente legge vengono iscritte nel registro di cui all'articolo 2 le imprese che, alla data di entrata in vigore della legge medesima, svolgano già attività considerate e risultino perciò iscritte alla Camera di Commercio. Tali imprese sono comunque obbligate ad indicare entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge il responsabile tecnico di cui all'articolo 4.

2. Entro il termine di tre anni dall'entrata in vigore della presente legge, le imprese di cui al comma 1 devono documentare — pena la cancellazione dal registro — il possesso dei requisiti indicati nell'articolo 2, lettere *b)* e *d)*, nell'articolo 3, lettere *a)*, *b)* e «*c)*» e nell'articolo 4, lettere *b)* ovvero *c)*.

ART. 10.

(Responsabilità).

1. Le imprese di autoriparazioni sono responsabili degli interventi effettuati. Il Ministro dei trasporti, sentita una commissione di esperti che egli stesso nomina definisce con proprio decreto un modello di contratto tipo con l'indicazione delle garanzie che l'impresa assume in ordine alla qualità dell'intervento e della relativa durata. L'adozione di tale contratto è obbligatoria a pena della revoca dell'iscrizione nel registro delle imprese. Il decreto stabilisce inoltre per gli inadempimenti più gravi idonee sanzioni amministrative tra le quali la sospensione o la cancellazione dal registro.

2. Di tale Commissione debbono fare parte anche due rappresentanti designati dalle organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative.

Su questo testo, la cui complessa elaborazione ha richiesto un lungo lavoro del Comitato ristretto, si augura si svolga ora un sollecito esame della Commissione. Peraltro gli risulta che alcune organizzazioni sindacali di dipendenti della motorizzazione civile abbiano chiesto alla presidenza della Commissione di essere audite in relazione al provvedimento ed ha l'impressione che anche il Governo sia stato fatto oggetto di analoghe sollecitazioni. Personalmente è senz'altro disponibile a questa integrazione del ciclo di audizioni in Comitato ristretto, purché però subito dopo la Commissione possa procedere all'esame e alle conseguenti determinazioni.

Il deputato Pino LUCCHESI apprezza la disponibilità del relatore. Rileva tuttavia che le molte perplessità che all'interno della motorizzazione civile, vengono avanzate riguardo all'ipotesi di affidare in concessione ad autoriparatori privati le revisioni periodiche degli autoveicoli dovrebbero essere da tali soggetti prospettate al più naturale referente istituzionale, e cioè al Governo, cui spetterebbe poi riassumere queste perplessità e rappresentarle se del caso alla Commissione. Comunque non ha nessuna difficoltà ad una integrazione del ciclo di audizioni, pur ritenendola discutibile a questo punto dell'*iter legis*.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO ritiene che sia necessario un approfondito esame dei singoli articoli elaborati dal Comitato ristretto, sui quali tendono a manifestarsi contrasti e perplessità.

La Commissione concorda sulla proposta del relatore di assumere il nuovo testo del Comitato ristretto come base per l'ulteriore esame.

Il relatore Fulvio CEROFOLINI propone, in conclusione, che giovedì 29 marzo, nella prima mattina, il Comitato ristretto proceda rapidamente ad una ulteriore audizione, concernente rappresentanti di organizzazioni sindacali dei di-

pendenti della motorizzazione civile. Subito dopo la Commissione potrebbe procedere in seduta plenaria all'esame del testo unificato elaborato dal Comitato ristretto.

(Così rimane stabilito).

Testo unificato delle proposte di legge:

LOBIANCO ed altri: Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato (97).

(Parere della XIII Commissione).

BARZANTI ed altri: Norme in materia di circolazione di trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato (2875).

(Parere della XIII Commissione).

(Seguito dell'esame e richiesta di trasferimento in sede legislativa).

Il Presidente Pasquale LAMORTE ricorda che l'8 febbraio 1989 la Commissione deliberò l'istituzione di un Comitato ristretto per l'elaborazione di un testo unificato delle due proposte di legge.

Il relatore Cesare CURSI sottopone alla Commissione il seguente testo unificato elaborato dal Comitato ristretto:

NORME IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE DI TRATTRICI AGRICOLE CON ATTREZZATURE DI TIPO PORTATO E SEMIPORTATO

ART. 1.

1. Le trattrici agricole per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato in posizione laterale, anteriore o posteriore, devono rispondere alle seguenti caratteristiche tecniche:

a) la lunghezza complessiva dell'insieme trattrice-attezzo non deve superare il doppio di quella della trattrice isolata non zavorrata, fermo restando l'obbligo di iscrizione nella sagoma limite fissato dagli articoli 32 e 69 del decreto del Pre-

sidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come sostituito il primo dall'articolo 5 della legge 10 febbraio 1982, n. 38, e come da ultimo modificato, il secondo, dall'articolo 9 della legge 16 ottobre 1984, n. 719;

b) la massa complessiva dell'attrezzo o degli attrezzi portati non deve superare il 30 per cento di quella della trattrice isolata e non zavorrata con un massimo del 10 per cento per la massa gravante sull'asse di guida, nei limiti delle masse fissate dall'articolo 69 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni;

c) qualunque siano le condizioni di carico della trattrice la massa trasmessa sulla strada dall'asse di guida in condizioni statiche non deve essere inferiore al 20 per cento di quella della trattrice stessa in ordine di marcia;

d) il bloccaggio tridirezionale degli attacchi di supporto degli attrezzi deve impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice.

2. È fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura.

ART. 2.

1. Gli ingombri a sbalzo derivanti da attrezzature portate o semi portate devono essere segnalate con materiali autoadesivi fluorescenti e retroriflettenti o con appositi pannelli con le suddette caratteristiche fissabili all'ingombro. Le caratteristiche e le dimensioni minime dei pannelli di cui alla presente legge nonché di quelli previsti all'articolo 2 della legge 16 ottobre 1984, n. 719, sono stabiliti in tabelle di normalizzazione approvate dal Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 462 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

2. È fatto divieto di circolazione alle trattrici agricole sprovviste di tali dispositivi di segnalamento.

ART. 3.

1. Qualora gli ingombri costituiti da attrezzi portati o semiportati occultino la visibilità dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione della trattrice, questi devono essere ripetuti secondo quanto disposto dall'articolo 235 del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 2 gennaio 1975, n. 58, ovvero dalle prescrizioni dell'allegato 12 al decreto del Presidente della Repubblica 10 febbraio 1981, n. 212.

ART. 4.

1. Le trattrici agricole con attrezzature di tipo portato o semiportato ancorché rientranti nei limiti di sagoma di cui all'articolo 1, devono essere equipaggiate con il dispositivo a luce gialla previsto al quinto comma dell'articolo 76 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato dall'articolo 10 della legge 10 febbraio 1982, n. 38.

ART. 5.

1. Le trattrici agricole equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato che non rientrano nei limiti precisati all'articolo 1, vengono considerate macchine agricole eccezionali. Ad esse, in materia di circolazione, si applica quanto disposto dalla legge 16 ottobre 1984, n. 719.

Dopo aver illustrato il nuovo testo, propone alla Commissione la sua sollecita adozione in vista della richiesta di trasferimento in sede legislativa ex articolo 92, comma 6, del regolamento.

La Commissione approva quindi gli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 del provvedimento nel testo unificato del Comitato ristretto.

Il Presidente Pasquale LAMORTE constata che, in relazione alle due proposte di legge, è previsto il parere della XIII Commissione, per la cui espressione sono per altro già decorsi i termini regolamentari. Non essendovi obiezioni, la richiesta al Presidente della Camera ai fini del trasferimento in sede legislativa potrà dunque essere attivata non appena acquisiti l'assenso dei gruppi e quello del Governo.

Il sottosegretario di Stato per i trasporti Giuseppe SANTONASTASO dichiara l'assenso del Governo ai fini del trasferimento in sede legislativa.

Il Presidente Pasquale LAMORTE si riserva di sottoporre all'ufficio di presidenza della Commissione la nuova iscrizione del provvedimento all'ordine del giorno non appena ottenuto l'eventuale trasferimento in sede legislativa.

Proposta di legge:

FAUSTI: Ulteriori norme per la disciplina della costruzione, circolazione e sosta delle auto-caravans (1456).

(Parere della I, della II, della VI, della VIII, della X e della XII Commissione).

(Seguito dell'esame e rinvio).

Il Presidente Pasquale LAMORTE ricorda che l'esame in sede referente della proposta di legge n. 1456 si era già concluso il 15 febbraio 1989 con l'attivazione della procedura per il trasferimento in sede legislativa ex articolo 92, comma 6, del regolamento. Nella seduta del 31 luglio 1989 l'Assemblea della Camera respinse però la richiesta.

Il relatore Pasqualino BIAFORA, ripercorrendo l'iter del provvedimento, ricorda nelle grandi linee i contenuti del testo adottato dalla Commissione in sede referente il 15 febbraio 1989. A questo punto

la Commissione ha davanti a sé due strade: o conferire mandato al relatore per riferire favorevolmente in Assemblea su questo testo, ovvero, considerato che la reiezione da parte dell'Assemblea della richiesta di trasferimento in sede legislativa risale al luglio 1989 e che nel frattempo sembrano maturate nuove condizioni politiche sul provvedimento, rinnovare la richiesta di trasferimento in sede legislativa, previa nuova acquisizione del consenso dei gruppi e del Governo. Personalmente propone alla Commissione questa seconda soluzione.

Il deputato Cesco Giulio BAGHINO ritiene che il testo a suo tempo adottato dalla Commissione debba essere ulteriormente perfezionato attraverso alcuni emendamenti.

Il deputato Pietro Paolo MENZIETTI concorda sulla necessità di perfezionare il testo a suo tempo adottato dalla Commissione.

Il Presidente Pasquale LAMORTE fa presente che l'iter del provvedimento in sede referente può essere considerato ormai concluso, sussistendo solo l'alternativa tra l'incarico al relatore di riferire in Assemblea, ovvero una rinnovata richiesta di trasferimento in sede legislativa. Ritiene tuttavia che sia possibile accogliere le sollecitazioni dei gruppi per un'ulteriore perfezionamento del testo prevedendo fra quindici giorni una apposita riunione di Comitato ristretto. Ciò allo scopo di elaborare ulteriori modifiche da trasfondere però nel testo dopo il trasferimento in sede legislativa, ovvero nel corso della discussione in Assemblea. Dopo questa riunione del Comitato ristretto potrà essere sciolta l'alternativa tra l'attivazione di una nuova richiesta di trasferimento in sede legislativa o il mandato al relatore di riferire in Assemblea sul provvedimento.

La Commissione concorda.

Il seguito dell'esame è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,20.

Mercoledì 21 marzo 1990, ore 11,20. — Presidenza del Vicepresidente Pasquale LAMORTE. — Interviene il sottosegretario di Stato per i trasporti, Giuseppe Santonastaso.

Discussione della risoluzione Ciocci Lorenzo ed altri n. 7-00290, sulla ferrovia Fiumicino-Ostiense.

Il Presidente Pasquale LAMORTE ricorda che la risoluzione all'ordine del giorno è del seguente tenore:

La IX Commissione della Camera,

vista la petizione popolare sottoscritta da oltre 25.000 cittadini di Roma residenti nei quartieri della XV circoscrizione, con la quale si richiede l'istituzione di 4 fermate intermedie (Ponte Galleria, Muratella, Magliana, Villa Bonelli) lungo la linea ferroviaria aeroporto di Fiumicino-stazione Ostiense;

considerato che tale richiesta rientra nelle finalità del protocollo d'intesa per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato nell'area romana sottoscritto dal ministro dei trasporti e il sindaco di Roma, e che il consiglio comunale e la XV circoscrizione ne hanno in più occasioni sollecitato la realizzazione;

considerato, inoltre, che l'integrazione della linea FS Fiumicino-Ostiense nel sistema di trasporto pubblico di Roma, oltre che migliorare notevolmente la mobilità nella XV e XVI circoscrizione e nell'intera città, gravata da una drammatica situazione del traffico, consentirebbe anche di ottenere risultati di gestione certamente più consistenti per le FS;

invita i Ministri dei trasporti
e per i problemi delle aree urbane,

nell'ambito dei poteri loro conferiti dalle leggi, a sollecitare l'Azienda FS affinché le richieste contenute nella petizione popolare siano accolte e realizzate.

(7-00290) « Ciocci Lorenzo, Ridi, Picchetti, Colombini, Nicolini, Pinto ».

Il deputato Lorenzo CIOCCI, illustrando la risoluzione, ricorda che essa trae origine da una petizione popolare sottoscritta da oltre 25 mila cittadini romani dei quartieri della XV circoscrizione, con la quale si chiedeva l'istituzione di quattro fermate intermedie (Ponte Galeria, Muratella, Magliana, Villa Bonelli) lungo la linea ferroviaria tra l'aeroporto di Fiumicino e la stazione Ostiense. Tale richiesta rientra nelle finalità del protocollo d'intesa per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico integrato nell'area romana sottoscritto tra il ministro dei trasporti e il sindaco di Roma. Si tratta adesso di ottenere dai ministri dei trasporti e delle aree urbane tutte le iniziative necessarie perché l'Ente ferrovie dello Stato accolga e realizzi la richiesta dei cittadini romani.

Il deputato Cesare CURSI, aderendo formalmente alla risoluzione, ne raccomanda l'approvazione. Si tratta di evitare che un'importante realizzazione ferroviaria volta a rendere più veloce il collegamento tra Roma Ostiense e l'aeroporto di Fiumicino, attraversi tante zone cittadine senza che i relativi abitanti possano agevolmente accedere al servizio. Tra l'altro, gli incontri con i cittadini hanno permesso di verificare che la stazione di Villa Bonelli sarebbe un volano positivo per i collegamenti nella capitale. Perciò, occorre riunire intorno ad un apposito tavolo Ente ferrovie, comune e regione, con l'obiettivo di rivedere gli accordi precedentemente conclusi.

Il sottosegretario di Stato Gualtiero NEPI rileva che il protocollo d'intesa sottoscritto il 17 gennaio 1985 dal ministro dei trasporti, dal direttore generale della ex Azienda delle ferrovie dello Stato, dal presidente della giunta regionale Lazio e dal sindaco del comune di Roma, per la realizzazione di un sistema integrato di trasporto pubblico nell'area metropolitana di Roma, ha previsto, come opera fondamentale, il completamento della cintura ferroviaria Nord, tra le stazioni di Roma S. Pietro e Roma Tiburtina. Il collegamento Roma Ostiense-Fiumicino si inseriva nell'ambito della ristrutturazione del nodo di Roma.

La convenzione del 22 luglio 1985, sottoscritta dalla ex Azienda FS, dalla regione, dal comune e dal consorzio di pubblici servizi di trasporto del Lazio ha stabilito che il predetto collegamento sostituisca l'attuale autolinea Roma Termini-aeroporto e viceversa.

In relazione a ciò è stata progettata una linea ferroviaria a servizio dell'aeroporto con frequenze elevate e tempi di percorrenza estremamente contenuti.

L'Ente ferrovie ritiene che l'inserimento di nuove fermate intermedie comprometterebbe il rispetto dei succitati criteri, non essendo compatibile con una linea quale quella in questione, che non è stata progettata per un esercizio a carattere metropolitano.

Comunque tale possibilità potrà essere esaminata dal punto di vista tecnico durante le fasi iniziali del nuovo servizio che, come detto, verrà prioritariamente destinato al servizio dell'aeroporto.

Il deputato Cesare CURSI ritiene necessario un chiarimento sulla posizione del Governo giacché l'approvazione della risoluzione dovrebbe impegnarlo ad ottenere dall'Ente ferrovie le misure necessarie per accogliere la richiesta dei cittadini romani. In questo senso l'approvazione della risoluzione rafforzerebbe la richiesta del Governo all'Ente ferrovie.

Il sottosegretario di Stato Giuseppe SANTONASTASO conferma che il Governo si può senz'altro impegnare ad esaminare, durante le fasi iniziali del nuovo servizio, la possibilità tecnica di prevedere ulteriori fermate lungo la linea ferroviaria Fiumicino-Ostiense, che in ogni

caso verrà prioritariamente destinata al servizio dell'aeroporto.

La Commissione approva quindi la risoluzione.

La seduta termina alle 11,45.