

Firmatari

Primo firmatario: [MONAI CARLO](#)

Gruppo: ITALIA DEI VALORI

Data firma: 21/06/2012

Commissione assegnataria

Commissione: [IX COMMISSIONE \(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI\)](#)

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
delegato in data 21/06/2012

Stato iter:

IN CORSO

Fasi iter:

MODIFICATO PER COMMISSIONE ASSEGNATARIA IL 21/06/2012

Atto Camera

Interrogazione a risposta in Commissione 5-07178

presentata da

CARLO MONAI

giovedì 21 giugno 2012, seduta n.654

MONAI. -

Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico.

- Per sapere - premesso che:

i servizi adibiti al trasporto pubblico non di linea di persone per conto terzi sono assoggettati alla legge di settore del 15 gennaio 1992, n. 21;

in data 30 dicembre 2008, con decreto-legge n. 207, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009 n. 14, detta Legge ha subito sostanziali modifiche ai principi che dettavano le norme per le oltre 80.000 imprese esercenti il servizio di noleggio con conducente;

dette modifiche, dettate dal comma 1-quater dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, sono state ritenute in contrasto con l'ordinamento vigente per diversi profili di criticità sia sotto il profilo costituzionale che comunitario;

in data 27 febbraio 2009 nel Consiglio dei ministri n. 39 venne approvato un emendamento al decreto-legge n. 5 del 10 febbraio 2009 convertito con modificazioni dalla legge del 9 aprile 2009 n. 33 (incentivi settore auto), dove l'articolo 7-bis (sospensione dell'efficacia di disposizioni in materia di trasporto persone mediante autoservizi non di linea) così stabiliva: «1. Nelle more della ridefinizione della disciplina dettata dalla legge 15 gennaio 1992, n. 21, in materia di trasporto di persone mediante autoservizi non di linea, da effettuare nel rispetto delle competenze attribuite dal quadro costituzionale e ordinamentale alle regioni ed agli enti locali, l'efficacia dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, è sospesa fino al 30 giugno 2009.»;

in data 1° luglio 2009 con decreto-legge n. 78 convertito con modificazioni dalla legge 3 agosto n. 102 all'articolo 23, comma 2, il termine di scadenza della sospensione determinata dall'articolo 7-bis della legge n. 33 del 2009 è stato prorogato al 31 dicembre 2009 (2. all'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, le parole «fino al 30 giugno 2009.» sono sostituite dalle seguenti: «fino al 31 dicembre 2009.»);

l'articolo 5 comma 3 del decreto-legge n. 194 del 2009, convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2010 n. 25, ha previsto che: «All'articolo 7-bis, comma 1, decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e successive modificazioni, le parole: "fino al 31 dicembre 2009" sono sostituite dalle seguenti: "fino al 31 marzo 2010".»;

in data 25 marzo 2010 il decreto-legge n. 40 convertito con modificazioni dalla Legge 22 maggio 2010 n. 73, all'articolo 2, comma 3, ha prorogato di fatto, il termine di sospensione dell'efficacia del comma 1-quater dell'articolo 29 del decreto-legge n. 207 del 2008, in quanto si è incardinato sulla previsione dell'articolo 7-bis della legge n. 33 del 2009: «3. Ai fini della rideterminazione dei principi fondamentali della disciplina di cui alla legge 15 gennaio 1992, n. 21, secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis, comma 1, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, ed allo scopo di assicurare omogeneità di applicazione di tale disciplina in ambito nazionale, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, previa intesa con la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate, entro e non oltre il termine di sessanta giorni decorrenti dalla data di entrata in vigore del presente decreto, urgenti disposizioni attuative, tese ad impedire pratiche di esercizio abusivo del servizio di taxi e del servizio di noleggio con conducente o, comunque, non rispondenti ai principi ordinamentali che regolano la materia. Con il suddetto decreto sono, altresì, definiti gli indirizzi generali per l'attività di programmazione e di pianificazione delle regioni, ai fini del rilascio, da parte dei Comuni, dei titoli autorizzativi.»;

all'articolo 51, comma 7, del decreto-legge n. 78 del 2010 è stata prevista un'ulteriore proroga relativa a quanto previsto dall'articolo 2, comma 3 della Legge n. 73 del 2010;

ancora una volta, con il decreto-legge n. 225 del 2010 detto termine è stato ulteriormente prorogato al 31 marzo 2011, e poi di nuovo prorogato al 31 dicembre 2011, come pubblicato in data 31 marzo 2011 nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Serie Generale n. 74;

in data 29 dicembre 2011, con decreto-legge n. 216, lo stesso termine, con il comma 4 dell'articolo 11, è stato in ultimo prorogato al 30 giugno 2012;

lo stesso Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel mese di settembre dell'anno 2011 a seguito di interrogazione a risposta in commissione (n. 5-04908) in merito alla normativa sui servizi pubblici non di linea e più precisamente sull'efficacia applicativa dell'articolo 29, comma 1-quater, del decreto-legge 30 dicembre 2008, n. 207, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2009, n. 14, ha dichiarato che: «Rispetto alle disposizioni restrittive introdotte è tuttavia apparsa fin da subito necessaria una verifica di compatibilità con i principi di libera concorrenza. Tali verifiche, nonché le critiche mosse dalla categoria interessata e le osservazioni formulate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, hanno determinato successivi interventi normativi atti prima a stabilire e poi a confermare la sospensione della efficacia delle disposizioni citate»;

tali innumerevoli modifiche, sospensioni e proroghe hanno di fatto riportato la normativa nei profili di costituzionalità italiana ed europea desiderati dal Governo e dal Parlamento, rendendo inapplicabile la modifica alla legge n. 21 del 1992 da parte del comma 1-quater dell'articolo 29 della legge 27 febbraio 2009, n. 14, ma hanno determinato una situazione di confusione nelle amministrazioni pubbliche locali (comuni, province e regioni), nelle forze dell'ordine, che incorrono in erronee interpretazioni sull'applicazione della legge 15 gennaio 1992 n. 21;

tali erronee interpretazioni stanno portando progressivamente alla paralisi le circa 80.000 imprese esercenti attività di noleggio con conducente con un danno non solo economico ma anche e soprattutto occupazionale, bloccando di fatto ed illegittimamente la crescita e lo sviluppo nel settore in controtendenza e in opposizione a quanto si prefigge l'attività politica del Governo che intende rilanciare lo sviluppo economico e la crescita delle imprese;

in Abruzzo, in Sicilia, in Campania ed in altre regioni sono state messe in atto azioni sospensioni e revoche di titoli autorizzativi in modo illegittimo avviando per altro azioni legali contro imprenditori rei di non avere parcheggiato la propria autovettura immatricolata a noleggio con conducente nella rimessa sita nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione ma di averlo fatto in altri comuni ove hanno contratti di lavoro con enti pubblici e privati ovvero ove hanno sede enti con cui sono stati sottoscritti contratti di lavoro a seguito di aggiudicazione di regolari bandi di gara ad evidenza europea;

tutto ciò comporta un esoso dispendio di tempo e denaro da una parte per le amministrazioni locali per accertamenti e contestazioni, dall'altra parte per gli imprenditori per difendersi avanti ai giudici e prefetture a causa di errate contestazioni arrivate sino all'emissione di avvisi di garanzia a carico di questi ultimi. Nondimeno tutto ciò comporta una imponente sottrazione delle forze dell'ordine dall'attività di necessaria prevenzione del crimine e di tutela dell'ordine pubblico -:

se e quali iniziative intenda avviare per eliminare l'incertezza normativa conseguita al succedersi dei citati provvedimenti normativi che hanno creato e creano difficoltà e criticità applicative alla pubblica amministrazione e danni alle migliaia di imprese che operano nel settore del noleggio con conducente.

(5-07178)