

(N. 2195)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro dell'Interno

(TAMBRONI)

col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

col Ministro delle Finanze

(ANDREOTTI)

col Ministro di Grazia e Giustizia

(GONELLA)

e col Ministro dei Lavori Pubblici

(TOGNI)

NELLA SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1957

Disciplina delle pubbliche autolinee.

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 28 settembre 1939, n. 1822, — emanata con l'intento di dare un assetto completo e duraturo alla disciplina delle pubbliche autolinee operando, essenzialmente a mezzo di concessioni definitive, il consolidamento e lo sviluppo organico della rete dei servizi preesistenti — non ha potuto praticamente conseguire il suo scopo.

Infatti, poco dopo l'entrata in vigore della nuova legge, l'instabilità dei prezzi di mercato scongiò di far luogo a nuove concessioni definitive ed al rinnovo di quelle che andavano man mano a scadere.

Gli eventi bellici, poi, portarono alla totale distruzione delle linee.

La liberazione del territorio nazionale e la cessazione della guerra determinarono un'intensissima ripresa dei servizi automobilistici, ma in modo convulso così come le più impellenti necessità delle comunicazioni sollecitavano in vista anche della inattività di gran parte dei mezzi di trasporto ad impianti fissi.

L'Amministrazione, pertanto, mancando le basi per un regolamento definitivo, legittimò le varie autolinee esclusivamente a mezzo di concessioni provvisorie ed a queste peraltro conferì accentuato carattere di precarietà allo scopo di agevolare quel riassetto che pur si supponeva avrebbe dovuto in seguito realizzarsi, secondo i criteri della legge del 1939 e gli schemi tradizionali di una precisa distinzione tra le sfere di influenza dei vari sistemi di trasporto, nell'organizzazione aziendale e nel campo di attività delle autolinee dopo la rimessa in efficienza dei servizi ad impianti fissi.

In pratica però si è verificato che, nonostante tale ripristino, l'attività automobilistica, lungi dall'arrestarsi o dal regredire, ha continuato a progredire negli anni successivi rivelando che l'impulso iniziale di ripresa non era in funzione di cause contingenti, come quella inerente alla temporanea paralisi del sistema di trasporto ad impianti fissi, ma connaturato alle sempre maggiori possibilità di vita e di affermazione delle autolinee.

La continua rapida evoluzione della tecnica costruttiva degli autoveicoli e conseguentemente dei costi, connessa all'elevazione del tenore di vita ed all'evoluzione dei bisogni delle popolazioni, ha fatto sì che i servizi automobilistici

— particolarmente apprezzati per le loro prestazioni — si sono sempre più affermati dimostrando di avere ampliato i loro compiti e di poter svolgere una autonomia di funzione anche nei settori che prima della guerra sembravano destinati a vedere operare incontrastabilmente altri sistemi di trasporto, tra i quali in primo luogo quello ferroviario.

Il grande sviluppo delle autolinee, rivelato dal fatto che nello spazio di pochi anni rispetto all'anteguerra si è triplicato il loro numero e quadruplicato il loro complessivo sviluppo chilometrico, incrementandosi peraltro in misura ancora maggiore la loro capacità di trasporto per l'impiego di autobus di elevata capienza, mentre, da un lato, ha posto in evidenza il nuovo ruolo assunto dai servizi automobilistici nel quadro nazionale dei vari sistemi di trasporto, postulando nuovi criteri di coordinamento tra i medesimi, dall'altro ha fatto sentire sempre più urgente la necessità di provvedere ad una riforma della legge del 1939 che, adeguando la disciplina delle autolinee alle nuove esigenze manifestatesi sul piano tecnico, economico e sociale, consentisse di far ritorno alle concessioni definitive abbandonando il regime unico delle concessioni provvisorie a tempo indeterminato.

Lo studio per tale riforma — ispirato agli scopi fondamentali:

a) di evitare per quanto possibile la costituzione di situazioni monopolistiche instaurando un regime di moderata concorrenza tra i vari sistemi di trasporto ed i singoli esercenti aziendali che, con un opportuno incentivo all'ulteriore sviluppo del traffico, consenta la più vasta e appropriata utilizzazione dei mezzi di trasporto nell'interesse delle popolazioni;

b) di accentuare i poteri dell'Amministrazione nella organizzazione e nella disciplina delle autolinee per garantirne la regolare, efficiente ed economica gestione;

c) di fare servire sempre più e sempre meglio le autolinee a scopi sociali, promuovendo lo sviluppo di esse nelle zone economicamente disagiate e l'effettuazione con le medesime di trasporti a basso costo per le categorie di viaggiatori meno abbienti — si è concluso con la redazione del presente disegno di legge.

Tale disegno di legge, naturalmente, tiene conto anche delle modifiche che la legge del 1939 ha subito nel frattempo con l'entrata in vigore del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, sul decentramento autarchico e burocratico delle attribuzioni del Ministero dei trasporti, limitandosi a proporre solo lievi rettifiche e integrazioni che sono volte a eliminare alcuni inconvenienti e lacune rivelatisi nell'attuazione pratica del decentramento e che in complesso si traducono in un ampliamento della materia decentrata.

Le più importanti innovazioni introdotte nel sistema della legge del 1939 sono quelle contenute: nel Capo I - Disposizioni generali - art. 3, per le limitazioni delle proroghe delle concessioni provvisorie, articoli 9 e 10 per la modifica delle norme del regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, sull'esercizio da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di servizi automobilistici sostitutivi o integrativi di quelli ferroviari e per l'armonizzazione dell'attività delle due Direzioni generali che costituiscono il Ministero dei trasporti; nel Capo II - Procedimento e preferenze per il rilascio delle concessioni - articolo 12 per una attenuazione, attraverso un più rigoroso condizionamento, del titolo preminente di preferenza dei titolari di servizi di trasporti a impianti fissi per la concessione provvisoria delle autolinee ordinarie extraurbane escluse quelle con esercizio stagionale, articoli 15 e 19 per l'attribuzione, al di fuori di qualsiasi concorso, agli esercenti in atto, delle concessioni definitive di autolinee ordinarie, escluse quelle con esercizio stagionale, e per il riconoscimento di un titolo preminente di preferenza, in favore di coloro che abbiano gestito i servizi nell'anno precedente, per le concessioni provvisorie e definitive di autolinee turistiche e stagionali; nel Capo III - Sovvenzioni - articolo 20 per la rivalutazione della sovvenzione, articolo 23 per la revisione dei piani finanziari serviti di base per la sovvenzione, articolo 25 per la limitazione dei diritti di esclusività nell'esercizio di autolinee; nel Capo IV - Poteri dell'Autorità concedente - articolo 27 per l'obbligatorietà di determinate variazioni e integrazioni di servizio, articolo 31 per la limitazione dei divieti di servizio locale nell'esercizio delle autolinee, articoli 32, 33, 34 e 39 per l'obbligatorietà di de-

terminati raggruppamenti di autolinee gestite dallo stesso o da diversi concessionari e per una più completa disciplina in materia di auto-stazioni; nel Capo VI - Cessazione della concessione - articolo 50 per la decadenza delle concessioni in caso di inosservanza dei patti di lavoro circa lo stato giuridico, il trattamento economico previdenziale nonché l'orario di lavoro degli addetti alle pubbliche autolinee.

Per quanto concerne le norme del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, le modifiche e le integrazioni degne di particolare rilievo contemplate nel nuovo disegno di legge sono quelle contenute rispettivamente nel Capo I - articolo 3, nel Capo III - articolo 25, nel Capo IV articoli 29 e 30, nel Capo V articolo 41 per un ampliamento della competenza dei Comuni e degli Ispettorati compartimentali o uffici distaccati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; e nel Capo I - articolo 4, per il coordinamento della attività di diverse Autorità concedenti.

Qui di seguito il disegno di legge viene esaminato articolo per articolo con opportuni chiarimenti e illustrazioni in merito alle modifiche e integrazioni realizzate nei riguardi della legislazione in vigore.

CAPO I. — DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1. - *Servizi concessi od autorizzati.* — Il primo comma di tale articolo contiene nei riguardi del corrispondente della legge del 1939 una più precisa definizione delle pubbliche autolinee da assoggettare, come tali, a concessione con l'indicazione di tutti gli elementi che valgono di norma a caratterizzarle: itinerario, prezzi unitari e orari prestabiliti, offerta indifferenziata al pubblico.

Il secondo comma innova al sistema precedente assoggettando ad autorizzazione quei servizi che, pur svolgendosi su itinerario prestabilito, non rivestono tutti gli altri requisiti suindicati e comunque quello dell'offerta indifferenziata al pubblico.

Tali servizi — finora legittimati a mezzo di concessioni — si effettuano per conto di un determinato stabilimento, azienda, istituto o ente, ma rimangono pur sempre rilevanti sotto il profilo dell'interesse pubblico risolvendosi in

trasporti collettivi di persone che peraltro sono spesso in funzione di grandi masse di utenti. Una disciplina, sia pure attenuata come quella che si realizza attraverso l'autorizzazione, si giustifica, da un lato, con il fine di assicurare adeguate garanzie specialmente dal punto di vista dei requisiti di idoneità degli assuntori e della costante efficienza degli automezzi e, dall'altro, con lo scopo di evitare l'inconveniente che la mancanza di qualsiasi controllo agevoli la trasformazione abusiva dei servizi stessi in pubbliche autolinee.

Il terzo comma sottopone eccezionalmente a concessione, anzichè ad autorizzazione, i servizi in parola gestiti da cooperative quando essi costituiscano l'oggetto principale dell'attività delle cooperative stesse; e ciò per evitare che in tal caso, con stratagemmi che è quasi impossibile smascherare, si vengano ad esercitare sostanzialmente pubbliche autolinee senza le garanzie che l'istituto della concessione comporta, anche agli effetti del coordinamento.

Il quarto comma risponde alla duplice esigenza di evitare, da un lato, in relazione alla norma che sottopone a concessione tutte le autolinee, che possa comunque dubitarsi della potestà del Comune di assumere la gestione diretta delle linee stesse in base al testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578, dall'altro che i Comuni possano essere indotti ad esorbitare dai limiti di tale potestà, assumendo la gestione di linee automobilistiche per cui sussistano titoli di preferenza in favore di altri soggetti.

Art. 2. — *Classificazione delle autolinee.* — La legge del 1939 non contiene un'apposita e precisa classificazione delle autolinee con la ripartizione di esse nelle due categorie fondamentali delle autolinee turistiche e ordinarie e nelle sottospecie delle urbane e extraurbane, ricavandosi tale classificazione solo indirettamente dagli articoli 5 e 12 della legge anzidetta. La legge 24 maggio 1952, n. 628, stabilisce all'articolo 2 quali servizi automobilistici sono da considerarsi urbani; ma ciò soltanto per i fini limitati della legge stessa, la quale ha per oggetto l'estensione delle norme del regio decreto 8 gennaio 1931, sull'equo trattamento al personale delle filovie urbane ed extraurbane e delle autolinee urbane. La nuova norma risponde, oltre che alla esigenza di una migliore

sistematica, a quella di una uniforme disciplina degli effetti che, sotto vari aspetti (preferenze delle concessioni, caratteristiche del materiale rotabile da impiegare, contributo di sorveglianza, trattamento del personale), si connettono alla diversa classificazione delle autolinee, procurando peraltro di eliminare alcuni inconvenienti rivelati all'esperienza.

Per quest'ultimo riguardo va rilevato che, per garantire la effettiva, costante rispondenza delle autolinee turistiche agli specifici scopi di traffico per cui sono concesse e che devono distinguerle dalle linee ordinarie, conviene far concorrere alla loro individuazione, non soltanto l'elemento finalistico, ma anche quello delle particolari caratteristiche prescritte per il materiale rotabile da impiegare e che, aderendo senz'altro alle funzioni dei servizi, costituiscono un elemento di immediato e facile rilevamento.

Inoltre va osservato, quanto alla classificazione delle autolinee urbane, che la norma distingue opportunamente:

a) le autolinee che, svolgendosi nell'ambito di un abitato, denunciano immediatamente e incontrovertibilmente la loro caratteristica urbana attraverso l'elemento materiale del percorso e che come tali sono da qualificare senz'altro urbane per legge;

b) dalle altre che siffatta caratteristica hanno insita nello scopo di servire essenzialmente l'aggregato di un Comune o anche di due Comuni finitimi, che, come tali, costituiscono un unico complesso economico sociale, sicchè è opportuno subordinare la loro qualifica di urbane ad una indagine da compiersi caso per caso dall'Autorità concedente. Rispetto alla disciplina precedente la nuova norma amplifica, in definitiva, le possibilità di classificazione in urbane delle autolinee.

Art. 3. — *Concessioni provvisorie e definitive.* — Il secondo comma prevede la possibilità di operare con provvedimento motivato una sola proroga annuale delle concessioni provvisorie, abrogandosi, così, la norma, già contenuta nel secondo comma dell'articolo 2 della legge del 1939, che consentiva, sia pure in casi particolari, la facoltà dell'Autorità concedente di rilasciare ulteriori proroghe. La limitazione della durata delle concessioni provvisorie si

giustifica con l'esigenza di attuare una congrua tutela, non soltanto e non tanto dell'interesse del privato ad un consolidamento della sua posizione dopo l'esito positivo dell'esperimento compiuto attraverso la gestione della linea protratta per un sufficiente periodo di tempo, quanto dell'interesse pubblico connesso alla più appropriata valutazione e organizzazione che riceve il servizio nella concessione definitiva, sotto vari aspetti utili, tra cui quello relativo alla costituzione di adeguate attrezzature e alle possibilità di determinare più favorevoli condizioni di esercizio a vantaggio delle popolazioni.

Il quarto e il quinto comma derogano alla norma citata riflettente la limitazione di proroga delle concessioni provvisorie stabilendo che la limitazione non riguarda nè le autolinee turistiche e quelle ordinarie con esercizio stagionale, per le quali è opportuno ammettere la possibilità di conservare il regime di provvisorietà per più anni in vista delle modifiche che spesso si riscontrano nelle correnti di traffico servite; nè le autolinee mercatali, occasionali e internazionali, le quali, per ovvi motivi, non si prestano ad essere disciplinate con concessioni definitive e devono quindi essere sottoposte esclusivamente al regime delle concessioni provvisorie.

Il sesto comma risulta sostanzialmente dalla recezione, con qualche lieve modifica, delle norme contenute nell'articolo 46, primo e secondo comma, e nell'articolo 68 del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771. Avuto riguardo al punto a), il comma citato dell'articolo 3 del progetto provvede a colmare una evidente lacuna dell'articolo 46 del decreto legislativo presidenziale n. 771 considerando, in aggiunta alle autolinee per gli scali ferroviari e aerei, anche quelle per gli scali marittimi. Nello stesso tempo, siccome non appare giustificato sottrarre alla competenza comunale le autolinee che, pur attingendo ad uno scalo, siano caratterizzate prevalentemente dallo scopo di smistare il traffico nell'abitato, la norma precisa opportunamente che sono escluse dalla competenza del Comune soltanto le autolinee che abbiano la funzione preminente di collegare centri abitati con scali ferroviari, aerei, marittimi. Avuto poi riguardo al punto b), la norma in questione del progetto, tenuta presente l'es-

igenza di attuare una ripartizione di competenza tra Ministero e Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati M.C.T.C. nel modo più netto, omogeneo e stabile, riconosce agli uffici periferici anzidetti la potestà di concedere tutte le autolinee per gli scali e tutte le autolinee stagionali; abolendo così le precedenti limitazioni che restringevano la competenza degli uffici in parola alla concessione delle autolinee di collegamento di un Comune con il proprio scalo ferroviario o con un aeroporto vicino e alla concessione delle linee stagionali di durata non superiore a tre mesi.

ART. 4. — *Assensi e pareri preventivi.* — Il primo comma recepisce la norma dell'ultimo comma dell'articolo 46 del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, e ne integra opportunamente la formulazione con l'inserzione dopo la frase « per l'istituzione », dell'altra « e per ogni modifica dei percorsi e delle condizioni di esercizio ». In sede di applicazione dell'articolo 46 citato si è già avuto occasione di precisare che la chiara evidenza dello scopo della norma importa che il prescritto preventivo assenso ministeriale non può ritenersi limitato all'impianto di nuove autolinee con percorso interferente nei riguardi dei servizi gestiti o concessi dallo Stato, ma deve invece considerarsi esteso a tutte le modifiche delle modalità di percorso, tariffe, programmi, ecc. delle autolinee in atto interferenti con i servizi sopracitati. E ciò perchè, essendo la concorrenza in funzione dei cennati elementi ed acquistando pertanto questi rilievo essenziale ai fini dell'assenso ministeriale, non è logicamente ammissibile che possano essere modificati, senza l'intervento del Ministero, diretto a stabilire se nella specie tale modifica importi o meno la istituzione di una linea concorrente in sostituzione di quella già definita non concorrente e come tale assentita; e se, in conseguenza, la precedente determinazione di volontà ministeriale, per i presupposti e scopi che l'hanno originata, debba intendersi o meno esaurita, confermata o revocata, o comunque sostituita da un nuovo atto di assenso. Ad ogni modo è sembrato conveniente eliminare per il futuro ogni possibilità di dubbi interpretativi con l'adozione della più ampia formulazione sopracennata.

Il secondo comma è diretto a colmare una lacuna del decreto legislativo presidenziale n. 771, per quanto riflette il coordinamento delle autolinee concesse dal Ministero o dai suoi organi periferici con i servizi di trasporto di competenza dei Comuni, e delle autolinee concesse dai Comuni con quelle assentite da altre Autorità. L'articolo 69 del decreto legislativo presidenziale n. 771, che risulta trasfuso nel terzo comma dell'articolo 4 del disegno di legge, prescrive l'obbligo di sentire il parere della Giunta provinciale per le autolinee che si svolgono integralmente in una sola Provincia. A maggior ragione è opportuno stabilire l'obbligatorietà di un preventivo parere nei casi sopracitati in cui si tratta di armonizzare l'attività di diverse Autorità competenti nella stessa materia e di garantire un più efficiente coordinamento dei servizi nell'interesse pubblico e in quello dei privati esercenti con l'eliminazione, per quanto possibile, di dannose controversie.

ART. 5. — *Autorizzazioni.* — In mancanza di altri elementi che denuncino l'importanza dei servizi di cui al secondo comma dell'articolo 1, nel regolare la competenza per il rilascio delle autorizzazioni si è ritenuto di far perno esclusivamente sul criterio territoriale dello sviluppo dei servizi anzidetti, criterio che è uniforme a quello assunto per la distribuzione delle competenze in materia di autolinee soggette a concessione.

ART. 6. — *Requisiti del concessionario.*

ART. 7. — *Trasporto degli effetti postali.*

ART. 8. — *Disciplinare.* — Riproducono, con qualche lieve rettifica di formulazione, che non importa variazioni sostanziali, le norme già contenute negli articoli 1 e 3 della legge del 1939.

ART. 9. — *Sostituzione o integrazione di servizi ferroviari statali.* — Il regio decreto legislativo 21 dicembre 1931, n. 1575, con il quale si consentì all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di assumere, su autorizzazione del Ministro, la gestione diretta o indiretta di servizi automobilistici sostitutivi di ser-

vizi ferroviari o integranti la rete ferroviaria, è rimasto pressochè inoperante. D'altronde, qualche rara applicazione che di esso si è fatta ha dimostrato l'esistenza di seri inconvenienti per le interferenze che si vanno a determinare tra le autolinee assunte dall'Amministrazione ferroviaria e quelle gestite da altre aziende a seguito di concessioni rilasciate in base alla legge del 1939. Siffatte interferenze sono tanto più gravi in quanto sussiste un forte divario tra le tariffe in vigore sulle autolinee concesse e le altre da applicarsi sulle autolinee sostitutive o integrative. Senza dire poi che le interferenze stesse si prospettano ormai nella totalità dei casi perchè, con il grande sviluppo subito dalle autolinee concesse, in relazione all'incremento del traffico e alle aumentate esigenze delle popolazioni, non vi sono più percorsi che non vengano già serviti da linee automobilistiche oltre che da linee ferroviarie statali. Devesi quindi dare atto che la situazione è radicalmente mutata rispetto a quella esistente nel lontano anno 1931 in cui venne emanato il regio decreto legislativo n. 1575; così come sono indubbiamente mutati i criteri di coordinamento fra autolinee in concessione e servizi ferroviari statali, un tempo basati sul concetto del diritto dell'Amministrazione ferroviaria di provvedere in esclusiva ai trasporti pubblici nelle zone percorse dalle ferrovie e a a sviluppare anche con mezzi automobilistici la rete ferroviaria. L'azienda ferroviaria statale, per la sua struttura e le sue dimensioni, male si presta ad essere utilmente impiegata nell'attività automobilistica, che è per sua natura frazionata in rapporto al carattere dettagliato dei bisogni da soddisfare e che richiede comunque un'organizzazione aziendale quanto più semplice e varia possibile, costantemente aderente ai singoli complessi economici dei servizi. Conviene, pertanto, evitare che l'azienda ferroviaria sia distolta dai suoi compiti complessi di istituto, volti al continuo perfezionamento del più importante sistema di trasporto nazionale, per assumere servizi automobilistici; tranne che nei casi di assoluta necessità a quando cioè si dimostri l'impossibilità, per rifiuto dei concessionari di autolinee nella zona, di inquadrare le istituende autolinee sostitutive e integrative di servizi ferroviari nel

sistema automobilistico preesistente, sfruttando così utilmente le attrezzature e l'esperienza delle aziende automobilistiche già operanti.

Conseguentemente, per l'ipotesi che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato sia costretta ad assumere la gestione di autolinee sostitutive o integrative, conviene contenere tale attività nei più ristretti limiti, corrispondenti ai presupposti ed agli scopi determinanti dei servizi, impedendo che questi svolgano funzioni di traffico più ampie di quelle già assolte dai servizi ferroviari o costituiscono una ingiustificata limitazione all'esercizio di linee automobilistiche in regime di concessione alla industria privata.

A queste fondamentali esigenze risponde la norma dell'articolo 9 del provvedimento che va corrispondentemente a modificare il regio decreto legislativo n. 1575. In particolare, per quanto riguarda il quinto comma dell'articolo citato, si osserva che esso comporta la limitazione alle sole autolinee sostitutive del diritto di esclusività, già riconosciuto dal regio decreto legislativo del 1931 all'Amministrazione ferroviaria per le autolinee anzidette e per quelle integrative. E ciò perchè soltanto in rapporto alle autolinee sostitutive si afferma un preminente interesse pubblico ad escludere l'esercizio di qualsiasi altra attività concorrenziale, con conseguente limitazione delle possibilità di comunicazione offerte alle popolazioni, attesa l'importanza che sul piano economico riveste il provvedimento della sostituzione del servizio ferroviario su di un determinato tronco e il nesso organico che lega l'autolinea sostitutiva alla rete ferroviaria con efficienti riflessi sulla funzionalità dell'intero sistema di trasporti.

ART. 10. — *Comitato per le autolinee.* — L'organo consultivo previsto dall'articolo 10, nella sua duplice composizione, che evidentemente aderisce alla diversa sostanza dei due gruppi di questioni sulle quali è chiamato a esprimere pareri, ha lo scopo di garantire:

1) un più efficace coordinamento delle due branche del Ministero dei trasporti (Direzione generale F.S. e Ispettorato generale M.C.T.C.) per l'armonico sviluppo e integrazione delle rispettive attività;

2) un più approfondito esame delle pratiche di autolinee per le quali venga in discussione la sovvenzione statale, in modo da tutelare così, adeguatamente, l'interesse finanziario dello Stato.

ART. 11. — *Riunioni istruttorie.* — La norma consacra legislativamente l'obbligo della preventiva discussione in apposite riunioni istruttorie, con l'intervento delle imprese e degli enti pubblici interessati, di tutte le più importanti questioni relative alle autolinee in cui possa essere utilmente richiesta la collaborazione, attraverso il contraddittorio, di vari soggetti ai fini della migliore sistemazione dei servizi sotto il profilo obbiettivo e subbiettivo.

L'interesse pubblico del contraddittorio, per una completa e approfondita istruttoria delle questioni in parola, avvertito dal Ministero dei trasporti sin dal 1949 allorchè istituì con circolari le riunioni compartimentali autolimitando così il suo potere discrezionale, è stato pienamente convalidato dall'esperienza e risponde ormai a un principio largamente consolidato nella giurisprudenza del Consiglio di Stato.

CAPO II. — PROCEDIMENTO E PREFERENZE PER IL RILASCIO DELLE CONCESSIONI

ART. 12. — *Preferenze per le concessioni provvisorie di autolinee ordinarie extra urbane (escluse quelle in esercizio stagionale).* — Tale norma modifica quella già contenuta nell'articolo 5 della legge del 1939:

1) perchè stabilisce che non ogni concorrenza, ma soltanto quella grave e diretta esplicantesi con lo sviluppo in parallelo di rilevanti tratti di percorso delle autolinee può fondare il riconoscimento in favore degli esercenti servizi di trasporto a impianti fissi di un titolo preminente di preferenza per la concessione provvisoria di autolinee;

2) in quanto sostituisce, per l'attribuzione in secondo grado di un analogo titolo di preferenza agli esercenti autolinee, al requisito della fmitimità tra autolinee preesistenti e autolinee da attivare quello sostanzialmente corrispondente che si manifesta con l'attitudine del-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le autolinee istituende a costituire grave concorrenza o importante integrazione ovvero diramazioni o prolungamenti rispetto alle linee già in atto;

3) perchè nel regolamento delle preferenze contemplato dalla norma in questione non si comprendono le concessioni di autolinee con esercizio stagionale.

La prima modifica si giustifica con la considerazione che la tutela già attuata dalla legge del 1939 nei confronti degli esercenti servizi di trasporto a impianti fissi è eccessiva e fonte di gravi inconvenienti. Essa infatti può sostituire spesso una remora all'attivazione di nuove autolinee nell'interesse delle popolazioni e, agendo inoltre in concomitanza di effetti con la preminenza che la legge in questione attribuisce al titolo di preferenza delle aziende ferrotramviarie nei confronti di quello riconosciuto ai concessionari di autolinee finitime, può impedire di attuare nell'interesse pubblico raggruppamenti organici di autolinee senza che ciò sia richiesto dallo scopo di favorire analoghi raggruppamenti con servizi a impianti fissi.

Per converso poi, nell'ipotesi che il titolo di preferenza si espliciti attivamente con l'effettiva assunzione da parte del concessionario di servizi a impianti fissi delle autolinee comunque definite concorrenti, è certo che la mancanza di qualsiasi qualificazione della concorrenza può importare la conseguenza di estendere, oltre ogni limite postulato dall'interesse pubblico, il campo di attività delle aziende ferrotramviarie con la creazione di vasti quanto ingiustificati monopoli.

La seconda modifica non implica, come già si è accennato, variazioni sostanziali della norma corrispondente della legge del 1939, ma soltanto una diversa, più precisa formulazione per eliminare le difficoltà di interpretazione cui essa ha dato luogo.

La terza modifica deriva dalla riconosciuta opportunità di assoggettare allo stesso trattamento preferenziale, in vista di una certa analogia di situazioni subbiettive e obbiettive, le concessioni delle autolinee turistiche e di quelle ordinarie con esercizio stagionale.

È da tener presente peraltro che con la norma in questione è espressamente devoluto

all'Autorità competente per la concessione e quindi, a seconda dei casi, al Sindaco del Comune, all'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato M.C.T.C. o al Ministero dei trasporti, il giudizio sulla sussistenza in concreto della parità di condizioni cui è subordinato il titolo di preferenza. In tal modo si viene a colmare una lacuna del decreto legislativo presidenziale n. 771 che nell'articolo 48 ha espressamente richiamato l'articolo 6 della legge del 1939 per modificarlo nei sensi sopracitati omettendo, invece, di richiamare, per lo stesso scopo, l'articolo 5 di detta legge.

ART. 13. — *Preferenze per le concessioni provvisorie di autolinee ordinarie urbane (escluse quelle con esercizio stagionale).*

La norma riproduce sostanzialmente quella già contenuta nel terzo comma dell'articolo 5 della legge del 1939 eliminando peraltro, con la sostituzione della frase « autolinee ordinarie urbane », all'altra « autolinee in servizio urbano nell'interno dell'abitato del Comune », i dubbi di interpretazione cui aveva dato luogo in pratica quest'ultima espressione. Nell'articolo 13 del disegno di legge non si fa più menzione del titolo di preferenza che l'articolo 5 della legge del 1939 attribuiva al Comune in subordine a quello riconosciuto in favore degli esercenti servizi di trasporto nei cui riguardi le autolinee da istituire risultassero concorrenti. E ciò per l'ovvio motivo che il Comune, in seguito all'emanazione del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, ha assunto la veste di Autorità concedente.

ART. 14. — *Parità di preferenze.* — In relazione a quella corrispondente, contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 6 della legge del 1939, la nuova norma, nello stabilire i criteri di scelta dell'azienda concessionaria per l'ipotesi di richiedenti aventi lo stesso titolo di preferenza previsto dagli articoli precedenti, non introduce sostanziali innovazioni, contemplando solo una più precisa formulazione del criterio di scelta stabilito al n. 2 e l'abolizione di quello di cui al n. 3. La prima modifica ha lo scopo di evitare, da un lato, che la maggiore capacità finanziaria o tecnica concepita in senso assoluto costituisca sempre motivo

di preferenza anche quando sia ininfluente nel caso specifico per le caratteristiche ed esigenze del nuovo servizio da concedere; di garantire, dall'altro, che particolari organismi aziendali, come quelli a carattere familiare o cooperativistico, siano preferiti nell'assunzione delle linee in cui possono più utilmente operare.

ART. 15. — *Attribuzione e rinnovo delle concessioni definitive di autolinee ordinarie (escluse quelle con esercizio stagionale).* — La norma innova rispetto all'articolo 6 della legge del 1939, in quanto:

1) stabilisce il titolo preminente di preferenza, previsto dal primo comma dell'articolo anzidetto, in favore dei concessionari di servizi di trasporto a impianti fissi per la concessione definitiva di autolinee esercitate in regime di concessione provvisoria da aziende automobilistiche;

2) esclude qualsiasi possibilità di concorso di altre aziende con gli attuali esercenti linee automobilistiche in occasione della trasformazione in definitive di concessioni provvisorie o del rinnovo di concessioni definitive.

Tali innovazioni si giustificano con le seguenti considerazioni.

In relazione alla modifica di cui al punto 1) va osservato che non sarebbe nè giusto nè equo negare la concessione definitiva di determinate autolinee alle aziende automobilistiche esercenti in via provvisoria le linee stesse dopo che esse, affrontato il rischio dell'impresa, hanno avviato la loro attività, spesso con notevoli sacrifici finanziari, e dimostrato di possedere tutti i requisiti necessari per proseguire in modo regolare ed efficiente la gestione delle autolinee. Un siffatto diniego, e il conseguente riconoscimento di un titolo di preferenza ai concessionari di servizi di trasporto a impianti fissi, non sarebbe neppure conveniente sotto il profilo dell'interesse pubblico in quanto costituirebbe una remora allo sviluppo di utili iniziative e al potenziamento dei servizi di trasporto, favorendo l'inerzia delle aziende ferrotramviarie e implicando comunque una dispersione di capitali e di energie già sperimentate con evidente pregiudizio

dell'economia in generale e di quella dei trasporti in particolare. In relazione allo sviluppo imponente delle autolinee anche in zone già collegate da servizi di trasporto a impianti fissi, la conferma in favore di questi ultimi del titolo di preferenza previsto dalla legge del 1939 importerebbe, nei riguardi delle situazioni precostituite delle aziende automobilistiche, un così vasto sconvolgimento che non appare assolutamente possibile agevolare in pratica per i gravi riflessi che si verificherebbero sul piano sociale e politico oltre che economico.

In rapporto alla modifica di cui al punto 2) va rilevato, in base anche ai risultati dell'esperienza, che l'utilità di un concorso con gli attuali esercenti di altre aziende, ai fini di un eventuale miglioramento delle condizioni per la gestione delle linee da concedere in via definitiva, mentre non sussiste affatto nei confronti di quelle imprese che, non esercitando servizi nella zona, non sono in grado di formulare serie proposte, raramente si verifica nei riguardi delle stesse aziende concessionarie di servizi interferenti ed è comunque assorbita da vari inconvenienti.

È ben difficile infatti che queste ultime imprese possano competere efficacemente con il gestore delle linee da concedere in via definitiva, trovandosi questo, per la piena e diretta conoscenza acquisita delle necessità del traffico e delle caratteristiche tecnico-economiche del servizio nonchè per le attrezzature già disponibili e in corso di ammortamento, nella situazione più favorevole per le proposte da formulare ai fini della prosecuzione dell'esercizio. D'altronde anche a voler considerare quei pochi casi in cui altre aziende abbiano la capacità di offrire inizialmente condizioni migliori di quelle proposte dal gestore della linea, fa d'uopo riconoscere che il concorso non è per tale riguardo determinante ai fini della più conveniente sistemazione del servizio; atteso che l'Autorità concedente, indipendentemente da tale concorso, deve essere in grado ed è in grado, per gli elementi direttamente desunti dall'esercizio pluriennale svolto e per le segnalazioni ricevute dalle popolazioni interessate, di stabilire di sua iniziativa le condizioni più idonee alle quale deb-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ba essere subordinata la concessione definitiva.

A tutto ciò va aggiunto — e la considerazione ha carattere decisivo — che la rete dei servizi pubblici di trasporto, in relazione alla quale non si prevedono nè si auspicano sostanziali mutamenti nel senso di concentrazioni aziendali suscettibili di pericolosi monopoli, è tale per cui non esiste autolinea la quale non possa essere configurata interferente con altre autolinee o con mezzi di trasporto a impianti fissi. Pertanto occorre evitare che con il miraggio di qualche lieve miglioramento nelle condizioni di esercizio delle linee si complichino e ritardino le procedure istruttorie: tanto più per il fatto che, nel nuovo sistema legislativo, per le concessioni provvisorie è consentita una sola proroga annuale e — essendo allo stato attuale tutte provvisorie le concessioni — si dovrà provvedere con la massima rapidità alla concessione definitiva di migliaia di servizi.

ART. 16. — *Decorrenza della concessione definitiva.*

Riproduce l'articolo 9 della legge 1939.

ART. 17. — *Licitazione privata.* — Rispetto all'articolo 8 della legge del 1939 la nuova norma, mentre garantisce, da un lato, la partecipazione alla licitazione dei concessionari di servizi pubblici di trasporto nella zona percorsa dall'autolinea da concedere, in vista dell'interesse pubblico connesso alla possibilità di un utile sfruttamento di attrezzature già esistenti e della costituzione di raggruppamenti organici di servizi, dall'altro restringe gli elementi della gara a quelli della sovvenzione e della tariffa che, come l'esperienza insegna, sono gli unici efficacemente operanti, dovendo le altre condizioni della concessione essere tassativamente stabilite dall'Autorità concedente per i loro riflessi determinanti sulla funzionalità del trasporto.

ART. 18. — *Concessioni in pendenza di istruttoria.* — La ragione della norma è di chiara evidenza dovendosi comunque assicurare nell'interesse pubblico la prosecuzione del servi-

zio in atto nelle more dell'istruttoria per il nuovo rapporto concessionale.

ART. 19. — *Preferenze per le concessioni provvisorie o definitive di autolinee turistiche o ordinarie con esercizio stagionale.* — Tale norma modifica ed integra quella contenuta nell'articolo 12 della legge del 1939 in quanto:

a) abolisce il titolo preminente dei concessionari di servizi a impianti fissi attribuendolo a coloro che abbiano esercitato le autolinee nell'anno precedente;

b) assimila ai fini della preferenza le autolinee turistiche e quelle ordinarie stagionali;

c) riconosce, per l'ipotesi che manchino precedenti esercenti delle autolinee e che si tratti quindi di linee di nuova istituzione, un titolo di preferenza ai concessionari di servizi di trasporto nei cui riguardi le autolinee da concedere costituiscano grave concorrenza o importante integrazione, anzichè ai concessionari di servizi automobilistici con i quali le nuove autolinee da attivare si possano comunque inquadrare. A giustificare la nuova disciplina valgono le ragioni già prospettate in relazione agli articoli 12 e 15 del testo di legge in esame e che sono confermate dalle seguenti considerazioni.

Le autolinee turistiche e quelle ordinarie stagionali soddisfano un traffico particolare che per sua natura non può dirsi di pertinenza delle ferrotramvie e hanno un esercizio limitato a brevi periodi dell'anno che non consente un rapido ammortamento del capitale. Perciò, nell'interesse pubblico che consiglia lo sviluppo sempre maggiore dei servizi di cui trattasi, si afferma la convenienza di garantire il rinnovo delle concessioni a coloro che abbiano esercitato regolarmente i servizi nell'anno precedente.

L'uniformità di disciplina dei due gruppi di autolinee, la quale, come già si è detto, si giustifica in base a una analogia di situazioni obiettive e subiettive, è tanto più richiesta in quanto l'esperienza insegna che non è affatto esclusa la possibilità che linee stagionali si trasformino in turistiche e viceversa.

Per il caso che le autolinee da concedere siano di nuova istituzione, la sostituzione ai

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

fini della preferenza, del criterio dell'inquadramento previsto dalla legge del 1939 con l'altro della attitudine delle linee stesse a costituire grave concorrenza o importante integrazione nei riguardi di servizi preesistenti nella zona, deriva dal riconoscimento che tale ultimo criterio è più preciso e pertinente in relazione anche allo scopo di evitare monopoli non imposti da una chiara esigenza tecnico-economica di raggruppamento organico.

CAPO III. — SOVVENZIONE

ART. 20. — *Importi e determinazione.* — La nuova norma innova rispetto a quelle che erano contenute negli articoli 14 e 15 della legge del 1939:

1) perchè limita l'esclusione dalla sovvenzionabilità alle autolinee concorrenti a preesistenti servizi pubblici di trasporto a impianti fissi, consentendo quindi che possano essere sovvenzionate autolinee concorrenti ad altre già in atto;

2) perchè comporta l'aumento da lire 600 a lire 35.000 a da lire 800 a lire 55.000 della misura massima delle sovvenzioni erogabili per chilometro di lunghezza del servizio automobilistico.

Le ragioni della diversità della disciplina prevista nei due casi di concorrenza si ritrovano nelle seguenti considerazioni.

A differenza di quanto previsto per i servizi automobilistici, già molto rilevanti, per entità e durata in relazione anche alla lunga durata delle relative concessioni, sono gli oneri finanziari assunti dallo Stato per sovvenzionare servizi pubblici di trasporto a impianti fissi. Tali servizi, per le loro caratteristiche tecniche di impianto e di esercizio, hanno in genere, rispetto alla autolinee, scarse possibilità di adeguarsi alle mutevoli esigenze del traffico e a quelle esercitate dalla concorrenza. Nel caso di concorrenza tra autolinee l'onere finanziario che comporta per lo Stato la sovvenzione può essere eliminato o ridotto, ove se ne verificano le necessarie condizioni, attraverso il raggruppamento delle linee stesse in unica concessione, e ciò per le economie che

si possono realizzare attraverso un migliore sfruttamento di materiale rotabile; mentre un analogo raggruppamento non può efficacemente operare nell'ipotesi di concorrenza tra autolinee e trasporti a impianti fissi, trattandosi di servizi che si svolgono con mezzi tecnici diversi e sotto un regime giuridico diverso.

Quanto alla determinazione dell'importo massimo della sovvenzione chilometrica, si fa presente che essa è stata preceduta da un'indagine diretta a stabilire, attraverso l'aggiornamento del piano finanziario e quindi una analisi di mutamenti intervenuti dal 1938 ad oggi nelle varie voci che concorrono a costituire le partite attive e passive, quale fosse l'effettivo sbilancio chilometrico da considerare per autolinee che, pur essendo alimentate da scarso traffico, si dovessero pur sempre riconoscere di effettiva necessità pubblica e come tali sovvenzionabili.

Siffatta indagine ha posto in evidenza che le sovvenzioni massime di lire 600 e lire 800 a chilometro, che già nell'anteguerra si erano in molti casi confermate inadeguate, tanto più per il fatto che corrispondevano ancora a quelle previste dalla legge 12 luglio 1908, n. 444, dovrebbero essere aumentate di circa 90 volte per attuare la copertura del deficit di esercizio in casi limite di autolinee passive; e precisamente determinate in lire 54.000 e in lire 72.000, pur tenendosi conto della possibilità di maggiorare del 35 per cento la tariffa media in vigore e di riscontrare un naturale incremento del traffico. Comunque, per ragioni prudenziali, i due limiti massimi della sovvenzione sono stati contenuti in lire 35.000 e lire 55.000. Un'ulteriore riduzione di tali importi sarebbe controoperante sul piano tecnico, economico e sociale. Essa infatti impedirebbe, da un lato, di attivare o comunque di garantire la vitalità di autolinee nelle zone a più scarso traffico e quindi a basso livello economico, dall'altro, di costituire organici sistemi di trasporto attraverso l'istituzione di quelle linee di collegamento con servizi ferrotramviari e automobilistici, le quali per limitato sviluppo e particolari modalità di esercizio sono in genere passive.

Circa gli oneri di bilancio si prevede che essi saranno limitati in relazione: alla entità

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

del traffico che alimenta la gran massa dei servizi e che consente, di norma, la copertura di costi; al rigore, garantito anche dalla partecipazione di funzionari del Ministero del tesoro in seno al Comitato per le autolinee, con cui si procederà nel determinare e valutare gli elementi dei piani finanziari agli effetti della sovvenzione; alla possibilità, che sarà largamente coltivata, di inquadrare in unica concessione servizi attivi e passivi per un'utile compensazione.

ART. 21. — Decorrenza della sovvenzione. — In relazione alla possibilità, già prevista dall'articolo 15 lettera *b*) della legge del 1939, di accordare sovvenzioni per periodi di esercizio provvisorio svolti anteriormente alla data della concessione definitiva, la nuova norma contiene la prescrizione che limita il pagamento con effetto retroattivo della sovvenzione a un periodo massimo di due anni. E ciò in vista dell'esigenza di attenuare l'onere a carico del bilancio statale.

ART. 22. — Elementi della sovvenzione. — Riproduce l'articolo 17 della legge del 1939.

ART. 23. — Revisione dei piani finanziari. — Tale revisione aderisce ad un principio che è ormai ammesso nel campo civilistico e corrisponde all'interesse non soltanto dei concessionari, ma anche dello Stato.

ART. 24. — Sospensione della sovvenzione. — Riproduce sostanzialmente l'articolo 19 della legge del 1939.

ART. 25. — Esclusività. — Rispetto al primo e terzo comma dell'articolo 10 della legge del 1939 la nuova norma contiene nel primo comma alcune rettifiche formali dirette a meglio precisare l'oggetto dell'esclusiva. Non riproduce poi la disposizione di cui al secondo comma dell'articolo citato e che prevedeva la possibilità di attribuire caso per caso il diritto di esclusività anche ai concessionari di autolinee non sovvenzionate. A proposito di tale abrogazione, va rilevato che riguarda una norma la quale non rivela a suo fondamento un interesse pubblico sicuramente obiettivamente, come avviene invece per quella che contempla la attribuzione dell'esclusiva alle linee sovvenzio-

nate; essendo evidente, in tale caso, che l'esclusiva è diretta, sulla base dell'accertamento che ha scontato la passività dei servizi e la necessità di mantenerli in vita con la sovvenzione, a garantirne la continuità nell'interesse delle popolazioni. Una siffatta restrizione dell'esclusività ai soli casi di indiscutibile necessità aderisce ad uno degli scopi fondamentali della riforma legislativa, intesa, tra l'altro, a evitare per quanto possibile situazioni monopolistiche pregiudizievoli sotto il profilo politico-sociale e tecnico-economico. Avuto riguardo infine alla disposizione di cui al quarto comma dell'articolo 10 della legge del 1939, che non è stato modificato dal decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771, la nuova norma innova prescrivendo che sia l'Autorità concedente della nuova linea e non in ogni caso il Ministero dei trasporti a stabilire le norme e modalità per regolare i rapporti tra i vari concessionari nel caso che l'utilità pubblica richieda l'istituzione di una autolinea avente percorso o punti di contatto in comune con altra già in esercizio protetta da esclusiva. Siffatta modifica, che risponde a una chiara esigenza di rispetto dell'autonomia dell'Autorità concedente nel caso che unica sia l'Autorità competente per la disciplina del servizio già in atto e di quello da concedere, è stata ritenuta possibile, anche nell'ipotesi di istituzione di autolinee interferenti con altra già concessa da diversa Autorità, in considerazione del fatto che in base all'articolo 4 del disegno di legge è prescritto il parere di quest'ultima Autorità per garantire il coordinamento.

CAPO IV. — POTERI DELLE AUTORITÀ CONCEDENTI

Art. 26. — Attribuzioni del Ministero dei trasporti, dell'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato M.C.T.C. e del Sindaco. — Riproduce sostanzialmente l'articolo 20 della legge del 1939 modificato dall'articolo 50 del decreto legislativo presidenziale 28 giugno 1955, n. 771.

Art. 27. — Variazioni e integrazioni di servizio. — La norma integra la potestà che già spettava all'Autorità concedente di disporre,

ai sensi dell'articolo 22 della legge del 1939, variazioni di percorso di autolinee in atto, a scopo di coordinamento con altri servizi o per allacciare abitati situati in prossimità dello itinerario, consentendole di prescrivere, altresì, intensificazioni di programmi di esercizio e istituzioni di nuove autolinee che siano richieste, per gli stessi scopi di coordinamento e di allacciamento sopra indicati, o che rivestano comunque le caratteristiche previste nel numero 2) dell'articolo 12. L'esercizio di tale potere da parte dell'Autorità concedente è vincolato al riconoscimento nei singoli casi concreti di preminenti ragioni di pubblico interesse atte, come tali, a giustificarlo e che si sostanziano in pratica nell'assoluta necessità di soddisfare determinate esigenze di traffico delle popolazioni e nell'impossibilità di provvedervi a mezzo di imprese diverse da quelle che già esercitano servizi nella zona.

La facoltà dell'Autorità di prescrivere intensificazioni dei programmi di esercizio è genericamente stabilita in vista della modesta consistenza che in ogni caso tale onere rappresenta e del fatto che aderisce sostanzialmente alla funzione stessa del servizio l'esigenza di far corrispondere in ogni momento il programma delle corse alle necessità del traffico.

La facoltà di imporre l'assunzione di nuove linee è invece giustamente limitata — per evitare oneri eccessivi capaci di ripercuotersi dannosamente sulla funzionalità delle aziende con pregiudizio del pubblico interesse — a quei servizi che, innestandosi nelle linee preesistenti o insistendo sui medesimi percorsi per tratti rilevanti, abbiano lo scopo di attuare il coordinamento delle linee stesse con altri mezzi di trasporto della zona e l'allacciamento di centri abitati vicini ovvero si dimostrino atti a costituire grave concorrenza o importante integrazione delle linee già in atto. In tali casi, infatti, si tratta pur sempre di uno sviluppo di attività che è preventivamente e obiettivamente circoscritto entro ragionevoli limiti e che l'Azienda interessata può attuare nelle migliori condizioni, sfruttando l'attrezzatura già predisposta in loco e la conoscenza già acquisita delle correnti di traffico della zona.

Art. 28. — *Prestazioni in caso di calamità o di interruzione.*

ART. 29. — *Sospensione ed esecuzione in danno del servizio.*

ART. 30. — *Radiazione di autobus dal servizio.* — Riproducono le norme contenute negli articoli 21 e 23 della legge del 1939, con le seguenti integrazioni e rettifiche per quanto riguarda l'articolo 21, il quale contempla il potere del Ministero dei trasporti di disporre, per esigenze di sicurezza, la sospensione della autolinea o la radiazione dal servizio di determinati autobus. Il potere anzidetto viene attribuito all'Autorità di vigilanza in considerazione del fatto che esso è strettamente collegato con la vigilanza. Si precisa poi l'obbligo dell'esercente di garantire sotto ogni aspetto l'efficienza degli automezzi e quindi anche in relazione a esigenze che non sono strettamente attinenti alla sicurezza del trasporto.

ART. 31. — *Divieti di servizio locale.* — La norma è nuova e tende principalmente a disciplinare, limitandola, la potestà dell'Autorità concedente di inibire, nell'esercizio di determinate autolinee, il soddisfacimento di relazioni di traffico tra alcune località attraversate. La ragione di siffatta limitazione si trova nella riconosciuta esigenza di promuovere per quanto possibile — e fin dove cioè non si verifichi un contrasto con l'altro specifico interesse pubblico che postula la vitalità dei servizi di trasporto interferiti — la massima utilizzazione delle autolinee da parte delle popolazioni. Tale esigenza si afferma essenzialmente — e comunque con quel carattere preminente di pubblico interesse che deve giustificare il soddisfacimento — nel settore delle autolinee ordinarie annuali le quali sono destinate e in grado di provvedere, per le loro caratteristiche e modalità di esercizio, a permanenti e fondamentali necessità del trasporto. Per le altre autolinee (turistiche e ordinarie con esercizio stagionale), invece, che, svolgendosi con tariffe in genere più elevate ed esercizio limitato a brevi periodi dell'anno, hanno connaturata la funzione fondamentale di trasportare un traffico qualificato, la piena libertà di utilizzarle

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

anche per un traffico diverso, che è normalmente soddisfatto da altri mezzi di trasporto con carattere di continuità, mentre non concreta una rilevante utilità pubblica, può pregiudicare la funzionalità specifica degli altri servizi. Si spiega pertanto facilmente la diversità delle condizioni che limitano, in rapporto alle varie categorie di autolinee, il potere dell'Autorità di inibire determinati trasporti. E di facile intuizione riesce altresì la ragione della disposizione di cui al secondo comma dell'articolo 31 concernente la facoltà della Autorità di attuare, anche in deroga alle condizioni di esercizio della concessione, il coordinamento degli orari e delle tariffe dei servizi della zona, essendo evidente che il mancato ricorso al sistema delle limitazioni di traffico impone la esigenza di procurare e di garantire con altro mezzo l'armonica coesistenza di servizi interferenti.

ART. 32. — Raggruppamento di autolinee esercitate da diversi concessionari. — Tale raggruppamento presuppone:

a) che, nonostante il coordinamento degli orari e delle tariffe, sia compromessa la vitalità di alcune linee;

b) che, per garantire tale vitalità, non sia possibile imporre divieti di servizio locale sulle autolinee concorrenti in quanto le esigenze del traffico non lo consentono;

c) che l'esercizio di tutte o di alcune delle linee concorrenti sia attivo e si prospetti così la possibilità di un'utile compensazione economica attraverso il raggruppamento dei servizi in unica gestione aziendale. L'ipotesi regolata, adunque, ha carattere eccezionale e tale eccezionalità si spiega con la considerazione che, una volta consacrata la necessità di evitare, per quanto possibile, il monopolio nello spazio, per effetto del riconoscimento di diritti di esclusività e dell'imposizione di divieti di servizio locale e una volta instaurato un regime di moderata concorrenza da regolare attraverso un rigoroso disciplinamento e controllo dei servizi interferenti, non si possa logicamente disporre il raggruppamento se non quando una superiore esigenza di pubblico interesse si imponga sulle altre cennate.

La disposizione che regola la scelta del soggetto cui affidare il complesso raggruppato dei servizi è ispirata a palesi ragioni di equità e di giustizia, temperate da una opportuna considerazione dell'interesse pubblico il quale consiglia di evitare che aziende incapaci o dotate di scarsa iniziativa, come quelle che non ritengono di avvalersi del titolo di preferenza previsto dall'articolo 12 per acquisire, all'atto della loro istituzione, linee concorrenti ad altre già in atto, possano tramutare poi gli effetti della loro inerzia in un privilegio e soffocare comunque quello spirito di intraprendenza che rappresenta un utile impulso per lo sviluppo dei servizi automobilistici.

ART. 33. — Indennità. — La norma non ha bisogno di particolare illustrazione, rispondendo ad un chiaro principio di equità il riconoscimento, in favore delle ditte che hanno cessato l'esercizio di autolinee a seguito di raggruppamento obbligatorio, del diritto a pretendere il prelievo del materiale rotabile o il pagamento di una congrua indennità per l'avviamento aziendale.

ART. 34. — Raggruppamento di autolinee esercitate dallo stesso concessionario. — La norma si ispira allo scopo di garantire con il raggruppamento, e quindi con il rilascio di una unica concessione per tutto il complesso dei servizi che interessano, una più rigorosa ed efficiente disciplina di essi.

Tale scopo si afferma in modo particolare là dove le linee oggetto di raggruppamento, per le loro caratteristiche di percorso e le loro finalità di traffico rispondenti alle condizioni previste nell'articolo 12, si dimostrino atte a comporsi come elementi organici di uno stesso sistema di trasporto, prospettando l'esistenza di un servizio sostanzialmente unico cui fa riscontro un unico esercizio. È in questo caso, infatti, che l'interesse pubblico a una disciplina unitaria del sistema, la quale comporti lo obbligo per l'azienda di esercitare con la massima regolarità ciascun elemento del complesso servizio e a maggior ragione di non abbandonare talune delle linee costituenti il gruppo, pena la decadenza del titolo per tutte le linee, si afferma di grado tale da legittimare sen-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

z'altro il sacrificio dell'opposto interesse individuale a un separato e indipendente regolamento dei vari servizi nell'ambito di distinti rapporti concessionali. Per una giusta considerazione della diversa consistenza che possono rivestire le varie situazioni, a seconda che comprendano o meno la gestione di servizi in concessione definitiva, nonchè per l'esigenza di evitare che, revocandosi a breve scadenza preesistenti concessioni definitive per sostituirle con delle nuove, si venga in sostanza a negare il fondamento dell'istituto stesso della concessione definitiva, che si ritrova nello scopo di garantire una sufficiente stabilità di rapporti e di disciplina nell'interesse sia del privato che dello Stato e del pubblico che si serve dell'autolinea, il secondo comma dell'articolo in esame stabilisce che la concessione definitiva unica del gruppo di linee, già esercitate in base a distinte concessioni definitive, potrà aver luogo sempre che per tali concessioni siano trascorsi almeno tre anni. Per l'ipotesi poi che tra le linee da raggruppare ve ne siano alcune gestite in base a concessione provvisoria, lo stesso comma prescrive, inoltre, che alla concessione definitiva unica del complesso si potrà provvedere dopo che per le linee provvisorie sia trascorso almeno un anno di esercizio. E ciò al fine di garantire la acquisizione di sufficienti elementi di giudizio per il regolamento in via definitiva dei servizi.

ART. 35. — Raggruppamento di autolinee concesse da Autorità diverse. — La norma è determinata dalla esigenza, postulata dal decentramento, di regolare il raggruppamento, nell'interesse pubblico, di autolinee concesse da Autorità diverse. Il carattere necessitato del provvedimento è garantito dalla formulazione della norma. Il potere di attuare siffatto raggruppamento non può essere attribuito che al Ministero dei trasporti il quale rappresenta la massima Autorità nel campo dei trasporti.

ART. 36. — Sostituzione di servizi a impianti fissi. — La norma riproduce in sostanza quella dell'articolo 11 della legge del 1939 estendendone logicamente il campo di applicazione alla ipotesi, contemplata dalla nuova legge 2 agosto 1952, n. 1221, che la sostituzione con au-

tolinee di un servizio di trasporto a impianti fissi sia disposta di autorità anzichè su domanda, come era soltanto previsto dal regio decreto legge 14 ottobre 1932, n. 1496; e integrandone opportunamente il contenuto con la specificazione dei vari mezzi utili da impiegare per assicurare, ove possibile, la coesistenza delle autolinee preesistenti con quella attivata in sostituzione di servizio a impianti fissi.

ART. 37. — Concessione definitiva unica. — La norma aderisce sostanzialmente allo scopo di far realizzare allo Stato opportune economie in materia di sovvenzioni, tenendo conto delle compensazioni che nell'unità della gestione aziendale possono verificarsi tra linee attive e passive.

ART. 38. — Misure cautelari ed esecutive. — Alienazioni. — Riproduce sostanzialmente la norma dell'articolo 25 della legge del 1939, con la modifica, che aderisce ad una esigenza di decentramento, costituita dall'attribuzione, all'Autorità che ha concesso le linee, dei poteri già riservati al Ministero dei trasporti dall'articolo citato.

ART. 39. — Autostazioni. — La nuova norma risponde essenzialmente allo scopo di una opportuna integrazione della disciplina prevista dall'articolo 24 della legge del 1939 in materia di autostazioni, in vista anche dell'esigenza, che si va sempre più affermando nell'interesse pubblico, di realizzare tali impianti almeno nei grandi centri e nei più importanti nodi dei servizi automobilistici.

In sostanza con la nuova norma si provvede:

a) a sottoporre espressamente a concessione sia la costruzione che l'esercizio dell'autostazione per evitare iniziative incontrollate;

b) a stabilire la durata massima della concessione dell'esercizio in un periodo di tempo che, pur garantendo in ogni caso una congrua remunerazione del capitale impiegato, eviti impegni eccessivi in rapporto al progresso tecnico e alla evoluzione dei vari sistemi di trasporto;

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) a stabilire, per evidenti ragioni di pubblico interesse, il vincolo della autostazione alla destinazione del servizio anche in caso di estinzione o risoluzione della concessione;

d) a disciplinare la preferenza;

e) a fissare il criterio fondamentale per il concorso nelle spese di esercizio dell'autostazione, abolendo nel contempo la previsione di un concorso nelle spese di ammortamento;

f) a disciplinare la costruzione obbligatoria di autostazioni contemplando la costituzione di concorsi con le norme e modalità da approvarsi dall'Amministrazione ai fini di un adeguato soddisfacimento dell'interesse pubblico.

In particolare, per quanto riguarda il riconoscimento espresso di un titolo di preferenza per la costruzione e l'esercizio della autostazione in favore dei concessionari di autolinee destinate a far capo a tale impianto, si fa anzitutto presente che esso è correlativo dell'obbligo cui possono essere assoggettati i concessionari di autolinee in rapporto all'utilizzazione e anche alla costruzione di autostazioni; e si giustifica peraltro con il fatto che si tratta di impianti strettamente connessi, sotto il profilo tecnico, all'esercizio dei servizi automobilistici, sicchè conviene garantire, nell'interesse pubblico, un intimo collegamento tra le due attività in vista anche dei vantaggi che una riduzione del costo dei servizi potrà riflettere sugli utenti. Va rilevato poi che l'esercizio del titolo di preferenza è regolato in modo da evitare che esso costituisca un ritardo o un intralcio nelle procedure istruttorie per le concessioni, prevedendosi all'uopo termini di decadenza.

Il criterio fondamentale per disciplinare il concorso nelle spese di esercizio non ha bisogno di illustrazioni, essendo evidente l'opportunità del suo riferimento a un elemento di facile e obiettiva rilevazione come quello della capacità dei mezzi automobilistici che fanno capo alla stazione.

Quanto alla previsione, già contenuta nell'articolo 24 della legge del 1939, di un concorso anche nelle spese di ammortamento, va rilevato che si è ritenuto di abolirla perchè l'espe-

rienza insegna che le aree destinate alle autostazioni, potendo essere utilmente sfruttate in sopraelevazione ed anche nel sottosuolo per usi diversi (alberghi, garage, ecc.) da quelli strettamente pertinenti all'autostazione, consentono in definitiva anche l'ammortamento di quest'ultima. Conviene, pertanto, evitare di prevedere la possibilità di un concorso nelle spese di ammortamento, il quale potrebbe in ultima analisi riflettersi in danno degli utenti delle autolinee esigendo una maggiorazione delle tariffe del trasporto, anche per impedire che l'esame di richieste per il concorso anzidetto si traduca in un ritardo dell'istruttoria per la concessione dell'autostazione.

ART. 40. — *Modalità e precedenza dei trasporti.* — Richiama le norme in vigore, costituite dall'articolo 1679 codice civile, il quale ha assorbito la disposizione contenuta nel primo capoverso dell'articolo 28 della legge del 1939, e dall'articolo 4 della legge 8 gennaio 1952, n. 53, che ha sostituito la disposizione contenuta nel secondo capoverso del citato articolo 28.

CAPO V. — OBBLIGHI SPECIALI DEL CONCESSIONARIO

ART. 41. — *Approvazioni e modificazioni di orari programmi e tariffe.* — Il primo comma integra la norma dell'articolo 27 della legge del 1939 modificata dall'articolo 52 del decreto presidenziale legislativo 28 giugno 1955, n. 771, prevedendo la facoltà del Ministero dei trasporti di delegare agli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati M.C.T.C. l'approvazione degli orari delle autolinee concesse dal Ministero stesso. Il secondo comma contiene qualche modifica nei riguardi dell'articolo 56 del decreto legislativo presidenziale n. 771 che, come è noto, attribuisce agli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati la facoltà di consentire intensificazioni dei programmi di esercizio e variazioni di percorso per le linee concesse dal Ministero, stabilendo in particolare che le variazioni dei programmi d'esercizio e le deviazioni di percorso delle autolinee

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

concesse dal Ministero sono disposte dagli Uffici periferici salvo ratifica del Ministero. E ciò in base alle seguenti considerazioni. I programmi di esercizio sono soggetti a modifiche sia in aumento (intensificazioni), sia in diminuzione (riduzioni); e conviene disciplinare in modo uniforme tutte le modifiche anzidette, anche se, in definitiva, ne risulta ampliato il complesso delle facoltà decentrate. Le variazioni di percorso — e cioè le modifiche che influiscono sull'istadamento della linea — si designano esattamente con il termine tecnico di deviazione, termine che è opportuno adottare per evitare ogni possibile dubbio di interpretazione nell'applicazione della norma. La facoltà attribuita agli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati M.C.T.C. di disporre definitivamente e indipendentemente da qualsiasi intervento del Ministero modifiche nei programmi e nei percorsi delle autolinee concesse dal Ministero stesso, implica la possibilità di introdurre profonde alterazioni nelle linee anche poco tempo dopo la loro attivazione e male si concilia comunque con la potestà che spetta naturalmente all'Autorità concedente di stabilire inizialmente l'organizzazione del servizio e di curarne la costante aderenza all'interesse pubblico; ragion per cui si appalesa la convenienza di adottare una soluzione la quale contemperi l'esigenza fondamentale del decentramento, intesa ad attuare il più sollecito adeguamento dei servizi alle necessità del traffico, con l'altra che impone un sostanziale rispetto dei poteri dell'Autorità concedente. Il terzo comma è diretto a richiamare opportunamente l'obbligo dei Comuni e degli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati M.C.T.C. di osservare, in materia di tariffe, le direttive di carattere generale stabilite dal Ministero dei trasporti ai sensi del decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 539, per la disciplina e il coordinamento dei prezzi su scala nazionale.

ART. 42. — *Comunicazioni di incidenti.* — Nonostante che il decreto sul decentramento non abbia modificato l'articolo 30 della legge del 1939, il quale prevede l'obbligo di comunicare soltanto all'Autorità di vigilanza gli incidenti di esercizio, si è ritenuto opportuno pre-

scrivere, per le linee concesse dal Comune, che tale partecipazione venga fatta anche al Sindaco il quale, nella veste di Autorità concedente, è evidentemente interessato a seguire e curare costantemente l'andamento del servizio.

ART. 43. — *Oneri assicurativi.* — Riproduce l'articolo 29 della legge del 1939.

ART. 44. — *Contributi per l'orario generale.* — Risponde allo scopo di garantire la pubblicazione di un orario generale delle autolinee la cui necessità è particolarmente sentita dalle popolazioni.

ART. 45. — *Limitazione del risarcimento.* — La considerazione dello sviluppo subito dalle autolinee per numero di fermate ed entità di traffico servito, della esigenza di non pregiudicare la rapidità del viaggio nelle operazioni di verifica carico e scarico e smistamento di bagagli, delle modalità tecniche con cui si esegue il trasporto, giustifica, sotto il profilo dell'equità la limitazione del risarcimento consacrata dalla norma.

ART. 46. — *Variazioni del concessionario.* — La norma risponde all'esigenza di regolare, in modo più preciso e completo di quanto non vi provvedessero gli articoli 31 e 32 della legge del 1939, le varie ipotesi di mutamenti nel soggetto concessionario. Inoltre evita, con il divieto posto all'autorizzazione della cessione quando dall'inizio di servizi gestiti in concessione provvisoria o definitiva non sia trascorso rispettivamente un periodo di sei mesi o di due anni, che si attuino illecite speculazioni sulle concessioni.

CAPO VI. — CESSAZIONE DELLA CONCESSIONE

ART. 47. — *Risoluzione delle concessioni.* — Riproduce il contenuto dell'articolo 33 della legge del 1939 per quanto riflette l'ipotesi della risoluzione ivi considerata congiuntamente a quella della revoca delle concessioni definitive.

ART. 48. — *Revoca delle concessioni.* — In aderenza a un principio di equità che consiglia di evitare, là dove non sia imposta da una superiore esigenza di pubblico interesse, la cessazione in tronco dell'attività del concessionario, per i gravi e talvolta irreparabili danni che tale cessazione può comportare, la nuova norma integra la disciplina prevista rispettivamente dagli articoli 2 e 33 della legge del 1939 per la revoca delle concessioni provvisorie e definitive, prescrivendo un congruo termine di preavviso che è opportunamente graduato in relazione alla diversa consistenza che riveste la posizione del soggetto interessato sulla base dei due tipi di concessione. Inoltre la nuova norma, in vista della esigenza di pubblico interesse che sollecita la costante rispondenza dei servizi alle necessità del traffico, contempla la possibilità di revocare le concessioni definitive, non soltanto quando siano totalmente esaurite le funzioni di traffico assegnate originariamente alla linea, ma anche nel caso in cui le funzioni stesse debbano essere profondamente trasformate attraverso sostanziali modifiche negli elementi strutturali delle linee stesse.

ART. 49. — *Revoca delle autorizzazioni.* — L'autorizzazione è prevista in rapporto a servizi in cui l'interesse privato è commisto a quello pubblico. Quest'ultimo interesse, che deriva dal carattere collettivo del trasporto, acquista particolare rilievo sotto determinati profili attinenti essenzialmente alla sicurezza del trasporto e alla conservazione ai servizi della loro natura e delle loro caratteristiche, per evitare che si trasformino in servizi pubblici concorrenti a quelli regolarmente concessi. Le ipotesi di revoca delle autorizzazioni sono quindi ristrette ai casi in cui si impone l'intervento dell'Autorità sotto il profilo dell'interesse pubblico.

ART. 50. — *Decadenza.* — La norma contiene, rispetto all'articolo 34 della legge del 1939, una disciplina più completa e più precisa dell'istituto della decadenza che procura di soddisfare nel miglior modo i vari aspetti del-

l'interesse pubblico senza peraltro trascurare una adeguata considerazione di quello privato. In particolare merita di essere rilevato che con le disposizioni di cui al punto 2) del primo comma, mentre si evita di dover pronunciare senz'altro la decadenza dalla concessione in caso di dichiarazione di fallimento della impresa esercente l'autolinea in vista della possibilità di un concordato, si lascia al giudizio dell'Autorità concedente di stabilire a quali condizioni il concordato possa garantire il riassetto dell'azienda ed evitare la pronuncia di decadenza, assicurando così l'interesse pubblico che postula una sollecita e conveniente sistemazione del servizio. Con le disposizioni di cui ai punti 5) e 6) si colma una lacuna della legge del 1939 stabilendo espressamente la sanzione della decadenza per l'inosservanza dei precetti riguardanti le variazioni o sostituzioni del soggetto titolare del servizio e l'impianto di autostazioni. Nel punto 7), per esigenze di carattere sociale, si contempla, tra le ipotesi atte a concretare la decadenza, quella della inosservanza dei patti nazionali di lavoro circa lo stato giuridico, il trattamento economico e previdenziale nonchè l'orario di lavoro degli addetti alle pubbliche autolinee. Nel secondo comma la procedura per la decadenza viene modificata sostituendo la prima delle due diffide, prevista dalla legge del 1939, con la fissazione di un termine all'interessato per presentare le sue deduzioni. E ciò anche in considerazione del fatto che la molteplicità delle diffide diminuisce l'efficacia dell'avvertimento fatto al concessionario per indurlo a regolarizzare la sua attività.

ART. 51. — *Sostituzione del concessionario.* — Rispetto all'articolo 35 della legge del 1939 contiene la nuova disposizione concernente l'obbligo del curatore fallimentare di ottenere l'approvazione dell'Autorità concedente ai fini dell'esercizio provvisorio dell'attività automobilistica dell'impresa fallita. E ciò per la necessità di garantire, sotto ogni aspetto, e quindi anche in relazione alla capacità tecnica del curatore, l'efficiente prosecuzione del pubblico servizio.

CAPO VII. — DISPOSIZIONI
COMPLEMENTARI E FINALI

ART. 52. — *Regime fiscale degli atti di concessione provvisoria e degli atti di autorizzazione.* — Riproduce sostanzialmente la norma del terzo comma dell'articolo unico della legge 5 dicembre 1941, n. 1490, aggiornata, per quanto riguarda l'ammontare dell'importo di bollo, ai sensi del decreto legislativo presidenziale 25 giugno 1953, n. 492.

ART. 53. — *Regime fiscale di altri atti.* — Riproduce, integrandola, la norma dell'articolo unico della legge citata n. 1490. In particolare, considerato che unico è il presupposto di interesse pubblico che giustifica l'agevolazione fiscale, dichiara soggetti a registrazione con imposta fissa anche i disciplinari riflettenti le concessioni, contemplando l'applicazione di un'imposta unica per la trascrizione ipotecaria del vincolo di destinazione al servizio delle autostazioni.

ART. 54. — *Contributo di sorveglianza.* — In relazione anche alla svalutazione monetaria viene elevato a lire 0,30 per chilometro di percorrenza il contributo di sorveglianza già stabilito in lire 0,20 dall'articolo 5 della legge 9 marzo 1949, n. 106, modificativo dell'articolo 26 della legge del 1939.

ART. 55. — *Autolinea abusiva.* — La norma risponde alla necessità da lungo tempo avvertita di assicurare la repressione dei servizi abusivi, per i gravi pregiudizi che essi comportano nei riguardi dell'incolumità dei viaggiatori e della vitalità ed efficienza del sistema dei mezzi pubblici di trasporto. L'esperienza ha dimostrato che in pratica riesce pressochè impossibile, per gli stratagemmi cui ricorre l'esercente abusivo e che sono agevolati specie nei piccoli centri dalla connivenza degli utenti allettati da più favorevoli condizioni di trasporto, accertare tutti i requisiti che caratterizzano di norma le pubbliche autolinee e particolarmente quelli del percorso prestabi-

lito e degli orari e prezzi unitari predeterminati. Pertanto, considerato che particolare rilevanza ai fini dell'individuazione delle pubbliche autolinee acquistano gli elementi della destinazione fissa e dell'offerta indifferenziata al pubblico, si è ritenuto di prescindere, per il riconoscimento del carattere abusivo della autolinea, dall'accertamento degli altri requisiti che in genere naturalmente vi accedono pur non manifestandosi. Inoltre, tenuto presente che la circostanza di fatto dell'offerta del trasporto effettuata a più persone in prossimità delle fermate delle autolinee concesse e per viaggi tra località servite dalle linee medesime è sicuramente rivelatrice del carattere abusivo del trasporto stesso, anche se, come accade in genere, i vettori ricorrono allo stratagemma di avvalersi dell'opera di intermediari per mascherare la loro attività illecita, si è ravvisata la necessità di prevedere espressamente l'ipotesi anzidetta come idonea per la configurazione dell'autolinea abusiva.

ART. 56. — *Contravvenzioni.* — Con tale norma si elevano i limiti delle sanzioni pecuniarie previsti dalla legge 29 ottobre 1949, n. 826, che ha sostituito l'articolo 36 della legge del 1939. Inoltre si stabilisce che l'accertamento delle contravvenzioni spetta non soltanto ai funzionari dell'Ispettorato generale M.C.T.C., ma anche agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria. L'aumento delle sanzioni si giustifica, da un lato, con la considerazione dell'enorme sviluppo subito dalle autolinee e dalla necessità che, specie nella nuova regolamentazione prevista per linee attraverso l'abolizione, nella normalità dei casi, dei divieti di servizio locale, è particolarmente sentita, di garantire rigorosamente la regolarità di esercizio con una efficace repressione degli abusi, dall'altro, con la intervenuta svalutazione monetaria. Il riconoscimento della competenza degli ufficiali e agenti della polizia giudiziaria ad accertare le violazioni delle disposizioni vigenti in materia di autolinee discende dal fatto che tali violazioni sono punibili con l'ammenda e si configurano pertanto come reati,

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ART. 57. — *Concessione in corso.* — La norma afferma la generale e immediata applicabilità della nuova legge, atteso che anche le cosiddette concessioni provvisorie precarie rilasciate nel dopoguerra si sono ormai consolidate nel tempo e considerato, d'altra parte, che inderogabili esigenze di pubblico interesse impongono una disciplina unitaria di tutto il sistema di trasporti automobilistici nazionale, per l'organicità ed efficienza del medesimo e per il conseguimento degli scopi sociali cui tende la riforma legislativa.

ART. 58. — *Definitività di provvedimenti.*

ART. 59. — *Direttive di carattere generale ai Comuni.* — Questo articolo attribuisce al Ministero per i trasporti la facoltà di emanare, di concerto con quello per l'Interno, norme ai Comuni per l'assolvimento delle funzioni ad essi demandate dalla presente legge.

ART. 60. — *Competenza delle Regioni a statuto speciale.*

ART. 61. — *Impegno di spesa.*

ART. 62. — *Abrogazione.* — Non hanno bisogno di particolare illustrazione.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I.

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.

Servizi concessi o autorizzati.

Sono soggetti a concessione i servizi automobilistici per viaggiatori (autolinee) che si effettuino in modo continuativo, periodico, saltuario od occasionale con itinerario, prezzi unitari e orari prestabiliti e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se costituito da una particolare categoria di utenti.

Sono soggetti ad autorizzazione i servizi che, pur svolgendosi su itinerario prestabilito ed eventualmente con prezzi unitari e orari predeterminati, non comportano l'offerta indifferenziata al pubblico.

I servizi gestiti da cooperative sono sottoposti in ogni caso a concessione, qualora costituiscano l'oggetto principale dell'attività della cooperativa, restando soggetti ad autorizzazione soltanto quando costituiscano attività accessoria e strumentale per il conseguimento dei fini della stessa cooperativa.

Rimane salva la potestà del Comune di provvedere, a norma del testo unico 15 ottobre 1925, n. 2578, e nel rispetto delle condizioni preferenziali di cui alla presente legge, alla gestione diretta delle autolinee che è competente a concedere in base al successivo articolo 3.

Art. 2.

Classificazione delle autolinee.

Sono turistiche le autolinee che servono a collegare centri e località di particolare interesse artistico, storico, panoramico, religioso e che sono gestite con l'osservanza di speciali prescrizioni, particolarmente per quanto riguarda il materiale rotabile,

Sono ordinarie le autolinee comunque distinte da finalità essenziali e caratteristiche di esercizio diverse da quelle delle autolinee turistiche.

Sono urbane le autolinee che, con percorsi limitati al territorio di un solo Comune, hanno lo scopo di servire i centri abitati ivi esistenti con trasporti da effettuare nell'interno dei centri stessi o tra i medesimi, purchè sussista una sostanziale continuità di abitato.

Possono essere classificate urbane con atto motivato dell'Autorità concedente le autolinee destinate a collegare:

1) centri abitati di un Comune tra i quali manchi una sostanziale continuità dell'abitato;

2) centri abitati di un Comune con località o impianti di immediato e diretto interesse per lo stesso Comune, quali campi sportivi, spiagge, cimiteri, importanti stabilimenti industriali, ospedali;

3) centri abitati di un Comune con scali ferroviari, marittimi o aerei;

4) centri abitati finitimi di due Comuni.

Sono extraurbane le autolinee che non rientrano nella categoria prevista nel terzo comma e quelle che non sono riconosciute urbane a norma del comma precedente.

Art 3.

Concessioni provvisorie e definitive.

Le concessioni sono provvisorie e definitive.

Le concessioni provvisorie hanno la durata fino a un anno e possono essere prorogate al massimo per un altro anno in base a provvedimento motivato.

Le concessioni definitive hanno la durata massima di nove anni e possono essere rinnovate per un uguale periodo.

Per le autolinee turistiche e per quelle ordinarie con esercizio stagionale l'Autorità concedente può consentire che il regime di provvisoria si protragga oltre il limite previsto nel secondo comma.

Le autolinee turistiche e ordinarie di interesse internazionale, ordinarie mercatali od occasionali sono sottoposte esclusivamente al regime della concessione provvisoria.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ferma restando la competenza del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) per le autolinee sovvenzionate dallo Stato, le concessioni sono accordate:

a) dal Sindaco del Comune, su conforme deliberazione del Consiglio comunale, quando trattasi di autolinee ordinarie, anche se con esercizio stagionale, che si svolgano integralmente in territorio comunale e non abbiano la funzione preminente di collegare centri abitati del Comune con scali ferroviari, marittimi o aerei;

b) dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o dall'Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, quando trattasi di autolinee ordinarie che colleghino Comuni di una stessa Provincia o che abbiano la funzione preminente di collegare centri abitati di uno o più Comuni della stessa Provincia con scali ferroviari, marittimi o aerei, anche se situati in Provincia diversa, o quando trattasi di autolinee ordinarie occasionali o con esercizio stagionale;

c) dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) quando trattasi di autolinee turistiche o di interesse internazionale ovvero di autolinee ordinarie aventi caratteristiche diverse da quelle contemplate nelle lettere a) e b).

Art. 4.

Assensi e pareri preventivi.

Per l'istituzione e per ogni modifica dei percorsi e delle condizioni di esercizio di autolinee con itinerario comunque interferente con servizi di trasporto a impianti fissi gestiti o concessi dallo Stato, il Sindaco del Comune o lo Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione devono ottenere il preventivo assenso del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei tra-

sporti in concessione), l'Ispettorato compartimentale o l'Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, prima di concedere nuove autolinee o di modificare i percorsi o le condizioni di esercizio di autolinee già in atto, devono sentire il parere del Comune interessato quando ne possa comunque derivare interferenza con i servizi pubblici di trasporto di competenza del Comune. Lo stesso obbligo incombe al Comune in rapporto alle autolinee per le quali è competente a provvedere nei casi in cui le medesime possano comunque interferire con altre concesse dall'Amministrazione statale dei trasporti.

Nei casi in cui le concessioni debbano essere accordate dall'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, deve essere sentita la Giunta provinciale, quando i servizi si svolgano integralmente nel territorio di una sola Provincia.

Dai pareri di cui al secondo e terzo comma si può prescindere qualora essi non pervengano entro trenta giorni dalla richiesta.

Art. 5.

Autorizzazioni.

Le autorizzazioni sono rilasciate:

a) dal Sindaco del Comune o dall'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a seconda che trattasi di servizi che si svolgono rispettivamente nell'ambito del territorio di un solo Comune o di una sola Provincia;

b) dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) negli altri casi.

Le autorizzazioni hanno durata fino ad un anno salvo proroga.

Art. 6.

Requisiti

Il richiedente la concessione o l'autorizzazione deve essere riconosciuto in possesso dei necessari requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria.

Se il richiedente è una società, per la idoneità morale si ha riguardo alle persone che ne hanno la rappresentanza.

Art. 7.

Trasporto di effetti postali.

Il concessionario dell'autolinea ordinaria ha l'obbligo di eseguire, su richiesta dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, il trasporto degli effetti postali alle condizioni e con le modalità previste dalle norme in vigore.

Art. 8.

Disciplinare.

Le condizioni di ordine tecnico, amministrativo ed economico che regolano la concessione, ivi compresi gli obblighi inerenti al trasporto degli effetti postali, dei bagagli e colli e al rispetto delle relative precedenzae, sono contenute in apposito disciplinare.

Nel disciplinare è stabilita la misura della cauzione da versare dal concessionario a garanzia degli obblighi assunti.

Il disciplinare di concessione viene firmato presso il competente Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o presso il Comune, a seconda che trattisi di concessione accordata con provvedimento governativo o comunale; la firma deve essere autenticata rispettivamente da un funzionario governativo all'uopo delegato, il quale tiene apposito repertorio secondo la legge notarile in vigore, o dal segretario del Comune concedente.

Art. 9.

Sostituzione o integrazione dei servizi ferroviari statali.

Il Ministro per i trasporti, quando abbia deciso la sostituzione totale o parziale o l'integrazione di servizi ferroviari con servizi automobilistici, sentito il Comitato per le autolinee, previsto nell'articolo seguente, ai fini

della determinazione delle condizioni di esercizio, deve affidare i servizi automobilistici in concessione all'industria privata secondo le norme della presente legge.

In mancanza di imprese idonee disposte ad esercitarle alle condizioni stabilite, il Ministro per i trasporti, sentito il Comitato per le autolinee, può autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere le autolinee sostitutive o integrative.

Le autolinee esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato devono collegare soltanto centri già serviti dalle ferrovie e svolgersi su percorsi per quanto possibile paralleli alle ferrovie.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha facoltà di gestire le autolinee:

- 1) direttamente;
- 2) a mezzo di imprese nelle quali essa abbia la prevalenza;
- 3) mediante appalto.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha il diritto di esclusività nell'esercizio delle autolinee sostitutive.

Il collaudo e la revisione degli automezzi e la vigilanza tecnica sulla sicurezza dell'esercizio spettano all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 10.

Comitato per le autolinee.

È istituito presso il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) un Comitato per le autolinee al quale deve essere richiesto il parere:

a) sulle questioni relative alle autolinee sostitutive o integrative di servizi ferroviari statali ovvero alle autolinee interferenti con i servizi anzidetti che non siano state definite dai competenti organi periferici;

b) sulle questioni relative alle concessioni definitive con sovvenzione statale e alla revisione, a norma dell'articolo 23, dei piani finanziari per autolinee concesse dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della moto-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

rizzazione civile e dei trasporti in concessione) o dagli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il Comitato, quando deve esprimere pareri sulle questioni di cui alla lettera a) primo comma, è presieduto dal Ministro per i trasporti o, per sua delega, dal Sottosegretario di Stato ed è composto:

1) dal Direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

2) dal Direttore generale dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

3) da un Consigliere di Stato;

4) da un professore universitario esperto in materia di trasporti;

5) da tre funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che rivestano almeno la qualifica di Ispettore capo;

6) da tre funzionari dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che rivestano almeno la qualifica di Ispettore capo;

7) da due funzionari del Ministero del tesoro, appartenenti rispettivamente alla Ragioneria generale dello Stato e alla Direzione generale del tesoro, che rivestano almeno la qualifica di Direttore di divisione;

8) da un funzionario del Ministero delle finanze, che rivesta almeno la qualifica di Direttore di divisione;

9) da un funzionario del Ministero delle poste e telecomunicazioni, che rivesta almeno la qualifica di Capo divisione;

10) da un funzionario dell'Azienda nazionale autonoma della strada, che rivesta almeno la qualifica di Direttore di divisione;

11) da due rappresentanti designati dalle Associazioni costituite tra imprese concessionarie di autolinee;

12) da due rappresentanti designati dalle Associazioni costituite tra imprese concessionarie di servizi di trasporto a impianti fissi.

Il Comitato, quando deve esprimere pareri sulle questioni indicate alla lettera b) del comma anzidetto, è presieduto dal Direttore gene-

rale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed è composto:

1) da un Consigliere di Stato;

2) da tre funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che rivestano almeno la qualifica di Ispettore capo;

3) da un funzionario del Ministero dello interno che rivesta almeno la qualifica di Direttore di divisione;

4) da due funzionari del Ministero del tesoro, appartenenti rispettivamente alla Ragioneria generale dello Stato e alla Direzione generale del tesoro, che rivestano almeno la qualifica di Direttore di divisione;

5) da un funzionario dell'A.N.A.S. che rivesta almeno la qualifica di Direttore di divisione;

6) da un rappresentante designato dalle Associazioni costituite tra imprese concessionarie di autolinee;

7) da un rappresentante designato dalle Associazioni costituite tra imprese concessionarie di servizi di trasporto a impianti fissi.

I membri del Comitato sono nominati e revocati con decreto del Ministro per i trasporti e durano in carica un biennio.

Le mansioni di segreteria sono affidate a due funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di qualifica non inferiore a quella di Ispettore di 1^a classe.

All'onere derivante dall'istituzione del Comitato il Ministero dei trasporti farà fronte con i fondi del proprio bilancio già iscritti ai capitoli concernenti rispettivamente le indennità e diarie ai componenti di Consigli, Comitati e Commissioni e le spese per il funzionamento degli Organi collegiali medesimi.

Art. 11.

Riunioni istruttorie.

La definizione delle questioni relative alla istituzione di nuove autolinee anche se derivanti da trasformazioni di servizi di trasporti a impianti fissi in concessione, a notevoli mo-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

difiche dei percorsi o delle condizioni di esercizio di autolinee in atto, a raggruppamenti obbligatori di autolinee o a risoluzioni di concessioni automobilistiche in base all'articolo 36 della presente legge, deve essere preceduta da discussione in apposite riunioni istruttorie.

Le riunioni, alle quali devono essere in ogni caso invitati a partecipare i rappresentanti delle imprese richiedenti o concessionarie di servizi di trasporto nella zona, delle associazioni di categoria delle imprese stesse e delle Autorità concedenti o di vigilanza, che siano interessate alle questioni da discutere, saranno organizzate e svolte con le norme e modalità stabilite dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), anche per quanto riguarda la proposizione di domande o opposizioni.

In casi di urgenza l'istituzione o la modificazione di autolinee possono essere consentite in via precaria con atti motivati e con riserva di espletare nel termine di trenta giorni la prescritta riunione istruttoria.

CAPO II.

PROCEDIMENTO E PREFERENZE PER IL RILASCIO DELLE CONCESSIONI

Art. 12.

Preferenze per le autolinee extraurbane.

Per la concessione provvisoria di autolinee ordinarie extraurbane, escluse quelle con esercizio stagionale, a parità di condizioni proposte dall'interessato o stabilite dall'Autorità concedente di sua iniziativa ed in ogni caso da questa valutate in relazione con il pubblico interesse, hanno titolo di preferenza nell'ordine:

1) i concessionari di preesistenti servizi di trasporto a impianti fissi per le autolinee che, svolgendosi per tratti rilevanti parallelamente a detti servizi, si dimostrino atte a costituire per i tratti medesimi una grave concorrenza o una importante integrazione dei servizi stessi;

2) i concessionari di preesistenti autolinee quando, in rapporto alle medesime, le autolinee da istituire realizzino le stesse condizioni di percorso e concorrenza o integrazione indicate nel numero 1) ovvero costituiscano diramazioni o prolungamenti di quelle già in atto.

Art. 13.

Preferenze per le autolinee urbane.

Per la concessione provvisoria di autolinee ordinarie urbane, escluse quelle con esercizio stagionale, a parità di condizioni proposte dall'interessato o stabilite dall'Autorità concedente di sua iniziativa ed in ogni caso da questa valutate in relazione con il pubblico interesse, hanno titolo di preferenza i concessionari di servizi urbani di trasporto nei cui riguardi le autolinee da istituire risultino concorrenti.

Art. 14.

Parità di preferenze.

Qualora vi siano più richiedenti, aventi, a norma degli articoli 12 e 13, lo stesso titolo di preferenza per la concessione provvisoria di autolinee ordinarie, la precedenza sarà stabilita dall'Autorità concedente, tenendo particolarmente conto, nella scelta, dei richiedenti che:

- 1) esercitano già regolarmente altri servizi di trasporto nella zona;
- 2) dispongono di una organizzazione che meglio si adatta all'esercizio delle autolinee da istituire.

Art. 15.

Attribuzione e rinnovo delle concessioni definitive.

Le concessioni definitive di autolinee ordinarie con esercizio annuale e il rinnovo di esse sono attribuite, alle condizioni stabilite dalla Autorità concedente di sua iniziativa o su proposta dei richiedenti, ai precedenti titolari delle stesse linee, semprechè le abbiano gestite regolarmente.

Art. 16.

Decorrenza della concessione definitiva.

La concessione definitiva può avere decorrenza dal giorno in cui venne effettivamente iniziato il servizio o da quello immediatamente successivo alla scadenza della precedente concessione definitiva quando, a giudizio dell'Autorità concedente, il titolare ne abbia iniziato l'esercizio o continuata la gestione con modalità sostanzialmente rispondenti a quelle determinate nel disciplinare della rispettiva concessione.

Art. 17.

Licitazione privata.

Nei casi in cui non ricorrono le condizioni di preferenza o precedenza previste rispettivamente negli articoli 12, 13, 15 e nell'articolo 14, l'Autorità concedente può disporre che la concessione abbia luogo mediante licitazione privata con il sistema dell'offerta segreta tra gli aspiranti che svolgono regolarmente servizi pubblici di trasporto nella zona percorsa dall'autolinea da concedere e altri esercenti che l'Autorità medesima ritenga di invitare.

La licitazione viene indetta in base al disciplinare che regola l'esercizio dell'autolinea e viene aperta sul ribasso percentuale delle tariffe oppure della sovvenzione in caso di concessione sovvenzionata.

Sono nulle le offerte che superano il limite massimo di ribasso prestabilito dall'Autorità concedente in busta segreta.

Art. 18.

Concessioni in pendenza di istruttoria.

Alla scadenza delle concessioni provvisorie o definitive di autolinee, possono essere rilasciate nuove concessioni provvisorie necessarie per assicurare la prosecuzione dei servizi in attesa del completamento dell'istruttoria in corso.

Art. 19.

Preferenze per le autolinee turistiche e per quelle ordinarie con esercizio stagionale.

Per la concessione provvisoria o definitiva di autolinee turistiche o di autolinee ordinarie con esercizio stagionale, hanno titolo di preferenza, a parità di condizioni proposte dallo interessato o stabilite dall'Autorità concedente di sua iniziativa e in ogni caso da questa valutate in relazione con il pubblico interesse, coloro che le abbiano esercitate regolarmente nell'anno precedente e, in mancanza, i concessionari di servizi pubblici di trasporto quando le autolinee da concedere, svolgendosi per tratti rilevanti parallelamente a questi servizi, si dimostrino atte a costituire per i tratti medesimi una grave concorrenza o una importante integrazione dei servizi stessi.

CAPO III.

SOVVENZIONI

Art. 20.

Importo e determinazione.

La concessione definitiva di autolinee può essere sovvenzionata.

La sovvenzione è data per l'impianto e per l'esercizio e viene determinata in base a un piano finanziario nel quale sono considerati tutti gli oneri e tutti i proventi previsti, esclusi i canoni e le spese per il trasporto degli effetti postali.

Per la concessione definitiva di autolinee non concorrenti a servizi pubblici di trasporto a impianti fissi, lo Stato può accordare sovvenzioni fino ad annue lire trentacinquemila a chilometro.

La sovvenzione statale può essere elevata fino ad annue lire cinquantacinquemila a chilometro per le autolinee che importano notevoli spese di esercizio e che si svolgono in zona montana ovvero nelle zone indicate nell'articolo 3 della legge 10 agosto 1950, n. 646.

Art. 21.

Decorrenza della sovvenzione.

Nel caso di concessione definitiva con decorrenza retroattiva, la sovvenzione può essere accordata anche per periodi di esercizio provvisorio anteriori alla data della concessione definitiva, purchè non si superi il limite massimo di due anni.

Art. 22.

Elementi della sovvenzione.

La sovvenzione comprende una quota per le spese generali, da corrisondersi anche nei casi di sospensione del servizio per cause non imputabili al concessionario limitatamente al periodo massimo di un semestre, e una quota per le spese di esercizio.

Entrambe le quote sono ragguagliate alla percorrenza annua in autobus chilometro.

Art. 23.

Revisione dei piani finanziari.

I piani finanziari redatti in occasione del rilascio di concessioni definitive sono soggetti ad una revisione quando sia trascorso un periodo di quattro anni dalla data delle concessioni stesse.

Fermi restando per le concessioni statali i limiti stabiliti dall'articolo 20, la sovvenzione può essere attribuita o modificata ovvero revocata soltanto quando dal nuovo piano finanziario, compilato in base alle risultanze contabili dell'anno precedente, risulti che i costi di esercizio hanno subito una variazione superiore al dieci per cento.

Dell'eccedenza e della diminuzione dei costi predetti corrispondenti alla percentuale del dieci per cento non si terrà conto agli effetti della sovvenzione.

Art. 24.

Sospensione della sovvenzione.

La sovvenzione può essere in tutto o in parte sospesa quando il servizio sia stato interrotto

anche parzialmente per cause imputabili al concessionario o qualora risulti compromessa la sicurezza dell'esercizio o si siano verificate ripetute e gravi irregolarità ovvero quando il concessionario non abbia ottemperato alle disposizioni previste nell'articolo 29.

Art. 25.

Esclusività

Agli esercenti autolinee sovvenzionate a norma dell'articolo 20 è garantita l'esclusività per le specifiche esigenze di traffico alle quali esse provvedono.

Qualora l'interesse pubblico richieda l'istituzione di un'autolinea, che abbia in tutto o in parte percorso o punti di contatto in comune con i servizi previsti nel precedente comma ma soddisfi altre esigenze di traffico, l'Autorità concedente determina le norme e le modalità per regolare la coesistenza delle autolinee.

Il concessionario che, invitato a intensificare il servizio o a estenderne il percorso in dipendenza di nuovi bisogni, si rifiuti di aderire, perde il titolo all'esclusività.

CAPO IV.

POTERI DELLE AUTORITA' CONCEDENTI

Art. 26.

Attribuzioni del Ministero dei trasporti, dello Ispettorato compartimentale o ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e del Sindaco.

Spetta al Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) o all'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o al Sindaco del Comune, a seconda che la concessione o l'autorizzazione derivi da provvedimento governativo o comunale, di impartire le disposizioni necessarie per garantire la regolarità e la sicurezza dell'esercizio dei

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

servizi pubblici automobilistici di cui all'articolo 1. All'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e agli uffici periferici dipendenti è demandata la vigilanza sui servizi stessi.

Il Sindaco del Comune, nell'impartire, sia all'atto della concessione e sia successivamente, le disposizioni in cui al precedente comma, deve sentire il parere dell'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il parere del predetto Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato ha valore vincolante per quanto si riferisce alla sicurezza dell'esercizio.

I funzionari dell'Ispettorato generale, dell'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione hanno facoltà di chiedere in visione e di esaminare direttamente i libri, la contabilità e i documenti dell'azienda relativi alla gestione del servizio e hanno inoltre libero accesso nei locali degli uffici e degli impianti, previa esibizione della tessera di riconoscimento rilasciata dall'Ispettorato generale.

Il concessionario ha l'obbligo di ottemperare alle prescrizioni dell'Autorità, di fornire a questa tutti i dati e gli elementi concernenti il servizio e di fare quanto altro occorra per agevolare ai funzionari l'esecuzione delle loro attribuzioni.

Sulle autolinee hanno libero percorso il personale che sia munito di apposito documento rilasciato dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, i guardiafilii telegrafici per ragioni di servizio nonché i funzionari e agenti nei casi previsti da speciali disposizioni.

Art. 27.

Variazioni e integrazioni di servizi.

È in facoltà dell'Autorità concedente, qualora a suo giudizio ricorrano preminenti ragioni di pubblico interesse, di ordinare ai concessionari di autolinee:

1) variazioni di percorso dei servizi anzidetti a scopo di coordinamento con altri servizi pubblici di trasporto ovvero per allacciare

centri abitati situati in prossimità dell'itinerario seguito;

2) l'intensificazione dei programmi di esercizio;

3) l'istituzione di nuove autolinee per il conseguimento degli scopi indicati nel numero 1) del presente comma o che abbiano le caratteristiche previste nel numero 2) dell'articolo 12.

Nelle ipotesi contemplate nei numeri 1) e 2), se le autolinee preesistenti sono gestite in base a concessione definitiva sovvenzionata, in attesa che sia determinata la misura della sovvenzione da corrispondere definitivamente per le linee stesse in seguito alle disposte modifiche, l'Autorità concedente può, in via provvisoria e salvo conguaglio, assegnare per la maggiore percorrenza effettuata la sovvenzione già stabilita in sede di concessione con riferimento all'autobus chilometro. Se invece si tratta di autolinee esercitate in base a concessione definitiva non sovvenzionata o provvisoria e si accerti che esse sono divenute passive in dipendenza delle modifiche anzidette, alla scadenza di un anno dalla relativa attuazione, l'Autorità concedente può provvedere alla revoca delle concessioni in corso e al rilascio, in sostituzione, di concessioni definitive sovvenzionate decorrenti dal giorno in cui hanno avuto inizio le variazioni dei servizi.

Nel caso previsto nel numero 3) la concessione definitiva con o senza sovvenzione può essere rilasciata alla scadenza di sei mesi dal giorno in cui è stata attivata la linea e con decorrenza dal giorno stesso.

Art. 28.

*Prestazioni in caso di calamità
o di interruzione di servizio.*

In caso di pubbliche calamità o di interruzioni dei servizi pubblici di trasporto per cause eccezionali o improvvise, il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) o l'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o il Sindaco del Comune, per

quanto di rispettiva competenza, possono imporre agli esercenti di autolinee l'obbligo di assicurare le comunicazioni alle condizioni che riterranno più opportune, stabilendo, ove occorra, la misura dell'indennizzo da far carico agli enti interessati.

Art. 29.

Sospensione o esecuzione in danno del servizio.

Ove il concessionario non ottemperi nel termine prefisso alle disposizioni ricevute, l'Autorità di vigilanza, salvi in ogni caso i provvedimenti previsti negli articoli 24, 50 e 56, può, per gravi motivate ragioni attinenti alla sicurezza ed alla regolarità dell'esercizio, ordinare la sospensione del servizio e, se necessario, provvedere per la sua esecuzione per conto e in danno, anche a mezzo di altro esercente, avvalendosi, ove occorra, degli impianti e del materiale del concessionario.

Art. 30.

Radiazione di autobus dal servizio.

L'Autorità di vigilanza ha sempre facoltà di vietare l'impiego degli autobus che, a suo giudizio, non presentino le necessarie garanzie di sicurezza o non siano adeguati alle esigenze del servizio concesso o autorizzato.

Art. 31.

Divieti di servizio locale e coordinamento dei servizi.

L'Autorità concedente ha facoltà di prescrivere l'osservanza di divieti di servizio locale nei riguardi:

1) delle autolinee turistiche con esercizio di qualunque durata e delle autolinee ordinarie con esercizio di durata inferiore all'anno riconosciute concorrenti a servizi pubblici di trasporto;

2) delle autolinee ordinarie con esercizio annuale soltanto quando possono compromet-

tere la vitalità economica di servizi pubblici di trasporto.

Nelle altre ipotesi di concorrenza svolta da autolinee ordinarie con esercizio annuale, per garantire l'armonica coesistenza dei servizi pubblici di trasporto della zona, l'Autorità concedente può disporre, anche in deroga alle condizioni previste nella concessione, il coordinamento degli orari e delle tariffe, avendo cura di salvaguardare, nei limiti consentiti dall'interesse pubblico, le precedenzae acquisite nel soddisfare determinate relazioni di traffico.

Con provvedimenti motivati l'Autorità concedente può abolire i divieti di servizio locale ogni qualvolta accerti che in atto non ricorrono o comunque sono venute meno le condizioni di imponibilità previste nei numeri 1) e 2) del presente articolo.

Art. 32.

Raggruppamento di autolinee esercitate da diversi concessionari

Qualora, nonostante il coordinamento degli orari e delle tariffe, la vitalità di alcune autolinee risulti compromessa dalla concorrenza e le esigenze del traffico non consentano di imporre divieti di servizio locale, può essere disposto il raggruppamento delle autolinee giudicate suscettibili di compensazione economica aziendale mediante la revoca delle precedenti concessioni ed il rilascio di una concessione unica definitiva delle stesse autolinee.

Per tale concessione ha titolo di preferenza, alle condizioni stabilite dall'Autorità concedente, il precedente concessionario dell'autolinea o delle autolinee divenute passive per la concorrenza, semprechè le linee stesse siano state gestite regolarmente e con un numero di autobus chilometro costituenti almeno la metà rispetto a quello complessivamente assentito per tutte le autolinee da raggruppare, nonchè a condizione che l'interessato non si sia rifiutato, all'atto dell'istituzione di alcune di tali linee, di avvalersi dei diritti di preferenza previsti nel numero 2) dell'articolo 12.

Se vi sono più esercenti di linee passive che realizzano solo cumulativamente l'anzidetta

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

percentuale minima di autobus chilometro e gli interessati si costituiscono in società per la gestione di tutti i servizi da regolare con concessione unica, a tale società spetta la preferenza prevista dal comma precedente.

Ove non si costituisca la società, l'assegnazione del gruppo di autolinee è disposta mediante licitazione privata da indirsi tra i titolari di autolinee passive con il sistema dell'offerta segreta. La licitazione è aperta sul ribasso percentuale delle tariffe oppure della sovvenzione nell'ipotesi di concessione sovvenzionata.

Negli altri casi si provvede del pari mediante licitazione privata indetta tra tutti i precedenti concessionari delle autolinee da raggruppare.

Il raggruppamento può essere attuato anche nel momento della scadenza delle singole concessioni.

Art. 33.

Indennità.

I precedenti concessionari che, in seguito al raggruppamento previsto nell'articolo 32, hanno cessato l'esercizio di autolinee hanno diritto di pretendere dal nuovo concessionario delle stesse autolinee il prelievo, al prezzo corrente, del materiale rotabile che sia stato a suo tempo riconosciuto necessario per i servizi dalla Autorità concedente nonchè il corrispettivo dell'avviamento aziendale.

Art. 34.

Raggruppamento di autolinee esercitate dallo stesso concessionario.

Nei casi in cui più autolinee in concessione provvisoria alla medesima impresa o ente realizzino nei loro rapporti le condizioni previste nel numero 2) dell'articolo 12, l'Autorità concedente procederà al raggruppamento mediante la revoca delle concessioni in corso e il rilascio in favore dello stesso esercente di una concessione provvisoria unica avente per oggetto l'intero gruppo di servizi.

Qualora le autolinee da raggruppare siano regolate in tutto o in parte da concessioni definitive, alla revoca delle concessioni in corso e al rilascio di una nuova concessione definitiva unica per l'intero gruppo di servizi la Autorità concedente potrà provvedere dopo che per le precedenti concessioni provvisorie e definitive sia trascorso, rispettivamente, il periodo minimo di un anno e di tre anni.

Art. 35.

Raggruppamento di autolinee concesse da Autorità diverse.

Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), qualora riconosca la necessità di raggruppare autolinee concesse da Autorità diverse, potrà provvedervi con decreto motivato, sentite le Autorità interessate, alle condizioni e con le modalità di cui ai precedenti articoli 32, 33 e 34.

Il decreto ministeriale ha effetto risolutivo delle concessioni accordate da altre Autorità.

Art. 36.

Sostituzione di servizi a impianti fissi.

Nei casi in cui, a norma dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, o dell'articolo 1 lettera c) della legge 2 agosto 1952, n. 1221, si faccia luogo alla sostituzione di una ferrovia o tramvia o di un servizio di navigazione interna con autolinea e questa venga necessariamente a sovrapporsi ad autolinee già in atto sullo stesso percorso, il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), sentite le altre Autorità dalle quali siano stati eventualmente concessi i servizi automobilistici preesistenti, può, con atto motivato:

a) disporre, non soltanto il coordinamento di orari e di tariffe e l'imposizione di divieti di servizio previsti nell'articolo 31 della presente legge, ma anche variazioni dei pro-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

grammi di esercizio al fine di rendere possibile la coesistenza delle autolinee interferenti;

b) procedere, nel caso di accertata necessità, alla risoluzione delle concessioni automobilistiche in corso.

I titolari delle anzidette concessioni hanno diritto di pretendere dal nuovo concessionario il prelievo al prezzo corrente del materiale rotabile che sia stato a suo tempo riconosciuto necessario dall'Autorità concedente nonché il corrispettivo dell'avviamento aziendale.

Art. 37.

Concessione definitiva unica.

Alla scadenza delle concessioni, l'Autorità che le ha rilasciate, ha facoltà di regolare con concessione definitiva unica attribuita al precedente esercente le autolinee dal medesimo gestite nel territorio di uno stesso Comune, Provincia o Regione, anche quando non ricorrono le condizioni previste nel numero 2) dell'articolo 12.

Art. 38.

Misure cautelari ed esecutive, alienazioni.

Durante le concessioni non possono essere assoggettate a misure cautelari da parte di terzi né cedute dal concessionario, senza l'autorizzazione dell'Autorità concedente, le sovvenzioni accordate per l'autolinea.

Qualsiasi atto diretto ad impedire al concessionario l'uso degli impianti e delle vetture adibiti all'autolinea deve essere autorizzato ai sensi del comma precedente. Del pari è sottoposta ad autorizzazione l'alienazione delle cose suddette.

La destinazione delle vetture ad una o più autolinee deve essere annotata sul pubblico registro automobilistico e sulla licenza di circolazione.

Art. 39.

Autostazioni.

La costruzione e l'esercizio di una stazione ad uso di una o più autolinee, quando non siano effettuati direttamente dallo Stato, sono soggetti a concessione da parte del Ministero

dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e l'approvazione del relativo progetto equivoale a dichiarazione di pubblica utilità.

La concessione per l'esercizio ha la durata massima di trenta anni.

Le condizioni di ordine tecnico, amministrativo ed economico che regolano la concessione sono contenute in apposito disciplinare.

Per quanto non previsto dal disciplinare il concessionario ha facoltà di emanare un regolamento interno di esercizio dell'autostazione con l'approvazione del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

I concessionari delle autolinee che siano destinate a far capo all'autostazione, a parità di condizioni proposte dagli interessati o stabilite dall'Amministrazione di sua iniziativa e in ogni caso da questa valutate in relazione con il pubblico interesse, hanno diritto di preferenza per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'autostazione.

I titolari del diritto di preferenza incorrono nella decadenza qualora dalla data del ricevimento del relativo invito loro rivolto dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione):

1. — non presentino, entro sessanta giorni, con tutta la documentazione prescritta, la domanda di concessione e il progetto di massima di costruzione dell'autostazione, ovvero il progetto particolareggiato di esecuzione e il piano finanziario per l'esercizio della autostazione;

2. — non accettino, entro trenta giorni, le disposte varianti ai progetti, ovvero i disciplinari di concessione.

Rimane salva la facoltà del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) di stabilire, durante il corso dell'istruttoria, ulteriori termini perentori, non inferiori ciascuno a dieci giorni, per ottenere tutti i chiarimenti e documenti ritenuti necessari ai fini dell'istruttoria medesima.

I concessionari delle autolinee facenti capo a una stazione comune concorrono alle relative spese di esercizio nella misura stabilita dal Ministero dei trasporti (Ispettorato ge-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nerale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) in ragione dei posti offerti per ciascun autobus facente capo alla autostazione. Per gli autobus in transito il concorso è ridotto alla metà.

L'autostazione resta vincolata alla destinazione del servizio anche nel caso di estinzione o di risoluzione della concessione. Tale destinazione deve risultare dai registri immobiliari.

Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) può sempre rendere obbligatoria la costruzione e l'uso o soltanto l'uso di una stazione comune da parte dei concessionari di più autolinee facenti scalo in punti diversi di uno stesso centro abitato e ripartire l'onere delle relative spese avendo riguardo a quanto stabilito nell'ottavo comma.

Per la costruzione obbligatoria di autostazioni il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) può disporre che siano costituiti consorzi fra tutti i concessionari delle autolinee destinate a far capo alla autostazione con le norme e modalità da esso approvate.

CAPO V.

OBBLIGHI SPECIALI
DEL CONCESSIONARIO

Art. 40.

Modalità e precedenze dei trasporti.

Il concessionario di autolinee è tenuto ad eseguire i trasporti secondo le prescrizioni e modalità previste nell'articolo 1679 Codice civile, osservando, per gli effetti postali, le precedenze e preferenze stabilite nell'articolo 4 della legge 8 gennaio 1952, n. 53.

Art. 41.

*Approvazioni e modificazioni di orari
programmi e tariffe.*

Gli orari delle autolinee, nonchè ogni loro variazione, devono essere preventivamente ap-

provati dall'Autorità concedente. Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) può delegare tali approvazioni agli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Le variazioni dei programmi di esercizio e le deviazioni di percorso delle autolinee devono essere preventivamente approvate dalla Autorità concedente. Per le autolinee di competenza del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) possono provvedere gli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, salvo ratifica del Ministero.

Le tariffe e ogni loro successiva variazione devono essere preventivamente approvate dall'Autorità che ha accordato la concessione, con l'obbligo, per i Comuni e per gli Ispettorati compartimentali o Uffici distaccati della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di osservare le direttive di carattere generale stabilite dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), per la disciplina e il coordinamento previsti dal decreto legislativo 16 aprile 1948, n. 539.

Art. 42.

Comunicazioni di incidenti.

I concessionari sono tenuti a comunicare immediatamente al Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e all'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nonchè al Sindaco, ove trattisi di concessione comunale, ogni incidente di esercizio anche se non ne sia derivato danno alle persone o alle cose.

Analoga comunicazione va fatta all'A.N.A.S. nel caso in cui gli incidenti si siano verificati su strade statali.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Art. 43.

Oneri assicurativi.

Oltre agli oneri per le assicurazioni obbligatorie, stabilite dalle leggi in vigore, i concessionari sono tenuti a provvedere alle assicurazioni contro gli incendi e per le responsabilità civili e, per quanto riguarda il trasporto degli effetti postali, all'assicurazione contro il furto, la manomissione e la dispersione degli effetti stessi.

Art. 44.

Contributi per l'orario generale.

Il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) provvede alla pubblicazione periodica di un « orario generale delle autolinee » a carico del proprio bilancio.

Le spese relative saranno rimborsate dai concessionari di autolinee mediante la corresponsione di un canone annuo per linea.

Con decreto del Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per il tesoro, sarà annualmente determinato l'importo di detto canone e saranno fissate le modalità relative al versamento di esso ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata.

Art. 45.

Limitazione del risarcimento.

Il risarcimento dovuto dal vettore per la perdita o l'avaria delle cose trasportate, non determinate da dolo o da colpa grave, non può essere superiore a lire cinquantamila per ciascun bagaglio o collo trasportato, salvo assicurazione per un valore maggiore.

Art. 46.

Variazioni del concessionario.

Il concessionario deve chiedere l'autorizzazione all'Autorità concedente quando intende

costituire una società per l'esercizio dell'autolinea o cedere ad altri la concessione.

La cessione non può essere autorizzata se il concessionario non abbia esercitato direttamente il servizio per sei mesi o per due anni, a seconda che si tratti di concessione provvisoria o definitiva.

In mancanza di autorizzazione la cessione non ha effetto neanche tra le parti.

In caso di morte del concessionario gli eredi devono chiedere entro sei mesi, a pena di decadenza, la conferma della concessione.

Occorre l'autorizzazione dell'Autorità concedente per la trasformazione della società concessionaria nonchè per la variazione dei soci della società in nome collettivo o dei soci accomandatari della società in accomandita che consegue a cessione di quota sociale.

Deve essere approvata dall'Autorità concedente la variazione dei soci della società in nome collettivo o dei soci accomandatari della società in accomandita dipendente da scioglimento del rapporto sociale limitatamente ad uno o più soci nonchè le variazioni degli amministratori della società cooperativa, a responsabilità limitata e per azioni.

CAPO VI.

CESSAZIONE DELLA CONCESSIONE

Art. 47.

Risoluzione delle concessioni.

Le concessioni provvisorie e definitive sono soggette a risoluzione quando l'esercizio venga sospeso per cause non imputabili al concessionario e non sia possibile ripristinarlo entro un congruo termine con sicurezza e continuità.

Al concessionario nei cui confronti è stata disposta la risoluzione deve essere restituita la cauzione.

Ove l'autolinea, per i motivi indicati nel primo comma, venga sospesa soltanto parzialmente, l'Autorità concedente stabilisce se si debba far luogo alla continuazione del servizio e a quali condizioni.

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Art. 48.

Revoca delle concessioni.

Fuori dei casi previsti negli articoli 27, 32 e 34 le concessioni provvisorie sono revocabili, a giudizio discrezionale dell'Autorità concedente, con un preavviso di tre mesi; le concessioni definitive possono essere revocate, con un preavviso di sei mesi, quando vengano meno le esigenze di traffico che determinarono la concessione delle autolinee ovvero quando l'interesse pubblico imponga una sistemazione dei servizi radicalmente diversa, attraverso modificazioni sostanziali nei percorsi e nelle condizioni di esercizio.

Il provvedimento di revoca deve essere in ogni caso motivato.

Art. 49.

Revoca delle autorizzazioni.

Le autorizzazioni sono revocate quando lo esercente perda i requisiti di idoneità ovvero comprometta la sicurezza dell'esercizio oppure attui un servizio abusivo di linea.

Art. 50.

Decadenza.

L'Autorità concedente può pronunciare la decadenza delle concessioni ed incamerare la cauzione quando il concessionario:

1) perde i requisiti di idoneità di cui allo articolo 6;

2) è dichiarato fallito e non interviene il concordato in un termine e con modalità tali da assicurare, a giudizio dell'Autorità concedente, il riassetto dell'azienda;

3) non dà inizio al servizio nel termine stabilito, o lo abbandona, ovvero lo interrompe o comunque lo effettua con gravi irregolarità per fatto a lui imputabile;

4) si rifiuta di eseguire il trasporto degli effetti postali o comunque lo esegue con gravi irregolarità;

5) non esercita direttamente il servizio oppure attua abusivamente le variazioni previste dall'articolo 46;

6) non ottempera agli ordini dell'Autorità concedente nei casi previsti negli articoli 27 e 39 o si rende comunque ripetutamente inadempiente agli obblighi derivanti dalla concessione o imposti da norme di legge o di regolamenti;

7) non osserva i patti nazionali di lavoro circa lo stato giuridico, il trattamento economico e previdenziale nonchè l'orario degli addetti alle pubbliche autolinee.

Quando si verifichi uno dei casi indicati nel precedente comma l'Autorità concedente fissa all'interessato un termine per le deduzioni. Tranne che nelle ipotesi previste nei numeri 1) e 2), la pronuncia di decadenza deve essere preceduta da diffida al fine di eliminare le infrazioni contestate entro un termine non superiore a trenta giorni.

Scaduto inutilmente tale termine, l'Autorità concedente pronuncia la decadenza con provvedimento motivato.

La decadenza ha effetto nel caso previsto dal numero 1) dal giorno in cui il fatto è stato accertato, nel caso previsto dal numero 2) dalla data della sentenza dichiarativa di fallimento.

Art. 51.

Sostituzione del concessionario.

In caso di rinuncia alla concessione della autolinea e in quelli di revoca, risoluzione o decadenza della concessione, l'Autorità concedente può rilasciare la concessione medesima, senza procedere a nuova istruttoria, alle condizioni già ammesse e approvate, ad altro richiedente salvi gli eventuali titoli di preferenza a norma di legge.

Nell'ipotesi di fallimento l'esercizio provvisorio dell'autolinea a mezzo del curatore del fallito deve essere approvato dall'Autorità concedente.

CAPO VII.

DISPOSIZIONI COMPLEMENTARI
E FINALI

Art. 52.

Regime fiscale degli atti di concessione provvisoria e degli atti di autorizzazione.

Gli atti di concessione provvisoria e di autorizzazione di autolinee sono esenti da registrazioni. Su di essi deve essere apposta rispettivamente una marca da bollo di lire ottocento e quattrocento da annullarsi con il timbro del Sindaco del Comune o dell'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a seconda che la concessione o l'autorizzazione derivi da provvedimento comunale o governativo.

Art. 53.

Regime fiscale di altri atti.

Sono soggetti alla registrazione con imposta fissa:

- 1) i disciplinari relativi alle concessioni definitive di autolinee;
- 2) i disciplinari riflettenti le concessioni di autostazioni;
- 3) gli atti con i quali gli enti locali si obbligano a corrispondere sovvenzioni ai concessionari;
- 4) gli atti relativi al trasporto degli effetti postali;
- 5) gli atti con i quali l'originario concessionario cede ad altri la concessione.

L'obbligo previsto dall'articolo 39 di non mutare la destinazione ad autostazioni dei fabbricati all'uopo costruiti deve essere reso pubblico, a cura del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) mediante trascrizione del vincolo presso il competente Ufficio dei registri immobiliari, a carico dei beneficiari, e con l'applicazione dell'imposta

unica di trascrizione ipotecaria nella misura di lire cinquecento, salvi gli emolumenti spettanti ai conservatori dei registri immobiliari.

Art. 54.

Contributo di sorveglianza.

Oltre alla tassa di concessione stabilita dalle norme vigenti, i concessionari di autolinee devono corrispondere un contributo nelle spese di sorveglianza in ragione di lire 0,30 per ogni chilometro della percorrenza complessiva desunta dagli atti di concessione.

Per i servizi urbani che lo stesso concessionario gestisce nell'interesse di un unico centro o di centri finitimi con una percorrenza complessiva superiore al milione di chilometri, il contributo di sorveglianza è ridotto alla metà per la parte che eccede l'ammontare anzidetto.

I contributi dovuti per le autolinee concesse dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) o dall'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono versati per intero all'Erario.

Quelli per le autolinee concesse dal Sindaco del Comune spettano per una metà all'Amministrazione comunale, rimanendo l'altra metà di spettanza dell'Erario per l'attività di sorveglianza svolta dall'Amministrazione statale dei trasporti ai sensi di legge.

Le somme riscosse per contributi di sorveglianza dovuti all'Erario sono versate al bilancio dell'entrata dello Stato.

Art. 55.

Autolinea abusiva.

Indipendentemente dall'accertamento di tutti i requisiti che di norma caratterizzano le pubbliche autolinee ai sensi del primo comma dell'articolo 1, si considerano abusivi i servizi automobilistici effettuati senza concessione quando risulti che si svolgono:

- 1) per destinazione fissa e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se costituito da una particolare categoria di utenti;

2) ovvero tra località servite da autolinee concesse e previa offerta del trasporto, anche a mezzo di intermediari, dipendenti o incaricati dal vettore, a più persone in prossimità delle fermate delle autolinee.

Art. 56.

Contravvenzioni.

Chiunque violi le disposizioni della presente legge è punito con l'ammenda da lire cinquemila a cinquantamila.

Nel caso di violazione delle disposizioni in materia di sicurezza dell'esercizio e nel caso di gestione abusiva di autolinee si applica la ammenda da lire venticinquemila a lire centomila.

L'accertamento delle contravvenzioni spetta, oltre che agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, ai funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, i quali sono considerati, a tal fine, ufficiali di polizia giudiziaria.

Per le autolinee esercitate abusivamente si applicano altresì le disposizioni delle leggi tributarie e quelle in materia di tutela delle strade e della circolazione.

Art. 57.

Concessioni in corso.

Le norme della presente legge, relative sia alle concessioni provvisorie che a quelle definitive, sono ad ogni effetto applicabili a tutte le concessioni provvisorie, anche se aventi particolari caratteri di precarietà, e definitive in corso al momento dell'entrata in vigore della legge stessa.

Art. 58.

Definitività di provvedimenti.

Salvo che non sia diversamente disposto, i provvedimenti adottati in base alla presente legge dal Sindaco del Comune e dall'Ispettorato compartimentale o Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sono definitivi.

Art. 59.

Norme ai Comuni.

I Comuni assolveranno le funzioni loro demandate dalla presente legge secondo le norme che al riguardo il Ministro per i trasporti, di concerto con il Ministro per l'Interno, ha facoltà di emanare con decreti da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

Art. 60.

Competenza delle Regioni a Statuto speciale.

Spetta alle Regioni a statuto speciale provvedere, nella materia oggetto della presente legge, nei limiti della competenza ad esse attribuita.

Art. 61.

Impegno di spesa.

L'onere relativo alla concessione delle sovvenzioni di cui al precedente articolo 20, valutabile in lire 75 milioni, sarà fronteggiato a carico del fondo istituito nello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio 1957-1958 per la copertura degli oneri derivanti da provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 62.

Abrogazione.

Con l'entrata in vigore della presente legge sono abrogate le disposizioni della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, l'articolo 2 della legge 24 maggio 1952, n. 628, che si intende sostituito dal terzo e quarto comma dell'articolo 2 della presente legge, ed ogni altra disposizione contraria o incompatibile.