CAMERA DEI DEPUTATI N. 1675

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato COLUCCI FRANCESCO

Presentata il 14 ottobre 1987

Disciplina dell'attività di noleggio di autobus con conducente e norme per l'accesso alla professione di esercenti il noleggio

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Da anni il fenomeno « turismo » rappresenta una delle più redditizie attività nazionali, contribuendo in misura determinante al contenimento del disavanzo della bilancia commerciale del nostro Paese. Una legislazione sensibile a specifici problemi del settore ha provveduto anche a potenziare alcune strutture indispensabili: dalle incentivazioni alberghiere alla normativa sui pubblici esercizi, dal credito agevolato a determinate categorie di operatori turistici alla predisposizione di una legge-quadro per il turismo.

Un'attenta disamina dello spaccato composito in cui si articola l'offerta turistica dimostra, però, come l'interesse del legislatore si sia polarizzato sulle tradizionali componenti che pur rivestono un ruolo determinante nel quadro dell'offerta complessiva dei servizi.

Intendiamo riferirci in particolar modo all'attività del noleggio autobus con conducente, attività che fino ad oggi ha incontrato notevoli difficoltà nell'acquisire una propria autonomia imprenditoriale per effetto della scarsa ed anomala produzione legislativa, che ha finito per appiattire l'attività medesima, impedendole di qualificarsi rispetto al più conosciuto servizio da piazza e relegandola alla stregua del semplice noleggio di autovettura.

Trattasi, per contro, di una funzione di rilevante importanza nel quadro emergente di un turismo di gruppo che tende progressivamente a soppiantare la tradizionale figura del turista individuale. In

questo contesto, l'utilizzazione dell'autobus quale mezzo di trasporto collettivo per finalità sociali, turistiche, ricreative e culturali ha acquistato sempre maggiori dimensioni. Anche se mancano precise statistiche in proposito, può affermarsi che il numero di autobus impiegati in questa attività supera le diecimila unità con un fatturato che si aggira intorno ai 2.000 miliardi di lire annui, di cui circa il 50 per cento in valuta pregiata per contratti con operatori turistici stranieri.

Senza contare che il trasporto turistico con autobus svolge una funzione essenziale di supporto nei collegamenti tra i luoghi di arrivo del flusso turistico che si serve di altri sistemi di trasporto (stazioni, aeroporti, porti) e le località di destinazione, cosicché può affermarsi che non esiste viaggio organizzato che non utilizzi in qualche modo l'autobus come strumento di locomozione.

Di fronte alle dimensioni di tale realtà operativa, la carenza legislativa appare assai preoccupante, giacché è dato soltanto individuare alcune sparse disposizioni legislative e regolamentari concernenti la disciplina della materia (articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, mantenuto in vigore dal secondo comma dell'articolo 145 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393; articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393; regolamenti comunali relativi al rilascio delle licenze di esercizio), rese ancora più anacronistiche dalla loro vetustà e dall'avere avuto come riferimento situazioni di mercato ormai completamente superate dalla nuova dimensione assunta dal fenomeno. Invero, non ci troviamo più in presenza di un'attività meramente comunale, così come era stata concepita ed in parte attuata nella sua prima applicazione; il trasporto turistico ha raggiunto ormai dimensioni addirittura internazionali, coinvolgendo tutta una serie di prestazioni che più nulla hanno in comune con l'originaria visione del servizio. Continuare a limitare l'ambito di operatività della licenza di noleggio autobus con conducente alla ristretta dimensione comunale significherebbe impedire volutamente l'espletamento di tutte quelle potenziali capacità che il settore è in grado di esprimere, con gravi ripercussioni sulla stessa posizione imprenditoriale dei vettori italiani che finirebbero per risultare schiacciati da una concorrenza straniera resa ancora più agguerrita dalle deficienze strutturali riscontrabili nei vettori nazionali per esclusiva colpa di una normativa insoddisfacente. Oltretutto, aver conservato negli anni la collocazione di queste norme all'interno del codice della strada ha finito in pratica col limitarne la operatività al riduttivo fenomeno della mera circolazione, mentre è la stessa disciplina dell'attività che occorre regolamentare in modo più razionale e rispondente alle nuove esigenze del comparto, evitando il ripetersi degli errori di prospettiva compiuti in passato e consacrando quella autonomia concettuale e operativa che deve costituire la premessa necessaria per un salto qualitativo dell'intero settore, sottraendolo ai condizionamenti derivanti da equiparazioni che oggi costituiscono soltanti residui storici.

Se, come da più parti autorevolmente sostenuto, lo sviluppo occupazionale del nostro paese tende a trovare nel ramo dei servizi il suo serbatoio più qualificato, riteniamo doveroso prestare attenta considerazione ad un settore che, per la sua dinamica imprenditoriale e la capacità di offerta, potrebbe rappresentare un nuovo sbocco all'occupazione del nostro paese, reso ancora più invitante dallo spiccato interesse che le nuove generazioni rivolgono ad attività di lavoro né fisse, né ripetitive.

Il potenziale sviluppo dell'attività è comunque legato ad una diversa e compiuta regolamentazione dell'attività medesima, come l'esempio recente e calzante della nuova legislazione per i voli *charters* conferma in un settore sostanzialmente similare: ecco perché abbiamo ritenuto opportuno predisporre l'organica proposta che si sottopone alla vostra attenzione ed al vostro esame e che tende a disciplinare nei suoi principali aspetti il trasporto turistico mediante autobus da noleggio con conducente.

Per fornire una prima indicazione dei princìpi ispiratori che ci hanno guidato, si richiama anzitutto il disposto dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che ha trasferito alle regioni specifiche attribuzioni in materia. Si è trattato di un'apertura in linea con i tempi e con i nuovi complessi problemi del settore, che consente tra l'altro di poter ritenere acquisita la compartecipazione regionale alla disciplina normativa della materia, elemento questo su cui la presente proposta di legge è basata in quanto attribuisce alle autorità regionali ulteriori competenze per l'attuazione dei suoi princìpi direttivi.

In particolare, la normativa proposta tende:

a) a promuovere la partecipazione delle regioni nel completamento normativo ed amministrativo della disciplina della materia, quale aspetto qualificante della riforma settoriale ipotizzata;

b) a superare la dimensione comunale della licenza di esercizio non rispondente più in assoluto all'importanza dell'attività ed all'esigenza di un razionale inserimento del trasporto turistico nei piani regionali dei trasporti. L'estensione della portata operativa delle licenze al territorio regionale è appunto diretta a predisporre strumenti amministrativi capaci di avviare a soluzione i problemi connessi alle disfunzioni derivanti dalla incapacità dell'attuale sistema a regolamentare l'accresciuta dimensione delle correnti di traffico turistico soddisfatte attraverso l'utilizzazione dell'autobus da noleggio;

c) ad adeguare la legislazione nazionale alle direttive della Comunità economica europea in materia di formazione professionale dei vettori turistici nel primario interesse della collettività e della utenza, non potendo più consentirsi ad operatori improvvisati l'offerta di servizi che riguardano la sicurezza di migliaia di persone trasportate;

d) a stabilire alcuni principii comuni relativi all'attività di noleggio con specifico riferimento ad aspetti di generale portata sui quali appare utile dettare una disciplina unitaria valevole per l'intero territorio nazionale;

e) a stabilire un compiuto e completo sistema sanzionatorio, individuando le fattispecie concrete di illecito nell'esercizio dell'attività abusiva di noleggio da parte sia di vettori nazionali sia di trasportatori esteri e fissando misure patrimoniali che risultino efficaci e dissuasive.

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I.
CAMPO DI APPLICAZIONE.

ART. 1.

(Definizione).

1. L'attività di noleggio autobus con conducente consiste nel trasporto, effettuato da imprenditori professionali o da società di persone o di capitali con propri autobus e con proprio personale, per uno o più viaggi ordinari da uno o più soggetti dietro corrispettivo.

2. Non sono assogettati alle norme della presente legge i noleggi comunque effettuati con motocarrozzette, autovetture o motoveicoli ed autoveicoli per trasporto promiscuo.

ART. 2.

(Licenze).

1. L'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente è subordinato ad apposite licenze rilasciate dalla regione nel cui ambito territoriale opera l'imprenditore o la società richiedente.

ART. 3.

(Numero massimo delle licenze).

1. Spetta alle regioni predisporre ed attuare un piano che determini il numero massimo delle licenze di noleggio attivabili in ognuna di esse, tenuto conto dei seguenti elementi:

a) entità della popolazione;

b) numero ed importanza delle attività turistiche, commerciali, industriali, artigianali, culturali e sociali;

c) numero e frequenza di gite collettive scaturite da richieste sorte nell'ambito regionale e soddisfatte con autobus di noleggio non operanti nella regione o con utilizzazione di autobus di linea autorizzati alla effettuazione di corse fuori linea.

2. Tale piano è soggetto a revisione in conformità alle cadenze temporali che ciascuna regione stabilisce nell'ambito delle norme di attuazione.

3. Le regioni non possono comunque superare il numero massimo di una licenza ogni 7.000 abitanti.

ART. 4.

(Abilitazione professionale).

1. Le licenze di noleggio possono essere assegnate esclusivamente ad imprese o società i cui titolari o legali rappresentanti siano in possesso di un certificato attestante la professionalità imprenditoriale nel settore del trasporto viaggiatori su strada in conformità alla normativa comunitaria ed alle disposizioni di cui al capo II della presente legge.

CAPO II.

ACCESSO ALLA PROFESSIONE.

ART. 5.

(Requisiti di idoneità).

1. L'accesso alla professione di esercente il noleggio autobus con conducente è aperto ad imprenditori o società che siano in possesso dei necessari requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale.

ART. 6.

(Idoneità morale).

1. Il requisito di idoneità morale deve essere posseduto:

a) quando si tratti di impresa individuale dal titolare di essa e, nel caso questi abbia preposto all'esercizio dell'impresa o di un ramo di essa o di una sede un direttore, anche da quest'ultimo;

b) quando si tratti di società, da tutti i soci per la società in nome collettivo; dai soci accomandatari per la società in accomandita semplice o per azioni; dagli amministratori per ogni altro tipo di società, nonché, in ogni caso, dalla persona che dirige l'attività dell'impresa in modo permanente ed effettivo.

2. La sussistenza del requisito di idoneità morale deve essere provata mediante la produzione di estratto del casellario giudiziale in carta legale attestante la buona condotta del richiedente ed in particolare:

a) l'assenza a suo carico di condanne e pene che comportano l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma dell'articolo 178 e seguenti del codice penale;

b) il mancato assoggettamento a procedure fallimentari in corso ovvero a dichiarazioni di fallimento rispetto alle quali non sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

ART. 7.

(Idoneità finanziaria).

1. Il requisito di idoneità finanziaria consiste nella disponibilità delle risorse finanziarie nonché delle coperture assicurative ed organizzative necessarie a garantire l'avviamento e la buona gestione di un'azienda di trasporto avente come

finalità l'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente.

ART. 8.

(Idoneità professionale).

1. Il requisito della idoneità professionale consiste nel possesso da parte del titolare dell'impresa o del legale rappresentante della società, nonché della persona fisica che sia preposta alla direzione dell'attività dell'impresa in modo permanente ed effettivo, delle conoscenze tecniche, economiche ed amministrative necessarie ad assicurare la corretta gestione dell'attività imprenditoriale nel settore dei servizi di noleggio autobus con conducente.

ART. 9.

(Certificato professionale).

1. L'attestazione del requisito di idoneità professionale è comprovata dal rilascio di un apposito certificato professionale, in conformità alle procedure ed alle competenze stabilite dalla normativa nazionale di attuazione delle direttive comunitarie riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada.

2. Il certificato può essere di due tipi:

a) abilitante il titolare all'esercizio di servizi di noleggio esclusivamente sul territorio nazionale;

b) abilitante il titolare all'esercizio anche di servizi di noleggio a carattere internazionale.

3. Si intendono per servizi internazionali di noleggio quelli che prevedono l'uscita dell'autobus dal territorio nazionale nel corso dell'effettuazione del servizio, ad eccezione dei viaggi che comunque toccano il territorio della Repubblica di San Marino.

CAPO III.
PRINCIPII GENERALI DELL'ATTIVITÀ.

ART. 10.
(Effetto delle licenze).

1. Ogni licenza abilita alla circolazione di un autobus da immatricolare per uso di noleggio con conducente. La targa dell'autobus deve essere annotata sulla licenza a cura dell'autorità competente.

2. Ai fini della regolarità dell'effettuazione del servizio di noleggio autobus con conducente, copia autenticata della licenza deve trovarsi sempre a bordo dell'autobus durante il viaggio e lo stesso deve essere munito di un disco contrassegno numerato, da apporsi in modo visibile, rilasciato contestualmente alla licenza.

ART. 11.
(Ambito di operatività delle licenze).

1. Le licenze abilitano all'assunzione di servizi di noleggio aventi origine nell'ambito delle regioni per le quali sono state rilasciate.

2. Solo in casi eccezionali, e per accertate esigenze di traffico, i titolari di licenze di noleggio possono svolgere servizi aventi origine nel territorio di altre regioni purché comunque il viaggio termini nella regione di assegnazione della licenza.

3. Qualora il servizio di noleggio sia rivolto a soddisfare esigenze di trasporto provenienti da territorio estero, per le finalità di cui alla presente norma si ha riguardo al luogo di destinazione del trasporto.

ART. 12.
(Criteri e modalità per l'assegnazione delle licenze).

1. Ciascuna regione è tenuta a stabilire, con proprio regolamento, i criteri e

le modalità procedurali per l'assegnazione delle licenze di noleggio autobus con conducente, con particolare riferimento:

a) ai titoli di preferenza;

b) agli elementi per l'attestazione della proprietà o della piena disponibilità dell'autobus per il quale la licenza viene rilasciata;

c) alle eventuali cause di impedimento al rilascio della licenza;

d) alle condizioni finanziarie ed occupazionali necessarie a supportare la domanda di una o più licenze da parte di una singola impresa;

e) alla sospensione, ritiro o decadenza della licenza;

f) alla variazione sulla licenza dei dati tecnici dell'autobus da noleggio in caso di sua sostituzione.

ART. 13.

(Cronotachigrafo).

1. Tutti gli autobus comunque adibiti ad attività di noleggio con conducente debbono essere muniti di apparecchio cronotachigrafo in conformità a quanto disposto dalla legge 13 novembre 1978, n. 727.

ART. 14.

(Caratteristiche tecniche e di qualità degli autobus da noleggio).

1. Possono essere immatricolati in servizio di noleggio con conducente esclusivamente gli autobus rispondenti alle caratteristiche tecniche previste dalla normativa vigente, per il tipo di servizio da esercitare.

2. Tali autobus debbono inoltre, rispondere, requisiti di qualità e di comodità definiti unitariamente a livello comunitario dall'Organizzazione internazionale dei vettori stradali.

CAPO IV.

SANZIONI.

ART. 15.

(Servizi abusivi di noleggio autobus con conducente).

1. Chiunque adibisce a noleggio con conducente un autobus non destinato a tale uso, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 800.000.

2. L'efficacia della carta di circolazione dell'autobus è sospesa per un periodo da due a otto mesi, tenuto conto delle infrazioni al divieto commesse in precedenza, anche se siano intervenute cause di estinzione delle relative infrazioni, ovvero delle obbligazioni derivanti dalle medesime.

3. Al conducente dell'autobus cui sia stata contestata l'infrazione, si applica, per lo stesso fatto, la sanzione della sospensione della patente per un periodo da due a quattro mesi, tenuto conto delle precedenti infrazioni al divieto.

ART. 16.

(Servizi di noleggio autobus con conducente non consentiti dalla licenza di esercizio).

1. Allorché il titolare della licenza di noleggio autobus con conducente effettui servizi non consentiti dalla stessa, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 300.000 a lire 500.000.

ART. 17.

(Servizi internazionali abusivi di noleggio autobus con conducente).

1. Chiunque svolge servizi internazionali di noleggio con conducente senza essere in possesso della relativa autorizza-

zione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 800.000.

ART. 18.

(Servizi abusivi di noleggio autobus con conducente effettuati su territorio nazionale da vettori stranieri).

1. I vettori stranieri che sul territorio nazionale effettuano servizi loro non consentiti dalle disposizioni vigenti, sono assoggettati alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 1.000.000.

2. La continuazione del viaggio è subordinata al pagamento di una somma pari al quarto del massimo della sanzione prevista o al versamento a titolo cauzionale di una somma pari al massimo della sanzione prevista, salvo che il trasgressore non fornisca apposito documento fidejussorio che garantisca il pagamento della somma dovuta.

3. Le spese per le eventuali operazioni di rimozione e custodia del veicolo sono a carico, in solido, del proprietario e del conducente del veicolo stesso.

4. Contestualmente alla sanzione è comminato, per un periodo non inferiore a due mesi, il divieto di entrata sul territorio nazionale dell'autobus a cui carico è stata disposta la sanzione.

5. Qualora l'autobus straniero sia colto sul territorio nazionale durante il periodo di divieto, ne viene disposto il sequestro in base alle vigenti norme di legge.

ART. 19.

(Organi competenti all'accertamento delle violazioni ed alla comminazione delle sanzioni).

1. L'espletamento dei compiti relativi all'accertamento delle violazioni amministrative spetta a tutti gli organi abilitati ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, nonché agli organi specificamente indicati dalle autorità regionali.

2. I verbali relativi alle contravvenzioni accertate dovranno essere inviati al Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile – per l'applicazione delle relative sanzioni.

CAPO V.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI.

ART. 20.

(Attuazione delle funzioni delegate alle regioni).

1. Tutti gli atti ed i provvedimenti necessari per l'applicazione delle somme di cui alla presente legge, ed in particolare quelli previsti dagli articoli 3 e 12, debbono essere predisposti entro un anno dalla sua entrata in vigore.

ART. 21.

(Validità delle licenze in esercizio).

1. Le licenze di noleggio di autobus con conducente attualmente in esercizio continuano ad essere operative, anche in eccedenza al numero delle licenze fissate dal piano regionale di riferimento.

2. Ad ogni variazione del numero delle licenze attivabili a livello regionale si deve procedere al riassorbimento delle licenze in soprannumero prima di effettuare nuove assegnazioni.

ART. 22.

(Assegnazione dei certificati di abilitazione professionale ai titolari di licenze di esercizio).

1. La normativa sull'accesso alla professione di trasportatore di viaggiatori su strada deve appositamente prevedere particolari modalità di rilascio del certificato di abilitazione professionale nei confronti delle persone fisiche e giuridiche che già

svolgono attività professionale nel settore, sulla base dell'anzianità operativa e del livello quantitativo e qualitativo dei servizi esercitati.

ART. 23.

(Abrogazione di norme).

1. Sono abrogate:

1) l'articolo 158 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635;

2) il secondo comma dell'articolo 145 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nella parte in cui mantiene in vigore l'articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.