

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3791

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori LAURO, BALDINI e TERRACINI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L’8 FEBBRAIO 1999

---

Adeguamenti ai principi comunitari della normativa attinente  
l’immatricolazione e l’utilizzazione degli autobus destinati  
all’esercizio dell’attività professionale di trasporto  
di viaggiatori su strada

---

**INDICE**

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge .....	»	6
Capo I. - Disposizioni di carattere generale .....	»	6
Capo II. - Omologazione ed immatricolazione degli autobus destinati ad attività professionale per conto terzi .....	»	7
Capo III. - Disposizioni attinenti la destinazione e la disponibilità d'uso degli autobus immatricolati per conto terzi .....	»	9
Capo IV. - Disposizioni finali .....	»	14

ONOREVOLI SENATORI. — A distanza di anni, ormai, dall'avvenuta apertura del mercato unico europeo e dalla conseguente liberalizzazione di tutte le attività economiche che ne costituiscono la struttura portante, è sconcertante constatare come gli effetti operativi e gestionali del processo avviato siano del tutto marginali ed insignificanti rispetto alla mole delle prescrizioni vincolanti e dei divieti che ancora conservano la loro efficacia, mantenendo al nostro Paese il non invidiabile primato dello Stato comunitario che maggiormente si discosta dall'obbligo di armonizzazione e di adeguamento ai principi dell'Unione europea, ritenuto dalla normativa comunitaria strumento indispensabile di attuazione delle condizioni di concorrenza e di pari trattamento che devono necessariamente garantire lo svolgimento delle prestazioni economiche offerte dalle imprese similari aventi sede nei vari Stati comunitari.

Per la sua collocazione geografica, per le sue attrattive naturali, climatiche ed artistiche, l'Italia rappresenta una meta ricercata della movimentazione individuale e collettiva; capacità di attrazione che il grande evento ecumenico che apre il nuovo millennio è destinato ad aumentare sensibilmente ben al di là dei confini della nuova dimensione comunitaria. Ciò, peraltro, comporta una concentrazione sempre più elevata e specifica di interesse del mondo dei servizi verso il nostro Paese per soddisfare le esigenze e le richieste contingenti, ma anche e soprattutto per proporsi come referenti di strutture destinate a mantenere nel tempo la forza del loro messaggio promozionale e di immagine.

È indubbio che il settore più sollecitato ed esposto, è quello dei servizi: ed è altrettanto evidente che il più vulnerabile dei

comparti nei quali si articola il settore è quello legato all'offerta del trasporto collettivo, giacché, a differenza di tutti gli altri, può essere soddisfatto senza l'obbligo di alcuna forma di localizzazione territoriale, specie dopo la generalizzata estensione del «cabotaggio comunitario», e cioè della libera prestazione dei servizi di trasporto in tutti i Paesi dell'Unione europea da parte di vettori che abbiano la loro sede in uno degli Stati della Comunità.

Appare, quindi, del tutto comprensibile il prevalente interesse che deve essere riservato a questo specifico comparto per evitare il paradosso di una categoria professionale destinata a scontare una ridotta competitività nei confronti degli altri vettori comunitari a causa del ritardo con il quale lo Stato nazionale provvede a rimuovere i propri vincoli interni, con ripercussioni certamente gravi e durature sotto il profilo imprenditoriale ed occupazionale.

Il comparto del trasporto viaggiatori su strada è stato finora soffocato nel suo naturale processo evolutivo ed espansivo da due fattori prettamente italiani: quello della riserva assoluta di legge sull'attività, nel senso che era consentito solo l'esercizio espressamente riconosciuto dall'amministrazione (attraverso la concessione dei servizi di linea ed il contingentamento delle licenze di noleggio, intese quali presupposti di immatricolazione di singoli veicoli), e quello del protezionismo altrettanto assoluto del modo di trasporto ferroviario che, attraverso la rendita di posizione, ha finito per perdere ogni visione imprenditoriale e concorrenziale ed ha costretto le imprese di trasporto viaggiatori su strada ad un ruolo subalterno, recitandole nell'esercizio dei servizi prevalentemente locali e polverizzandole in micro-strutture che rappresentano l'esatto con-

trario della dimensione ottimale di un'impresa di trasporto destinata a competere sul mercato comunitario.

Fortunatamente, una delle migliori doti «genetiche» del nostro DNA nazionale è quella di possedere spazi e tempi di recupero assai più ridotti rispetto ad altri Paesi, cosicchè siamo convinti di essere ancora in grado di risalire la china ed occupare le posizioni che ci competono di diritto nel contesto della movimentazione collettiva comunitaria ed extracomunitaria, solo che le nostre imprese possano effettivamente e liberamente programmare, organizzare ed esercitare l'attività professionale di trasporto viaggiatori su strada alle medesime condizioni e con le medesime opportunità assicurate dagli altri Paesi comunitari ai rispettivi vettori.

Il presente disegno di legge vuole rappresentare il segno tangibile di una decisa inversione di tendenza e tradurre, in modifiche normative certe, quei messaggi politici di inserimento europeo che, tutti concentrati sull'euro, hanno finora, e non si sa quanto volutamente, trascurato ogni riferimento ed ogni intervento su quei settori produttivi e di servizi che sono destinati a dipendere dal mercato unico europeo per dimensionare in futuro i loro bacini di produzione o di utenza: e più saranno ampi tali bacini, più benefici si riverseranno sui Paesi in cui operano le imprese che quei bacini hanno costruito e gestiscono.

In particolare:

Il capo primo intende introdurre nuovi criteri direttivi in ordine alla disciplina generale del settore dei trasporti viaggiatori su strada, finalizzati alla effettiva applicazione dei principi comunitari di liberalizzazione dell'attività e di concorrenza gestionale modale ed intermodale.

Il capo secondo intende rimuovere i vincoli prescritzionali in base ai quali è stata finora vietata nel nostro Paese l'immatricolazione di autobus che possono essere regolarmente immatricolati negli altri Paesi comunitari. Si tratta di una razionalizzazione

della disciplina specifica che vuole distinguere nettamente la funzione tuttora indipendente dello Stato relativa all'omologazione di prototipi di autobus (destinata comunque ad essere entro breve ridimensionata per effetto dell'evoluzione della normativa comunitaria della materia), da quella meramente derivata dell'immatricolazione di autobus già omologati in altri Paesi della Comunità, il cui abbinamento ha finora rappresentato un grosso ostacolo alla capacità concorrenziale delle nostre imprese professionali sul mercato comunitario.

Il capo terzo intende recidere, il cordone ombelicale che ha finora attribuito alle violazioni dei titoli amministrativi aventi tuttora efficacia nel settore effetti consequenziali e connessi di violazione delle norme di circolazione, il cui presupposto giuridico, legato alla generalizzata estensione della riserva assoluta di legge sull'attività, è venuto ormai meno a seguito della intervenuta liberalizzazione della stessa. In tal modo, si viene indirettamente ad eliminare anche l'effetto distorto dei controlli di natura amministrativa (la maggior parte dei casi di non breve riscontro) compiuti durante l'esecuzione di una prestazione di trasporto, con assoluta mancanza di attenzione verso le esigenze dell'utenza trasportata ed in grado, quindi, di poter divenire un abnorme strumento di orientamento della scelta dei vettori.

Ugualmente, si è inteso semplificare lo svolgimento di tale attività, unificando, ai fini dell'immatricolazione, la destinazione d'uso in conformità ai criteri definiti per la previsione di accesso alla professione che abilita all'esercizio generalizzato di qualsiasi prestazione offerta a terzi, indipendentemente dalla classificazione amministrativa delle varie tipologie di servizi. Vengono così a cadere automaticamente i vincoli di destinazione che hanno finora impedito all'impresa professionale di utilizzare il proprio parco autobus a seconda delle esigenze e delle opportunità di lavoro.

Si confida che le motivazioni e le indicazioni, sopra prospettate possano trovare i necessari consensi per l'approvazione rapida di un provvedimento legislativo che rap-

presenta un momento di liberalizzazione e di armonizzazione ai principi comunitari da tempo atteso dalle imprese professionali di settore.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### CAPO I

#### DISPOSIZIONI DI CARATTERE GENERALE

##### Art. 1.

*(Campo di applicazione)*

1. La presente legge fissa le modalità procedurali per l'immatricolazione e l'utilizzo degli autobus da destinare all'esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada da parte di imprese in possesso del certificato professionale rilasciato ai sensi del decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448, in conformità alla regolamentazione comunitaria ed alle norme di attuazione nazionali, nonchè dei titoli amministrativi tuttora richiesti per l'esercizio dei servizi regolari, specializzati ed occasionali.

##### Art. 2.

*(Ambito di riserva regolamentare  
ed amministrativa)*

1. L'esercizio di poteri regolamentari od amministrativi destinati ad introdurre aspetti limitativi allo svolgimento dell'attività oggetto della presente legge è consentito esclusivamente per finalità ed esigenze di pubblico interesse espressamente indicate dai singoli provvedimenti e non può comunque mai assumere rilevanza tale da generare disparità di trattamento rispetto alle posizioni giuridiche delle altre imprese comunitarie.

## Art. 3.

*(Valore cogente delle disposizioni)*

1. La presente legge si propone di attuare, per la materia di riferimento, l'armonizzazione della disciplina interna ai principi comunitari di libero mercato e di pari condizioni di accesso.

2. Le disposizioni in essa contenute prevalgono su qualsiasi altra prescrizione difforme, o comunque incompatibile con gli obiettivi e le finalità di cui al comma 1.

## CAPO II

## OMOLOGAZIONE ED IMMATRICOLAZIONE DEGLI AUTOBUS DESTINATI AD ATTIVITÀ PROFESSIONALE PER CONTO TERZI

## Art. 4.

*(Omologazione degli autobus)*

1. Possono essere omologati in Italia i modelli di autobus che rispondono alle caratteristiche tecniche fissate dal Ministero dei trasporti e della navigazione con propri regolamenti.

2. L'accertamento delle caratteristiche di cui al comma 1 è compiuto su un prototipo, espressamente dichiarato conforme al modello da omologare dalla casa costruttrice, mediante visita e prova da parte dei competenti uffici della direzione generale della motorizzazione civile indicati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Ai fini della procedura di accertamento dei requisiti di omologazione dei modelli per i quali essa viene richiesta, nonché per il rilascio alla casa costruttrice del certificato di approvazione, sono applicabili le disposizioni previste dal codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e dal regolamento di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni.

## Art. 5.

*(Immatricolazione degli autobus)*

1. Possono essere immatricolati in Italia gli autobus di qualsiasi marca o tipo i cui prototipi siano stati omologati in uno dei Paesi facenti parte della Unione europea secondo le disposizioni vigenti nei rispettivi Stati.

2. L'immatricolazione degli autobus per conto terzi è consentita alle sole imprese professionali che siano in possesso dei titoli amministrativi comprovanti l'effettivo esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada.

## Art. 6.

*(Documentazione richiesta per l'immatricolazione degli autobus)*

1. L'immatricolazione degli autobus è subordinata alla presentazione, da parte dell'impresa richiedente, di:

a) copia autenticata del certificato professionale di esercizio dell'attività di trasporto di viaggiatori su strada rilasciato dai competenti organi statali in conformità al decreto ministeriale 20 dicembre 1991, n. 448;

b) copia del contratto di acquisto dell'autobus o di altro attestato comprovante la piena ed esclusiva disponibilità dello stesso;

c) dichiarazione di conformità dell'autobus da immatricolare al modello omologato rilasciata dalla casa costruttrice. Per gli autobus da immatricolare conformi a modelli omologati in altri Paesi comunitari, la dichiarazione di conformità deve essere accompagnata dalla copia autenticata del certificato di omologazione rilasciato dallo Stato comunitario in cui il prototipo è stato omologato. Il costruttore assume la piena responsabilità ad ogni effetto di legge della dichiarazione resa, nonchè degli altri elementi ad essa acclusi;



d) copia di un titolo amministrativo rilasciato in base alla legislazione di settore per l'esercizio di specifiche tipologie di servizi, quale attestazione dell'attualità di svolgimento dell'attività professionale.

#### Art. 7.

##### *(Divieto di contingentamento)*

1. È vietata ogni forma di contingentamento del numero delle immatricolazioni di autobus da parte delle imprese professionali di trasporto, ad eccezione dei casi in cui la legislazione settoriale stabilisca il numero massimo degli autobus immatricolabili in base a fasce di fatturato aziendale per garantire l'utenza sotto il profilo della certezza, dell'efficienza e della sicurezza dell'offerta.

### CAPO III

#### DISPOSIZIONI ATTINENTI LA DESTINAZIONE E LA DISPONIBILITÀ D'USO DEGLI AUTOBUS IMMATRICOLATI PER CONTO TERZI

#### Art. 8.

##### *(Destinazione d'uso degli autobus)*

1. Per destinazione d'uso degli autobus si intende la loro disponibilità all'esercizio dell'attività per la quale è richiesta l'immatricolazione.

2. Gli autobus possono essere immatricolati per uso proprio o per uso di terzi. Si ha l'uso di terzi quando l'autobus è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'impresa intestataria della carta di circolazione. Negli altri casi, l'autobus si intende adibito ad uso proprio.

3. L'uso di terzi consente l'esercizio indifferenziato di tutte quelle prestazioni di trasporto che l'impresa proprietaria dell'autobus è in grado di svolgere in base ai titoli

amministrativi acquisiti, purchè nello svolgimento dei servizi siano rispettate le caratteristiche tecniche degli autobus.

4. Per la disciplina degli autobus il presente articolo sostituisce integralmente l'articolo 82 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

#### Art. 9.

*(Utilizzo degli autobus in base alle loro caratteristiche tecniche)*

1. In base alle loro caratteristiche tecniche gli autobus sono classificati urbani, suburbani, interurbani e di gran turismo.

2. Gli autobus classificati urbani possono svolgere tutti i servizi rientranti in un'area urbana, intendendosi per tale quella caratterizzata da una sostanziale continuità di abitato anche se appartenente a circoscrizioni comunali diverse.

3. Gli autobus classificati suburbani possono svolgere, oltre ai servizi di cui al comma 2, anche quei servizi svolgentisi tra località non contigue, ma rientranti in un'area ricompresa in un raggio non superiore a 50 chilometri.

4. Gli autobus classificati interurbani e di gran turismo possono svolgere qualsiasi servizio sull'intero territorio nazionale, senza altre limitazioni o vincoli di quelli eventualmente imposti in via generale, o per tali specifiche categorie di veicoli, dalle competenti amministrazioni per motivi attinenti alla circolazione.

#### Art. 10.

*(Sostituzione dell'articolo 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. L'articolo 87 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Art. 87. - *(Servizio di linea per trasporto di persone)*. - 1. I servizi di trasporto

pubblico sono classificati di linea o di rete a seconda che interessino una relazione determinata, oppure siano espressione di collegamenti rientranti in sistemi integrati all'interno di determinate aree territoriali.

2. I servizi di rete o di linea sono assoggettati al rilascio di atti amministrativi di affidamento da parte delle competenti autorità territoriali. I servizi di linea, ove richiesti direttamente da imprese professionali per lo svolgimento di una libera attività imprenditoriale, sono assoggettati al rilascio di autorizzazioni da parte delle medesime autorità.

3. Sono utilizzabili per tali prestazioni di trasporto gli autobus che rispondono alle modalità ed alle caratteristiche dei servizi affidati od autorizzati.

4. Per esigenze di carattere eccezionale o temporaneo, le imprese esercenti possono utilizzare, nell'espletamento dei servizi di trasporto pubblico, autobus dei quali sia stata acquisita la disponibilità per effetto di contratti di locazione stipulati con altre imprese professionali.

5. La normativa di dettaglio prevista per la disciplina di tali prestazioni di servizio è tenuta a stabilire espressamente le sanzioni applicabili per le singole violazioni accertate nell'esercizio dell'attività, nonché le modalità e le procedure di accertamento e di definizione».

#### Art. 11.

*(Utilizzo promiscuo degli autobus da parte delle imprese professionali)*

1. Le imprese professionali di trasporto di viaggiatori su strada possono utilizzare gli autobus dei quali hanno la disponibilità per qualsiasi prestazione connessa all'esercizio dell'attività, con il solo vincolo derivante dalle loro caratteristiche tecniche.

2. Per garantire il soddisfacimento di tale facoltà, all'atto della immatricolazione degli autobus, dovrà essere riportata sulla carta di circolazione esclusivamente l'intestazione

della destinazione d'uso, senza alcuna limitazione relativa alla tipologia dei servizi che possono essere svolti.

Art. 12.

*(Rapporti che attestano la disponibilità degli autobus)*

1. La disponibilità degli autobus da parte delle imprese professionali di trasporto di viaggiatori su strada è comprovata, oltre che dalla attestazione della proprietà, dall'esistenza di un contratto di locazione di durata prefissata e non superiore a tre anni, di un contratto di *leasing* con inserimento della clausola di riscatto, nonchè di un contratto di acquisto con patto di riservato dominio.

Art. 13.

*(Limiti di utilizzo degli autobus acquistati con finanziamento pubblico)*

1. Gli autobus di cui l'ente pubblico committente provvede a finanziare l'acquisto da parte dell'impresa professionale che esercita servizi di trasporto pubblico locale in base a contratto di servizio, possono essere esclusivamente vincolati dall'ente finanziatore all'esercizio dei soli servizi pubblici da esso commissionati.

2. L'ente impositore può anche limitarsi a stabilire un vincolo di durata, trascorso il quale l'impresa professionale di trasporto acquista la piena disponibilità d'uso dell'autobus.

Art. 14.

*(Colorazione degli autobus e prescrizioni alternative di individuazione dei servizi)*

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge sono abrogate tutte le disposizioni regolamentari che impongono colorazioni diverse per le varie tipologie di servizi.

2. Con disposizioni a carattere regolamentare possono essere conservate apposite prescrizioni di specifica colorazione per i soli autobus classificati urbani e per quelli classificati suburbani, che svolgono servizi di trasporto pubblico locale all'interno di aree territoriali definite.

3. Gli autobus classificati interurbani o di gran turismo non sono vincolati ad alcun obbligo di colorazione specifica ed adottano quella scelta dall'impresa proprietaria. In caso di locazione la variazione di colorazione non è obbligatoria; qualora essa venga attuata in base a decisione dell'impresa locataria, la stessa è tenuta al ripristino della colorazione originaria al momento della scadenza del contratto di locazione.

4. Nel caso di loro utilizzazione in servizio di trasporto pubblico di rete o di linea, gli autobus devono essere sempre dotati di apposite tabelle di servizio, con l'indicazione delle località capolinea e delle principali fermate, da apporsi sulla parte anteriore e posteriore dell'autobus, nonché sulle fiancate laterali, in conformità ai modelli da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

#### Art. 15.

##### *(Prestazioni per particolari categorie di utenti)*

1. L'immatricolazione di particolari tipi di autobus destinati allo svolgimento di specifiche prestazioni di servizio per determinate categorie di utenti non consente il loro utilizzo per servizi diversi da quelli per i quali sono stati immatricolati.

2. Gli autobus immatricolati per servizi da rendere alla generalità dell'utenza possono essere anche adibiti ai servizi di cui al comma 1, purchè, nel loro svolgimento, rispettino le relative prescrizioni tecniche e di sicurezza. L'accertata violazione di tale obbligo determina, quale sanzione accessoria, l'esclusione per un anno dell'impresa dalla possibilità di avvalersi di tale facoltà.

3. Le eventuali procedure di gara per l'affidamento di servizi da effettuarsi per determinate categorie di utenti, possono attribuire alla disponibilità di autobus specializzati per lo specifico servizio valore di elemento selettivo preferenziale ai fini dell'aggiudicazione del servizio.

#### CAPO IV DISPOSIZIONI FINALI

##### Art. 16.

*(Partecipazione a progetti comunitari per offerte di servizi a caratterizzazione obbligatoria)*

1. Qualora la partecipazione di imprese nazionali all'esecuzione di progetti comunitari per offerte di servizi che impongano determinate modalità attuative sia impedita da prescrizioni in vigore diverse da quelle oggetto della presente legge, le imprese interessate possono chiedere al Ministero competente apposita deroga finalizzata all'acquisizione di quota parte dei servizi destinati ad essere effettuati secondo modalità prefissate ed uniformi.

2. La domanda di deroga deve essere corredata dalla documentazione comprovante l'esistenza del progetto comunitario e le modalità effettivamente richieste alle imprese partecipanti.

3. Entro trenta giorni dalla presentazione della domanda, il Ministero interessato è tenuto al rilascio di apposita deroga alle prescrizioni impeditive, nei limiti ed alle condizioni che consentano lo svolgimento del servizio.

##### Art. 17.

*(Operatività dei titoli amministrativi richiesti per l'esercizio dell'attività di trasporto viaggiatori con autobus)*

1. I titoli amministrativi richiesti per l'esercizio dell'attività di trasporto di viag-

giatori su strada sono assoggettati esclusivamente alla disciplina dettata dalle rispettive norme di riferimento e sono assoggettati soltanto ai controlli ed alle sanzioni previste da tali disposizioni.

2. Le eventuali violazioni alle prescrizioni di esercizio ed alle modalità di svolgimento dei servizi rappresentano illeciti di natura amministrativa, come tali accertabili e sanzionabili esclusivamente dai funzionari delle amministrazioni aventi specifica competenza in materia.

3. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, tali illeciti cessano di essere considerati anche violazione alle norme di circolazione degli autobus e non possono più costituire oggetto di specifico accertamento da parte dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 192 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

#### Art. 18.

##### *(Efficacia abrogativa)*

1. È abrogato l'articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

2. Sono, inoltre, abrogate tutte le prescrizioni normative incompatibili con la presente legge.

