

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2628

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ALPINO, BOTTA, VALITUTTI, ALESÌ, DEMARCHI, BADINI
CONFALONIERI, CAPELLA, TAVERNA, COTTONE, CAN-
TALUPO, DE LORENZO, LEOPARDI DITTAIUTI**

Presentata il 1° ottobre 1965.

Istituzione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge vuole aggiornare con efficienza e modernità le norme sull'attività della categoria degli autotrasportatori, cioè di coloro che professionalmente esercitano il trasporto di cose per conto di terzi con autoveicoli o una delle attività ausiliarie dello stesso, a tal fine istituendo una disciplina organica, così da promuovere la qualificazione e specializzazione della categoria medesima e da tutelarne i comuni interessi, al tempo stesso garantendo adeguata protezione agli interessi degli utenti e dell'economia generale.

Fino all'epoca dell'ultimo conflitto mondiale l'autotrasporto, esercitato da poche imprese, in prevalenza modeste per risorse economiche e sprovviste di adeguati ed efficienti mezzi tecnici (si trattava per lo più di imprese a tipo familiare e artigianale), occupava nell'economia dei trasporti terrestri un posto di scarso rilievo e di netta inferiorità rispetto al trasporto ferroviario, statale ed in concessione, che per le remote origini e grazie alla disponibilità di una vasta rete di linee continuava ad assicurare i servizi di trasporto tra i grandi centri urbani e tra un certo numero di centri minori.

Poi venne la guerra che, danneggiando gravemente la rete ferroviaria del paese ed i

mezzi di esercizio relativi, rese assai precaria e problematica la situazione delle ferrovie, trovatesi a far fronte alle crescenti richieste di trasporto con mezzi assolutamente insufficienti ed in condizioni di grave disagio. Fu allora che l'autotrasporto cominciò ad imporsi all'attenzione del pubblico e a svilupparsi rapidamente.

Dapprima con vecchi autocarri e con mezzi di fortuna (spesso residuati di guerra o, comunque, di provenienza militare), poi con veicoli sempre più efficienti e capaci, man mano che al disordine della guerra subentrava l'alacre opera di ricostruzione, gli autotrasportatori, con eccezionale spirito di iniziativa e talora di avventura, assicurarono il trasporto delle merci in tutti i comuni d'Italia, anche in quelli più lontani e meno accessibili ai mezzi ferroviari, scongiurando in tal guisa il pericolo di una drammatica paralisi della vita civile e dell'economia.

Negli anni successivi, quando la situazione si normalizzò, nonostante l'integrale ripristino dei servizi di trasporto ferroviario e l'ammmodernamento delle ferrovie, le affermazioni dell'autotrasporto non accennarono ad arrestarsi, ma continuarono ad aumentare, sempre su più vasta scala, sotto l'impulso del concomitante sviluppo e del perfezionamento dell'industria

automobilistica e della solerte opera di ricostruzione del sistema viario distrutto o danneggiato dalla guerra, accompagnata dalla realizzazione di una vasta rete di nuove strade, alcune delle quali a tipo autostradale. Cosicché l'autotrasporto ha finito per conquistare una posizione di primo piano nell'economia dei trasporti per terra e, quindi, nell'economia nazionale.

Le imprese di trasporti automobilistici sono ormai più di 100 mila e tutto lascia prevedere che aumenteranno ancora, mentre la loro organizzazione tende costantemente al perfezionamento ed all'ampliamento. Accanto alle piccole imprese, di tipo artigianale, sempre più frequenti si affermano quelle con la struttura propria delle grandi aziende: A riprova dello sviluppo dell'autotrasporto, stanno i recenti dati pubblicati dall'I.S.T.A.T., secondo cui, tra il dicembre 1963 e il dicembre 1964, i veicoli adibiti al trasporto di merci sono saliti da 876.748 a 933.931, mentre la relativa portata è passata da quintali 21.201.660 a quintali 22.994.000, con incrementi rispettivamente del 6,5 e dell'11,6 per cento. L'autotrasporto professionale, cioè operante per conto di terzi, ha superato, nonostante l'avversa congiuntura, le 203.000 unità di trasporto accrescendo ulteriormente la portata del proprio parco a quintali 11.946.129. Dunque, nonostante la crisi dell'economia e la recessione produttiva, il settore ha segnato un ulteriore ragguardevole sviluppo, ciò che dimostra con chiara evidenza la completa rispondenza dei suoi servizi alle esigenze della produzione e della vita del paese.

Il pubblico, che una volta era diffidente e disdegnava il ricorso all'autotrasporto per le scarse garanzie che esso offriva, ora mostra una costante preferenza per siffatto tipo di trasporto per la sua comodità, economicità e completezza.

I motivi della scelta sono intuitivi: le imprese dell'autotrasporto dispongono attualmente di autoveicoli moderni, particolarmente capaci, efficienti, sicuri ed attrezzati per trasporti eccezionali; inoltre il sistema viario si va talmente sviluppando ed ammodernando da consentire agli autoveicoli di coprire i percorsi, brevi o lunghi, in tempi ridotti e con assoluta sicurezza e da garantire i trasporti anche in quei centri urbani e in quelle zone ove non si spinge la rete ferroviaria (in questi ultimi luoghi può dirsi che l'autotrasporto, nei cosiddetti « bacini di traffico », domina incontrastato). A ciò si aggiunga che l'organizzazione più snella e moderna delle imprese assicura il più sollecito disbrigo delle formalità che immancabilmente si accompagnano

alla stipula e alla esecuzione dei contratti di trasporto: il che non accade per il trasporto ferroviario statale e in concessione basato su un tipo di gestione che, pur uniformandosi talvolta ai criteri di conduzione propri delle aziende private, non riesce a svincolarsi da impacciante procedure burocratiche, proprie della pubblica amministrazione, talché finisce col produrre lungaggini, complicazioni e aggravati di costo per gli utenti.

Per le ragioni dianzi illustrate può affermarsi con sicurezza che l'autotrasporto oggi assolve un ruolo di primo piano nella economia dei trasporti terrestri (fonti ufficiali attestano che attualmente oltre il 70 per cento dei trasporti terrestri di merci viene effettuato a mezzo di autoveicoli e che v'è tendenza ad ulteriore aumento), onde i problemi di varia natura relativi alla categoria degli autotrasportatori non possono essere ignorati dall'economista e dal legislatore, perché coinvolgono anche grossi interessi di carattere generale.

Il problema che si pone, in termini di urgenza, alla considerazione del legislatore è quello di dare alla categoria una disciplina normativa che operi, anzitutto, una severa selezione, qualitativa e quantitativa, tra tutti coloro che oggi indiscriminatamente esercitano l'autotrasporto: selezione che, in considerazione dei larghi e generali interessi che all'autotrasporto sono connessi ed in particolare di quelli della vasta categoria degli utenti, assicuri che l'autotrasporto sia esercitato da quelle imprese — piccole, medie e grandi — le quali offrano sostanziali garanzie di idoneità morale, tecnica e finanziaria: cioè da quelle imprese che, per la serietà comprovata e correttezza dei titolari o esercenti, per la solidità e sicurezza della posizione finanziaria e per l'adeguatezza e idoneità dei mezzi tecnici di esercizio disponibili, possano assicurare agli utenti il regolare e puntuale adempimento di tutti gli obblighi nascenti dal contratto di trasporto (spesso obblighi di notevole importanza, specie nei casi in cui ingente sia il valore della merce affidata per il trasporto).

Abbiamo ritenuto che lo strumento tecnico-giuridico più idoneo a consentire l'attuazione della proposta selezione fosse la istituzione di un Albo nazionale degli autotrasportatori. In particolare, imponendo come condizione per l'esercizio dell'autotrasporto la iscrizione in detto Albo, subordinando l'iscrizione medesima al possesso da parte del richiedente dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e tecnica di cui sopra e predisponendo un adeguato sistema di costante vigilanza, intesa a controllare in ogni momento la permanenza

nell'iscritto dei necessari requisiti, si tutelano sia il razionale sviluppo del settore e sia il buon servizio all'economia.

La presente proposta di legge si compone di 33 articoli. Indichiamo succintamente, a maggior chiarimento, la particolare materia che i singoli articoli trattano, nonché i criteri informativi degli stessi.

L'articolo 1 istituisce l'Albo nazionale degli autotrasportatori ed impone l'obbligo della iscrizione in detto Albo a tutti coloro che intendono esercitare professionalmente, contro corrispettivo, il trasporto di cose per conto di terzi, mediante autoveicoli. Onde rendere accessibile l'iscrizione indistintamente a tutti gli autotrasportatori, compresi quelli che sono titolari di modeste aziende, anche a tipo familiare, si comprendono nella categoria degli autotrasportatori anche gli artigiani di cui alla legge 25 luglio 1956, n. 860, che esercitano l'autotrasporto.

L'articolo 2 stabilisce l'obbligo della iscrizione nell'Albo anche per talune categorie di operatori che esercitano determinate attività ausiliarie dell'autotrasporto. Si tratta di soggetti che esplicano attività strettamente connesse con i servizi dell'autotrasporto e, pertanto, la disciplina di questi ultimi non sarebbe completa ed efficace se anche i predetti soggetti non venissero assoggettati alla stessa selezione prevista per i veri e propri autotrasportatori.

L'articolo 3 stabilisce l'efficacia della iscrizione. Questa ha l'effetto di autorizzare lo iscritto all'esercizio dell'autotrasporto o di una delle attività ausiliarie di cui al precedente articolo.

Per gli autotrasportatori l'iscrizione nell'Albo sostituisce a tutti gli effetti l'autorizzazione dell'ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di cui all'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, nel testo modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

Intendere la ragione di siffatta sostituzione è cosa agevole. L'autorizzazione prevista dalla citata norma presuppone che la ditta richiedente sia di « comprovata idoneità tecnica, morale e finanziaria »; inoltre, le autorizzazioni sono soggette ad un limite quantitativo che è determinato di volta in volta, per ciascuna provincia, dall'Ispettorato della Motorizzazione su parere della Camera di Commercio, Industria e Agricoltura.

Nel nuovo sistema proposto, le iscrizioni nell'Albo si basano sugli stessi requisiti di idoneità morale, tecnica e finanziaria (vedasi

l'articolo 15) e sono poi vagliate da un organo costituito presso le Camere di Commercio. In pratica, alle autorizzazioni concesse ai mezzi, che erano fonte di abusi e soprattutto di speculazioni, si sostituisce la selezione e l'autorizzazione alle ditte, le quali poi possono, nell'ambito delle proprie previsioni e responsabilità, adeguare i mezzi alla prevista attività.

L'articolo 4 istituisce gli organi dell'Albo e, cioè, il Comitato centrale ed i Comitati provinciali in conformità delle vigenti giurisdizioni decentrate del Ministero dell'industria e commercio.

Gli articoli 5 e 6 trattano della composizione, rispettivamente del Comitato centrale e dei Comitati provinciali, con opportuna rappresentanza delle principali categorie di utenti.

Gli articoli 7 e 8 trattano delle attribuzioni, rispettivamente, del Comitato centrale e dei Comitati provinciali.

Gli articoli da 9 a 12 trattano del funzionamento dei suddetti comitati.

Gli articoli 13 e 14 trattano, rispettivamente, della domanda di iscrizione e della competenza a decidere del suo accoglimento.

L'articolo 14, inoltre, prevede, per le imprese che abbiano più di una sede, l'obbligo di chiedere la iscrizione ai competenti Comitati provinciali anche delle sedi secondarie, di modo che si possa conoscere esattamente l'intera organizzazione delle imprese medesime ed esercitare anche sulle sedi suddette un adeguato controllo. Poiché le sedi secondarie non costituiscono imprese a sè stanti, per la loro iscrizione si richiede soltanto la prova dell'avvenuta iscrizione della impresa nel luogo della sede principale, oltre alla iscrizione di esse medesime presso le locali Camere di commercio.

L'articolo 15 stabilisce i requisiti che debbono possedere gli autotrasportatori per ottenere la iscrizione nell'Albo.

Detti requisiti sono fissati in maniera tale da garantire in chi chiede l'iscrizione una idoneità, al tempo stesso morale, tecnica e finanziaria, all'esercizio dell'autotrasporto. Si nega, perciò, la iscrizione a quelle imprese che non abbiano i suddetti requisiti di idoneità. In particolare la iscrizione non può essere concessa: a coloro che abbiano riportato o che possano riportare, per effetto di provvedimento penale in corso, condanna ad una pena detentiva che superi un certo limite (in proposito si è tenuto conto della pena massima comminata per i reati per i quali, con i più recenti provvedimenti di clemenza, è stata concessa l'amnistia), in quanto costoro

non offrono sufficiente garanzia di onestà, di serietà e di correttezza; alle imprese che versino in istato di insolvenza e che, per l'effetto, siano state assoggettate ad una delle procedure concorsuali previste dal regio decreto 16 marzo 1942, n. 267 (legge fallimentare), trattandosi di imprese che già trovansi in condizioni di dissesto e che, perciò, non garantiscono la disponibilità di mezzi economici adeguati alle esigenze dell'attività; a coloro che non posseggano i mezzi tecnici occorrenti all'esercizio della impresa, di guisa che rimangono eliminate le aziende che vivono « alla giornata » ai margini dell'autotrasporto, e che lungi dall'offrire serie garanzie, agli utenti, svalutano la categoria degli autotrasportatori.

Si prescrive, tra l'altro, a tutela degli interessi degli utenti, che le cose da trasportare siano sempre assicurate contro i danni.

Si richiede, poi, che l'impresa sia iscritta nei ruoli dell'imposta di ricchezza mobile o abbia almeno denunciato, ove ciò sia richiesto dalla legge, i propri redditi soggetti a detta imposta al competente ufficio delle imposte dirette, al fine di garantire la parità di oneri, fra gli operatori, e una corretta base di concorrenza.

Si prescrive, infine, che i requisiti *sub* nn. 1, 2 e 3 siano posseduti anche: ove trattasi di impresa individuale, dall'eventuale istitutore o direttore; ove trattasi di società, da tutti i soci aventi responsabilità illimitata, anche se non siano amministratori. La ragione della estensione alle suddette persone è ovvia: si tratta di soggetti che nell'impresa occupano per le responsabilità che assumono, un posto di primo piano, sicché è necessario che anche costoro posseggano i suddetti requisiti se si vuole evitare che nelle imprese soggette ad iscrizione si insinuino anche stranieri che, in proprio, non potrebbero ottenere la iscrizione e se si vuole, altresì, che le imprese medesime, nella interezza della loro organizzazione (compresi, quindi, tutti coloro che concorrono in effetti all'esercizio dell'attività aziendale e che hanno una responsabilità esterna nei rapporti con i terzi) offrano serie e reali garanzie di onestà, di probità e di correttezza.

L'articolo 16 elenca i documenti che gli autotrasportatori debbono presentare a corredo della domanda di iscrizione.

L'articolo 17 stabilisce i requisiti richiesti per la iscrizione degli ausiliari nell'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Per i mediatori e gli agenti si richiede, tra l'altro, il versamento di una congrua cau-

zione a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni nascenti dall'esercizio della loro attività, in considerazione del fatto che per la loro iscrizione non si richiedono particolari requisiti di capacità economica e tecnica e che, perciò, essi potrebbero anche non disporre di mezzi idonei a garantire gli utenti e i terzi.

L'articolo 18 prescrive la procedura che il Comitato provinciale dovrà osservare per lo esame delle domande di iscrizione all'Albo, le norme riguardanti le comunicazioni agli interessati ed i ricorsi avverso le decisioni negative di detto Comitato.

L'articolo 19 impone a tutti gli iscritti l'obbligo di comunicare tempestivamente al competente Comitato provinciale ogni variazione nei loro requisiti, nella organizzazione e nella struttura che sia influente ai fini della presente disciplina. In tal modo si vuole assicurare, con la cooperazione obbligata dello stesso iscritto, un costante controllo sulla permanenza dei requisiti prescritti.

L'articolo 20 prevede la causa di sospendere della iscrizione nell'Albo.

La sospensione, nelle ipotesi *sub* nn. 1, 2 e 5, ha natura cautelare ed è disposta in previsione di fatti che possono far venir meno alcuni dei requisiti di iscrizione. Stante il suo carattere, essa dura per tutto il periodo in cui permane quella situazione che l'ha determinata.

Nelle altre ipotesi la sospensione ha carattere sanzionatorio di particolari inadempienze o infrazioni commesse dall'iscritto, non estremamente gravi e, tuttavia, di notevole rilievo. Perciò, in tali casi, la durata della sospensione è prestabilita nel minimo e nel massimo.

La causa di sospensione *sub* n. 2 è espressamente riferita, ove trattasi di impresa individuale, anche all'istitutore o al direttore e, ove trattasi di società, a tutti i soci con responsabilità illimitata, pur se non amministratori. Ciò per i motivi indicati *sub* articolo 15.

L'articolo 21 prevede le sanzioni della diffida e della censura che sono comminate per talune infrazioni commesse dall'iscritto, le quali non abbiano carattere di notevole rilievo, nonché in tutti i casi di scorrettezza professionale.

L'articolo 22 prevede la causa di cancellazione dall'Albo.

Nelle ipotesi *sub* nn. 1 e 2 la cancellazione ha luogo perché vengono a mancare i requisiti di iscrizione di cui ai nn. 3 e 4 dell'articolo 15.

Nelle ipotesi *sub* n. 3 la cancellazione è giustificata dal fatto che l'iscritto, avendo com-

messo talune infrazioni di particolare gravità, non offre più sufficiente garanzia di onestà e di correttezza nell'esercizio dell'attività.

Negli altri casi la ragione che giustifica la cancellazione è ovvia.

Una volta intervenuta la cancellazione, è consentita la nuova iscrizione dell'impresa a condizioni che sussistano tutti i requisiti prescritti dagli articoli 15 e 17. Si consente la nuova iscrizione anche quando la cancellazione sia stata determinata da una delle cause di cui ai nn. 1, 2 e 3, cosicché si evita la interdizione perpetua dall'esercizio dell'autotrasporto per coloro che abbiano subito la cancellazione dall'Albo, anche laddove questa sia dovuta a cause di particolare gravità. Ciò perché una interdizione perpetua potrebbe, talora, essere ragione di ingiustizia. In siffatti casi, però, si impongono speciali garanzie: per coloro che abbiano subito la cancellazione per effetto di condanna penale o di assoggettamento a procedura concorsuale, si richiede che sia intervenuta riabilitazione, rispettivamente, a norma del codice penale e della legge fallimentare; per coloro che siano stati cancellati per una delle cause di cui al n. 3, si richiedono particolari condizioni di tempo e di condotta. In entrambi i casi si vuole, in sostanza, assicurare che chi chiede la reiscrizione dia nuovamente, in maniera idonea e sufficiente, serio affidamento di esercitare per l'avvenire con capacità e correttezza l'attività aziendale.

L'articolo 23 disciplina la procedura per l'adozione dei provvedimenti di diffida, cen-

sura, sospensione e cancellazione dall'Albo, nonché le comunicazioni, le pubblicazioni e i ricorsi relativi.

È imposto l'obbligo di motivare congruamente i provvedimenti suddetti al fine di consentire il debito controllo da parte dell'interessato, del Comitato centrale e, in genere, di ogni organo che ne abbia il potere.

Gli articoli da 24 a 26 comminano sanzioni penali rispettivamente per l'esercizio abusivo dell'autotrasporto e delle attività ausiliarie. Si fa ricorso alla sanzione penale perché la minaccia di una pena può più efficacemente garantire l'osservanza degli obblighi fondamentali previsti dalla presente disciplina.

L'articolo 27 stabilisce quali sono gli organi competenti ad accertare le contravvenzioni di cui ai due precedenti articoli.

L'articolo 28 contiene una disposizione transitoria che disciplina la iscrizione nell'Albo di coloro che, alla data di entrata in vigore della proposta di legge, già esercitano l'autotrasporto o una delle attività ausiliarie dello stesso.

Gli articoli da 29 a 33 contengono altre norme di carattere finale.

Onorevoli colleghi! Riteniamo di avere con sufficiente chiarezza illustrato il contenuto della presente proposta di legge e le ragioni di carattere economico-sociale che ne costituiscono il fondamento. La raccomandiamo alla vostra considerazione e al vostro ponderato e saggio esame, confidando che essa troverà la vostra approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È istituito presso il Ministero dell'industria e commercio « l'Albo nazionale degli autotrasportatori ».

Agli effetti della presente legge sono autotrasportatori coloro che esercitano professionalmente il trasporto di cose con autoveicoli, compresi i rimorchi, per conto di terzi e mediante corrispettivo. Sono tali anche coloro che esercitano l'autotrasporto di cose in servizio pubblico di piazza o di linea, nonché gli artigiani di cui alla legge 25 luglio 1956, n. 860, che effettuino servizi di autotrasporto.

La iscrizione nel suddetto Albo è obbligatoria per tutti gli autotrasportatori, nonché per coloro che esercitano una delle attività ausiliarie dell'autotrasporto indicate nell'articolo seguente.

L'Albo è pubblico.

ART. 2.

Sono ausiliari dell'autotrasporto e, pertanto, sono soggetti all'obbligo della iscrizione nell'Albo, qualora la loro attività abbia per oggetto la materia dell'autotrasporto:

- 1) gli spedizionieri di cui alla legge 14 novembre 1941, n. 1442;
- 2) i mediatori di cui all'articolo 1754 del codice civile;
- 3) gli agenti di commercio di cui all'articolo 1742 del codice civile;
- 4) gli agenti pubblici di affari di cui all'articolo 115 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e all'articolo 205 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635.

ART. 3.

La iscrizione nell'Albo autorizza all'esercizio dell'autotrasporto e delle attività ausiliarie e sostituisce, per gli autotrasportatori, a tutti gli effetti di legge, l'autorizzazione per l'esercizio dei servizi di noleggio per il trasporto di merci, che è rilasciata dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a norma dell'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, nel testo modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

ART. 4.

Sono costituiti:

- il Comitato centrale dell'Albo;
- i Comitati provinciali dell'Albo.

Il Comitato centrale ha sede in Roma, presso il Ministero dell'industria e commercio.

I Comitati provinciali hanno sede in ciascuna provincia, presso la Camera di commercio, industria e agricoltura.

ART. 5.

Il Comitato centrale è costituito:

a) da un consigliere di Stato, con funzioni di presidente;

b) da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'industria e commercio, dei trasporti, dell'interno, dei lavori pubblici;

c) da 9 rappresentanti delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori, le quali abbiano carattere nazionale, siano costituite con atto pubblico da almeno tre anni ed operino in almeno 30 province;

d) da uno dei presidenti dei Comitati provinciali per ciascuna regione;

e) da un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie: industria, commercio, artigianato, agricoltura.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro dell'industria e commercio, su designazione:

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

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

— delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori, in proporzione della rispettiva rappresentatività per numero di aderenti, per i membri di cui alla lettera *c)*;

— dei presidenti dei Comitati provinciali delle rispettive regioni, per i membri di cui alla lettera *d)*;

— dell'Unione nazionale delle Camere di commercio, per i membri di cui alla lettera *e)*;

Il Comitato elegge tre vice-presidenti, scegliendoli tra i membri di cui alle lettere *c)* e *d)*;

ART. 6.

Ogni Comitato provinciale è costituito:

a) da un rappresentante della Prefettura, avente qualifica non inferiore a quella di direttore di sezione;

b) da un rappresentante della Camera di commercio, industria e agricoltura;

c) da 2 rappresentanti dell'Ispettorato compartimentale Motorizzazione civile e trasporti in concessione;

d) da 12 rappresentanti delle imprese esercenti l'autotrasporto;

e) da un rappresentante per ciascuna delle seguenti categorie di utenti: industriali, commercianti, agricoltori, artigiani.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Prefetto, su designazione:

— delle organizzazioni provinciali degli autotrasportatori, aderenti alle organizzazioni nazionali aventi i requisiti indicati nell'articolo precedente, in proporzione della rispettiva rappresentatività nella provincia, per i membri di cui alla lettera *d*);

— del Presidente della Camera di commercio, sentita la giunta camerale, per i membri di cui alle lettere *b*) ed *e*);

— del direttore dell'Ispettorato compartimentale Motorizzazione civile e trasporti in concessione, per i membri di cui alla lettera *c*).

Il Comitato nomina un presidente e 2 vice-presidenti, scegliendoli tra i membri di cui alla lettera *d*).

ART. 7.

Il Comitato centrale dell'Albo ha le seguenti attribuzioni:

a) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'Albo nazionale degli autotrasportatori sulla base degli elenchi trasmessi periodicamente dai Comitati provinciali;

b) promuovere e favorire con idonee iniziative, d'intesa con le associazioni sindacali nazionali di categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto;

c) provvedere al coordinamento e alla pubblicazione delle tariffe di trasporto stabilite dalle associazioni sindacali nazionali di categoria, nonché vigilare sulla osservanza delle tariffe medesime;

d) esprimere pareri sui provvedimenti adottati, o da adottarsi, dall'autorità governativa, ed in genere, dagli organi centrali della pubblica amministrazione, nonché sulle iniziative di legge riguardanti la costituzione, la trasformazione e la soppressione di ogni organo con finalità di assistenza economica o tecnica a favore degli autotrasportatori, o concernente comunque la materia dell'autotrasporto;

e) coordinare, con opportune direttive, l'attività dei Comitati provinciali e vigilare sul loro funzionamento per la migliore e più sollecita attuazione delle finalità perseguite dalla presente legge;

f) decidere, in via definitiva, sui ricorsi avverso i provvedimenti adottati dai Comitati provinciali;

g) svolgere tutti gli altri compiti attribuitigli dalla legge.

ART. 8.

Il Comitato provinciale ha le seguenti attribuzioni:

a) ricevere le domande di iscrizione nell'Albo, provvedere alla istruzione relativa e decidere sul loro accoglimento;

b) formare l'elenco di tutti gli iscritti della provincia, tenerlo costantemente aggiornato, apportandovi tutte le variazioni di volta in volta effettuate a norma dell'articolo 19 e curarne la pubblicazione;

c) adottare i provvedimenti di diffida, di censura, di sospensione e di cancellazione previsti dagli articoli 20, 21 e 22;

d) provvedere, nell'ambito della provincia, alla redazione e pubblicazione di tariffe e condizioni per il servizio di trasporto su strada;

e) adottare ogni utile iniziativa diretta a promuovere ed a favorire localmente, di intesa con le associazioni sindacali provinciali di categoria, lo sviluppo ed il miglioramento dell'autotrasporto;

f) esprimere pareri sui provvedimenti adottati, o da adottarsi, dagli organi locali della pubblica Amministrazione nell'ambito della provincia, comunque interessanti l'autotrasporto;

g) esercitare tutte le altre funzioni ad esso delegate dal Comitato centrale o demandate dalla legge.

ART. 9.

Salve facendo le norme di cui al seguente articolo 11, il regolamento di esecuzione della presente legge stabilirà le modalità particolari per il funzionamento del Comitato centrale e dei Comitati provinciali.

Presso il Comitato centrale ed ognuno dei Comitati provinciali è costituita una segreteria con funzioni esecutive.

ART. 10.

I membri del Comitato centrale e dei Comitati provinciali rimangono in carica quattro anni e non possono essere confermati se non dopo un altro quadriennio. Essi, tuttavia, dopo la scadenza del quadriennio, continuano ad esercitare le loro funzioni fino a quando non siano sostituiti.

Per ogni membro effettivo viene nominato, dalla stessa autorità e con le stesse modalità, un membro supplente.

I membri supplenti sostituiscono quelli effettivi in tutti i casi di cessazione dalla carica fino alla rinnovazione delle nomine.

I membri dei Comitati che risultino assenti, senza giustificato motivo, per tre sedute consecutive decadono dalla carica e sono sostituiti dai supplenti.

ART. 11.

Le deliberazioni del Comitato centrale e dei Comitati provinciali sono valide se prese con l'intervento di almeno di due terzi dei componenti e a maggioranza assoluta. In caso di parità prevale il voto del presidente.

Per ciascuna seduta dei Comitati deve essere redatto apposito verbale, che dovranno sottoscrivere il presidente, o chi ne fa le veci, ed il segretario.

ART. 12.

Alle spese occorrenti per il funzionamento del Comitato centrale si farà fronte con apposito stanziamento annuale, a decorrere dall'esercizio 1966 in uno dei capitoli dello stato di previsione delle spese del Ministero dell'industria e commercio.

Le spese per il funzionamento dei Comitati provinciali sono a carico delle rispettive Camere di commercio, industria e agricoltura.

ART. 13.

Chi intende ottenere l'iscrizione nell'Albo deve farne domanda al Comitato provinciale competente a norma dell'articolo seguente.

La domanda deve essere corredata dei documenti necessari a comprovare il possesso dei requisiti richiesti per la iscrizione in conformità a quanto prescritto dagli articoli 16 e 17.

ART. 14.

Competente a decidere sulla domanda di iscrizione è il Comitato provinciale nella cui circoscrizione l'impresa ha la sua sede. Ove l'impresa abbia più di una sede, la competenza spetta al Comitato provinciale nella cui circoscrizione trovasi la sede principale. In tal caso anche le sedi secondarie debbono essere iscritte presso i singoli Comitati provinciali nelle cui circoscrizioni le medesime si trovano. Per ottenere detta iscrizione occorre farne domanda ai suddetti Comitati ed è sufficiente all'uopo provare la iscrizione nello Albo della sede principale, nonché la iscrizione delle sedi secondarie alle locali Camere di commercio, industria e agricoltura.

ART. 15.

I requisiti necessari per l'iscrizione degli autotrasportatori nell'Albo sono i seguenti;

- 1) avere la cittadinanza italiana;
- 2) non avere riportato condanna per delitto non colposo a pena restrittiva della libertà personale superiore a tre anni, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 178 e seguenti del codice penale;
- 3) non avere a proprio carico procedimento penale in corso per delitto non colposo per il quale sia prevista una pena restrittiva della libertà personale superiore al massimo a tre anni;
- 4) non avere in corso procedura di fallimento, ovvero di concordato preventivo o di amministrazione controllata, nè essere stato soggetto in passato a procedura fallimentare, salvo che, in questo ultimo caso, sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;
- 5) non essere, ove si tratti di società, in istato di liquidazione a seguito di scioglimento;
- 6) avere la disponibilità effettiva di mezzi tecnici ed economici sufficienti per il conveniente esercizio dell'attività, nonché la proprietà libera di almeno un autoveicolo e degli altri mezzi tecnici disponibili per almeno il 50 per cento del loro valore;
- 7) essere iscritto alla Camera di commercio, industria e agricoltura;
- 8) avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'esercizio dell'attività e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione;
- 9) avere provveduto alla assicurazione del personale dipendente presso gli Enti di previdenza sociale;
- 10) essere iscritto nei ruoli della imposta di ricchezza mobile o almeno aver denunciato i propri redditi soggetti alla imposta predetta, in quanto ciò sia richiesto dalla legge.

Gli autotrasportatori artigiani debbono, inoltre, essere iscritti nell'Albo provinciale delle imprese artigiane di cui alla legge 25 luglio 1956, n. 860.

I requisiti di cui ai nn. 1, 2 e 3 devono essere posseduti:

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

b) quando si tratti di società: da tutti i soci per la società in nome collettivo; dai soci accomandatari, per la società in accomandita semplice o per azioni; dagli amministratori muniti di potere di rappresentanza, per ogni altro tipo di società.

Nella domanda devono essere indicati tutti i dati utili per stabilire la consistenza dei mezzi tecnici ed economici di esercizio disponibili di cui al n. 6.

Anche le imprese straniere possono conseguire la iscrizione nell'Albo a condizione che abbiano in Italia una sede con rappresentanza stabile e appartengano a Stati che concedano nella materia trattamento di reciprocità ai cittadini italiani.

Qualora chi chiede l'iscrizione non sia ancora in possesso dei requisiti di cui ai nn. 6, 8, 9 e 10, oppure non ne possa ancora fornire la prova, la iscrizione può essere disposta con riserva, in via provvisoria, ed essere effettuata in apposito elenco separato. In tal caso lo iscritto, per ottenere la iscrizione definitiva, deve provare il possesso dei requisiti di cui ai nn. 6, 8 e 9 entro novanta giorni dalla data di iscrizione e di quello di cui al n. 10 entro diciotto mesi dalla data stessa; altrimenti si fa luogo alla cancellazione dall'Albo a norma dell'articolo 22, n. 6.

ART. 16.

Il possesso dei requisiti richiesti dal precedente articolo deve essere provato mediante presentazione di idonei documenti ed, in particolare, di quelli appresso elencati:

a) certificato di cittadinanza italiana e, per gli stranieri, certificato di residenza rilasciato dalla competente autorità comunale, per i requisiti di cui al n. 1 ed al penultimo comma dell'articolo 15;

b) certificato generale del casellario giudiziale, per il requisito di cui al n. 2 del citato articolo;

c) certificato di carichi pendenti, rilasciato dalla Procura della Repubblica e dalla Pretura del luogo di residenza, per il requisito di cui al n. 3 del citato articolo ;

d) certificato della cancelleria fallimentare del tribunale nel cui circondario, trovasi la sede principale dell'impresa, per il requisito di cui al n. 4 del citato articolo;

e) certificato della cancelleria commerciale del Tribunale presso il quale è iscritta la società, per il requisito di cui al n. 5 del citato articolo;

f) certificato di iscrizione, rilasciato dalla competente Camera di commercio, indu-

stria e agricoltura, con l'indicazione della data di iscrizione, per il requisito di cui al n. 7 del citato articolo;

g) copia delle polizze di assicurazione con attestazione del pagamento del premio, per il requisito di cui al n. 8 del citato articolo;

h) certificato di iscrizione, rilasciato dai competenti Enti di previdenza, per il requisito di cui al n. 9 del citato articolo;

i) certificato del competente Ufficio distrettuale delle Imposte Dirette, per il requisito di cui al n. 10 del citato articolo.

Gli autotrasportatori artigiani devono presentare anche il certificato di iscrizione nello Albo provinciale delle imprese artigiane di cui alla legge 25 luglio 1956, n. 860.

I certificati di cui sopra debbono essere in data non anteriore a mesi tre rispetto alla data della domanda.

ART. 17.

Per l'iscrizione degli ausiliari dell'autotrasporto, indicati nell'articolo 2, nell'Albo di cui all'articolo 1 della presente legge si richiede il possesso dei seguenti requisiti, dei quali si dovrà dare la prova con la presentazione dei necessari documenti:

spedizionieri: soltanto la iscrizione negli elenchi degli spedizionieri autorizzati di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1941, n. 1442;

mediatori: soltanto la iscrizione nei ruoli di cui all'articolo 2 della legge 21 marzo 1958, n. 253;

agenti di commercio ed agenti pubblici di affari; i requisiti di cui ai numeri da 1 a 5 e ai numeri 7 e 10 dell'articolo 15.

I mediatori e gli agenti, inoltre, debbono depositare presso la competente Camera di commercio, a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni dipendenti dall'esercizio della loro attività, una congrua cauzione, non inferiore a lire 300.000 nè superiore a lire 2.500.000 che il Comitato provinciale determina, per ciascuno di essi, entro i limiti suddetti, sulla base dell'imponibile accertato nei loro confronti ai fini della imposta di ricchezza mobile.

All'atto della presentazione della domanda i predetti debbono versare la cauzione nella misura provvisoria di lire 300.000, salvo conguaglio da effettuarsi entro il termine massimo di un anno dalla data di iscrizione.

Per i mediatori e gli agenti, i quali siano stati riconosciuti, in sede di accertamenti ai fini della imposta di ricchezza mobile, tito-

lari di un reddito inferiore al minimo imponibile, la cauzione è stabilita nella misura fissa di lire 300.000.

ART. 18.

Il Comitato provinciale, previa istruzione, decide, entro e non oltre il termine di giorni trenta, sull'accoglimento della domanda di iscrizione con provvedimento congruamente motivato.

Detto provvedimento deve essere, in ogni caso, comunicato tempestivamente al Comitato centrale, nonché all'interessato.

Nel caso in cui la iscrizione sia stata negata, la comunicazione a quest'ultimo deve essere fatta a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno. Questi, nel termine di giorni trenta, può ricorrere avverso il provvedimento al Comitato centrale, che decide in via definitiva, salvo gravame in via giurisdizionale.

Il Comitato provinciale, ove conceda la iscrizione, deve rilasciarne all'interessato apposita attestazione e altresì annotare tale iscrizione sulla carta di circolazione relativa a ciascun veicolo appartenente all'impresa.

L'attestazione di cui al comma precedente deve essere esposta nella sede dell'impresa.

ART. 19.

Le imprese iscritte debbono comunicare al competente Comitato provinciale, entro il termine di giorni trenta, ogni fatto che comporti la perdita o il mutamento di uno dei requisiti di iscrizione di cui agli articoli 15 e 17, nonché, in genere, ogni variazione nella loro organizzazione e struttura che sia influente ai fini della presente legge.

Le imprese medesime debbono, in particolare, comunicare al Comitato provinciale, entro lo stesso termine di cui al comma precedente;

ogni acquisto di nuovi mezzi tecnici di esercizio, con l'indicazione dell'alienante;

ogni alienazione, a qualsiasi titolo, dei mezzi stessi di loro proprietà o comunque da loro posseduti, con l'indicazione dell'acquirente.

Il termine di comunicazione di cui al comma precedente decorre dalla data di conclusione del contratto definitivo.

Sulla base delle suddette comunicazioni il Comitato provinciale, previ opportuni accertamenti di verifica, dispone la sospensione e la cancellazione dall'Albo, a norma degli articoli 20 e 22, ove ne ricorrano le condizioni.

Altrimenti dispone apposita annotazione di variazione a margine della iscrizione.

Le variazioni possono essere disposte anche d'ufficio in ogni caso in cui risultano ricorrerne comunque le condizioni.

Ogni variazione deve essere tempestivamente comunicata al Comitato centrale, nonché, a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, all'interessato, il quale, ove ne abbia interesse, può ricorrere al Comitato centrale entro il termine di giorni trenta.

ART. 20.

La iscrizione nell'Albo è sospesa quando nei confronti della impresa iscritta si verificano uno dei seguenti casi:

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

2) sia pendente procedimento penale per delitto non colposo per il quale sia prevista una pena restrittiva della libertà personale superiore nel massimo a tre anni;

3) sia stata accertata una inosservanza nell'adempimento degli obblighi relativi all'assicurazione degli autoveicoli per la responsabilità civile e all'assicurazione per i danni alle cose da trasportare;

4) non sia stato osservato, nel termine prescritto, l'obbligo di comunicazione delle variazioni di cui all'articolo 19;

5) sia stata sospesa l'attività dell'impresa per momentanea mancanza dei mezzi tecnici di esercizio o per qualsivoglia altra causa di natura provvisoria;

6) non siano state osservate le tariffe di trasporto determinate dai competenti organi e pubblicate a norma degli articoli 7, lettera c), e 8, lettera d);

7) sia stata accertata a carico dell'iscritto una delle contravvenzioni previste dagli articoli 33 e 121 del codice della strada.

La causa di sospensione di cui al n. 2 deve essere riferita:

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

b) quando si tratti di società: a tutti i soci, per la società in nome collettivo; ai soci accomandatari, per la società in accomandita semplice o per azioni; agli amministratori muniti di potere di rappresentanza, per ogni altro tipo di società.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 1 e 2 la sospensione dura finché persiste la causa che l'ha determinata.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 3, 4, 6 e 7 la sospensione ha una durata non inferiore a mesi tre e non superiore ad anni due.

Nella ipotesi di cui al n. 5 la sospensione ha la durata massima di sei mesi.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 1, 2 e 5, alla sospensione segue la cancellazione dall'Albo ove, cessata la causa di sospensione, ricorrono le condizioni di cui ai numeri 1, 2 e 4 dell'articolo 22.

ART. 21.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 3, 4, 6 e 7 dell'articolo precedente, quando la inosservanza non sia grave, anziché disporsi la sospensione della iscrizione, può rivolgersi all'iscritto formale diffida ad una più corretta e scrupolosa osservanza degli obblighi professionali nell'esercizio dell'attività. Eguale diffida può essere rivolta all'iscritto in tutti i casi di scorrettezza professionale in genere.

Nel caso di recidiva può farsi luogo a formale censura.

ART. 22.

Sono cancellate dall'Albo le imprese nei cui confronti si sia verificato uno dei seguenti casi:

1) vi sia stata ammissione dell'impresa alla procedura di concordato preventivo, ovvero sia intervenuta dichiarazione di fallimento dell'impresa, con sentenza definitiva;

2) sia intervenuta sentenza definitiva di condanna per delitto non colposo ad una pena restrittiva della libertà personale superiore ad anni tre;

3) sia stata accertata una delle inosservanze di cui ai nn. 3, 4, 6 e 7 dell'articolo 20 quando questa rivesta carattere di estrema gravità, ovvero quando ricorra la recidiva;

4) sia cessato l'esercizio dell'attività. Nel caso in cui la cessazione sia preceduta da un periodo di sospensione, l'attività si intende cessata quando siano decorsi sei mesi dalla data di inizio della sospensione senza che la attività sia stata ripresa;

5) sia intervenuta, ove si tratti di società, la liquidazione di questa a seguito di scioglimento;

6) non si sia provveduto, nei casi di iscrizione provvisoria con riserva, a soddisfare le condizioni richieste a norma dell'ultimo comma dell'articolo 15;

7) sia venuto a mancare, comunque, uno qualsiasi dei requisiti necessari per l'iscrizione a norma degli articoli 15 e 17;

8) sia stata richiesta dall'interessato la cancellazione dall'Albo.

Nella ipotesi di cui al n. 2 si applica il secondo comma dell'articolo 20.

L'impresa cancellata può chiedere nuovamente l'iscrizione nell'Albo, sempre che sia in possesso dei requisiti prescritti dagli articoli 15 e 17.

Nei casi in cui la cancellazione sia stata disposta per fallimento o per condanna penale, la nuova iscrizione non può essere concessa se non sia intervenuta la riabilitazione di cui ai nn. 2 e 4 dell'articolo 15.

Nella ipotesi di cui al n. 3 del presente articolo la nuova iscrizione può essere concessa soltanto dopo il decorso di almeno cinque anni dalla data della cancellazione, sempre che, durante tale periodo, il richiedente abbia dato prove effettive e costanti di buona condotta e abbia riparato, ove sia possibile, alle eventuali conseguenze in danno di altri delle infrazioni commesse.

La cancellazione dall'Albo comporta l'incameramento della cauzione di cui al secondo comma dell'articolo 17, a garanzia di ogni penalità o risarcimento dovuti.

ART. 23.

I provvedimenti di diffida, di censura, di sospensione e di cancellazione dall'Albo sono adottati dal Comitato provinciale competente, d'ufficio o su ricorso di altro iscritto o di chiunque vi abbia interesse, oppure a seguito di comunicazione di variazione da parte dell'iscritto nei casi di cui all'articolo 19.

Prima di provvedere il Comitato deve comunicare all'interessato, a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno i fatti accertati nei suoi confronti, assegnandogli un termine, non inferiore a giorni trenta, per le sue deduzioni.

I provvedimenti di cui sopra debbono essere congruamente motivati.

Essi sono comunicati al Comitato centrale, nonché a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, all'interessato il quale può ricorrere al Comitato centrale entro il termine di giorni 30.

Il ricorso ha effetto sospensivo.

La decisione del Comitato centrale è definitiva, salvo gravame in via giurisdizionale.

I provvedimenti suddetti, una volta divenuti definitivi, sono pubblicati a cura del Comitato provinciale competente e a spese del-

l'impresa cui i provvedimenti medesimi si riferiscono, nel foglio degli annunci legali della provincia. Inoltre gli stessi sono comunicati al Prefetto, alla Camera di commercio, industria e agricoltura e alle organizzazioni provinciali sindacali della categoria.

Le decisioni del Comitato centrale sui ricorsi di cui al quarto comma debbono essere, in ogni caso, comunicate all'interessato, a mezzo di lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, nonché al competente Comitato provinciale, al Ministero dell'industria e commercio e al Ministero dei trasporti.

NORME PENALI

ART. 24.

Chiunque eserciti una delle attività di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge senza avere previamente conseguito l'iscrizione nell'Albo, ovvero continui ad esercitare una delle suddette attività durante il periodo di sospensione o dopo la cancellazione dall'Albo, è punito a norma dell'articolo 348 del codice penale.

Nei casi di autotrasporto abusivo, in atto, il veicolo è soggetto a sequestro.

Il sequestro dura:

a) quando si tratti di esercente che non è stato mai iscritto nell'Albo, ovvero di esercente già iscritto e, successivamente cancellato, il quale possa, tuttavia, richiedere immediatamente la nuova iscrizione, ai sensi del terzo comma dell'articolo 22, finché il predetto non abbia conseguito l'iscrizione, e in ogni caso, non oltre i sei mesi;

b) quando si tratti di esercente la cui iscrizione sia stata sospesa, per tutto il periodo della sospensione.

Al sequestro segue la confisca quando, nell'ipotesi sub a), siano decorsi sei mesi senza che l'interessato abbia ottenuto l'iscrizione, nonché in ogni caso in cui il predetto, a seguito di cancellazione, non possa richiedere immediatamente la nuova iscrizione per mancanza delle condizioni di cui al terz'ultimo ed al penultimo comma dell'articolo 22.

ART. 25.

L'iscritto che non può provvedere ad eseguire le comunicazioni previste dall'articolo 19 della presente legge nel termine prescritto è punito con l'ammenda da lire 30.000 a lire 100.000.

ART. 26.

L'iscritto che non ottempera al disposto dell'ultimo comma dell'articolo 18 della presente legge è punito con l'ammenda da lire 10.000 a lire 30.000.

ART. 27.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge sono affidati, oltre che ai funzionari delle Camere di commercio, industria e agricoltura e del Ministero dell'industria e commercio appositamente incaricati, anche agli ufficiali ed agenti di polizia e ai funzionari incaricati dell'espletamento del servizio di polizia stradale a norma degli articoli 136 e 137 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

ART. 28.

Coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, già esercitano l'autotrasporto o una delle attività ausiliarie dello stesso, possono continuare ad esercitare la loro attività a condizione che, entro sei mesi dalla data suddetta, provvedano alla iscrizione nell'Albo:

Per ottenere l'iscrizione i predetti debbono farne domanda al Comitato provinciale competente a norma dell'articolo 14 ed essere in possesso dei requisiti prescritti dagli articoli 15 e 17, esclusi quelli sub n. 6, articolo 15.

Di detti requisiti dovrà darsi prova con la presentazione dei documenti indicati negli articoli 16 e 17.

È ammessa l'iscrizione provvisoria, con riserva, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 15, soltanto nella ipotesi in cui l'impresa, alla data di entrata in vigore della presente legge, si trovi in attività da meno di diciotto mesi e non sia ancora iscritta nei ruoli dell'imposta di ricchezza mobile, nè abbia denunciato i propri redditi soggetti a detta imposta. In tal caso l'impresa, entro il termine di mesi diciotto dall'inizio della sua attività, deve provare l'avvenuta iscrizione nei suddetti ruoli, o, in mancanza, di aver presentato, ove richiesto dalla legge, la denuncia dei redditi agli effetti dell'iscrizione di cui sopra; altrimenti ne è disposta la cancellazione dall'Albo.

Coloro che non avendo conseguito l'iscrizione nell'Albo, nel termine prescritto, ai sensi del primo e secondo comma del presente articolo, continuano ad esercitare l'autotrasporto o una delle attività ausiliarie dello stesso, incorrono nelle sanzioni penali comminate dall'articolo 24.

ART. 29.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i Comitati provinciali provvederanno alla pubblicazione degli elenchi delle imprese iscritte nell'ambito delle rispettive province.

Nel termine di mesi diciotto dalla stessa data il Comitato centrale provvederà alla pubblicazione dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori.

ART. 30.

La vigilanza sull'applicazione della presente legge è esercitata dalle Camere di commercio, industria e agricoltura e dal Ministero dell'industria e del commercio.

ART. 31.

Il Governo è autorizzato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria e del commercio di concerto con i Ministri per i trasporti, per l'interno e per i lavori pubblici, il regolamento per la esecuzione della legge stessa.

ART. 32.

Sono abrogati l'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, nel testo modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, nonché ogni altra norma in contrasto con la presente legge.

ART. 33.

La presente legge entra in vigore nel novantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.