

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

47° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 28 FEBBRAIO 1974

Presidenza del Presidente MARTINELLI
indi del Vice Presidente CAVALLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada » (1452)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 751, 753, 754 e <i>passim</i>
ARNONE	754
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	757, 760, 763 e <i>passim</i>
MADERCHI	753, 758, 759 e <i>passim</i>
PACINI, relatore alla Commissione	752, 754 760 e <i>passim</i>
SAMONÀ	760
SANTALCO	760, 763, 764 e <i>passim</i>
SANTI	785
SANTONASTASO	763, 765, 773 e <i>passim</i>

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

C E B R E L L I , segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose, e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada » (1452) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:
« Istituzione dell'albo nazionale degli auto-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

trasportatori di cose per conto terzi, disciplina degli autotrasportatori di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada », già approvato dalla Camera dei deputati.

Per quanto riguarda i relativi pareri comunicato che dalla 2^a Commissione ci è giunto parere favorevole il 14 febbraio scorso, la 5^a Commissione ci ha comunicato il suo parere favorevole fin dal 23 gennaio, mentre i pareri della 6^a e della 10^a Commissione non ci sono ancora giunti, e i termini relativi sono scaduti il 31 gennaio; quindi possiamo procedere nella discussione del disegno di legge.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi. Il disegno di legge n. 1452 di cui quest'oggi iniziamo l'esame, intende disciplinare un settore di grandissimo rilievo, che ha avuto in Italia, dal dopoguerra ad oggi, una forte espansione. Espansione che si riferisce sia all'incremento dei mezzi in circolazione sia alle tonnellate di merci trasportate.

Le ragioni di queste crescite sono diverse e possono essere così indicate:

- a) maggiore flessibilità degli operatori del settore rispetto agli operatori di altri comparti;
- b) possibilità di effettuare il servizio da porta a porta;
- c) miglioramento della rete viaria, in particolare autostradale;
- d) necessità di minore impiego di capitale in investimenti fissi rispetto ad altri tipi di trasporto.

Dai dati a mia conoscenza si può rilevare infatti come nel periodo 1955-1970 le tonnellate di merci viaggianti su strada siano aumentate di oltre il 570 per cento, mentre le tonnellate-chilometro hanno subito un incremento superiore al 435 per cento.

Ma anche all'interno stesso dell'autotrasporto sta avvenendo un mutamento di compiti in quanto, mentre fino a pochi anni fa i veicoli utilizzati per il trasporto di merci

in conto proprio erano di piccola o media dimensione, e quelli utilizzati per i trasporti in conto terzi di dimensioni medio-pesanti, in questi ultimi anni si può rilevare una tendenza sempre più marcata dei trasporti in conto proprio ad aumentare la portata dei veicoli impiegati. Ciò si spiega con la necessità di sopperire alla domanda di trasporto, dato che le licenze per il trasporto in conto terzi sono contingentate e dal 1963 anche bloccate, come emissione, tolto alcuni casi speciali, mentre le autorizzazioni per il trasporto di merci in conto proprio sono libere fino a 25 quintali.

Nel 1970 il trasporto su strada effettuato in Italia per conto terzi — quindi da imprese esercenti l'attività di trasporto — rappresentava, secondo dati attendibili, circa il 64 per cento sul totale del trasporto terrestre; in quell'anno, secondo l'ISTAT, quest'ultimo era valutato circa il 5,7 per cento del prodotto interno lordo.

Si può di conseguenza supporre ragionevolmente che da solo il trasporto per conto terzi rappresentasse all'incirca il 3,6 per cento del prodotto lordo nazionale; con buona approssimazione è quindi da ritenersi che il trasporto merci su strada per conto terzi abbia contribuito, nel 1970, con circa 1860 miliardi di lire alla formazione del prodotto lordo. È certamente una cifra parecchio elevata se si considera che nell'anno analizzato tutto il settore dei trasporti terrestri ha partecipato con poco più di 2.200 miliardi alla formazione del prodotto lordo nazionale.

A questa formazione di ricchezza, cui il settore degli autotrasportatori professionali ha partecipato direttamente, dobbiamo aggiungere che, secondo i dati rilevati da uno studioso della materia, il professor Del Visco, nei diciassette anni compresi tra il 1950 e il 1966 gli investimenti operati per l'acquisto di autocarri, rimorchi e semirimorchi sono ammontati a 1.600 miliardi di lire; se si aggiungono poi gli investimenti effettuati nell'ultimo quinquennio, si può stimare in duemila miliardi di lire l'ammontare delle risorse private investite tra il 1950 ed il 1970 per l'acquisto di veicoli industriali.

Oltre a ciò deve essere considerata anche quella parte di investimenti in impianti fissi

che gli operatori del settore hanno effettuato, per cui in totale ci si avvicina ad una cifra aggirantesi sui duemila, duemilacinquecento miliardi di lire in venti anni.

Ho ritenuto opportuno riportare questi dati onde dare il giusto rilievo all'importanza che il trasporto di merci su strada rappresenta nella nostra economia, sia come creazione di ricchezza sia per gli investimenti effettuati, dati che forse non sono del tutto conosciuti.

Mi sembra chiaro che nella prospettiva di sviluppo del nostro paese il trasporto stradale acquisterà ulteriore significativa importanza per cui non poteva non rendersi indispensabile una iniziativa legislativa che avviasse una nuova regolamentazione di tutto il settore, onde porlo in grado di rendere i servizi che sempre di più gli saranno richiesti.

Infatti la struttura del settore oggi è caratterizzata da una polverizzazione che evidenzia la presenza di aziende di modestissime dimensioni (basti pensare che nel settore sono presenti circa 142.000 imprese con un milione di addetti). Ciò fa risaltare come vi sia un gran numero di ditte che non hanno una adeguata organizzazione commerciale, la quale invece si rende indispensabile al fine di consentire al trasportatore di fornire ai propri utenti altri servizi complementari (ad esempio sdoganamento, distribuzione della merce, pratiche accessorie, eccetera).

È in relazione a ciò che il disegno di legge prevede l'istituzione dell'albo ed una disciplina che dovrebbe assicurare la realizzazione degli obiettivi che ho enunciato.

Il disegno di legge n. 1452 che è al nostro esame, è il frutto di un lungo dibattito avvenuto presso l'altro ramo del Parlamento e che ha visto l'impegno di tutti i gruppi parlamentari. Il disegno di legge prevede l'istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di merci per conto terzi; norme sulla concessione delle autorizzazioni e delle licenze per il trasporto di cose in sostituzione di quelle previste dalla legge 20 giugno 1935, n. 1349; l'istituzione di tariffe a forcilla per i servizi di trasporto merci. Su questi punti vi è stato un lungo lavoro ed il disegno di legge, tra l'altro, è il risultato di una intesa

realizzata fra il Governo, i sindacati e le categorie interessate.

L'istituzione dell'albo potrebbe far sorgere la preoccupazione che si crei una sorta di corporazione ma tale preoccupazione dovrebbe superarsi valutando la struttura delle commissioni provinciali, regionali e nazionali, che hanno compiti ben definiti e la cui composizione appare in grado di garantire l'interesse della collettività.

L'albo degli autotrasportatori è l'istituto che consentirà di accertare i requisiti professionali tassativamente previsti dalla legge e richiesti per l'esercizio dell'autotrasporto. Le norme sulla concessione delle autorizzazioni delle licenze per il trasporto di cose sono finalizzate a realizzare un equilibrio fra la domanda e l'offerta di servizi evitando da un lato gli eccessi di offerta e dall'altro la carenza di servizi, in particolare quando la domanda cresce per lo sviluppo dell'economia e per gli andamenti ciclici della produzione dei beni.

Tali norme, pertanto, dovrebbero consentire che il trasporto per conto proprio possa essere esercitato secondo la necessità delle imprese che, per motivi di convenienza, trovino più utile l'impiego di veicoli propri assicurando, di conseguenza, la prevenzione e la repressione degli abusi a danno dei vettori per conto terzi.

Infine le tariffe avranno un duplice scopo: quello di impedire una concorrenza scorretta che, a volte, può essere esercitata anche praticando prezzi inferiori ai costi di esercizio; quello di impedire l'imposizione di prezzi eccessivi nei momenti in cui la domanda supera l'offerta dei servizi.

La disciplina che stiamo esaminando inciderà sulla qualità e la quantità dei servizi, garantendo che i prezzi siano sempre adeguati ai costi di esercizio, senza effetti negativi in più o in meno, assicurando ai vettori le migliori condizioni affinché i trasporti, in relazione alla capacità dei singoli imprenditori, raggiungano il massimo grado di produttività e di efficienza, con minori costi per la collettività.

Occorre, tuttavia, per raggiungere pienamente tale obiettivo, modificare le norme vigenti in materia di pesi e dimensioni dei

veicoli industriali, modificando gli articoli 23 e 33 del codice della strada, per la qual cosa mi riservo di presentare un apposito ordine del giorno. Tali modifiche si rendono urgenti in quanto, per avvertire la gravità del problema, è sufficiente ricordare che un autoarticolato francese o belga è lungo 15 metri ed ha la portata di 270 quintali con quattro assi, mentre l'articolato italiano è lungo 14 metri ed ha la portata di 190 quintali con 5 assi. Di conseguenza è evidente che il primo ha dei costi di esercizio inferiori rispetto al secondo. Non affronto, per brevità, i problemi che si pongono per il trasporto dei container.

Il disegno di legge n. 1452, nello stabilire le tariffe a forcella ha recepito le norme del regolamento CEE n. 1174 del 30 luglio 1968, adeguando pertanto la nostra legislazione a quella europea.

Da quanto esposto si noterà l'importanza dei problemi che si affrontano e che si intende risolvere con questo disegno di legge.

Gli autotrasporti, sebbene qualificati spesso come non produttivi in quanto non creano dei beni reali, sono tuttavia indispensabili per ogni attività produttiva. Infatti i beni devono essere raccolti sul posto di produzione e trasferiti sui mercati di consumo. Lo Stato quindi non può prescindere dall'interessarsi di questo settore per dargli la migliore organizzazione.

L'intervento dello Stato sul mercato dei trasporti condiziona, di fatto, il funzionamento dello stesso, sia che si tratti di un controllo totale, sia che si limiti, come nel nostro caso, ad organizzarlo o a correggerne gli eccessi. L'intervento dello Stato intende, quindi, coordinare ed orientare le soluzioni che i vari agenti economici intenderebbero adottare.

A conclusione desidero precisare, non ritenendo di dover entrare in un esame particolareggiato dei singoli articoli, che a mio avviso sarà opportuno portare alcune correzioni al testo in esame. Mi riservo di precisare queste modifiche durante l'esame dei singoli articoli.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M A D E R C H I . Considera il provvedimento in esame di grande importanza poiché interviene a disciplinare un settore fondamentale del trasporto delle merci. Debbo rilevare però che nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati e che non è altro che il risultato di un ricucimento di provvedimenti presentati dal precedente Governo, non si è tenuto conto di alcuni punti fondamentali. Per esempio il problema dell'autotrasporto di cose viene considerato come a sè stante e non inquadrato, come dovrebbe essere, in una organica visione dell'intero sistema di trasporto.

Inoltre sono state assunte, nella stesura del disegno di legge, delle posizioni che risentono fortemente di spinte corporative, di una visione particolaristica, non condivisa dalla nostra parte politica. Noi riteniamo che nella prospettiva, anche ravvicinata, del superamento dell'attuale disordine esistente nel campo dei trasporti una regolamentazione come quella prevista dal disegno di legge al nostro esame potrebbe rappresentare una sorta di remora, comunque una difficoltà ad inquadrare poi in una visione generale queste categorie. Per questi motivi, mentre siamo favorevoli al secondo e al terzo titolo di questo disegno di legge, non siamo favorevoli al primo e cioè all'istituzione dell'albo dei trasportatori, così come è stato concepito e come è stato disciplinato dal Governo. Il relatore ha fatto presente come nel lavoro di ricucitura di questo provvedimento si sia incorsi in una serie di lacune e deficienze, che consigliano, anzi impongono, la modifica di alcune norme come per esempio quella prevista dall'articolo 66. Sarebbe, infatti, un grave errore prevedere, come fa tale articolo, la totale abrogazione di una legge che tratta anche altra materia, come l'istituzione di autostazioni e la dichiarazione di pubblica utilità dei progetti che si riferiscono a questi necessari strumenti infrastrutturali.

Tuttavia, il tempo trascorso, la disposizione dimostrata dall'altro ramo del Parlamento nell'accogliere le posizioni assunte dalle categorie, hanno creato oggi all'interno di questo settore una notevole attesa. Ci rendiamo conto che non è possibile procedere

a una trasformazione profonda del disegno di legge. Sentiamo, però, la necessità di intervenire egualmente, per cercare di correggere almeno alcune norme. Ad esempio, come si evince dagli emendamenti che abbiamo presentato, d'accordo anche con il senatore Sammartino, ci sembra necessario assicurare la partecipazione e la presenza, nei vari organismi previsti dal provvedimento, dei lavoratori organizzati nel movimento cooperativo o che si presentano in forme particolari di associazione. I nostri emendamenti tendono ad assicurare, cosa che non è stata fatta nella stesura compiuta dalla Camera, la partecipazione di questi lavoratori che sono stati ingiustamente esclusi e che costituiscono parte non trascurabile di questo settore. Ci preoccupiamo di assicurare, attraverso un emendamento all'articolo 4, la presidenza del Comitato provinciale a un rappresentante della regione, perchè riteniamo questo un fatto indispensabile al fine di non creare in partenza motivi di differenziazione e forse anche di contrapposizione fra la politica dei trasporti che la regione porta avanti e quella che potrebbe essere la posizione dei comitati provinciali. Proponiamo, infine, di assicurare la partecipazione dei diretti interessati alla stesura dei provvedimenti che il Governo è delegato ad emanare in applicazione di queste direttive, cioè nella stesura del regolamento di applicazione. Ci sembra, infatti, inconcepibile non tener conto delle categorie interessate, che avranno certamente qualcosa da dire e che subiranno le conseguenze di tale regolamento.

Inoltre, con i nostri emendamenti cerchiamo di eliminare alcune contraddizioni che abbiamo riscontrato nella formulazione del disegno di legge, come ad esempio quella relativa all'articolo 53, dove, stabiliti i criteri in base ai quali dovranno essere fissate le nuove tariffe, si introduce poi un comma che lascia in pratica la possibilità di modificare tutto con patteggiamenti privati. Allora sarebbe stato meglio non affaticarsi a stabilire dei criteri per le tariffe a forcella e lasciare che le cose andassero come sono andate fino a questo momento.

Questi emendamenti, che tendono solo ad assicurare la partecipazione degli enti pubblici interessati a questo particolare sistema di trasporto o delle categorie nella formulazione delle norme di applicazione nonchè a correggere delle evidenti contraddizioni, potrebbero benissimo essere accolti, dal momento che già su alcuni punti (e non certo per colpa nostra!) siamo costretti ad intervenire con modificazioni.

A R N O N E. Brevemente, per dire che la mia parte politica è favorevole all'approvazione di questo disegno di legge che cerca di sanare una materia lasciata oggi in balia degli umori dei singoli prestatori d'opera che si muovono sul piano dell'improvvisazione. Ritengo anch'io necessaria qualche correzione.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale e do la parola al relatore per la replica agli oratori intervenuti.

P A C I N I, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, come ho accennato nella relazione, anche io ritengo che si debbano operare delle modificazioni, secondo me però di carattere puramente formale. Il collega Maderchi ha illustrato gli emendamenti proposti dal suo Gruppo. Questi emendamenti, a parte quello relativo all'articolo 66, che mi trova concorde, mi lasciano per la verità un po' perplesso, perchè tendono ad inserire nel disegno di legge elementi che possono rischiare di modificarlo anche in materia sostanziale. Ad esempio, la preoccupazione del senatore Maderchi relativa alla rappresentanza delle organizzazioni cooperative nella composizione dei comitati provinciali, regionali e nazionali, è una preoccupazione che in una certa misura avevo avuto anch'io. Però, appariva e appare tuttora opportuno che il disegno di legge non abbia delle modificazioni sostanziali. Ecco perchè mi è parso di poter sostenere, come sostengo in effetti, che la rappresentanza delle cooperative non è che sia esclusa o che si debba ritenere completamente esclusa in base, in particolare, all'arti-

colo 4, oltre agli altri articoli che si riferiscono alla costituzione del Comitato, perchè si parla di associazioni nazionali di categoria e rappresentative, senza uno specifico riferimento di carattere sindacale.

In sostanza, tra le associazioni di categoria più rappresentative possono evidentemente esserci anche le confederazioni delle cooperative. D'altra parte, se questa interpretazione può essere accolta anche dal Governo, ritengo sia possibile, in sede di emanazione del Regolamento — proprio in considerazione del fatto che per il titolo primo del presente provvedimento il Ministro deve sentire le organizzazioni interessate — che il Governo, anche su mandato scaturito dal dibattito di stamani, possa tener presente la possibilità d'inserire, con più chiarezza, se necessario, la rappresentanza delle cooperative nei comitati provinciali e regionali.

Consequentemente sono più favorevole a lasciare gli articoli relativi nella stesura attuale, rimettendomi al governo circa la possibilità di meglio precisare, nel Regolamento, il sistema delle rappresentanze.

Aggiungo, inoltre, che io stesso ho fatto riferimento, ad esempio, all'articolo 4 per quanto riguarda la presidenza del comitato provinciale. Se diamo una scorsa agli articoli con i quali si costituiscono questi comitati, ci rendiamo conto che la struttura si viene a delineare nel modo seguente: il Ministero dei trasporti, che ha una funzione promozionale di coordinamento di tutto il settore; le commissioni provinciali e nazionali che hanno compiti di valutazione dei titoli per essere iscritti all'Albo, di collaborazione con il Ministero per quanto attiene alla qualifica dei trasporti del settore ed anche per le tariffe e le modificazioni delle stesse.

La Regione è collocata nel disegno di legge — e a mio avviso molto opportunamente — come elemento politico che s'inserisce nella politica del trasporto su strada. Per cui i comitati provinciali e nazionali acquistano una funzione burocratica, rappresentativa, in un certo senso; mentre i comitati regionali acquisiscono una funzione politica, più vicina al tipo di funzione del Ministero dei trasporti. Infatti, il comitato regionale è

composto dall'assessore ai trasporti ed ha, come attribuzioni, il compito di coordinare l'attività dei comitati provinciali e di esprimere il parere — quando richiesto dalla Regione — sui provvedimenti concernenti l'autotrasporto di cose. La funzione del comitato regionale, perciò, è di coordinamento dei comitati provinciali e, quindi, una funzione politica, che è preminente, che lega di più con quelle che sono le competenze politiche del Ministero in materia.

Consequentemente, se noi inseriamo in qualità di presidente del comitato provinciale, un rappresentante della Regione, creiamo una stortura nella logica che presiede alla costituzione del comitato stesso. Per cui, a mio avviso, ritengo giustificata la preoccupazione dell'estensore del disegno di legge (che, in definitiva, sono i colleghi della Camera); quella di aver messo alla presidenza dei comitati provinciali e del comitato nazionale, funzionari dello Stato. Questo tipo di distinzione ritengo debba essere mantenuto proprio per definire bene le competenze di questi organismi.

All'articolo 4, tuttavia, ci sono alcune modifiche da apportare. Una è relativa al punto a), anche se la propongo in termini diversi da quelli illustrati dal senatore Maderchi. Ogni comitato provinciale è composto, ai sensi di questo punto a) dell'articolo 4: « da un magistrato ordinario o amministrativo a riposo, con funzioni di presidente ». Con questa dizione si rischia di andare contro la nota legge n. 336 e tutto quanto si è detto, scritto e fatto sulla legge dei superburocrati. Sono del parere, invece, che la responsabilità della presidenza vada attribuita ad un funzionario dello Stato con la qualifica di vice prefetto; il che comporta la modificazione, successivamente, anche dello stesso articolo 4, dove è detto che il presidente della corte d'appello nomina « il membro di cui alla lettera a) ».

Ho fatto queste osservazioni solo per evidenziare che mi rendo conto di come alcune cose vadano modificate e facendo presente che io stesso, fra l'altro, ho dichiarato che all'articolo 66 sarà necessario dare una formulazione diversa che mi propongo, tuttavia, di presentare al momento opportuno.

CENGA R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ringrazio il senatore Pacini per la sua relazione e per le risposte date ai colleghi intervenuti, anche perchè, trovandomi consenziente con le sue argomentazioni, mi evita di ripetere le stesse cose. Desidero in primo luogo fare un minimo di storia dell'iter di questi disegni di legge, in quanto essi sono il frutto di ripetute, numerose, tormentate riunioni che al Ministero dei trasporti si sono susseguite nel corso degli anni.

Un'apposita commissione, che ho avuto per lungo tempo l'onore e l'onere di presiedere, aveva elaborato per la verità, quattro disegni di legge, uno dei quali è ancora giacente, stante l'opposizione di alcune categorie (alludo al provvedimento riguardante i pesi e le dimensioni dell'autotrasporto sulle nostre strade). I tre disegni di legge, raggruppati in uno (tengo a ribadirlo), sono il frutto della partecipazione degli interessati. E naturalmente, quando si giunge ad alcune conclusioni — o meglio, se volete, ad alcuni compromessi — per quanto riguarda le diverse impostazioni e punti di vista, si rischia di non accontentare nessuno o di scontentare tutti. Il fatto è che dobbiamo, come sintesi, tener conto di una realtà rilevata poc'anzi dallo stesso relatore: prendere atto che stiamo modificando leggi vecchie di trentotto anni. Infatti si risale al 1935, per quanto riguarda una certa normativa concernente l'autotrasporto su strada. Il che significa avere dinanzi a noi una legislazione collocata in tempi remoti, visto il rapido mutarsi della situazione economica e sociale di tutti i paesi, compreso il nostro.

Per quanto concerne l'articolato di questi tre disegni di legge devo dire, inoltre, che non solo in seno alla Commissione cui mi riferivo si è avuta l'attiva partecipazione delle categorie interessate, ma le stesse sono state ascoltate anche alla Commissione trasporti della Camera nel corso di ripetute riunioni.

La mia conclusione, perciò, è che seppure non perfetto e perfezionabile anche attraverso gli emendamenti enunciati dal relatore, il disegno di legge al nostro esame viene ad accogliere legittime e giustificate richie-

ste degli interessati e ciò dà la possibilità di vedere, in un futuro abbastanza prossimo, l'autotrasporto italiano posto in una condizione di funzionalità vera e propria, eliminando soprattutto il grosso fenomeno dell'abusivismo.

Abusivismo che, fra l'altro, ha trovato forme e manifestazioni abbastanza gravi in alcune regioni del nostro Paese: pensiamo che proprio attraverso questo nostro modo di legiferare ed operare si vengono ad accogliere le richieste a suo tempo avanzate dalle categorie interessate che hanno dato luogo, sul finire dell'anno scorso, anche a massicce azioni di protesta degli autotrasportatori.

Concordo con il relatore circa il parere negativo espresso agli emendamenti presentati dal senatore Maderchi, tanto più se si tiene conto che alla lettera *d*) dell'articolo 3 si prevedono le garanzie di rappresentanza per tutte le categorie di autotrasportatori e, quindi, anche dei rappresentanti delle associazioni cooperative.

Ho colto l'accento formulato dal relatore, e prendo impegno di far sì che, per quanto concerne la questione del Regolamento, in esso, tra i dieci rappresentanti che il Ministero dovrà designare, venga inserito anche un rappresentante delle cooperative.

Per quanto attiene, inoltre, all'articolo 4, nulla da obiettare alle argomentazioni del relatore. Circa la formulazione attuale della lettera *a*) dello stesso articolo, proprio in base alle considerazioni fatte dal senatore Pacini, si correrebbe il rischio di vedere reinseriti in quest'attività, magari i superburocrati o, comunque, pensionati andati a riposo con la legge n. 336; molto meglio, quindi, che alla presidenza di questi comitati venga nominato un vice prefetto in attività di servizio.

Per il resto mi riservo di esprimere il parere del Governo via via che gli emendamenti verranno esaminati. Non mi resta che sottolineare la necessità di procedere nell'esame con quella urgenza che il provvedimento richiede, in modo che, dovendo esso ritornare alla Camera, possa nel minor tempo possibile trovare la sua approvazione definitiva.

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

TITOLO I

ISTITUZIONE DELL'ALBO NAZIONALE
DEGLI AUTOTRASPORTATORI DI COSE
PER CONTO DI TERZI

Art. 1.

(Istituzione dell'albo).

Presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è istituito un albo che assume la denominazione di « Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi ».

Presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono istituiti gli albi provinciali che nel loro insieme formano l'albo nazionale.

L'iscrizione nell'albo è condizione necessaria per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi.

Gli albi sono pubblici.

M A D E R C H I . Noi non siamo favorevoli a questo articolo per i motivi che ho già esposto. Non abbiamo proposto emendamenti a questo articolo, istitutivo dell'Albo nazionale delle persone fisiche e giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi perchè siamo contrari in linea di principio.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 1.

(È approvato).

Art. 2.

(Costituzione dei comitati).

Sono costituiti:

a) presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della

motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il comitato centrale per l'albo;

b) presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, i comitati provinciali per l'albo;

c) presso le direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione aventi sede nelle regioni a statuto speciale e, per le regioni a statuto ordinario, presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione già sede di direzione compartimentale, i comitati regionali per l'albo.

Le funzioni di segreteria sono affidate agli uffici centrali e periferici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

Art. 3.

(Comitato centrale).

Il comitato centrale è composto:

a) da un consigliere di Stato con la funzione di presidente;

b) da due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali, del commercio estero, dell'agricoltura e foreste, dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro;

c) da quattro rappresentanti delle regioni, di cui uno in rappresentanza di quelle a statuto speciale e tre in rappresentanza, rispettivamente, delle regioni dell'Italia centrale, meridionale e settentrionale. Le modalità per la designazione dovranno essere fissate dal regolamento di esecuzione della presente legge;

d) da dieci rappresentanti delle associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

I membri del comitato sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

zione civile. Le nomine avvengono su designazione:

del presidente del Consiglio di Stato per il membro di cui alla lettera *a*);

dei rispettivi Ministri per i membri di cui alla lettera *b*);

delle associazioni nazionali di categoria per i membri di cui alla lettera *d*).

Dei due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, uno è scelto fra i funzionari della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e l'altro fra i funzionari in servizio presso la direzione generale del coordinamento e degli affari generali.

Nel regolamento di esecuzione sono stabiliti i requisiti della rappresentatività delle associazioni nazionali di categoria agli effetti della designazione di cui alla lettera *d*) del presente articolo e alla lettera *f*) del successivo articolo 4.

Il comitato elegge, fra i suoi componenti, due vicepresidenti.

I componenti del comitato centrale durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Questo articolo è oggetto di vari emendamenti.

I senatori Piscitello, Maderchi, Cebrelli, Cavalli, Mingozzi e Sema hanno presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo la lettera *d*) del primo comma, la seguente:

« *e*) da tre rappresentanti delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni ».

Su tale emendamento si sono già pronunciati il relatore e l'onorevole sottosegretario Cengarle.

M A D E R C H I. Il fatto che nel comitato centrale siano presenti dieci rappresen-

tanti delle associazioni nazionali più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi non può, a mio giudizio, garantire una adeguata rappresentanza delle associazioni nazionali del movimento cooperativo, in quanto queste associazioni organizzano gli autotrasportatori in modo particolare, del tutto al di fuori della tradizionale rappresentanza sindacale. La necessità di avere presente, nel comitato centrale, anche una rappresentanza di questo settore degli autotrasportatori è senz'altro logica e fortemente avvertita dalla categoria, che raggruppa numerosi lavoratori. Si rende quindi opportuno accogliere l'emendamento aggiuntivo da noi proposto, in quanto tentare di affermare che anche tale rappresentanza sarebbe assorbita dalla lettera *d*) del primo comma dell'articolo 3 mi sembra una evidente forzatura, a meno che nella lettera *d*) non si aggiunga una specificazione riguardante tale settore.

Comunque, o attraverso una lettera *e*) aggiuntiva, o attraverso una integrazione della lettera *d*), mi sembra che non si possa mettere in dubbio la necessità di far preciso riferimento alle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, in quanto, mentre il lavoratore singolo, che lavora per conto proprio, ha la garanzia di una rappresentanza attraverso le associazioni nazionali, il lavoratore autonomo che con il suo automezzo svolge un'attività attraverso una organizzazione di tipo cooperativistico, non ha tale garanzia in base al testo in esame, anzi ne viene del tutto privato. Siccome nel settore, una parte notevole, ritengo oltre il 30 per cento, è organizzata in varie forme cooperative sia di lavoro che di servizi, mi pare sia assolutamente ingiusto non prevedere anche per tali lavoratori una adeguata rappresentanza in seno al comitato centrale.

Sono pertanto costretto a insistere nei confronti del Governo perchè voglia accogliere il nostro emendamento, per non doverci poi trovare soggetti a pressioni da parte di una notevole parte dei lavoratori dell'autotrasporto, la quale, insoddisfatta, solleverà certamente problemi che determine-

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

ranno notevoli difficoltà per l'applicazione di questa legge.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* L'emendamento proposto dai senatori del Gruppo comunista fu già oggetto di attenta e prolungata valutazione alla Camera dei deputati, sia in sede di Sottocommissione sia di Commissione. Come ho detto prima, non è che non sia stato dato il giusto peso alle considerazioni oggi ripetute dal senatore Maderchi. Solo che si è ritenuto di poterne fare oggetto di trattazione in sede di emanazione del regolamento di attuazione della legge. Per questi motivi, non posso accogliere l'emendamento.

S A M O N A . Non mi sembra giusto, però, che si faccia menzione di tutte le associazioni e che si trascurino, invece, le cooperative. Direi, anzi, che di esse dovrebbe essere fatta specifica menzione già in sede di principi generali, cioè assieme al richiamo relativo alle varie associazioni.

M A D E R C H I . Potrebbe essere una soluzione, vale a dire si potrebbe trasformare l'emendamento da noi proposto, istitutivo di una lettera *e*), in uno aggiuntivo alla lettera *d*), che consideri anche le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo. Penso che anche l'onorevole Sottosegretario potrebbe accettare una simile formulazione.

S A N T A L C O . Noi siamo favorevoli a quest'ultima proposta del senatore Maderchi, salvo, s'intende, concertare la formulazione più adatta.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Anch'io sono d'accordo.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* D'accordo. Vorrei però conoscere esattamente il testo della proposta.

P R E S I D E N T E . Vorrei aprire una parentesi. Come Presidente della Commissione finanze e tesoro devo dire che abbiamo sempre ritenuto di dare il massimo di rappresentanza agli organismi cooperativi, anche in funzione dello spirito informatore dell'articolo 45 della Costituzione. Spirito che emerge, forse, più che dal testo definitivo, dalla lunga discussione che si svolse per la sua elaborazione e che tende al riconoscimento del movimento cooperativo in tutte le sue legittime manifestazioni, tant'è vero che, ogni qualvolta si è trattato di votare una norma di riconoscimento delle cooperative, si è ottenuta l'unanimità dei consensi. Adesso ci troviamo di fronte a uno di tali casi, e sarei quindi veramente contento se anche in questa occasione si avesse una riaffermazione plebiscitaria di quel principio informatore.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Riassumendo, i colleghi Piscitello, Maderchi, Cebrelli, Cavalli, Mingozi e Sema hanno presentato un emendamento che tende ad aggiungere alla lettera *d*) del primo comma, dopo la parola « terzi ». le altre: « nonchè delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, e successive modificazioni ». Ad esso si è associato il senatore Santalco.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ora in votazione il primo comma quale risulta con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Al secondo comma propongo la sostituzione della parola: « membri » con l'altra « componenti ». Propongo anche che tale sostituzione si intenda accolta anche per i successivi commi e, ove occorra, per gli altri articoli.

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti la modifica da me proposta.

(È approvata).

M A D E R C H I . Al terzo capoverso del secondo comma, è anche necessario apportare una modifica consequenziale all'emendamento precedente approvato, per cui esso deve recitare come segue:

« delle rispettive associazioni nazionali per i componenti di cui alla lettera d) ».

P R E S I D E N T E . Credo che non ci siano dubbi su tale necessità, quindi metto ai voti il secondo comma dell'articolo 3 quale risulta con la modifica proposta dal senatore Maderchi.

(È approvato).

Al terzo comma non sono previste modificazioni; lo metto quindi ai voti nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati, di cui do lettura:

Dei due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, uno è scelto fra i funzionari della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e l'altro fra i funzionari in servizio presso la direzione generale del coordinamento e degli affari generali.

(È approvato).

Anche il quarto comma deve essere modificato in quanto è necessario sopprimere le parole: « di categoria ». Ne do lettura nel testo modificato:

Nel regolamento di esecuzione sono stabiliti i requisiti della rappresentatività delle associazioni nazionali agli effetti delle designazioni di cui alla lettera d) del presente articolo e alla lettera f) del successivo articolo 4.

Forse potrebbe essere questa la sede in cui stabilire la proporzione di rappresentatività.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Nel regolamento di esecuzione sono chiaramente indicati i requisiti e il rapporto di

proporzionalità, quindi non mi pare che esistano problemi in proposito.

M A D E R C H I . Infatti, al momento dell'attuazione del regolamento sarà necessario decidere circa il numero dei rappresentanti delle varie categorie.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti il quarto comma dell'articolo 3 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Il senatore Piscitello, insieme ad altri colleghi, ha presentato un emendamento, sostitutivo del quinto comma dell'articolo 3 con il seguente: « Il comitato elegge, fra i suoi componenti, due vicepresidenti, di cui almeno uno scelto tra i rappresentanti indicati nella lettera d) ».

Pongo, quindi, ai voti l'emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Passiamo, adesso, al sesto comma dell'articolo 3. Il relatore, senatore Pacini, ha chiesto la parola.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Devo fare un'osservazione che non ho fatto prima. Noi, con questo comma diciamo che i componenti durano in carica tre anni e possono essere riconfermati, il che significa che possono restare in carica anche vent'anni. Dovremmo precisare che non possono essere confermati se non per due o tre volte al massimo. Eviteremmo, in tal modo, la costanza di una conferma che sarebbe estremamente deleteria.

P R E S I D E N T E . Mi sembra opportuno precisare quest'aspetto. Quindi, tenuto conto dell'emendamento proposto dal senatore Pacini, relatore, l'ultimo comma dell'articolo 3 avrebbe la seguente formulazione: « I componenti del comitato centrale durano in carica tre anni e possono essere confermati per una sola volta ». Lo metto ai voti in questa formulazione.

(È approvato).

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta nel testo modificato.

(È approvato).

Art. 4

(Comitati provinciali).

Ogni comitato provinciale è composto:

a) da un magistrato ordinario o amministrativo a riposo, con funzioni di presidente;

b) dal funzionario preposto all'ufficio della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di vice-presidente;

c) da un funzionario della prefettura del capoluogo in cui ha sede il comitato;

d) da un funzionario dell'Intendenza di finanza;

e) da due rappresentanti della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato;

f) da sei rappresentanti delle associazioni locali di categoria aderenti alle associazioni nazionali di cui al precedente articolo 3;

g) da un esperto.

I membri del comitato, che durano in circa tre anni e possono essere riconfermati, sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le nomine avvengono su designazione:

del presidente della corte d'appello, per il membro di cui alla lettera a);

del prefetto, per i membri di cui alla lettera c) e alla lettera g);

del presidente della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, sentita la giunta camerale, per i membri di cui alla lettera e);

delle associazioni locali di categoria per i membri di cui alla lettera f).

Ogni comitato elegge, fra i membri di cui alla lettera f), un secondo vice-presidente.

Al primo comma è stato presentato un emendamento da parte dei senatori Piscitello

ed altri, tendente a sostituire la lettera a) con la seguente: « a) da un rappresentante della regione con funzione di presidente ».

Altro emendamento sostitutivo del primo comma dell'articolo 4 è stato presentato testè dai senatori Santalco e Pacini. Ne do lettura: sostituire la lettera a) con la seguente: « a) da un funzionario dell'amministrazione dello Stato equiparato al grado di viceprefetto, con funzioni di presidente ».

La parola al senatore Maderchi.

M A D E R C H I . Dal momento che il comitato provinciale ha, fra i suoi compiti, quello di curare l'osservanza, da parte dei propri iscritti, delle norme in materia di autotrasporto di cose per conto di terzi, ai fini dell'applicazione delle sanzioni disciplinari previste dal provvedimento, nonchè di promuovere, nell'ambito locale, anche d'intesa con le associazioni della categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto di cose — e questo non può essere fatto se non d'intesa con la Regione —, noi riteniamo che sia indispensabile assegnare al comitato provinciale una presidenza che sia direttamente collegata alla Regione.

Ciò per evitare che si verifichi il fatto — come purtroppo avviene in tutta la vita politica italiana — che alcuni operano in un senso e altri in quello opposto, ignorandosi completamente. In questo modo siamo del parere che si verrebbe a dare in primo luogo una collocazione più giusta al Presidente, che non sarebbe nè un superburocrate, nè un funzionario dello Stato, ma un rappresentante dell'organismo che ha un potere notevole in tutta la materia dei trasporti; contemporaneamente elimineremmo la possibilità di questa divaricazione tra i vari modi di comportamento dei singoli organi che devono intervenire nel settore, sicchè ci sia, anche in questo campo, un minimo d'intesa e di collaborazione.

Questo è il motivo per il quale insistiamo ed invitiamo i colleghi ad accogliere il no-

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

stro emendamento, soprattutto, poi, tenuto conto che il comitato regionale dovrà provvedere proprio alla collaborazione tra i vari comitati provinciali, e tale collaborazione sarà tanto più realizzabile quanto più si sarà stabilita un'intesa.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ho già avuto modo di esprimere la mia opinione contraria sull'emendamento del Gruppo comunista in sede di replica e la confermo adesso.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo è contrario.

PRESDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato dai senatori Piscitello ed altri, di cui ho già dato lettura.

(Non è approvato).

Passiamo ora all'esame dell'emendamento presentato dai senatori Santalco e Pacini tendente a sostituire, all'articolo 4, la lettera a) con le seguenti: « a) da un funzionario dell'Amministrazione dello Stato equiparato al grado di vice prefetto, con funzioni di presidente ».

SANTALCO. L'emendamento si illustra da sè. Prego tutta via di accertare se è esatto parlare di « grado » e non invece di « qualifica ».

MADERCHI. Sarebbe più opportuno designare alla carica di presidente un rappresentante dell'organismo regionale competente in materia.

SANTALCO. La nostra preoccupazione è di evitare che questi comitati provinciali finiscano per costituirsi dopo uno o anche due anni. Abbiamo escogitato questa soluzione proprio perchè siamo convinti che, con essa, le nomine possano avvenire con una certa sollecitudine.

In via subordinata, sarei anche pronto a ritirare la proposta di emendamento e sostituirla con un'altra, se Governo e relatore sono d'accordo. Tale emendamento dovrebbe recitare così: « Dal presidente della Camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di presidente ». In questo modo supereremmo le preoccupazioni su grado o qualifica e, nel contempo, rispetteremmo lo spirito della norma, in quanto le camere di commercio sono organi periferici della Regione.

SANTONASTASO. È un passo avanti.

PACINI, *relatore alla Commissione*. D'accordo.

PRESDENTE. I senatori Pacini e Santalco ritirano perciò il loro emendamento per proporre il seguente: « Sostituire la lettera a) del primo comma con la seguente: « a) dal presidente della Camera di commercio industria, artigianato ed agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di presidente ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Siamo già pervenuti all'intesa di sopprimere dalla lettera f) le parole: « di categoria ».

Metto ai voti tale emendamento soppressivo.

(È approvato).

I colleghi Piscitello ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sostituire il testo della lettera g) con il seguente: « da un rappresentante del Consiglio provinciale ».

MADERCHI. L'emendamento da noi presentato trae origine dalla considerazione che nel comitato provinciale ci sono il presidente della Camera di commercio, un funzionario della motorizzazione civile, un fun-

8ª COMMISSIONE

47º RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

zionario della prefettura, un funzionario dell'Intendenza di finanza e via dicendo; insomma, ci sono rappresentati tutti gli organi locali ad eccezione del Consiglio provinciale.

P R E S I D E N T E . Si dovrebbe più esattamente dire: « Da un esperto del Consiglio provinciale ».

M A D E R C H I . Non ne vedo il motivo.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per evitare di trovarci in presenza di persona non esperta del settore.

M A D E R C H I . Che significa? Forse gli altri componenti il comitato provinciale sono esperti, fatta eccezione per il funzionario preposto all'ufficio della motorizzazione civile che, in generale, è un ingegnere, o, comunque uno che si intende della materia.

S A N T A L C O . Forse potremmo conciliare le varie tesi aggiungendo, come ha suggerito il Presidente, alle parole della lettera g) « da un esperto » le altre « dell'Amministrazione provinciale ».

M A D E R C H I . Se avete perplessità a dire « un rappresentante del Consiglio provinciale » ricorriamo pure alla soluzione proposta dal senatore Santalco.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. È questione di senso pratico. Perciò sono dell'opinione che sia opportuno lasciare la precisazione che si deve trattare di un esperto, sia pure nominato dal Consiglio provinciale, in rappresentanza di quella Amministrazione.

M A D E R C H I . Se non si può fare diversamente, pazienza.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Tutti abbiamo esperienza di Consigli provinciali. Se non precisiamo che si deve trattare di un esperto, potrebbe essere nominato un consigliere che non possiede una preparazione adeguata per affrontare questi problemi.

Ma, a prescindere dal possesso o no della preparazione adeguata, è opportuno che all'interno di un comitato provinciale di questo genere ci possa essere una persona qualificata, che non è emanazione delle categorie interessate, nè degli organismi burocratici interessati, che abbia una visione più ampia delle questioni che andrà a trattare e che, nel contempo, rappresenti il Consiglio provinciale.

M A D E R C H I . Esperto in che cosa?

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Forse sarebbe bene precisare che l'esperto di cui alla lettera g) deve essere tale nel settore degli autotrasporti per conto terzi. Se ci limitiamo a parlare di un esperto eletto dal consiglio provinciale, diamo la possibilità al consiglio stesso di leggere chiunque, magari una persona che poi potrebbe trovarsi in difficoltà di fronte ai problemi specifici dell'autostrada delle merci.

P R E S I D E N T E . In effetti la definizione di esperto di per se stessa non vuol dire niente se non si precisa in che cosa si è tali.

S A N T A L C O . Comunque è necessario specificare che l'esperto deve essere eletto dalla giunta dell'amministrazione provinciale, poichè esistono altre giunte provinciali: ad sempio, quella camerale.

P R E S I D E N T E . Faccio notare che le modalità di nomina dei membri del comitato sono stabilite nel terzo comma, quindi se sarà il caso riprenderemo in esame l'argomento successivamente.

Metto ora ai voti il primo comma dell'articolo in esame nel testo quale risulta con gli emendamenti testè approvati:

(È approvato).

Passiamo al secondo comma. In esso è necessario specificare che i componenti del comitato, che durano in carica tre anni, possono essere confermati per una sola volta.

Propongo quindi la seguente formulazione; « I componenti del comitato sono nominati

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile; quelli di cui alle lettere c), d), e), f) e g) durano in carica tre anni e possono essere confermati per una sola volta ».

Poichè non si fanno osservazioni metto ai voti il secondo comma come risulta con la modifica ora illustrata.

(È approvato).

Passiamo all'esame del terzo comma.

SANTONASTASO. Avendo modificato i precedenti commi, è necessario ora stabilire che i componenti di cui alla lettera e) sono designati dalla giunta della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

PRESDENTE. Anche altre modifiche si rendono necessarie in conseguenza degli emendamenti già approvati.

Propongo e metto ai voti il seguente nuovo testo del terzo comma:

« Le nomine avvengono su designazione:

del prefetto, per il componente di cui alla lettera c);

della giunta della camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura, per i componenti di cui alla lettera e);

delle associazioni locali per i componenti di cui alla lettera f);

della giunta provinciale per il componente di cui alla lettera g) ».

Il quarto comma, a seguito delle modifiche precedenti, dovrebbe essere così formulato: « Ogni comitato elegge un secondo vicepresidente, scelto tra i rappresentanti indicati nella lettera f) ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 4 quale risulta nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 5.

(Comitati regionali).

Ogni comitato regionale è composto dall'assessore ai trasporti della regione, che lo presiede, dai vicepresidenti dei comitati provinciali e dal direttore dell'ufficio periferico della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di cui al precedente articolo 2, lettera c).

Il comitato regionale elegge un vicepresidente, scegliendolo fra i propri membri appartenenti alla categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Si rende necessaria una modifica di coordinamento al secondo comma che dovrebbe essere così formulato: « Il comitato regionale elegge un vicepresidente, scelto tra i vicepresidenti dei comitati provinciali di cui all'ultimo comma dell'articolo 4 ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 5, nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 6.

(Membri effettivi e membri supplenti).

Nel comitato centrale e nei comitati provinciali, in corrispondenza di ciascun membro effettivo, viene contemporaneamente nominato un supplente, che può partecipare alle sedute in assenza del titolare.

I membri supplenti sono nominati con le stesse modalità e con gli stessi provvedimenti dei membri effettivi.

I membri dei suddetti comitati che, senza un giustificato motivo, non partecipino alle sedute per tre volte consecutive, decadono dalla carica e sono sostituiti, fino al rinnovo delle nomine, dai rispettivi supplenti.

Ritengo che, in relazione alle modifiche apportate ai precedenti articoli, sia necessa-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

rio riformulare l'articolo stesso nel seguente testo:

Art. 6.

(Componenti effettivi e supplenti).

Nel comitato centrale e nei comitati provinciali, in corrispondenza di ciascun componente effettivo, viene contemporaneamente nominato un supplente, che partecipa alle sedute in assenza del titolare.

I componenti supplenti sono nominati con le stesse modalità e con gli stessi provvedimenti dei componenti effettivi.

Per il componente di cui alla lettera *a)* del precedente articolo 4, la nomina del supplente avviene su designazione della giunta della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

Ad eccezione di quelli indicati nelle lettere *a)* e *b)* dell'articolo 4, i componenti dei suddetti comitati che, senza un giustificato motivo, non partecipino alle sedute per tre volte consecutive, decadono dalla carica e sono sostituiti, per il periodo residuo necessario al completamento del triennio, con le modalità previste dal secondo comma dello stesso articolo 4.

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'articolo con le modifiche da me proposte.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 7, di cui do lettura.

Art. 7.

(Durata del mandato).

I membri del comitato centrale e dei comitati provinciali, scaduto il triennio del loro mandato, restano in carica fino a che non si sia provveduto alle nuove nomine, e comunque per un periodo non superiore a sei mesi.

Non essendovi emendamenti, lo metto ai voti, con la modifica formale della parola « membri » con l'altra « componenti ».

(È approvato).

Art. 8.

(Attribuzioni del comitato centrale).

Il comitato centrale per l'albo ha le seguenti attribuzioni:

a) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'albo nazionale delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi;

b) proporre al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile la specificazione delle attività di trasporto per le quali occorra un'abilitazione, e dei requisiti speciali per il loro esercizio, a norma del successivo articolo 16;

c) promuovere, anche d'intesa con le associazioni nazionali della categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto di cose;

d) proporre la determinazione e la modifica delle tariffe di trasporto;

e) esprimere, quando ciò sia richiesto, pareri su provvedimenti amministrativi concernenti l'autotrasporto;

f) coordinare l'attività dei comitati regionali e vigilare su di essa;

g) decidere, in via definitiva, sui ricorsi avverso i provvedimenti dei comitati provinciali;

h) proporre al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile l'importo del contributo annuo previsto dal successivo articolo 63, secondo comma, tenuto conto delle spese occorrenti per la gestione dell'albo stesso.

(È approvato).

Art. 9.

(Attribuzioni dei comitati provinciali).

I comitati provinciali per l'albo hanno le seguenti attribuzioni:

a) ricevere ed istruire le domande delle imprese per l'iscrizione nell'albo e decidere sul loro accoglimento;

b) redigere l'elenco di tutti gli iscritti della provincia nell'albo, eseguire tutte le variazioni e curarne la pubblicazione;

c) accertare se permangono i requisiti per l'iscrizione nell'albo;

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

d) deliberare le sospensioni, le cancellazioni e i provvedimenti disciplinari previsti nei successivi articoli;

e) provvedere, nell'ambito della provincia, a pubblicare le tariffe di trasporto ed a curare la loro osservanza;

f) curare l'osservanza, da parte dei propri iscritti, delle norme in materia di autotrasporto di cose per conto di terzi, ai fini dell'applicazione delle sanzioni disciplinari previste dalla presente legge;

g) promuovere, nell'ambito locale, anche d'intesa con le associazioni della categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto di cose;

h) esercitare ogni altro ufficio ad essi delegato dal comitato centrale.

(È approvato).

Art. 10.

(Attribuzioni dei comitati regionali).

I comitati regionali hanno il compito di coordinare l'attività dei comitati provinciali e di esprimere pareri, quando ne siano richiesti dalla regione, sui provvedimenti concernenti l'autotrasporto di cose.

(È approvato).

Art. 11.

(Deliberazioni dei comitati).

Le deliberazioni del comitato centrale, dei comitati provinciali e dei comitati regionali sono valide se prese con la partecipazione della maggioranza dei componenti ed a maggioranza dei partecipanti.

In caso di parità prevale il voto del presidente.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 12.

Art. 12.

(Iscrizione nell'albo).

Le persone fisiche o giuridiche che intendono iscriversi all'albo devono farne doman-

da al comitato provinciale nella cui circoscrizione l'impresa ha la sede principale.

Ove l'impresa abbia più di una sede essa deve essere iscritta anche presso i singoli comitati nella cui circoscrizione si trovino le sue sedi secondarie. Tale iscrizione si ottiene mediante comunicazione corredata dalle attestazioni di iscrizione dell'impresa nell'albo della sede principale e di iscrizione della sede secondaria alla locale camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

Il comitato provinciale attesta l'avvenuta iscrizione nell'albo.

(È approvato).

Art. 13.

(Requisiti e condizioni)

I requisiti e le condizioni per l'iscrizione nell'albo sono i seguenti:

1) avere la cittadinanza italiana per i titolari di imprese individuali, salvo quanto previsto dal successivo articolo 14;

2) avere la disponibilità di mezzi tecnici ed economici adeguati all'attività da svolgere.

Con il regolamento di esecuzione saranno stabilite le misure minime dei predetti mezzi e le quote di libera proprietà degli stessi giudicate necessarie per i vari gradi di attività e per le diverse specializzazioni.

Coloro che sono qualificati artigiani a norma della legge 25 luglio 1956, n. 860, sono esenti dall'obbligo di fornire la prova del possesso dei requisiti di cui al presente punto 2;

3) essere iscritto alla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura, per l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;

4) avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione, che comunque non possono essere inferiori a quelli previsti in altre disposizioni legislative in vigore;

8ª COMMISSIONE

47º RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

5) avere ottemperato alle norme di legge in materia di previdenza ed assicurazioni sociali per i propri dipendenti;

6) essere scritto nei ruoli delle imposte sui redditi delle persone fisiche o giuridiche relativamente al reddito di impresa o avere presentato la dichiarazione relativamente a tale reddito;

7) non aver riportato condanne a pene che importino la interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 178 e seguenti del codice penale.

Il disposto di cui al precedente comma non si applica ai titolari di imprese artigiane nel caso di interdizione dagli uffici direttivi;

8) non avere in corso procedura di fallimento, nè essere stato soggetto a procedura fallimentare, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

I requisiti e condizioni di cui ai nn. 7 e 8 devono essere posseduti:

a) quando si tratta di impresa individuale, dal titolare di essa e, quando questi abbia preposto all'esercizio dell'impresa o di un ramo di essa o di una sede un instintore od 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.

La prova del possesso dei requisiti e condizioni di cui ai nn. 3, 7 e 8 deve essere fornita mediante le necessarie certificazioni, all'atto di presentazione della domanda di iscrizione; il possesso del requisito di cui al n. 1 deve formare oggetto di apposita dichiarazione da parte dell'interessato.

La prova del possesso dei requisiti e condizioni di cui ai nn. 2, 4, 5 e della condizione di cui al n. 6 può essere fornita, rispettivamente, entro 90 giorni ed entro 18 mesi dalla data dell'autorizzazione.

I termini di cui al precedente comma possono, per giustificati motivi, essere prorogati

di non oltre 60 giorni dal comitato provinciale competente.

Fino a quando non sia intervenuta l'autorizzazione di cui alla presente legge e non sia data la prova del possesso di tutti i requisiti e condizioni di cui al primo comma, la iscrizione avviene in via provvisoria in un elenco separato. Per coloro i quali, pur avendo i requisiti e assolvano alle condizioni di cui al presente articolo, abbiano in corso procedimenti penali in cui sia stata già pronunciata una sentenza di condanna ad una pena che importi l'interdizione da una professione o da un'arte o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi, l'iscrizione all'albo è rilasciata in via provvisoria, salvo il disposto di cui al secondo comma del precedente punto 7.

Chi nei termini stabiliti dai commi precedenti non fornisca le prove richieste è cancellato dall'elenco e decade dall'autorizzazione.

I senatori Piscitello, Maderchi, Cebrelli, Cavalli, Mingozzi e Sema hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'ultimo capoverso del punto 2) con i seguenti: « Sono esenti dall'obbligo di fornire la prova del possesso dei requisiti di cui al presente punto 2):

a) gli autotrasportatori qualificati artigiani, a norma della legge 25 luglio 1956, numero 860;

b) le cooperative di produzione e lavoro, le cooperative di servizi e le cooperative di trasporto, comprese quelle costituite tra lavoratori autonomi che operano a norma del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, purchè nei relativi statuti siano contenuti, e di fatto osservati, i principi della mutualità senza fini di speculazione privata, e che siano iscritte nei registri prefettizi o nello schedario generale della cooperazione ».

La parola al senatore Maderchi.

M A D E R C H I . A nome del collega Piscitello e degli altri presentatori ritiro l'emendamento testè letto dal Presidente. Il nostro Gruppo fa proprio l'emendamento presenta-

8ª COMMISSIONE

47º RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

to dal senatore Sammartino allo stesso ultimo capoverso del punto 2.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento presentato dal senatore Sammartino:

Al primo comma, punto 2), sostituire l'ultimo capoverso con i seguenti:

« Sono esenti dall'obbligo di fornire la prova del possesso dei requisiti di cui al presente punto 2):

a) gli autotrasportatori qualificati artigiani, a norma della legge 25 luglio 1956, numero 860;

b) le cooperative di produzione e lavoro, le cooperative di servizi e le cooperative di trasporto, comprese quelle costituite tra lavoratori autonomi che operano a norma del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, purchè nei relativi statuti siano contenuti, e di fatto osservati, i principi della mutualità senza fini di speculazione privata, e che siano iscritte nei registri prefettizi o nello schedario generale della cooperazione;

c) i lavoratori autonomi soci di cooperative e di organismi di lavoro che operano a norma del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602 ».

**Presidenza
del Vice Presidente CAVALLI**

PRESIDENTE. La parola all'onorevole relatore per il parere sull'emendamento Sammartino, fatto proprio dal senatore Maderchi.

PACINI, relatore alla Commissione. Devo far presente che l'esenzione degli autotrasportatori con la qualifica di artigiani è già prevista nell'ultimo comma dell'articolo 13.

Per il resto, francamente, non sono d'accordo. Si esentano gli autotrasportatori già iscritti all'Albo degli artigiani perchè, evidentemente, hanno già dato dimostrazione della

loro qualifica professionale. Esentare gli altri significa creare una condizione di privilegio rispetto alle altre categorie che non mi sento di approvare. Di conseguenza, confermo la mia osservazione fatta in sede di replica: ovvero, sono contrario all'emendamento.

MADERCHI. Si tratta solo di riconoscere le cooperative. A mio avviso non è il caso di chiedere alla cooperativa di dimostrare la capacità economica: se la cooperativa, infatti, non è società di lucro, come fa a dimostrare la capacità economica alla stregua di un privato? Sono del parere che stiate commettendo un grosso errore!

Gli artigiani sono esclusi da tale obbligo (e l'artigiano è già un operatore economico, sia pure a modestissimo livello); quando però si uniscono in cooperativa, creando così una società non di lucro, ma di puro lavoro, dovrebbero dimostrare la loro capacità economica. Non è giusto.

PACINI, relatore alla Commissione. L'articolo 13 al punto 2) recita: « avere la disponibilità di mezzi tecnici ed economici adeguati all'attività da svolgere ». Chi è iscritto all'Albo degli artigiani come autotrasportatore ha questi privilegi; le altre imprese, anche quelle cooperative, devono dimostrare la disponibilità di tali mezzi.

MADERCHI. Fino a che si parla di mezzi tecnici sono d'accordo. Quello che non accetto è l'obbligo di dimostrare i mezzi economici.

PACINI, relatore alla Commissione. Il regolamento di esecuzione dovrà stabilire queste cose. D'altro canto l'articolo 67 del provvedimento prevede che, per quanto riguarda le norme del titolo I, siano sentite le associazioni interessate. È chiaro che nel momento in cui il Ministero dei trasporti — che, sempre a norma del citato articolo 67, dovrà provvedere a proporre le norme necessarie per la esecuzione del disegno di legge in esame — o chi per esso, ascolterà i rappresentanti di queste categorie, stabilirà i criteri, i mezzi tecnici ed economici che servono per qualificare una cooperativa rispetto al tipo

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

di autotrasporto che abbiamo regolamentato. È in quella sede che il discorso verrà fuori, non adesso. Altrimenti creiamo una sperequazione tra le varie categorie.

Personalmente sono favorevole alla cooperazione; però una cooperativa di autostrada deve dimostrare di avere questa capacità tecnica ed economica.

MADERCHI. Non è il regolamento di esecuzione che a mio avviso deve stabilire queste cose; è la legge che deve sancire che tutti gli artigiani sono esonerati da questi obblighi. Il sancire che gli artigiani organizzati in cooperative di servizio o lavoro non sono esonerati, significa commettere una palese ingiustizia.

CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Concordo perfettamente con le tesi del relatore.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento presentato al primo comma, numero 2) dal senatore Sammartino e fatto proprio dal senatore Maderchi, di cui ho già dato lettura. Ricordo che il relatore ed il rappresentante del Governo hanno espresso parere sfavorevole.

(Non è approvato).

Al numero 7, primo alinea è necessario precisare la dizione, inserendo, dopo la parola « direttivi », le altre « presso qualsiasi impresa ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Anche il capoverso del punto 7) va opportunamente modificato sotto il profilo formale; propongo pertanto la seguente dizione: « Per i titolari di imprese artigiane, l'incapacità ad esercitare uffici direttivi non impedisce l'iscrizione nell'albo ». Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

A mio avviso è opportuno formulare in modo formalmente più corretto anche un perio-

do del penultimo comma e l'intero ultimo comma. Propongo perciò, al penultimo comma, il seguente emendamento: sostituire le parole: « avendo i requisiti e assolvano alle condizioni » con le altre: « possedendo i requisiti e le condizioni ». Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

In connessione con un emendamento poc'anzi approvato, è necessario, sempre in questo comma, inserire, dopo la parola « direttivi », le altre: « presso qualsiasi impresa ».

Metto ai voti questo emendamento.

(È approvato).

Ancora sotto il profilo formale, propongo di sostituire, in fine al comma in esame, le parole « secondo comma del precedente punto 7 » con le seguenti « capoverso del precedente numero 7 ».

Metto ai voti questo emendamento.

(È approvato).

Propongo infine il seguente testo sostitutivo dell'ultimo comma: « Coloro i quali, nei termini stabiliti dai commi precedenti, non forniscano le prove richieste sono esclusi dall'elenco e decadono dall'autorizzazione ».

Poichè non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 13 nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 14.

(Iscrizione delle imprese estere).

Le persone fisiche e giuridiche di uno Stato estero membro della Comunità economica europea possono essere iscritte all'albo; le persone fisiche e giuridiche degli altri Stati possono essere iscritte all'albo se abbiano in Italia una sede amministrativa o di fatto (suc-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

cursale, filiale o simili) e se vi sia trattamento di reciprocità nello Stato di appartenenza.

(È approvato).

Art. 15.

(Fusioni e trasformazioni).

Le imprese individuali e sociali, risultanti rispettivamente dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società che siano già iscritte nell'albo, possono chiedere di continuare ad essere iscritte semprechè sussistano i requisiti e le condizioni di cui al precedente articolo 13.

(È approvato).

Art. 16.

(Abilitazione per trasporti speciali).

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile determina, secondo le proposte del comitato centrale dell'albo, le attività di trasporto per le quali occorre l'abilitazione ed i requisiti speciali per il loro esercizio in relazione alla natura e all'importanza delle singole attività esercitate.

L'abilitazione è provvisoria o definitiva.

L'abilitazione provvisoria si ottiene presentando domanda ai comitati provinciali e fornendo la prova — nei modi stabiliti dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — di avere i requisiti prescritti.

I requisiti devono consistere nell'attitudine dell'organizzazione aziendale, nella idoneità professionale, da accertarsi mediante esame, e in particolari garanzie assicurative connesse con la natura dell'attività da svolgere.

L'abilitazione diviene definitiva dopo un periodo di prova di un anno. Nel caso che la prova non dia esito positivo l'impresa non può continuare ad esercitare l'attività per la quale è prescritta l'abilitazione.

I comitati provinciali dell'albo comunicano ai competenti organi della pubblica amministrazione le imprese cui è stata concessa l'abilitazione, affinché sia annotata nelle carte di circolazione degli autoveicoli.

Il rilascio dell'abilitazione di cui sopra è subordinato al pagamento della tassa di concessione governativa di lire 30.000.

Coloro i quali abbiano ottenuto l'abilitazione di cui al presente articolo, sono iscritti in una sezione speciale dell'albo provinciale.

Propongo una modifica formale al sesto comma, intesa a sostituire le parole: « le imprese » con le seguenti: « l'elenco delle imprese ».

Metto ai voti tale proposta.

(È approvata).

Metto ai voti l'articolo 16 nel testo così emendato.

(È approvato).

Art. 17.

(Decisioni sulle domande di iscrizione e di abilitazione).

I comitati provinciali decidono, entro e non oltre il termine di trenta giorni, sulle domande d'iscrizione all'albo e di abilitazione, con provvedimento motivato che è comunicato al comitato centrale e notificato all'interessato.

(È approvato).

Art. 18.

(Variazioni).

Le variazioni nell'albo si eseguono d'ufficio o per comunicazioni di chiunque vi abbia interesse.

Le imprese iscritte sono tenute a comunicare ai comitati provinciali ogni fatto che implichi la perdita o il mutamento dei requisiti o delle condizioni per l'iscrizione nell'albo o per l'abilitazione ai trasporti speciali e, in genere, ogni modifica della struttura aziendale che possa avere effetto sull'iscrizione o sull'abilitazione.

Le comunicazioni devono pervenire ai comitati entro 30 giorni da quando il fatto o la modifica sono avvenuti.

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

Le imprese sono altresì tenute a comunicare ai comitati provinciali, entro 30 giorni dalla data di stipulazione dell'atto definitivo:

gli acquisti di nuovi veicoli e di nuovi mezzi tecnici di esercizio, con l'indicazione dell'alienante;

le alienazioni, a qualsiasi titolo, dei veicoli e dei mezzi tecnici di loro proprietà o da loro detenuti, con l'indicazione dell'acquirente.

Ogni variazione eseguita nell'albo deve essere immediatamente notificata all'impresa a cui essa si riferisce e comunicata al comitato centrale.

(È approvato).

Art. 19.

(Sospensione dall'albo).

L'iscrizione nell'albo è sospesa:

1) quando sia in corso una procedura di fallimento e sia pendente il giudizio di opposizione alla sentenza dichiarativa di fallimento;

2) quando l'attività dell'impresa sia stata interrotta per qualsiasi causa;

3) quando, nonostante regolare diffida, entro tre mesi dal termine fissato al quarto comma dell'articolo 64 della presente legge non viene effettuato il versamento del contributo di cui allo stesso articolo.

Nelle ipotesi di cui ai punti 1) e 3) la sospensione dura finché persiste la causa che l'ha determinata.

Nell'ipotesi di cui al punto 2) la sospensione deve essere richiesta dall'interessato al comitato provinciale competente e non può avere una durata superiore a due anni.

(È approvato).

Art. 20.

(Cancellazione dall'albo).

L'impresa è cancellata dall'albo:

1) quando la cancellazione sia da essa richiesta;

2) quando la sua attività sia di fatto cessata;

3) quando siano venuti, rispettivamente, a cessare o a scadere la causa o il termine di cui al precedente articolo 19 e l'attività non sia stata ripresa;

4) quando, trattandosi di società, questa sia stata liquidata;

5) quando sia stata dichiarata fallita con sentenza passata in giudicato;

6) quando sia venuto a mancare uno dei requisiti o condizioni per la iscrizione previsti dall'articolo 13 della presente legge. La cancellazione, nel caso di inosservanza delle disposizioni di cui ai numeri 4), 5) e 6) del predetto articolo, deve essere preceduta, previa diffida, dall'esperimento della procedura disciplinare di cui al successivo articolo 21.

(È approvato).

Art. 21.

(Sanzioni disciplinari).

Le imprese incorrono in sanzioni disciplinari nei seguenti casi:

1) quando non abbiano osservato le tariffe di trasporto fissate dai competenti organi;

2) quando siano state a loro carico accertate violazioni degli articoli 10, 33 e 121 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393;

3) quando siano state a loro carico accertate violazioni delle clausole di contratti di lavoro;

4) quando abbiano esercitato senza la prescritta abilitazione l'attività di cui all'articolo 16;

5) quando sia stato a loro carico accertata l'inosservanza degli obblighi dell'assicurazione degli autoveicoli per i danni alle cose trasportate e ai massimali della stessa;

6) quando non abbiano effettuato nei termini prescritti le comunicazioni di cui all'articolo 18.

Nei casi sopra elencati le imprese possono incorrere:

a) nell'ammonizione per i casi di minore gravità;

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

b) nella censura per i casi di maggiore gravità;

c) nella sospensione dall'albo da un mese a sei mesi per i casi di particolare gravità o quando siano stati in precedenza inflitti l'ammonimento o la censura;

d) nella radiazione dall'albo nei casi di reiterate gravi violazioni.

Ritengo che il punto 5) vada meglio formulato sotto il profilo formale. Ne propongo perciò la seguente nuova stesura: « quando sia stata a loro carico accertata l'inosservanza degli obblighi dell'assicurazione e dei relativi massimali per i danni alle cose trasportate ».

Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 22.

(Effetti delle condanne penali).

Le condanne di cui al n. 7) del precedente articolo 13 comportano:

1) la radiazione dall'albo se riguardano il titolare dell'impresa individuale; la presente disposizione non si applica ai titolari di imprese artigiane che abbiano riportato condanne penali che comportino l'incapacità ad esercitare uffici direttivi;

2) l'obbligo per la società in nome collettivo di escludere e, ove sia il caso, sostituire, entro due mesi dal giorno in cui sia passata in giudicato la sentenza, il socio o i soci condannati;

3) l'obbligo per ogni impresa di sostituire, entro un mese dal giorno in cui sia passata in giudicato la sentenza, l'istitutore o il direttore condannati.

L'inosservanza di uno degli obblighi di cui ai nn. 2) e 3) comporta la radiazione dell'impresa dall'albo.

A questo articolo i senatori Piscitello ed altri hanno presentato un emendamento, ten-

dente ad inserire, al punto 1), dopo le parole « imprese artigiane », le altre: « ed ai lavoratori autonomi soci di cooperative ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.*
Esprimo parere contrario.

M A D E R C H I . Il relatore è contrario alla cooperazione, questo è il fatto! E così andiamo contro una norma della Costituzione che vuole per la cooperazione particolare attenzione. Se all'artigiano vengono accordate facilitazioni, al cooperatore se ne dovrebbero accordare ancora di più. La realtà, invece, è ben diversa!

S A N T A L C O . Propongo che al n. 1) dopo le parole « ai titolari di imprese artigiane » siano aggiunte le altre « e ai singoli lavoratori autonomi soci di cooperative ».

M A D E R C H I . D'accordo.

S A N T O N A S T A S O . Il lavoratore autonomo non può essere socio di cooperative.

S A N T A L C O . Mettiamo allora « ed ai soci di cooperative ».

M A D E R C H I . Meglio sarebbe « ai lavoratori autonomi e ai soci di cooperative » perchè anche il lavoratore autonomo ha diritto di godere di questa facoltà.

S A N T O N A S T A S O . Ma i lavoratori autonomi, così come gli artigiani, non possono essere soci di cooperative.

M A D E R C H I . Artigiano è anche colui che può avere fino a 5 dipendenti, mentre il lavoratore autonomo non ha dipendenti, però se è iscritto a una cooperativa è nel contempo lavoratore autonomo e socio di una cooperativa.

S A N T O N A S T A S O . Nel momento stesso in cui il lavoratore autonomo entra a far parte di una cooperativa come socio perde automaticamente la qualifica di lavoratore autonomo.

8ª COMMISSIONE

47º RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

M A D E R C H I . D'accordo. Resta, comunque, l'esigenza di tutelare il lavoratore autonomo che non entra a far parte di cooperative; quindi, praticamente, della persona più povera e meno protetta del settore.

S A N T A L C O . La proposta del collega Piscitello è precisa: aggiungere le parole « e ai lavoratori autonomi soci di cooperative ». Vi è, cioè, una *conditio sine qua non*: che si tratti di lavoratori autonomi, ma soci di cooperative. Se non diventa socio di cooperative, il lavoratore autonomo è praticamente un titolare di impresa artigiana, quindi è già tutelato.

M A D E R C H I . Va bene, d'accordo.

P R E S I D E N T E . Il punto 1) del primo comma dell'articolo 22 diventa allora « la radiazione dall'albo se riguardano il titolare dell'impresa individuale; la presente disposizione non si applica ai titolari di imprese artigiane ed ai soci di cooperative che abbiano riportato condanne penali che comportino l'incapacità ad esercitare uffici direttivi presso qualsiasi impresa ».

Metto ai voti tale emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 22 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 23.

(Reiscrizioni).

Le imprese cancellate dall'albo a norma dell'articolo 20, punto 6), possono ottenere la reiscrizione purchè riacquistino i requisiti o le condizioni di cui all'articolo 13.

Le imprese radiate dall'albo per le cause di cui all'articolo 21 non possono ottenere la reiscrizione prima che siano trascorsi 2 anni dalla data della radiazione.

Le imprese cancellate o radiate dall'albo per le cause di cui, rispettivamente, agli articoli 20, n. 5, e 22 possono ottenere la

reiscrizione quando a favore delle persone di che trattasi sia intervenuta la riabilitazione ai sensi, rispettivamente, degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e degli articoli 178 e seguenti del codice penale.

Propongo un emendamento formale all'ultimo comma: cioè che le parole « a favore delle persone di che trattasi sia intervenuta la riabilitazione » siano sostituite con le altre « sia intervenuta riabilitazione ».

Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 24.

(Decisioni — Competenze).

La cancellazione dall'albo, la radiazione, la sospensione, la censura e l'ammonimento sono decisi dal comitato provinciale competente.

Prima di decidere, il comitato provinciale deve comunicare all'iscritto i fatti da valutare ai fini della decisione, assegnandogli un termine di almeno trenta giorni per presentare eventuali deduzioni.

L'iscritto deve essere sentito personale quando, nel termine predetto, ne faccia richiesta.

I provvedimenti di cui al primo comma devono essere motivati in modo specifico e sono notificati all'iscritto e comunicati al comitato centrale.

I senatori Piscitello, Maderchi ed altri hanno proposto un emendamento tendente ad aggiungere alla fine del primo comma le parole: « ed attuati a cura dei competenti uffici della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

M A D E R C H I . Ritengo che sia necessario incaricare dell'attuazione delle decisioni adottate dal comitato provinciale un organo

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

dell'apparato statale ed in questo caso, per competenza, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Diversamente, non si saprebbe come il Comitato provinciale possa far attuare le sue decisioni.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Sono favorevole all'emendamento, anche se mi sembrava che la sostanza da esso affermata fosse implicita.

S A N T A L C O . Anche noi siamo d'accordo. Comunque, posso assicurare che al Ministero dei trasporti tale procedura era considerata implicita. Però è sempre meglio che la disposizione risulti dalla legge.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. D'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dai senatori Piscitello, Maderchi ed altri.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 24 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 25.

(*Ricorsi*).

Contro i provvedimenti dei comitati provinciali è ammesso ricorso al comitato centrale, entro 30 giorni dalla data di notificazione del provvedimento.

Il ricorso ha effetto sospensivo.

Le decisioni del comitato centrale sono definitive e devono essere notificate al ricorrente e al comitato provinciale competente ed essere pubblicate nel foglio annunci legali della provincia a cura del comitato provinciale.

I provvedimenti definitivi di cancellazione, radiazione e sospensione dall'albo sono comunicati al competente ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per la revoca o la sospen-

sione dell'autorizzazione, nonchè alla camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura e alle associazioni locali di categoria.

All'ultimo comma, va apportata una modifica di coordinamento: è necessario cioè sostituire le parole « di categoria » con le altre: « di cui alla lettera f) dell'articolo 4 ». Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 26.

(*Esercizio abusivo dell'autotrasporto*).

Chiunque esercita l'attività di cui all'articolo 1 senza essere iscritto nell'albo, ovvero continua ad esercitare l'attività durante il periodo di sospensione o dopo la radiazione o la cancellazione dall'albo, è punito a norma dell'articolo 348 del codice penale.

In caso di flagranza di reato, si procede al sequestro del veicolo.

La prevenzione e l'accertamento del reato previsto nel presente articolo spettano agli ufficiali ed agenti di polizia ed ai funzionari incaricati del servizio di polizia stradale a norma dell'articolo 137 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

A mio avviso l'ultimo comma dell'articolo è superfluo; infatti la disposizione in esso contenuta è riprodotta al successivo articolo 60, fra le disposizioni comuni, transitorie e finali.

Se non si fanno osservazioni, metto perciò ai voti la proposta di soppressione dell'ultimo comma dell'articolo

(È approvata).

Metto ora ai voti l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 27.

(Omissione di comunicazioni all'albo).

Il titolare dell'impresa individuale, gli amministratori delle società o l'istitutore che non eseguano nei termini prescritti le comunicazioni previste all'articolo 18 sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30.000 a lire 100.000, secondo le norme degli articoli 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1228.

(È approvato).

Art. 28.

(Pubblicazione dell'albo nazionale).

Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il comitato centrale provvede alla pubblicazione dell'albo nazionale delle imprese.

(È approvato).

Art. 29.

(Vigilanza).

La vigilanza sull'albo è esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

TITOLO II

DISCIPLINA
DEGLI AUTOTRASPORTATORI DI COSE

Art. 30.

(Campo di applicazione).

Il presente titolo regola il trasporto di cose su strada effettuato con autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi.

Non sono soggetti alle norme del presente titolo:

a) gli autoveicoli adibiti a trasporto di cose in dotazione fissa alle forze armate, ai corpi armati dello Stato, al corpo dei vigili del fuoco, alla croce rossa italiana e al corpo forestale dello Stato, muniti delle particolari targhe di riconoscimento;

b) gli autoveicoli di proprietà dell'amministrazione dello Stato, comprese le aziende autonome dello Stato, delle regioni, dei comuni, delle province e loro consorzi, destinati esclusivamente al trasporto di cose necessarie al soddisfacimento delle proprie esigenze interne;

c) gli autoveicoli di proprietà delle rappresentanze diplomatiche e consolari degli Stati esteri, adibiti al trasporto di cose necessarie all'esercizio delle loro funzioni, a condizione di reciprocità di trattamento negli Stati rispettivi. Tale condizione non è richiesta nel caso di Stati esteri membri della Comunità economica europea;

d) gli autocarri-attrezzi di ogni genere, le autopompe, le autoinnaffiatrici stradali e tutti gli altri autoveicoli speciali non adibiti al trasporto di cose e che, a giudizio del Ministero dei trasporti — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, siano da considerarsi esclusivamente quali mezzi d'opera;

e) gli autofurgoni destinati al trasporto di salme;

f) gli autoveicoli adibiti al servizio pubblico di linea per trasporto di viaggiatori, autorizzati anche al trasporto di effetti postali, pacchi agricoli e merci a collettame, in servizio di collegamento con le ferrovie e tramvie e, ove questo manchi, al trasporto dei bagagli e pacchi agricoli;

g) le autovetture e le motocarrozze destinate ad uso privato per trasporto di persone, allorchè trasportino occasionalmente cose per uso esclusivo del proprietario;

h) gli autoveicoli per trasporto promiscuo di persone e cose dotati della particolare carta di circolazione, aventi una portata massima, ivi indicata, non superiore ai 5

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONFO STEN. (28 febbraio 1974)

quintali, utilizzati per il trasporto di cose per uso esclusivo del proprietario, purchè siano muniti del contrassegno speciale, che verrà stabilito con suo decreto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Gli autoveicoli di cui al precedente comma non sono soggetti al pagamento della tassa di concessione governativa.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — d'intesa con quello delle finanze — è autorizzato ad estendere le disposizioni di cui al secondo e terzo comma a casi ivi non contemplati, in relazione a nuove e particolari caratteristiche tecniche di autoveicoli.

(È approvato).

CAPO I

TRASPORTI IN CONTO PROPRIO

Art. 31.

(Definizione).

Il trasporto di cose in conto proprio è il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando concorrano tutte le seguenti condizioni:

a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici, che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio e i preposti alla guida e alla scorta del veicolo, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti;

b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare o accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione specificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale;

c) le merci trasportate appartengano alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano essere da loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate e simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto di mandato ad acquistare o a vendere.

(È approvato).

Art. 32.

(Licenze).

L'esercizio dell'autotrasporto in conto proprio è subordinato ad apposita licenza rilasciata dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La licenza alle persone fisiche o giuridiche o enti privati o pubblici di cui al primo comma dell'articolo precedente è rilasciata — sino ad una portata utile globale non superiore ai 30 quintali — su presentazione di domanda in cui debbono essere precisate le esigenze di trasporto del richiedente ed elencate le cose o le classi di cose da trasportare.

Il rilascio di licenza alle persone fisiche o giuridiche o enti privati o pubblici di cui al precedente articolo 31, per una portata utile globale superiore ai 30 quintali avviene su presentazione di domanda, sentito il parere della commissione di cui al successivo articolo 33.

Nel caso di cui al precedente comma, la domanda, oltre a contenere le precisazioni e l'elencazione previste al secondo comma, deve essere corredata dalla documentazione, che sarà specificata nel regolamento di esecuzione, necessaria a dimostrare che le esigenze del richiedente o l'attività economica da esso svolta giustificano l'impiego del veicolo o dei veicoli del tipo e della portata indicati.

Le domande possono essere presentate anche prima dell'acquisto del veicolo.

La licenza deve essere concessa entro il termine perentorio di 45 giorni dalla data della presentazione della domanda, per i veicoli

di cui al secondo comma del presente articolo, o dalla data del completamento della documentazione richiesta, per i veicoli di cui al terzo comma.

Le imprese di nuova costituzione possono ottenere la licenza provvisoria, non rinnovabile e non prorogabile, avente validità per 18 mesi, a condizione che forniscano la documentazione essenziale comprovante l'esigenza di impiego del veicolo o dei veicoli a norma del precedente comma quarto.

La licenza viene resa definitiva per effetto della presentazione della completa documentazione.

Al rilascio della prima licenza fa seguito l'iscrizione in un elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito presso ciascun ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

Art. 33.

(Commissione per le licenze).

Per l'esame della domanda di cui al terzo comma del precedente articolo è istituita presso gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione una speciale commissione composta:

a) dal funzionario preposto all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che la presiede;

b) da un funzionario della prefettura;

c) da quattro rappresentanti dei settori economici interessati al trasporto in conto proprio;

d) da un funzionario delle ferrovie dello Stato;

e) da un rappresentante degli autotrasportatori di cose per conto di terzi;

f) da un funzionario dell'assessorato ai trasporti della regione.

I membri della commissione sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le designazioni spettano:

al prefetto per il membro di cui alla lettera b);

alle associazioni provinciali maggiormente rappresentative dei settori dell'industria, del commercio e dell'agricoltura per i membri di cui alla lettera c);

al direttore compartimentale delle ferrovie dello Stato per il membro di cui alla lettera d);

al comitato provinciale per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi per il membro di cui alla lettera e);

al presidente della giunta regionale per il membro di cui alla lettera f).

I membri della commissione durano in carica tre anni e possono essere riconfermati. Scaduti i termini di carica, i poteri della commissione sono prorogati fino a che non si sia provveduto alle nuove nomine, e comunque non oltre sei mesi.

Per ogni membro effettivo della commissione, viene contemporaneamente nominato un supplente che partecipa alle sedute in assenza del titolare.

I membri della suddetta commissione che, senza giustificato motivo, non partecipino alle sedute per tre volte consecutive decadono dalla carica e sono sostituiti, fino al rinnovamento delle nomine, dai rispettivi supplenti.

I senatori Piscitello e altri propongono di aggiungere al primo comma di questo articolo, dopo la lettera f), la seguente lettera g) « da una rappresentanza delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577 e successive modificazioni ».

Si tratta, cioè, di un emendamento consequenziale a quello aggiuntivo approvato all'articolo 4.

M A D E R C H I . E qui è ancor più necessaria questa aggiunta, in quanto si tratta della Commissione incaricata di concedere le licenze.

P A C I N I , relatore alla Commissione.
D'accordo.

SANTALCO. È conseguente nella sostanza, non nella logica, in quanto nessuno impedisce che la Commissione per le licenze possa essere formata diversamente dal comitato provinciale.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Sì, però avendo affermato tale principio all'articolo 4, non possiamo non riaffermarlo in questa occasione.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. D'accordo.

MADERCHI. Mi accorgo adesso che, oltre all'affermazione di principio, conseguente a quella fatta in sede di articolo 4, occorre, come in quella occasione, precisare anche il numero dei rappresentanti: o nello stesso numero previsto per il comitato provinciale, dove peraltro i rappresentanti degli altri organismi citati erano in numero maggiore, o diversamente visto che la Commissione per le licenze è meno numerosa del comitato provinciale. Dobbiamo, comunque, cercare di rispettare la proporzionalità tra le varie rappresentanze.

SANTALCO. Io credo che sia accettabile l'emendamento tendente ad aggiungere una lettera g) al primo comma, presentato dal senatore Sammartino; tale lettera g) dovrebbe recitare come segue « da due rappresentanti delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del decreto legge del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577 e successive modifiche ».

MADERCHI. Anche io condivido lo spirito dell'emendamento, però dobbiamo tenere presente che nell'articolo 3 abbiamo stabilito che del comitato centrale fanno parte dieci rappresentanti delle associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori. Qui si rende necessario aggiungere una lettera g), stabilendo quanti rap-

presentanti delle associazioni nazionali di rappresentanza vogliamo chiamare a far parte della commissione incaricata di esaminare le domande di licenze per i trasporti in conto proprio.

SANTALCO. Questo è vero. Quindi propongo che l'emendamento in esame venga modificato sostituendo alle parole iniziali « da due » le altre « da un ».

PRESIDENTE. Sotto il profilo formale, ritengo sia più opportuno, invece che inserire una lettera g), modificare la lettera e) del comma, formulandola nel modo seguente: « da due rappresentanti delle associazioni locali di cui alla lettera f) dell'articolo 4 ». Se non si fanno osservazioni metto ai voti tale testo che recepisce, migliorandone la forma, la sostanza degli emendamenti dei senatori Maderchi e Santalco.

(È approvato).

Al terzo comma è necessaria una modifica formale intesa a sostituire le parole « e dell'agricoltura » con le seguenti « dell'artigianato e dell'agricoltura ».

Metto ai voti l'emendamento formale ora illustrato.

(È approvato).

Il quarto comma va, a mio avviso, meglio formulato sotto il profilo formale; propongo perciò il seguente testo:

« La Commissione dura in carica tre anni ed i suoi componenti possono essere confermati per una sola volta. Scaduto il triennio, i poteri della commissione sono prorogati fino a che non si sia provveduto alle nuove nomine, e comunque per non oltre sei mesi ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il nuovo testo del terzo comma.

(È approvato).

Anche l'ultimo comma abbisogna di una migliore formulazione sotto il profilo formale; le parole « fino al rinnovamento delle nomine, dai rispettivi supplenti » andrebbero sostituite con le altre: « per il periodo re-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

siduo necessario al completamento del triennio, con le modalità di cui al secondo e al terzo comma ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Metto infine ai voti l'intero articolo quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 34.

(Esame e parere della commissione)

La commissione esamina la documentazione presentata dall'interessato a corredo della domanda, chiede, ove occorra, altri documenti e raccoglie d'ufficio tutte le informazioni che reputi necessarie ai fini del parere che deve emettere a norma del terzo comma dell'articolo 32.

Il parere della commissione concerne l'effettiva esistenza delle esigenze esposte nella domanda e l'adeguatezza del mezzo o dei mezzi di trasporto indicati rispetto alle esigenze stesse. Quando il richiedente sia un imprenditore, il parere ha specificamente riguardo alla natura e all'entità dell'attività principale di cui il trasporto deve essere attività accessoria o complementare.

Le deliberazioni della commissione sono valide se prese con la partecipazione della maggioranza dei componenti ed a maggioranza dei partecipanti.

In caso di parità prevale il voto del presidente.

(È approvato).

Art. 35.

(Elencazione delle cose).

Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono elencare sulla licenza le cose o le classi di cose per le quali essa è rilasciata.

L'elencazione è tassativa e il trasporto di cose in essa non comprese è punito a norma del successivo articolo 47.

(È approvato).

Art. 36.

(Revoca delle licenze).

La licenza è revocata qualora sia accertato che le condizioni in base alle quali fu rilasciata sono venute meno.

Gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione revocano la licenza direttamente o previo parere della speciale commissione di cui all'articolo 33, a seconda che essa riguardi l'ipotesi di cui al secondo comma dell'articolo 32 o quella del terzo comma dello stesso articolo.

Allo scadere di ciascun quinquennio dalla data di rilascio della licenza, gli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono provvedere di ufficio ad una verifica delle condizioni in base alle quali la licenza stessa fu rilasciata e, qualora constatino sostanziali modificazioni delle stesse, dare corso al procedimento di revoca previsto dal precedente comma.

Alla revoca della licenza fa seguito la cancellazione dall'elenco di cui all'ultimo comma dell'articolo 32.

(È approvato).

Art. 37.

(Ricorsi).

Contro i provvedimenti di diniego o di revoca della licenza, emanati dall'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è ammesso ricorso al Ministro entro trenta giorni dalla data della loro notificazione.

(È approvato).

Art. 38.

(Ispezioni sulle licenze).

Il conducente del veicolo adibito al trasporto di cose in conto proprio deve esibire la licenza ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

(È approvato).

Art. 39.

(Elencazione e dichiarazione circa le cose trasportate).

Ogni trasporto in conto proprio, eseguito su licenza di cui al terzo comma dell'articolo 32, deve essere accompagnato dalla elencazione delle cose trasportate, che devono rientrare fra quelle previste nella licenza, e dalla dichiarazione contestuale che esse sono di proprietà del titolare della licenza o che ricorre una delle altre condizioni previste dalla lettera c) dell'articolo 31.

L'elencazione e la dichiarazione sono sottoscritte dal titolare della licenza, o da un suo legale rappresentante, e dal conducente per le cose che devono da lui essere prese in consegna.

L'elencazione e la dichiarazione, nella forma prescritta dal regolamento di esecuzione, devono essere redatte in due copie, di cui una da conservarsi dal titolare della licenza per tutto il biennio successivo all'anno di emissione.

La copia della dichiarazione che accompagna il trasporto deve essere esibita ad ogni richiesta degli ufficiali ed agenti di polizia e dei funzionari incaricati del servizio di polizia stradale.

La copia della dichiarazione conservata dal titolare della licenza deve essere esibita tutte le volte che essa sia richiesta da funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o, per incarico di questo, dagli ufficiali, agenti e funzionari di cui al comma precedente.

Qualora le merci oggetto di trasporto siano già sottoposte a controlli da parte dello Stato, per finalità diverse da quelle previste dal presente titolo e sempre che per l'effettuazione di tali controlli sia prevista la emissione di un documento di accompagnamento delle merci stesse, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile — d'intesa con gli altri dicasteri interessati — può disporre con proprio decreto l'utilizzazione di

tale documento in sostituzione della dichiarazione di cui al presente articolo.

(È approvato).

CAPO II

TRASPORTO PER CONTO TERZI

Art. 40.

(Definizione).

È trasporto di cose per conto di terzi l'attività imprenditoriale per la prestazione di servizi di trasporto verso un determinato corrispettivo.

(È approvato).

Art. 41.

(Autorizzazioni).

Per l'effettuazione dei trasporti di cose per conto di terzi è necessario che l'imprenditore sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed abbia ottenuto apposita autorizzazione.

L'autorizzazione viene accordata alla persona fisica o giuridica, con l'indicazione del tonnellaggio di portata utile complessivamente assegnato all'impresa.

L'autorizzazione consente l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il comitato centrale per l'albo, può, con proprio decreto, prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni con limiti relativi alle cose oggetto del trasporto, alla portata, alle caratteristiche e all'impiego del veicolo, all'ambito territoriale e alla validità temporale.

Dell'autorizzazione e dei limiti a cui essa sia soggetta deve essere fatta menzione in apposito documento che deve accompagnare il trasporto.

Le autorizzazioni vengono rilasciate dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

che abbiano la sede nel territorio di competenza degli uffici stessi e che siano iscritte nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. A tal fine le suddette imprese allegano alla domanda di autorizzazione il certificato di iscrizione all'albo.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, tenuto conto delle esigenze del mercato, con particolare riguardo all'andamento della produzione e degli scambi e alla redditività delle imprese del settore, determina annualmente, con decreto — sentite le regioni e il comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, i quali devono esprimere il loro parere entro trenta giorni — la portata utile globale per le nuove autorizzazioni e il riparto della stessa per ciascuna provincia.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con decreto, provvede altresì a fissare i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni.

Propongo una modifica formale agli ultimi due commi: sostituire, in entrambi, le parole: « con decreto » con le altre: « con proprio decreto ».

Con questa correzione metto ai voti l'articolo.

(*E approvato*).

Art. 42.

(*Servizi di piazza*).

I comuni, con deliberazione del consiglio, sentito il parere dei comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, e previo parere favorevole degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, possono istituire il servizio di piazza per il trasporto di cose.

I comuni, con deliberazione del consiglio, sentito il parere degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonchè quello dei comitati provinciali per l'albo, determinano il numero delle autorizzazioni da rilasciare e la por-

tata degli automezzi in relazione alle esigenze locali.

L'autorizzazione è accordata dal sindaco del comune all'imprenditore la cui impresa abbia sede nel suo territorio e che sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Nel regolamento di esecuzione della presente legge saranno stabiliti i criteri di priorità per il rilascio delle autorizzazioni.

I veicoli adibiti ai servizi di piazza possono effettuare trasporti nel raggio di 30 chilometri dai confini del comune stesso.

Per i servizi di piazza, i trasporti di cose vengono effettuati con le modalità e le tariffe stabilite nel regolamento comunale, il quale potrà anche prevedere l'installazione obbligatoria di un tassametro. Le tariffe devono essere comunque affisse in modo ben visibile al pubblico nelle aree di sosta dei servizi di piazza e in ogni autoveicolo.

Anche a questo articolo, suggerisco modifiche formali. Precisamente, al primo comma, in luogo delle parole « sentito il parere dei comitati provinciali » proporrei « sentiti i comitati provinciali »; al secondo comma, in luogo delle parole: « sentito il parere degli uffici provinciali », le altre: « sentiti gli uffici provinciali ». Correlativamente a quest'ultima proposta, le parole « nonchè quello dei » vanno sostituite con le altre: « nonchè i ».

Non facendosi osservazioni, metto ai voti l'articolo, con le modifiche formali da me suggerite.

(*E approvato*).

Art. 43.

(*Disciplina delle autorizzazioni*).

Le autorizzazioni di cui agli articoli 41 e 42 sono rilasciate per un periodo di nove anni e, alla scadenza, possono essere rinnovate con il parere favorevole dei competenti comitati per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

Le autorizzazioni sono sospese o revocate, rispettivamente, in caso di sospensione e di cancellazione o radiazione disposte dai com-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

petenti comitati per l'albo nazionale degli autotrasportatori per conto di terzi.

In caso di morte dell'imprenditore individuale, le autorizzazioni già a lui intestate sono rilasciate agli eredi o ai legatari ai quali sia stata trasferita, per causa di successione, la proprietà dei veicoli e che abbiano ottenuto l'iscrizione all'albo.

Alle imprese individuali e sociali, risultanti, rispettivamente, dalla trasformazione di imprese individuali e dalla trasformazione e fusione di società sono accordate, qualora abbiano ottenuto l'iscrizione nell'albo, le autorizzazioni già rilasciate alle imprese e società originarie.

In caso di cessione dell'azienda, le autorizzazioni sono rilasciate al cessionario dell'azienda stessa semprechè abbia ottenuto la iscrizione nell'albo. Il cedente non può riprendere l'attività di autotrasportatore se non siano trascorsi tre anni dalla data della cessione.

A questo articolo il senatore Piscitello, insieme ad altri colleghi, ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere dopo il quarto comma il seguente:

« Alle società cooperative di produzione e lavoro, di servizi e di trasporto, comprese quelle costituite fra lavoratori autonomi che operano a norma del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, sono accordate, una volta ottenuta l'iscrizione nell'albo, le autorizzazioni già rilasciate ai lavoratori autonomi ad esse associati ».

M A D E R C H I . Io, che sono uno dei firmatari dell'emendamento, ovviamente lo condivido. Credo che non ci sia bisogno di illustrarlo, in quanto esso è una conseguenza delle modifiche già apportate al disegno di legge in esame, quindi si illustra da solo. Non credo che la sua approvazione possa trovare qualche ostacolo.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Devo dire che non credo che l'emendamento in esame discenda direttamente dalle precedenti modifiche. Non mi sembra infatti opportuno inserirlo nel provvedimento poiché attraverso le autorizzazioni rilasciate ai

lavoratori associati in cooperative, automaticamente diamo alle cooperative le stesse autorizzazioni. Rendiamo automatico un sistema che non mi sembra logico.

M A D E R C H I . Cerchiamo di non complicare le cose. Con l'attuale dizione dell'articolo 43, nel caso di una società risultante dalla trasformazione di imprese individuali o dalla fusione di più società, vengono rilasciate le autorizzazioni originarie, mentre ai lavoratori autonomi che si associano non potrebbero essere rilasciate. Questo non mi sembra logico.

S A N T A L C O . Nell'emendamento si legge un inciso: « ...comprese quelle costituite fra lavoratori autonomi che operano a norma del decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602... ». Di quali cooperative si tratta?

M A D E R C H I . Sono quelle cooperative costituite per poter compiere acquisti agevolati. Non sono cooperative in cui il capitale è sociale, ma cooperative per poter compiere acquisti. Sono lavoratori che si associano per usufruire di servizi.

S A N T A L C O . Bisogna stare attenti, però! Ho la sensazione che questo emendamento, nell'ansia di affrontare anche il problema delle cooperative, tenda ad inserire qui una norma che non ha niente a che vedere col tema che stiamo trattando. Desidero precisare ai colleghi che la mia non è una presa di posizione, ma una preoccupazione.

S A N T O N A S T A S O . In ogni caso, nel penultimo comma dell'articolo 43 si parla di imprese individuali e sociali che vanno soggette a trasformazioni e si dice che dopo la trasformazione acquisiscono tutte le autorizzazioni già rilasciate alle imprese e società originarie.

S A N T A L C O . L'emendamento del senatore Maderchi, però, non dice questo.

S A N T O N A S T A S O . Glielo faremo dire! Non ho presentato emendamenti, ma il principio mi sembra che sia questo.

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Sono del parere che se si deve accettare il principio di dare alle cooperative le facoltà che sono previste dal penultimo comma dell'articolo 43, il discorso debba essere inserito in questo comma e in ogni caso non può essere quello proposto dal collega Maderchi. Secondo me le due cose sono diverse. Per quale ragione? Perchè le imprese individuali e sociali risultano rispettivamente dalla trasformazione di imprese individuali e di società. Si tratta di personalità giuridiche ben precise.

Il discorso relativo al lavoratore autonomo che entra nella cooperativa è sostanzialmente diverso; non posso metterlo sullo stesso piano. Conseguentemente, o si trova una formulazione del comma in esame che precisi anche l'aspetto della cooperazione, altrimenti mi dichiaro contrario.

M A D E R C H I . Si potrebbe fare un riferimento esplicito alle cooperative, stabilendo che una volta ottenuta l'iscrizione all'Albo sono loro accordate le autorizzazioni già rilasciate ai lavoratori autonomi ad esse associati.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Non sono d'accordo nè sulla formulazione di una ipotesi del genere, nè sul contenuto.

M A D E R C H I . Ma si tratta semplicemente di favorire la organizzazione in cooperativa di tutti i lavoratori!

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Ho già avuto occasione in precedenza di dichiararmi favorevole alla cooperazione, ma non ho alcuna intenzione di permettere il varo di norme imprecise. Con i lavoratori autonomi che entrano in una società cooperativa si verrebbe a modificare il principio. La società individuale e l'impresa sociale sono concetti giuridici precisi. Non si può, quindi, inserire il lavoratore autonomo nella cooperativa, come in una fase di trasferimento, così come s'inserisce l'impresa individuale e sociale in un'altra.

S A N T O N A S T A S O . Devo confessare, però, che nemmeno io riesco a capire perchè se il lavoratore autonomo aveva alcuni diritti, nel momento stesso in cui assieme ad altri dà vita ad una cooperativa dovrebbe perderli.

S A N T A L C O . Mi permetto di avanzare la seguente proposta: aggiungere un altro comma, da inserire dopo l'attuale penultimo, del seguente tenore:

« Alle società cooperative di produzione e lavoro, di servizi e di trasporto, sono accordate, qualora abbiano ottenuto l'iscrizione nell'albo, le autorizzazioni già rilasciate ai lavoratori autonomi che ad esse si associano ».

Con ciò intendo dire che i lavoratori autonomi ai quali era stata già rilasciata la licenza, nel momento in cui essi costituiscono la cooperativa, mantengono tale licenza.

P R E S I D E N T E . Se non erro nell'interpretare il pensiero del relatore, egli è contrario sul contenuto.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* In effetti, nutro preoccupazioni per il contenuto. Non solo. Si costituisce una cooperativa. La cooperativa, per poter esercitare, deve avere le autorizzazioni come società cooperativa e non come singoli soci.

M A D E R C H I . E infatti, diciamo che le autorizzazioni passano dai soci alla cooperativa.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Bene, ma poniamo il caso che io, lavoratore autonomo, sia in possesso della autorizzazione per esercitare l'autotrasporto merci e costituisco una cooperativa i cui soci non hanno autorizzazione. Può la mia autorizzazione essere valida per tutta la cooperativa?

S A N T O N A S T A S O . Il singolo in possesso dell'autorizzazione, se ne spoglia dandola a tutta la cooperativa.

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Le preoccupazioni che esprimo sono dettate dal fatto che era la sostanza del penultimo comma che non mi convinceva. Ed è chiaro, quindi, che la mia perplessità si estende anche a tutto il resto del discorso. Se mi si parla di due cooperative, già in possesso di autorizzazione, che si fondono e si trasformano, sono d'accordo...

M A D E R C H I . Mentre invece un privato speculatore, che esercita questo mestiere, può fare ciò che gli pare.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Se si tratta di imprese che si unificano, secondo il testo in esame appare evidente che l'impresa che ne risulta beneficia delle autorizzazioni dei singoli componenti.

S A N T I . Manca il secondo termine di paragone. Vale a dire, se l'impresa collettiva risulta dalla unione di un lavoratore in possesso di autorizzazione e di altri che non possiedono autorizzazioni, che cosa avviene? Che l'autorizzazione si estende a tutti per il semplice fatto che è avvenuta una fusione? Oppure se tutti non sono sullo stesso piano, vale a dire non possiedono l'autorizzazione, non possono unirsi? Ecco perchè dico che manca il secondo termine di paragone.

S A N T O N A S T A S O . Basta che uno possieda l'autorizzazione perchè essa valga per tutti. Se ciò è consentito alle imprese, perchè non dovrebbe valere per i singoli?

S A N T A L C O . La giusta preoccupazione del senatore Pacini è questa: posto che si costituisca una cooperativa di 100 persone, delle quali una sola sia in possesso dell'autorizzazione, è mai possibile che per il solo effetto della fusione tale unica autorizzazione valga per tutti?

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Esatto, questo è il problema. Non è possibile che, costituitasi una cooperativa di 100 persone di cui una sola in possesso di auto-

rizzazione per il trasporto, poniamo, di merci, automaticamente tale autorizzazione si estende a tutte le altre 99 persone, per cui tutte possano esercitare il trasporto merci.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Questo non è possibile, non esiste moltiplicazione di autorizzazioni per il solo fatto della costituzione di una cooperativa. Colui il quale possiede una autorizzazione e decide di entrare a far parte di una cooperativa, vi entra conservando l'autorizzazione ma soltanto per sè. Lo scopo della norma è di non far perdere ai singoli le autorizzazioni che possiedono per il solo fatto di entrare a far parte di una cooperativa.

S A N T A L C O . Dopo questa precisazione, insisto sull'emendamento da me presentato.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* D'accordo.

M A D E R C H I . D'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Santalco.

(*E approvato.*)

Metto ai voti l'articolo 43 quale risulta con l'emendamento aggiuntivo testè approvato.

(*E approvato.*)

CAPO III

DISPOSIZIONI COMUNI

Art. 44.

(*Trasporti internazionali.*)

Le imprese aventi sede in Italia che siano titolari di autorizzazione o licenza per il trasporto di cose, possono essere ammesse ad

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

effettuare trasporti internazionali alle condizioni e nei limiti previsti dagli accordi bilaterali o multilaterali in materia e purchè siano in possesso degli speciali requisiti a tale scopo prescritti dalle relative disposizioni.

Le imprese aventi sede all'estero sono ammesse ad effettuare sul territorio italiano i trasporti internazionali consentiti dalle norme vigenti nel paese di origine ed a condizione che siano fornite del titolo valido per effettuare il trasporto internazionale richiesto dagli accordi bilaterali o multilaterali. La mancanza, l'inefficacia o l'indebito uso del titolo richiesto, quando il fatto non costituisca più grave reato, sono soggetti alle sanzioni stabilite dalle disposizioni in materia.

(È approvato).

Art. 45.

(*Obbligo di licenza o autorizzazione*).

È vietato il trasporto di cose da parte di chi non sia provvisto di licenza o di autorizzazione a norma della presente legge.

Il senatore Santalco ha presentato un emendamento tendente a sopprimere l'intero articolo.

SANTALCO. Sì, in quanto lo ritengo pleonastico.

CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. D'accordo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare e non essendo stati presentati altri emendamenti oltre quello soppressivo, metto ai voti l'articolo stesso.

(Non è approvato).

Art. 46.

(*Contrassegno*).

Ogni autoveicolo o motoveicolo deve portare sulla parte anteriore una striscia diago-

nale disposta da destra a sinistra, dall'alto in basso, dell'altezza di centimetri 20, variamente colorata, come appresso indicato, per distinguere il genere di servizio a cui è destinato:

1) rossa per i trasporti effettuati in conto proprio;

2) bianca per i servizi di trasporto in conto di terzi;

3) azzurra per i servizi di piazza.

Il contrassegno deve essere riprodotto nella parte posteriore dell'autoveicolo o motoveicolo, nonchè del rimorchio o semirimorchio.

(È approvato).

Art. 47.

(*Trasporti abusivi*).

Fermo quanto previsto dall'articolo 26 della presente legge, chiunque disponga l'esecuzione, senza licenza o senza autorizzazione oppure violando le condizioni o i limiti stabiliti nella licenza o nella autorizzazione, di trasporti di cose con autoveicoli o motoveicoli, è punito con la reclusione da uno a sei mesi o con la multa da lire 100.000 a lire 300.000.

Quando l'accertamento dei reati di cui al precedente comma avviene durante l'esecuzione del trasporto, da parte degli ufficiali e degli agenti di polizia e dei funzionari, a cui spettano la prevenzione e l'accertamento dei reati a norma del successivo articolo 61, si procede al sequestro del veicolo.

(È approvato).

Art. 48.

(*Altre infrazioni*).

Chiunque contravviene alle disposizioni dell'articolo 39 è soggetto, per ogni trasporto che non sia accompagnato dai documenti di cui all'articolo stesso, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 300.000.

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

Chiunque circoli senza il contrassegno di cui all'articolo 46, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000 a lire 20.000.

Per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste nel presente articolo, si osservano le norme degli articoli 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1228.

(È approvato).

Art. 49.

(Decadenza della licenza).

Nel caso di licenze per il trasporto di cose in conto proprio, qualora il ripetersi delle infrazioni di cui all'articolo 47 e al primo comma dell'articolo 48 assuma carattere di notevole gravità, l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione presso cui il titolare delle licenze è elencato a norma dell'ultimo comma dell'articolo 32, dichiara la decadenza dalle licenze e provvede alla cancellazione dall'elenco.

Contro il provvedimento di decadenza è ammesso il ricorso di cui all'articolo 37 della presente legge.

Al primo comma, sembra più corretto il termine « iscritto » in luogo dell'altro « elencato ».

Metto ai voti questa modifica formale.

(È approvata).

Metto ai voti l'articolo nel testo emendato.

(È approvato).

Art. 50.

Per ciascuna delle licenze di cui al precedente articolo 32, siano esse provvisorie o definitive, e per ciascuna autorizzazione di cui agli articoli 41 e 42, è dovuta la tassa di concessione governativa prevista dalle vigenti disposizioni.

Manca la rubrica, che propongo sia così definita: *(Tassa di concessione)*.

Metto ai voti l'articolo con la rubrica da me proposta.

(È approvato).

TITOLO III

ISTITUZIONE DI UN SISTEMA
DI TARIFFE A FORCELLA
PER I TRASPORTI DI MERCI SU STRADA

Art. 51.

*(Istituzione di un sistema
di tariffe a forcilla).*

Le disposizioni del presente titolo si applicano agli autotrasporti di merci effettuati per conto di terzi.

I trasporti suddetti sono assoggettati ad un sistema di tariffe obbligatorie a forcilla.

Per sistema di tariffe obbligatorie si intende un sistema di tariffe approvate dalle autorità competenti, le cui disposizioni devono essere osservate ai fini della determinazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto, fatte salve le eccezioni e le deroghe previste dal presente titolo.

(È approvato).

Art. 52.

(Definizione delle tariffe a forcilla).

Il sistema di tariffe a forcilla ai sensi dell'articolo precedente consiste in tariffe definite ciascuna da un limite massimo e un limite minimo. Lo scarto fra detti limiti costituisce l'apertura della forcilla.

L'apertura della forcilla è fissata al 23 per cento del limite massimo della tariffa.

I prezzi per un trasporto determinato possono essere liberamente fissati tra il limite massimo e il limite minimo della tariffa a forcilla corrispondente. È vietata la stipulazione di contratti che comportino prezzi di trasporto determinati al di fuori dei limiti massimi e minimi delle forcille.

Le tariffe minime e massime di cui al presente titolo dovranno essere affisse in tut-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

ti gli uffici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonchè in quelli degli autotrasportatori di cose, in modo ben visibile al pubblico.

(È approvato).

Art. 53.

(Criteri per la fissazione delle tariffe a forcella).

Ciascuna tariffa è calcolata su un prezzo di base situato al centro della forcella. Il prezzo di base è determinato tenendo conto del costo medio delle corrispondenti prestazioni di trasporto, comprese le spese commerciali, calcolato per imprese ben gestite e che godono di normali condizioni di impiego della loro capacità di trasporto, nonchè della situazione di mercato, e in modo da permettere alle imprese di trasporto di conseguire un'equa remunerazione.

Le tariffe possono essere differenziate secondo:

le condizioni delle prestazioni di trasporto, in particolare in base alle caratteristiche tecniche ed economiche della spedizione;

- le relazioni di traffico;
- i termini di resa;
- le differenti condizioni di tonnellaggio;
- le categorie di merci.

Possono essere inoltre fissati condizioni e prezzi particolari di esecuzione dei trasporti in funzione del tonnellaggio complessivo di merce trasportato da una stessa impresa per conto di uno stesso mittente in un determinato periodo di tempo.

I senatori Piscitello e altri hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere l'ultimo comma.

M A D E R C H I . Il titolo III del disegno di legge, cioè la parte di cui ci stiamo occupando, è, a nostro parere, il più importante dell'intero provvedimento, in quanto, istituzionalizzando il sistema delle tariffe a forcella per i trasporti di merci su strada, introduce finalmente un criterio in base al

quale debba esse compensato questo tipo di trasporto. Noi riteniamo questo sistema estremamente giusto, anche ai fini del contenimento dell'aumento dei prezzi, determinato finora, tra l'altro, appunto dall'aumento incontrollato dei costi dei trasporti. Per questo motivo ci sembra assurdo, dopo aver stabilito il criterio per la fissazione delle tariffe a forcella, inserire una norma che consenta di ritornare all'imposizione di tariffe al di fuori del sistema a forcella, provocando evidenti ingiustificate disparità.

La contraddizione è evidente e noi, con l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma di questo articolo, ci proponiamo di eliminarla, difendendo l'unificazione dei sistemi di fissazione delle tariffe identificata in quello a forcella.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Sono contrario a questo emendamento, innanzitutto perchè modificherebbe gli orientamenti del regolamento CEE ed in secondo luogo perchè, a mio avviso, è estremamente opportuno che ci sia, all'interno del sistema a forcella, una procedura del tipo di quella proposta dall'ultimo comma dell'articolo 53, in quanto capace di agevolare la formazione delle tariffe sul mercato.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Anche il Governo è contrario all'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 53.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 53 nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Art. 54.

(Procedure relative alla fissazione delle tariffe a forcella).

Le tariffe di trasporto e le rispettive condizioni particolari di applicazione, nonchè

le relative successive modifiche, sono proposte dal comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Questi — sentite le regioni nonchè le rappresentanze confederali nazionali dei settori economici direttamente interessati — sulla base delle direttive del CIP approva le tariffe, le condizioni e le relative modifiche, rendendole esecutive con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* entro sessanta giorni dalla data di ricevimento delle proposte ovvero le rimanda al comitato centrale per l'albo con le proprie osservazioni entro lo stesso termine.

Se il Ministro rimanda con sue osservazioni le proposte tariffarie al comitato centrale per l'albo, questo gli sottopone nuove proposte modificate in conformità di dette osservazioni ovvero formula proprie controsservazioni confermando le proposte tariffarie già presentate. Ove il Ministro accetta le nuove proposte o le controsservazioni del comitato, il decreto di approvazione delle proposte tariffarie è emanato entro sessanta giorni dal ricevimento delle nuove proposte o delle controsservazioni; il Ministro, se non ritiene soddisfacenti le nuove proposte o le controsservazioni del comitato centrale per l'albo, procede alla rettifica delle proposte presentate dal comitato stesso, rendendole esecutive con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* entro sessanta giorni dal ricevimento delle controsservazioni o delle nuove proposte.

Il Ministro formula le osservazioni di cui al primo comma o procede alle rettifiche previste al secondo comma, qualora le tariffe, le condizioni di applicazione o le relative modifiche siano state determinate senza l'osservanza delle norme del presente titolo oppure qualora le rispettive determinazioni siano da rettificare sotto l'aspetto tecnico ed economico.

Nelle tariffe pubblicate sono specificati i limiti massimi e minimi delle forcelle.

Il Ministro — di sua iniziativa o su indicazione delle rappresentanze dei settori economici di cui al primo comma — può richiedere al comitato centrale per l'albo eventuali modifiche delle tariffe e delle condi-

zioni tariffarie in vigore. Il comitato centrale per l'albo — entro sessanta giorni dalla data di ricevimento della richiesta — è tenuto a formulare in merito al Ministro proposte ed osservazioni. Il Ministro, ricevute le proposte del comitato, le approva secondo quanto stabilito al primo comma del presente articolo. Se non ritiene soddisfacenti le proposte o le osservazioni del comitato o non abbia ricevuto da questo risposta nel termine stabilito, il Ministro — sentite le rappresentanze dei settori economici direttamente interessati — adotta i provvedimenti tariffari che, secondo i criteri di cui al terzo comma, ritiene più appropriati, con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* entro il termine di sessanta giorni dal ricevimento delle proposte o delle osservazioni stesse o, in caso di mancata risposta, entro sessanta giorni dalla scadenza del termine prescritto al comitato per la formulazione di proposte od osservazioni.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Piscitello ed altri un emendamento inteso a sostituire, al primo comma, la parola « CIP » con l'altra « CIPE ».

S A N T A L C O . Deve essere « CIP », perchè CIPE è il Comitato interministeriale per la programmazione economica mentre il CIP è il Comitato interministeriale prezzi.

M A D E R C H I . È vero che i prezzi, le tariffe sono di stretta competenza del CIP, però qui noi ci troviamo in un settore dove le tariffe di trasporto e le rispettive condizioni particolari di applicazione, nonchè le relative successive modifiche come recita la legge « sono proposte dal comitato centrale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Questi — sentite le Regioni nonchè le rappresentanze confederali nazionali dei settori economici direttamente interessate — sulla base delle direttive del CIP approva le tariffe, le condizioni e le relative modifiche, rendendole esecutive con decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* entro sessanta giorni dalla da-

8ª COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

ta di ricevimento delle proposte ovvero le rimanda al comitato centrale per l'albo con le proprie osservazioni entro lo stesso termine ». Ora, siccome le tariffe di trasporto e le condizioni di applicazione incidono in maniera diretta sul volume complessivo del trasportato e quindi sulla possibilità o meno, attraverso il coordinamento dei vari sistemi di trasporto, di ottenere la utilizzazione migliore del sistema stesso rispetto alle merci da trasportare, a nostro giudizio il parere dovrebbe essere espresso non dal CIP ma dal CIPE in quanto si va ad incidere in maniera diretta sulla economia del nostro Paese: non si tratta più di tariffe, ma di quantità di merce trasportata e di metodo di trasporto della merce.

C E N G A R L E , *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A mio avviso deve restare il riferimento al CIP, competente in materia di tariffe e di prezzi.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Sono dello stesso parere del rappresentante del Governo.

M A D E R C H I . Ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 54 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Art. 55.

(*Momento di applicazione delle tariffe*).

Il vettore è tenuto ad applicare le tariffe in vigore nel giorno in cui viene effettuata la consegna della merce per la spedizione.

(È approvato).

Art. 56.

(*Fissazione del prezzo per contratti di trasporto con l'intervento di un ausiliario*).

Quando il contratto di trasporto è concluso con l'intervento di un ausiliario, il prezzo

percepito dal trasportatore, al netto del compenso da corrispondere all'ausiliario, deve risultare all'interno di una forcilla il cui limite superiore sia inferiore del 5 per cento a quello della tariffa applicabile. Il nome, l'indirizzo e la qualità dell'ausiliario di trasporto, nonché il prezzo spettante al trasportatore, al netto del compenso spettante all'ausiliario, devono risultare sull'esemplare del documento di accompagnamento di cui al successivo articolo 56 conservato dal trasportatore e su quello destinato al controllo.

(È approvato).

Art. 57.

(*Documentazione obbligatoria per il trasporto di cose per conto di terzi*).

Per ogni spedizione soggetta a regime tariffario è obbligatoria la compilazione di un apposito documento, emesso dal vettore e contenente tutte le indicazioni atte a consentire il controllo sull'osservanza delle norme del presente titolo, secondo le modalità che verranno stabilite con l'emanazione delle norme di esecuzione di cui al successivo articolo 67.

Il documento di cui al primo comma deve essere redatto in almeno quattro esemplari dei quali:

il primo viene rilasciato al mittente;

il secondo accompagna la merce per essere consegnato al destinatario ed essere esibito per i controlli in corso di trasporto;

il terzo deve essere conservato dal vettore per un periodo di almeno due anni dopo la data di esecuzione del trasporto;

il quarto è utilizzato per fini di controllo secondo le modalità che verranno stabilite con l'emanazione delle norme di esecuzione di cui al successivo articolo 67.

In caso di più trasporti dello stesso tipo effettuati a navetta fra una determinata località di partenza e una determinata località di destinazione può essere prescritto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile l'uso di un unico documento giornaliero ri-

ferito ai diversi movimenti di andata e ritorno effettuati nello stesso giorno.

(È approvato).

Art. 58.

(Obbligo di informazioni e notizie).

Le imprese di trasporto, i mittenti e i destinatari delle spedizioni, nonché gli spedizionieri e gli altri intermediari di trasporto sono tenuti a fornire al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — e ai funzionari da questo dipendenti nonché agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria dallo stesso incaricati tutte le informazioni e notizie ritenute necessarie ai fini dell'applicazione del presente titolo. Detti funzionari, ufficiali ed agenti hanno facoltà di verificare libri e documenti, estrarne copia, accedere nei locali e sui veicoli delle imprese, nonché di esigere chiarimenti e informazioni. Le informazioni e notizie ottenute in attuazione del presente titolo sono coperte dal segreto professionale.

(È approvato).

Art. 59.

(Sanzioni).

Il vettore è responsabile della mancata compilazione del documento di cui all'articolo 57. Se non provvede a detta compilazione, egli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 200.000.

Il conducente del veicolo, che durante la esecuzione del trasporto non è in grado di esibire l'esemplare del documento di cui all'articolo 57, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 5.000 a lire 50.000.

Il vettore che non provvede a conservare per due anni le copie del documento di

cui all'articolo 57 destinate al controllo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 100.000.

Il vettore che pratica prezzi di trasporto non conformi alle tariffe in vigore è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 300.000. La stessa sanzione si applica al vettore che viola le disposizioni concernenti le condizioni generali di applicazione della tariffa.

In caso di ripetute infrazioni alle norme del presente titolo il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ne fa comunicazione al comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, e al comitato provinciale dell'albo, il quale delibera i provvedimenti disciplinari ai sensi dell'articolo 21 della presente legge.

I vettori, i mittenti e i destinatari delle spedizioni, gli spedizionieri e gli altri intermediari dei trasporti, i quali non forniscano, nel termine che verrà ad essi prescritto, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — od ai funzionari da questo dipendenti, tutte le informazioni e notizie ritenute necessarie, ovvero forniscano informazioni e notizie false, sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 300.000, salvo che il fatto costituisca reato.

Per l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dai precedenti commi si osservano le norme degli articoli 14 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1969, n. 1228.

Nei casi in cui il vettore si opponga ai controlli stabiliti in applicazione degli articoli 57 e 58, il pretore può disporre l'accesso agli impianti dei funzionari indicati all'articolo 58. Il vettore che si oppone senza legittimo motivo ai controlli di cui agli articoli 57 e all'articolo 58 è punito con l'ammenda da lire 300.000 a lire 900.000, salvo che il fatto costituisca più grave reato.

(È approvato).

Art. 60.

(Trasporti esenti dall'obbligo delle tariffe a forcilla).

Le disposizioni del presente titolo non si applicano:

a) ai trasporti di merci inviate da un mittente a uno stesso destinatario, purchè il peso non superi le 5 tonnellate;

b) ai trasporti di merci effettuati nell'ambito dei centri abitati di cui all'articolo 2 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

c) ai trasporti che richiedono necessariamente l'impiego di veicoli eccezionali a norma dell'articolo 10 — primo comma, lettera a) — del predetto testo unico;

d) ai trasporti sotto elencati:

trasporti occasionali di merci a destinazione di aeroporti o in provenienza da aeroporti in caso di deviazione dei servizi;

trasporti di bagagli per mezzo di rimorchi aggiunti ai veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori e trasporti di bagagli per mezzo di qualsiasi tipo di veicolo diretto verso aeroporti o da essi proveniente;

trasporti postali;

trasporti di veicoli danneggiati ma non fuori uso;

trasporti di rifiuti e immondizie;

trasporti di animali morti, per lo squartamento;

trasporti di api e avannotti;

trasporti funebri;

trasporti di oggetti e di opere d'arte per esposizioni o a fini commerciali;

trasporti occasionali di oggetti o di materiali destinati esclusivamente alla pubblicità o all'informazione;

traslochi effettuati da imprese specificamente attrezzate per quanto riguarda sia il personale che il materiale;

trasporti di materiali, di accessori e di animali a destinazione o in provenienza da manifestazioni teatrali, musicali, cinematografiche, sportive, di circo, di fiere e feste

oppure destinati alle registrazioni radiofoniche, alle riprese cinematografiche ed alla televisione;

trasporti di merci per mezzo di autoveicoli il cui peso complessivo a pieno carico, compreso quello del rimorchio (o dei rimorchi), non superi le 6 tonnellate.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Santalco e Pacini un emendamento tendente ad aggiungere alla lettera a), dopo la parola « peso », le altre « della relativa spedizione ».

Non facendosi osservazioni, metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Ritengo inoltre che sia opportuna una migliore formulazione del capoverso della lettera d), cioè la sostituzione delle parole: « a destinazione di aeroporti o in provenienza da aeroporti » con le altre: « destinate o provenienti da aeroporti ».

Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Analogo emendamento propongo al penultimo capoverso della stessa lettera d): le parole « a destinazione o in provenienza » andrebbero sostituite con le altre: « destinati o provenienti ».

Metto ai voti l'emendamento.

(È approvato).

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 60, nel testo emendato.

(È approvato).

TITOLO IV

DISPOSIZIONI COMUNI,
TRANSITORIE E FINALI

Art. 61.

(Prevenzione e accertamento dei reati).

La prevenzione e l'accertamento dei reati previsti nella presente legge spettano agli

8^a COMMISSIONE47^o RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

ufficiali e agenti di polizia e ai funzionari incaricati del servizio di polizia stradale a norma dell'articolo 137 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Delle violazioni accertate deve essere data notizia all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nella cui circoscrizione si trova la provincia di immatricolazione del veicolo.

Delle stesse violazioni riguardanti il capo secondo del titolo II l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dà notizia al competente comitato provinciale per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

(È approvato).

Art. 62.

(Norme transitorie riguardanti l'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi).

Le norme di cui agli articoli 1, secondo comma, 26 e 27 hanno effetto un anno dopo la pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*.

Le imprese che, alla scadenza del termine di cui al precedente comma, già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi possono continuare ad esercitarlo a condizione che, entro sessanta giorni dalla data suddetta, provvedano a richiedere la iscrizione nell'albo.

La domanda di iscrizione è presentata al comitato provinciale competente a norma dell'articolo 12, corredata delle certificazioni relative al possesso dei requisiti e condizioni previsti dall'articolo 13, escluso quello di cui al n. 2).

La domanda si intende accettata se, entro sei mesi, il comitato provinciale non provveda a notificare il rigetto con indicazione specifica di requisiti o condizioni mancanti.

Qualora l'impresa, alla scadenza del termine di cui al primo comma del presente articolo, si trovi in attività da meno di diciotto mesi e non sia ancora iscritta nei ruoli della imposta sui redditi delle persone fisiche o giuridiche, la prova del requisito di cui al n. 6) dell'articolo 13 può essere fornita entro 18 mesi dalla data di inizio dell'attività. Detto termine può, per giustificati motivi, essere prorogato di non oltre 60 giorni dal comitato provinciale competente.

La omissione della prova di cui al comma precedente nel termine stabilito comporta la cancellazione dall'albo.

Chi non abbia presentato la domanda di iscrizione all'albo nel termine indicato al secondo comma decade dall'autorizzazione ad esercitare l'autotrasporto.

(È approvato).

Art. 63.

(Norme transitorie riguardanti i trasporti di cose per conto proprio e per conto di terzi).

Coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, già possiedono una licenza per l'autotrasporto di cose in conto proprio, possono conservarla a condizione che, entro sei mesi dalla data suddetta, domandino l'iscrizione nell'elenco degli autotrasportatori di cose in conto proprio istituito a norma dell'ultimo comma dell'articolo 32.

La domanda d'iscrizione deve contenere l'elencazione delle cose o delle classi di cose al cui trasporto l'autoveicolo è adibito.

L'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione esegue la registrazione e provvede contemporaneamente a trascrivere la elencazione delle cose sulla licenza a norma dell'articolo 35.

Coloro che nel termine stabilito non presentano la domanda, redatta come indicato nel secondo comma, decadono dalla licenza.

Per coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, siano titolari di autorizzazioni per il trasporto di cose in con-

to di terzi, il rilascio delle autorizzazioni sostitutive delle precedenti avverrà con le modalità e nei termini stabiliti nel regolamento di esecuzione. La nuova autorizzazione sarà rilasciata con gli stessi eventuali vincoli dell'autorizzazione originaria.

(È approvato).

Art. 64.

(Contributo per l'iscrizione all'albo).

Per far fronte alle spese derivanti dalla applicazione del titolo I della presente legge, gli iscritti all'albo sono soggetti ad un contributo annuo da versare alla tesoreria provinciale secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministero del tesoro.

La misura annuale del contributo è stabilita dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il comitato centrale dell'albo, con decreto da pubblicarsi sulla *Gazzetta Ufficiale*, entro il 31 ottobre dell'anno precedente a quello cui il contributo si riferisce.

Nel determinare la misura del contributo per ciascun veicolo a seconda del tipo e della portata, si deve tener conto del numero complessivo dei veicoli circolanti nel paese adibiti al trasporto di cose per conto di terzi, nonché dei mezzi finanziari necessari alla formazione e tenuta dell'albo.

Il pagamento del contributo si esegue entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui esso si riferisce.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 65.

(Copertura finanziaria).

All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 33 della presente legge, si fa fronte con imputazione della spesa al capitolo

n. 1193 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'anno finanziario 1974 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

Art. 66.

(Abrogazioni).

Sono abrogate la legge 20 giugno 1935, n. 1341, e ogni norma in contrasto con la presente legge.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Piscitello, Maderchi e Santalco un emendamento tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente: « Le norme della legge 20 giugno 1935, n. 1349, in contrasto con la presente legge, sono abrogate ».

(È approvato).

Art. 67.

(Regolamento di esecuzione).

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, il Governo emanerà le norme necessarie per la esecuzione della presente legge.

Per quanto riguarda le norme del titolo I della presente legge saranno sentite le associazioni degli autotrasportatori più rappresentative e, per quanto riguarda le norme del titolo III, queste dovranno disciplinare l'attuazione del sistema tariffario, il contenuto e la compilazione del documento di trasporto di cui all'articolo 57 della presente legge, l'organizzazione e le procedure per i controlli, i criteri per la determinazione delle distanze tariffarie, nonché i criteri per la classificazione delle merci ai fini tariffari.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Piscitello ed altri un emendamento

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

tendente a sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Le norme necessarie per la esecuzione della presente legge saranno emanate, entro sei mesi dalla sua entrata in vigore, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della aviazione civile, sentite le associazioni nazionali più rappresentative degli autotrasportatori e le associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo, giuridicamente riconosciute ».

MADERCHI Riteniamo necessario stabilire un termine entro il quale le norme dovranno essere emanate, perchè assistiamo costantemente a regolamenti di applicazione che non vedono mai la luce. Uno di questi è stato approvato, recentemente, trent'anni dopo l'emanazione della legge!

In secondo luogo, riteniamo necessario modificare l'articolo nel senso di impegnare il Governo a far partecipare le associazioni nazionali più rappresentative degli autotrasportatori alla elaborazione di questo testo.

PACINI, *relatore alla Commissione.* Sono del parere di accogliere l'emendamento solo per quanto riguarda l'introduzione del termine di « sei mesi », mentre per il secondo comma dell'articolo 67 mi rimetto all'emendamento, sottoscritto unitamente al collega Santalco, che in questo momento presento.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* D'accordo.

PRESIDENTE. Do lettura dell'emendamento presentato dai senatori Santalco e Pacini:

al primo comma, dopo le parole: « il Governo emanerà », *aggiungere le altre:* « entro sei mesi »; *al secondo comma, sostituire le parole:* « saranno sentite le associazioni... » *con le altre:* « le norme esecutive saranno adottate sentite le associazioni... ».

inoltre, dopo le parole: « titolo III », *sostituire la parola:* « queste » *con l'altra:* « esse ».

A mio avviso i due emendamenti proposti potrebbero essere unificati in un unico testo formalmente più corretto. Il primo comma suonerebbe dunque così:

« Le norme necessarie per l'esecuzione della presente legge saranno emanate, entro sei mesi dalla data della sua entrata in vigore, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentite, per quelle relative al titolo I, le associazioni di cui alla lettera d) dell'articolo 3 ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il primo comma nel nuovo testo ora letto.
(È approvato).

Inoltre, la prima parte del secondo comma, sino alla parola « dovranno » andrebbe sostituita con la seguente: « Le norme di esecuzione relative al titolo III dovranno, tra l'altro ».

Se non si fanno osservazioni, metto ai voti il secondo comma così modificato.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 67 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 68.

(Entrata in vigore).

La presente legge entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

(È approvato).

MADERCHI. Per i motivi precedentemente illustrati, pur riconoscendo ai colleghi di parte democristiana la buona volontà nell'accogliere molti degli emendamenti da noi presentati, per il fatto che si mantiene ancora l'istituzione di un albo nazionale che il Gruppo comunista considera cosa non giu-

8^a COMMISSIONE

47° RESOCONTO STEN. (28 febbraio 1974)

sta e non rispondente alle reali necessità, dichiaro la nostra astensione dalla votazione.

SANTALCO. Dichiaro, a nome della Democrazia cristiana, di votare favorevolmente all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Precisato che la Presidenza si riserva di operare il necessario coordinamento del testo approvato e che, a seguito della soppressione dell'articolo 45 la

numerazione degli stessi articoli risulta cambiata, poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 13,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO