

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2315

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ALPINO, BIMA, MUSSA IVALDI VERCELLI, ALESSANDRINI,
DEMARCHI**

Presentata il 6 febbraio 1970

Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'autotrasporto di cose per conto di terzi è un servizio che acquista sempre maggiore importanza nell'economia della società moderna. Il suo sviluppo è stato rapidissimo, essendo, ad un tempo, causa ed effetto dell'evoluzione prodottasi nel dopoguerra nel campo delle attività economiche.

Prima dell'ultimo conflitto esercitavano l'autotrasporto poche imprese, quasi tutte di natura artigianale, poiché alle necessità degli scambi e della distribuzione delle merci rispondeva la ferrovia, che era il mezzo di trasporto per eccellenza, anche perché era stato il primo nell'ordine di tempo ed era oggetto di una certa cura protezionistica da parte dello Stato.

Che cosa fosse allora l'autotrasporto, lo dice la legge 20 giugno 1935, n. 1349, la quale fu approvata per disciplinare l'esercizio di siffatta attività, che, col progresso tecnico avvenuto nella costruzione degli autoveicoli, non poteva più esercitarsi senza qualche garanzia di capacità dell'imprenditore.

Questa legge è ancora in vigore e, secondo le sue norme, i requisiti di capacità sono la iscrizione alla camera di commercio, industria, agricoltura ed artigianato, la buona

condotta ed una « capacità finanziaria », attestata genericamente da un istituto di credito.

Tutti gli altri Stati d'Europa hanno legislazioni sull'autotrasporto, senza confronto, assai più progredite, e l'Italia è, in questa materia, all'ultimo posto, ad un posto ancora inferiore a quello di Stati che hanno economie molto meno sviluppate di quella del nostro paese.

I danni gravissimi arrecati dalla guerra alle ferrovie, diedero all'autotrasporto la possibilità di far valere tutta la sua efficienza e duttilità; agli autotrasportatori le occasioni per far apprezzare il loro spirito d'iniziativa e la loro abilità di imprenditori.

Furono assicurati così i rifornimenti ai centri abitati, anche quando le strade erano pressoché impraticabili; furono assicurate le condizioni essenziali, mediante la distribuzione dei prodotti, per la ripresa dei commerci, dell'industria e dell'agricoltura.

La ricostruzione della rete e dei mezzi ferroviari non fermò l'autotrasporto, che, dopo le difficili prove superate al termine dell'ultimo conflitto, trovò la propria ragione d'essere nel servizio da porta a porta, il quale lo rende insostituibile, e costituisce il modello di ogni servizio di trasporto.

Oggi le imprese di trasporto di merci su strada sono circa centocinquantamila, e mercé l'abilità degli imprenditori, esercitano l'attività in condizioni assai competitive, in Italia ed all'estero. In Italia, il 70 per cento delle merci viene trasportato su strada ed il 30 per cento per ferrovia, e la percentuale in favore della strada tende ad aumentare.

Le ragioni per cui l'autotrasporto è preferito agli altri mezzi, sono intuitive; gli autoveicoli sono efficientissimi e sicuri; la loro velocità commerciale è elevata, anche per il continuo miglioramento della rete stradale; il costo del servizio è minimo, tenuto conto anche della sua ottima qualità; le imprese offrono, in genere, le massime garanzie, anche per il sollecito risarcimento di eventuali danni arrecati alle merci trasportate; le relazioni fra vettore, mittente e destinatario delle merci sono facilissime e consentono di risolvere, in modo rapido e soddisfacente, le varie questioni concernenti il servizio.

La ferrovia non può assolutamente, sotto questo aspetto, competere col vettore su strada poiché, per quanto cerchi di seguire i metodi dell'azienda privata, le sue dimensioni, la sua struttura, di necessità burocratica, l'insopprimibile natura di azienda pubblica, rendono il suo servizio diverso e meno efficiente di quello dell'autotrasporto. Aggiungasi l'insuperabile vantaggio — già ricordato — del servizio da porta a porta, che soltanto la strada offre e può offrire, e si avrà chiara ed incontestabile la prova che l'autoveicolo è il mezzo più moderno di trasporto.

Lo sviluppo, tuttavia, dell'autotrasporto esige oggi una disciplina assai più organica ed adatta ai tempi, di quella della legge 20 giugno 1935, n. 1349. Si è già detto dell'inferiorità dell'Italia in questo campo, ma anche le legislazioni degli altri Stati stanno per essere superate dai regolamenti comunitari.

Che la comunità europea cerchi di stabilire norme per regolare l'accesso alla professione di autotrasportatore di merci e per disciplinare la capacità del mercato del trasporto di merci su strada, ha, intanto, un significato che non può essere taciuto.

È chiaro, cioè, che l'autotrasporto è un servizio il quale non può più essere esercitato senza che l'imprenditore provi di avere la preparazione ed i mezzi necessari all'esercizio della sua difficile professione.

Preparazione e mezzi, poiché oggi non è più concepibile l'imprenditore che disponga soltanto dei mezzi tecnici ed economici, senza conoscere le norme di legge ed amministrative essenziali, che deve osservare; senza co-

noscere la tecnica dei costi d'esercizio dei propri autoveicoli, le questioni contrattuali più importanti.

È ovvio che di tali cognizioni e di tali mezzi vi sono gradi e proporzioni in relazione alle dimensioni dell'impresa ed alla natura dell'attività da svolgere, giacché non può essere posto sullo stesso piano il vettore che impiega magari un solo veicolo e l'imprenditore proprietario di varie decine di autoveicoli e di complesse attrezzature aziendali.

Occorre, tuttavia, in ogni caso, una capacità minima e comune, in modo che ogni vettore dia, a chi si serve della sua opera, le garanzie fondamentali sull'osservanza delle proprie obbligazioni.

L'autotrasporto, inoltre, è nella società moderna un servizio di pubblico interesse, e non è ammissibile, perciò, che sia esercitato da imprenditori che non abbiano, in permanenza, i requisiti necessari.

L'accertamento della capacità del vettore è, dunque, una condizione irrinunciabile, ed a siffatto accertamento, compiuto in modo uniforme, tende la proposta di regolamento COM (69) 452 def., del 6 giugno 1969, della Commissione delle comunità europee. Tale proposta riguarda, per l'appunto, a) « l'accesso alla professione di trasportatore di merci su strada nel settore dei trasporti nazionali ed internazionali »; b) « la regolamentazione della capacità nel settore dei trasporti nazionali di merci su strada ».

È da tener presente, infatti, che oltre all'accertamento della capacità del vettore, è una regola di quasi tutti gli Stati europei, quella di tendere ad un equilibrio della domanda e dell'offerta, nel mercato dei trasporti, mediante l'opera della pubblica amministrazione.

In Italia, si è cercato di raggiungere siffatto equilibrio, vietando la concessione di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi, in applicazione della norma contenuta nell'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, già citata. Ma tale divieto, cui si è derogato per la concessione di autorizzazioni per l'esecuzione di soli trasporti specifici, non ha dato buoni risultati, perché troppo rigido ed irrazionale. La norma che lo prevede, inoltre, è priva della riserva di legge e lascia, in contrasto ad un tassativo precetto della Costituzione, la pubblica amministrazione illimitatamente arbitra di vincolare la iniziativa economica privata.

Questa è un'altra grave ragione che rende indispensabile sostituire, senza indugio, la legge 20 giugno 1935, n. 1349, già citata. Si

potrà obiettare, a questo punto, che, se è prevista l'approvazione di norme comunitarie, non si vede perché si debba approvare in Italia la legge che istituisce l'albo nazionale degli autotrasportatori. Ma l'istituto dell'albo non sostituisce la disciplina delle norme comunitarie; esso la integra e la rende pienamente attuabile in Italia.

L'albo è, rispetto alle norme comunitarie, nella relazione di mezzo a fine, e la disciplina comunitaria consente, anzi richiede, un'integrazione siffatta, trattandosi di una disciplina, alquanto specifica, ma ancora in un ambito generico.

L'albo, perciò, pur avendo una propria autonomia, è uno strumento delle norme comunitarie, alle quali dà un contenuto più democratico, nel senso che prevede la larga partecipazione dei rappresentanti degli imprenditori alla disciplina della loro attività. L'albo è, dunque, un mezzo di autodisciplina, non per la difesa d'interessi corporativi, ma, come si vedrà subito, per la tutela dell'interesse generale.

V'è da osservare, in primo luogo, che la iscrizione nell'albo è consentita a tutti coloro che hanno i requisiti stabiliti dalla legge che lo istituisce. Esso è, quindi, un albo « aperto », e nessun arbitrio è possibile nell'accertamento dei requisiti, poiché essi sono specificati in modo tassativo, e l'attività dei comitati provinciali od interprovinciali che li accertano, è coordinata dal comitato nazionale, al quale vengono presentati i ricorsi contro le decisioni dei comitati provinciali od interprovinciali.

L'equilibrio fra la domanda e l'offerta, nel mercato dell'autotrasporto, non si stabilisce, di conseguenza, direttamente con la chiusura delle iscrizioni nell'albo, ma in altro modo, limitando, cioè, il tonnellaggio totale di carico utile, secondo le norme comunitarie.

La determinazione del tonnellaggio totale di carico utile per l'Italia, non avviene a cura dei comitati dell'albo, ma degli organi della pubblica amministrazione, trattandosi d'un atto proprio della politica dei trasporti, in esecuzione dei piani quinquennali di sviluppo.

A tale determinazione, tuttavia concorrerà anche l'albo, mediante l'opera dei propri rappresentanti in quegli organi della pubblica amministrazione che hanno per oggetto della loro attività la politica dei trasporti.

Stabilito il tonnellaggio totale, esso sarà ripartito fra le imprese iscritte nell'albo, in proporzione al numero dei veicoli di loro proprietà, ed in relazione ai programmi di sviluppo delle aziende.

L'iscrizione delle nuove imprese sarà provvisoria, e diventerà definitiva con l'assegnazione, a ciascuna impresa, da parte degli organi della pubblica amministrazione, della quota di tonnellaggio di carico utile.

Discende, da siffatta disciplina, l'ovvia conseguenza che, se per talune attività o, per ipotesi, per tutta l'attività di trasporto su strada non si stabilisce una limitazione di tonnellaggio di carico utile, l'iscrizione nell'albo, e quindi l'esercizio dell'autotrasporto, sarebbero consentiti a tutti coloro che hanno i requisiti della legge. I requisiti per l'iscrizione sono essenzialmente di natura economica e morale. Essi consistono nel possesso di adeguati mezzi tecnici ed economici; nella stipulazione di determinati contratti di assicurazione; nell'osservanza delle leggi in materia di previdenza e di assicurazioni sociali obbligatorie; nella iscrizione nei ruoli della ricchezza mobile; nel non aver riportato condanne per determinati delitti non colposi; nel non aver subito procedure fallimentari.

Nell'albo è prevista l'« abilitazione speciale » per l'esercizio di attività di trasporto, le quali richiedono maggiore esperienza e preparazione, maggiori investimenti di capitali.

L'abilitazione speciale s'ottiene provando di avere i requisiti speciali che saranno determinati dal comitato centrale ed è una conseguenza logica, tratta dalle premesse dell'albo stesso.

Un altro punto importante della disciplina comunitaria è l'imposizione dei prezzi di trasporto cosiddetti « a forcilla », di limiti, cioè, minimi e massimi dei corrispettivi del servizio, e soltanto entro tali limiti può esercitarsi la concorrenza delle imprese. Secondo la citata proposta di regolamento, il vettore può ottenere il rinnovo dell'autorizzazione all'esercizio dell'attività, se prova di aver fatto i prezzi stabiliti dalla pubblica amministrazione.

È già entrato in vigore, del resto, il regolamento comunitario n. 1174/68 del 30 luglio 1968, che stabilisce le norme per i prezzi a forcilla dei trasporti internazionali, e si stanno discutendo gli accordi bilaterali in questa materia.

Nell'albo la questione si risolve, prevedendo la determinazione dei prezzi a cura del comitato centrale, e la loro approvazione da parte del Comitato interministeriale dei prezzi - CIP.

Il comitato centrale dell'albo è l'organo tecnico più adatto alla determinazione dei corrispettivi dei servizi di trasporto, ed il

CIP, essendo l'organo già istituzionalmente preposto alla disciplina dei prezzi, dà tutte le garanzie per la tutela dell'interesse generale.

Ma poiché il CIP potrebbe modificare i prezzi proposti, nell'albo è prevista la possibilità, per il comitato centrale, di ricorrere al Consiglio di Stato, contro il provvedimento del CIP stesso.

L'osservanza dei prezzi obbligatori di trasporto è poi una delle condizioni per essere e rimanere iscritti nell'albo, così come devono sempre sussistere, in qualsiasi momento dell'esercizio dell'attività di vettore, tutti i requisiti per esercitarla, pena la sospensione e la radiazione dall'albo.

Grande importanza hanno per l'esercizio dell'autotrasporto, gli spedizionieri, i mediatori, gli agenti di commercio e di affari, poiché essi assumono, in genere, l'incarico del trasporto e lo fanno eseguire dai vettori, senza contrarre le responsabilità del servizio.

È indispensabile, quindi, disciplinare l'attività degli ausiliari dell'autotrasporto, anche per quanto concerne le loro provvigioni, che incidono, in misura apprezzabile, sui corrispettivi del trasporto.

È previsto, perciò, un « registro » degli ausiliari dell'autotrasporto, ben distinto dall'albo, ed esso viene tenuto presso il comitato centrale.

Abbiamo specificato i criteri fondamentali seguiti per la stesura della proposta di legge sull'albo nazionale delle imprese di autotrasporto per conto di terzi, ed illustriamo ora il contenuto dei trentotto articoli di cui consta il provvedimento.

L'articolo 1 fissa presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, la sede dell'albo; impone l'obbligo dell'iscrizione per tutte le persone fisiche o giuridiche che esercitano l'attività, stabilendo che la iscrizione è condizione necessaria e dà l'abilitazione all'esercizio dell'autotrasporto. Prevede la rappresentanza di diritto dell'albo negli organi centrali e periferici della pubblica amministrazione, in tutti i casi in cui abbiamo per oggetto l'autotrasporto e la sua disciplina. Afferma, infine, la relazione necessaria e strumentale dell'albo coi regolamenti comunitari.

L'articolo 2 definisce l'autotrasporto di cose per conto di terzi, come servizio eseguito mediante corrispettivo, e come trasporto non necessariamente connesso con l'attività economica di chi impiega il veicolo.

Tale definizione sottintende quella del trasporto di cose per conto proprio, che è quella necessariamente connessa con l'attività indu-

striale, commerciale od agricola di chi impiega il veicolo, e che non è disciplinato dall'albo, ma da norme specifiche di legge.

L'autotrasporto per conto di terzi è distinto in servizio pubblico o privato; si specificano i titoli giuridici occorrenti per l'esercizio del trasporto pubblico, e per il privato si dichiara che la iscrizione nell'albo sostituisce l'autorizzazione prescritta dall'articolo 1 della legge 20 giugno 1935, n. 1349. Non è ammissibile, infatti, che sussista l'autorizzazione ministeriale con l'iscrizione nell'albo, giacché l'oggetto è il medesimo, vale a dire il riconoscimento dei requisiti per l'esercizio dell'attività di autotrasportatore per conto di terzi.

L'autorizzazione ministeriale ha tuttavia un secondo ufficio, che è quello di limitare, mediante il divieto di nuove concessioni, il tonnellaggio totale di carico utile. Ora, tale ufficio viene sempre esercitato dalla pubblica amministrazione, con la determinazione di siffatto tonnellaggio, nel modo che s'è detto nei passi precedenti di questa relazione.

L'articolo 3 prevede l'iscrizione nell'albo delle persone fisiche o giuridiche estere, sempre che vi sia il trattamento di reciprocità.

L'articolo 4 stabilisce che le imprese artigiane, prima di essere iscritte nell'albo previsto dalla legge 25 luglio 1956, n. 860, devono essere iscritte nell'albo degli autotrasportatori, essendo l'esercizio di fatto dell'attività una condizione per l'iscrizione nell'albo delle imprese artigiane. È ovvio che, a tali imprese, che esercitano l'autotrasporto, sono riservati tutti i benefici di legge.

L'articolo 5 specifica i comitati dell'albo che sono: il comitato centrale, con sede in Roma, presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; i comitati provinciali, ed i comitati interprovinciali, che hanno sede presso le camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. I comitati interprovinciali sostituiscono i comitati provinciali, nelle province in cui sia insufficiente il numero degli iscritti nell'albo.

L'articolo 6 stabilisce la composizione del comitato centrale, che è formato da un consigliere di Stato, con l'ufficio di presidente, dai rappresentanti delle branche interessate della pubblica amministrazione, e da almeno quindici rappresentanti delle imprese iscritte nell'albo. Per necessità di coordinamento dell'attività, fa parte del comitato centrale un vice presidente dei comitati provinciali ed interprovinciali, per ciascuna regione.

L'articolo 7 stabilisce la composizione dei comitati provinciali ed interprovinciali, con

criteri analoghi a quelli secondo cui è composto il comitato centrale, riservando sempre una larga partecipazione ai rappresentanti delle imprese iscritte nell'albo.

Negli articoli 8 e 9 sono determinate le attribuzioni del comitato centrale e dei comitati provinciali ed interprovinciali.

L'articolo 10 contiene le norme sull'attività dei membri effettivi e dei supplenti; l'articolo 11, quelle sulle deliberazioni dei comitati.

L'articolo 12 contiene le norme sulla determinazione delle tariffe di trasporto da parte del comitato centrale, sulla loro approvazione ed esecutività da parte del CIP, sul termine d'approvazione, sul ricorso al Consiglio di Stato da parte del comitato centrale, contro i provvedimenti del CIP stesso.

L'articolo 13 sancisce l'obbligo dell'osservanza delle tariffe per tutti gli iscritti nell'albo e nel registro degli ausiliari dell'autotrasporto; sancisce inoltre, la nullità delle rinunzie, transazioni e quietanze e di ogni altro mezzo o paluizione diretti ad ottenere diminuzione delle tariffe. Fissa i termini per l'impugnazione degli atti nulli.

L'articolo 14 contiene le norme per l'iscrizione nell'albo e nell'articolo 15 sono elencati in modo tassativo, i requisiti per l'iscrizione.

L'articolo 16 concerne l'abilitazione speciale riservando al comitato centrale la definizione tanto delle attività per cui occorrono requisiti speciali, quanto dei requisiti stessi.

L'articolo 17 fissa il termine per l'accoglimento delle richieste d'iscrizione, o di abilitazione speciale e per i ricorsi al comitato centrale contro il rigetto delle richieste.

L'articolo 18 prescrive l'obbligo della denuncia delle variazioni avvenute nell'azienda, agli effetti dell'iscrizione nell'albo.

L'articolo 19 prevede i casi di sospensione e la durata della sospensione stessa; l'articolo 20 quelli di ammonimento e censura; l'articolo 21 quelli di radiazione; l'articolo 22 quelli di cancellazione.

Con l'articolo 23, si dà alle imprese radiate o cancellate, la possibilità di nuova iscrizione, purché sussistano tutti i requisiti, allo scopo di evitare un'ingiusta interdizione perpetua dall'esercizio dell'autotrasporto.

L'articolo 24 concerne i giudizi disciplinari ed i ricorsi; stabilisce la procedura e l'effetto sospensivo dei ricorsi al comitato centrale; specifica a chi devono essere notificati i provvedimenti definitivi di sospensione, radiazione e cancellazione.

L'articolo 25 prevede le sanzioni per chi esercita l'attività senza essere iscritto nel-

l'albo; l'articolo 26 quelle per chi non esegue le comunicazioni delle variazioni riguardanti la propria impresa; l'articolo 27 commina le pene per chi esercita l'attività a prezzi inferiori a quelli stabiliti, e dichiara che le pene previste dalla legge istitutiva del CIP, per chi non osserva i limiti massimi dei prezzi, s'intendono comminate anche per la mancata osservanza dei limiti minimi.

Gli articoli 28, 29 e 30 concernono gli ausiliari dell'autotrasporto, la istituzione del loro registro, i requisiti per l'iscrizione nel registro, le sanzioni a loro carico, che sono quelle, in quanto applicabili, previste per gli iscritti nell'albo.

L'articolo 31 stabilisce a chi sono affidati la prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alle norme dell'albo e del registro, e l'articolo 32 contiene le disposizioni transitorie, in virtù delle quali chi esercita l'attività di vettore o di ausiliario alla data d'entrata in vigore della legge, può essere iscritto nell'albo, anche se non ha determinati requisiti.

Nell'articolo 33 è fissato il termine di pubblicazione dell'albo e del registro; nell'articolo 34 si stabilisce chi esercita la vigilanza sull'applicazione della legge; nell'articolo 35 è prevista la pubblicazione del regolamento d'esecuzione.

Negli articoli 36, 37 e 38 sono contenute le norme sull'abrogazione delle disposizioni che la nuova legge fa decadere, sulla copertura delle spese, e sull'entrata in vigore della legge.

Onorevoli colleghi! Siamo certi che questo albo, il cui disegno è maturato attraverso studi accurati, compiuti con profonda cognizione dell'attività concreta dell'autotrasporto, sarà uno strumento valido per la soluzione dei problemi che da molti anni lo travagliano. Non sarà la soluzione totale, poiché una legge non ha mai un simile potere, ma servirà a meglio qualificare le imprese; ad evitare la concorrenza rovinosa; a sostituire le leggi arretrate ed incostituzionali; ad evitare il commercio delle autorizzazioni, fonte oggi di inammissibili speculazioni; a dare una rappresentanza unitaria all'autotrasporto, la quale faciliterà il coordinamento dei vari mezzi di trasporto; a far partecipi i trasportatori della propria disciplina.

L'albo sarà così uno strumento di miglioramento non soltanto economico, ma anche sociale, ed in siffatta coscienza raccomandiamo questa proposta di legge alla vostra considerazione e al vostro ponderato e saggio esame, confidando che essa troverà la vostra approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Istituzione e sede dell'albo.

È istituito presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile l'albo nazionale delle persone fisiche o giuridiche che esercitano l'autotrasporto di cose per conto terzi.

L'iscrizione nell'albo è obbligatoria ed è condizione necessaria per l'esercizio dell'autotrasporto di cose per conto di terzi, cui abilita senza che occorra l'osservanza di altre condizioni che non siano quelle stabilite dalla presente legge.

L'albo è rappresentato di diritto, in misura adeguata, negli organi centrali e periferici della pubblica amministrazione quando abbiano come oggetto della loro attività la programmazione degli autotrasporti e la loro disciplina.

Le norme dei regolamenti comunitari in materia di accesso alla professione di trasportatore di merci su strada e di tariffe di trasporto si attuano mediante l'istituto dell'albo.

L'albo è pubblico.

ART. 2.

Definizione dell'autotrasporto.

Agli effetti di questa legge è attività di autotrasporto di cose per conto di terzi quella che si esercita mediante un corrispettivo e per l'esecuzione di trasporti che non siano necessariamente connessi all'attività economica di chi impiega il veicolo.

L'autotrasporto di cose per conto di terzi con autoveicoli è pubblico o privato ed è disciplinato dalla presente legge.

Il servizio pubblico implica l'obbligo dell'esercizio del trasporto e dell'applicazione delle tariffe.

Esso può essere di linea o di piazza; il servizio di linea si esercita per concessione governativa; quello di piazza con licenza comunale.

Per il servizio privato, l'iscrizione nell'albo sostituisce l'autorizzazione di cui all'articolo 1 della legge 20 giugno 1935, n. 1349, modificata con decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

ART. 3.

Iscrizione delle imprese estere.

Le persone fisiche o giuridiche di uno Stato estero possono essere iscritte nell'albo, se abbiano in Italia una sede amministrativa e di fatto (succursale, filiale) e se vi sia il trattamento di reciprocità nello Stato di appartenenza.

ART. 4.

Iscrizione delle imprese artigiane.

Le imprese che esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi qualificabili artigiane a norma della legge 25 luglio 1956, n. 860, devono essere preventivamente iscritte nell'albo istituito con la presente legge.

ART. 5.

Comitati dell'albo.

Sono costituiti:

il comitato centrale dell'albo;
i comitati provinciali ed i comitati interprovinciali dell'albo.

Il comitato centrale ha sede in Roma presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

I comitati provinciali hanno sede in ciascuna provincia presso la camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

I comitati interprovinciali vengono costituiti se il numero di coloro che devono essere iscritti nell'albo provinciale non sia adeguato, ed hanno sede nei capoluoghi delle province che abbiano il maggior numero di iscritti.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col Ministero dell'industria, commercio ed artigianato, stabilisce l'istituzione e la sede dei comitati interprovinciali.

ART. 6.

Comitato centrale.

Il comitato centrale è composto:

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

b) da due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri dell'industria, commercio e artigianato, del-

l'agricoltura e foreste, dell'interno, dei lavori pubblici, delle finanze e del tesoro;

c) da almeno quindici rappresentanti delle imprese di trasporto iscritte nell'albo;

d) da un vice-presidente dei comitati provinciali ed interprovinciali per ciascuna regione.

I membri del comitato sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, per designazione:

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

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

delle associazioni nazionali di categoria più rappresentative per i membri di cui alla lettera c);

dei presidenti dei comitati provinciali od interprovinciali delle rispettive regioni per i membri di cui alla lettera d).

Il comitato elegge due vice-presidenti scegliendoli fra i membri di cui alla lettera c).

I rappresentanti delle imprese di trasporto di cui alla lettera c) non possono essere in numero inferiore a quindici in totale; in numero inferiore a tre per ciascuna associazione nazionale; e, in ogni caso, devono essere in numero paritetico per ciascuna associazione.

Nel regolamento di esecuzione saranno stabiliti i requisiti della rappresentatività delle associazioni nazionali, le quali devono essere costituite con atto pubblico da almeno tre anni ed operare almeno in 20 province.

Il comitato centrale si vale d'un segretario permanente.

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

ART. 7.

Comitati provinciali ed interprovinciali.

Ogni comitato provinciale e ogni comitato interprovinciale è costituito:

a) da un magistrato ordinario con la funzione di presidente;

b) da un rappresentante della prefettura del capoluogo dove ha sede il comitato avente qualifica non inferiore a quella di direttore di sezione;

c) da due rappresentanti della direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

d) da un rappresentante dell'intendenza di finanza del capoluogo dove ha sede il comitato:

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

f) da almeno 12 rappresentanti delle imprese di trasporto iscritte nell'albo.

I membri del comitato sono nominati con decreto del prefetto del capoluogo dove ha sede il comitato per designazione:

del presidente del tribunale del capoluogo dove ha sede il comitato per il membro di cui alla lettera a);

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

del direttore compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i membri di cui alla lettera c);

dell'intendente di finanza per il membro di cui alla lettera d);

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

delle associazioni provinciali ed interprovinciali di categoria aderenti alle associazioni nazionali aventi i requisiti indicati nell'articolo precedente.

Il comitato elegge due vice-presidenti scegliendoli fra i membri di cui alla lettera f).

I rappresentanti delle imprese di trasporto di cui alla lettera f) non possono essere in numero inferiore a dodici in totale; in numero inferiore a due per ciascuna associazione provinciale; e, in ogni caso, devono essere in numero paritetico per ciascuna associazione.

Le associazioni provinciali ed interprovinciali devono essere costituite ed operare da almeno tre anni.

Il comitato si vale di un segretario permanente.

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

ART. 8.

Attribuzioni del comitato centrale.

Il comitato centrale dell'albo ha le seguenti attribuzioni:

a) curare la formazione, la tenuta e la pubblicazione dell'albo nazionale delle imprese di autotrasporto per conto terzi e del registro nazionale degli ausiliari dell'autotrasporto di cui all'articolo 29;

b) specificare le attività di trasporto, per il cui esercizio occorrono l'abilitazione e

requisiti speciali di capacità tecnica e organizzativa, determinando tali requisiti in relazione alla natura ed importanza delle singole attività di trasporto, secondo le norme dell'articolo 16;

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

d) determinare e rettificare le tariffe minime di trasporto per conto di terzi o le tariffe « a forcella » e vigilare sulla loro osservanza;

e) esprimere pareri sulle proposte o disegni di legge e sui provvedimenti amministrativi concernenti l'autotrasporto e la politica dei trasporti;

f) vigilare sull'osservanza delle norme in materia di autotrasporti ed, in particolare, su quella delle norme che disciplinano l'attività degli ausiliari dell'autotrasporto;

g) coordinare l'attività dei comitati provinciali ed interprovinciali e vigilare su di essa;

h) decidere, in via definitiva, sui ricorsi avverso i provvedimenti dei comitati provinciali e dei comitati interprovinciali;

i) esercitare ogni altro ufficio attribuitogli dalla legge.

ART. 9.

Attribuzioni dei comitati provinciali ed interprovinciali.

I comitati provinciali e i comitati interprovinciali dell'albo hanno le seguenti attribuzioni:

a) ricevere ed istruire le domande di iscrizione nell'albo delle imprese e nel registro degli ausiliari e decidere sul loro accoglimento;

b) redigere l'elenco di tutti gli iscritti della provincia o delle province nell'albo e nel registro; eseguire tutte le variazioni e curarne la pubblicazione;

c) accertare d'ufficio o per regolare denuncia se sussistano i requisiti per l'iscrizione nell'albo e nel registro;

d) decidere i provvedimenti di ammonimento, di censura, di sospensione, di radiazione e di cancellazione previsti dagli articoli successivi;

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

f) vigilare sull'osservanza delle norme in materia di trasporti e su quella delle nor-

me che disciplinano l'attività degli ausiliari dell'autotrasporto;

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

h) esprimere pareri sui provvedimenti degli organi locali della pubblica amministrazione concernenti i trasporti in genere e l'autotrasporto in specie;

i) decidere in prima istanza sui ricorsi degli iscritti nell'albo e nel registro;

l) esercitare ogni altro ufficio ad essi delegato dal comitato centrale od attribuito dalla legge.

ART. 10.

Membri effettivi e membri supplenti.

I membri del comitato centrale e dei comitati provinciali ed interprovinciali, scaduto il termine fissato per restare in carica, continuano ad esercitare il loro ufficio fino a quando non siano confermati o sostituiti.

Per ogni membro effettivo viene nominato un supplente.

I membri dei comitati che risultino assenti senza giustificato motivo, per tre sedute consecutive decadono dalla carica e sono sostituiti dai supplenti fino alla rinnovazione delle nomine.

ART. 11.

Deliberazioni dei comitati.

Le deliberazioni del comitato centrale, dei comitati provinciali e dei comitati interprovinciali sono valide in prima convocazione se prese con la partecipazione di almeno due terzi dei componenti ed a maggioranza assoluta dei partecipanti. Sono valide in seconda convocazione con la partecipazione di almeno la metà più uno dei componenti ed a maggioranza assoluta dei partecipanti.

In caso di parità prevale il voto del presidente.

ART. 12.

Tariffe di trasporto.

Le tariffe minime di trasporto o le tariffe « a forcilla », determinate o rettifiche dal comitato centrale dell'albo a norma dell'arti-

colo 8 lettera *d*), diventano esecutive con provvedimento del Comitato interministeriale prezzi (CIP) da adottarsi nel termine di sessanta giorni dalla data in cui il comitato centrale dell'albo notifica le tariffe al CIP.

Nel caso di discordanze fra il CIP ed il comitato centrale dell'albo sulle tariffe il termine può essere prorogato di trenta giorni e le tariffe definitive sono stabilite, in ogni caso, sentito il comitato centrale dell'albo.

Il comitato centrale dell'albo è legittimato a far ricorso al Consiglio di Stato contro il provvedimento del CIP.

ART. 13.

Obbligatorietà delle tariffe.

Le tariffe di cui al precedente articolo sono obbligatorie per tutti gli iscritti all'albo e per gli iscritti al registro degli ausiliari dell'autotrasporto di cui all'articolo 29.

La mancata osservanza delle tariffe implica l'adozione dei provvedimenti previsti dalla presente legge.

Le rinunzie, le transazioni, le quietanze a saldo ed ogni altro mezzo o pattuizione diretti ad ottenere una diminuzione delle tariffe di cui al precedente articolo sono nulli.

L'autotrasportatore può impugnare tali atti nel termine di centottanta giorni dalla loro data o dall'ultimo trasporto eseguito per conto dello stesso mittente.

Il termine per l'impugnazione è di trecentosessanta giorni qualora si tratti degli ausiliari tipici ed atipici dell'autotrasporto, a qualsiasi titolo ed in qualsiasi forma essi operino.

ART. 14.

Iscrizione nell'albo.

Le persone fisiche o giuridiche che hanno l'obbligo della iscrizione nell'albo devono farne domanda al comitato provinciale o al comitato interprovinciale nella cui circoscrizione l'impresa ha la sede principale.

Ove l'impresa abbia più d'una sede essa deve essere iscritta anche presso i singoli comitati nella cui circoscrizione si trovino le sue sedi secondarie; l'iscrizione si ottiene con la domanda e la semplice attestazione dell'iscrizione nell'albo della sede principale, e dell'iscrizione delle sedi secondarie alle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura locali.

Il comitato provinciale e il comitato interprovinciale devono attestare l'avvenuta iscrizione nell'albo ed annotarla nella carta di circolazione dei veicoli dell'impresa.

ART. 15.*Requisiti.*

I requisiti necessari per l'iscrizione nell'albo sono i seguenti:

- 1) avere la cittadinanza italiana;
- 2) avere la disponibilità effettiva di mezzi tecnici ed economici sufficienti ed adeguati all'esercizio dell'attività da svolgere, la proprietà libera di almeno un autoveicolo e per almeno il 50 per cento del loro valore di tutti gli altri veicoli e dei mezzi tecnici;
- 3) essere iscritto alla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura, per l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;
- 4) avere stipulato contratto di assicurazione per la responsabilità civile dipendente dall'uso degli autoveicoli e per i danni alle cose da trasportare, con i massimali prescritti nel regolamento di esecuzione;
- 5) avere ottemperato alle norme di legge in materia di previdenza ed assicurazioni sociali per i propri dipendenti;
- 6) essere iscritto nei ruoli dell'imposta di ricchezza mobile od aver denunziato i propri redditi soggetti alla imposta suddetta a norma di legge;
- 7) 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;
- 8) non avere a proprio carico procedimento penale per delitto non colposo quando sia stata emessa sentenza di condanna non passata in giudicato, a pena restrittiva della libertà personale, superiore ai 3 anni;
- 9) non avere in corso procedura di fallimento, né essere stato soggetto a procedura fallimentare, salvo che sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

I requisiti di cui ai nn. 1, 7 e 8 devono essere posseduti:

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

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

Qualora siano stabilite limitazioni di tonnello di carico utile, oppure chi chiede l'iscrizione non abbia ancora i requisiti di cui ai nn. 2, 4, 5 e 6 o non ne possa ancora fornire la prova, l'iscrizione avviene in via provvisoria in un elenco separato.

L'iscrizione definitiva nell'albo avviene con la prova di avere i requisiti di cui ai nn. 2, 4 e 5 entro novanta giorni dalla data d'iscrizione nell'elenco, e di avere quello di cui al n. 6 entro diciotto mesi dalla data stessa.

Se l'impresa è soggetta alla determinazione di tonnello di carico utile, i termini di cui al comma precedente decorrono dalla data in cui il tonnello assegnato è notificato all'impresa.

I termini di cui al quarto comma possono essere prorogati, eccezionalmente e per giustificati motivi, dai comitati provinciali e dai comitati interprovinciali dell'albo per un termine non maggiore di sessanta giorni.

Il mancato adempimento degli obblighi di cui al quarto e quinto comma produce la cancellazione d'ufficio dall'elenco e per l'iscrizione nell'albo il richiedente dovrà presentare una nuova domanda.

ART. 16.

Abilitazione speciale.

Le imprese che esercitano o intendono esercitare attività di autotrasporto per le quali, a norma dell'articolo 8 lettera b) il comitato centrale determina speciali requisiti, devono esercitare tali attività con la abilitazione speciale.

L'abilitazione speciale si ottiene presentando domanda ai comitati provinciali ed ai comitati interprovinciali e fornendo la prova, nei modi stabiliti dal comitato centrale, di avere i requisiti prescritti.

I requisiti di cui ai precedenti commi sono:

a) avere particolare capacità professionale tecnica ed economica e fornire garanzia assicurativa adeguata alla natura ed importanza dell'attività svolta;

b) avere esercitato, per un determinato periodo di tempo, una attività di trasporto e dare prova di idoneità. anche mediante

esami, quale condizione per l'ammissione allo esercizio di attività che richiedano maggiore preparazione e capacità imprenditoriale.

Il comitato centrale dell'albo stabilirà i casi in cui l'attività di trasporto potrà essere esercitata, eccezionalmente ed entro limiti determinati, senza l'abilitazione speciale di cui al primo comma.

Il comitato provinciale e il comitato interprovinciale devono attestare la concessione dell'abilitazione speciale ed annotarla nella carta di circolazione dei veicoli dell'impresa.

ART. 17.

Decisioni del comitato provinciale ed interprovinciale e ricorsi.

Il comitato provinciale e il comitato interprovinciale, previa istruzione, decide, entro e non oltre il termine di giorni trenta, sull'accoglimento della domanda di iscrizione o di abilitazione speciale, con provvedimento congruamente motivato, comunicato al comitato centrale e notificato all'interessato.

Il provvedimento di diniego è impugnabile entro il termine di 30 giorni davanti al comitato centrale la cui decisione è definitiva.

ART. 18.

Variazioni.

Le imprese iscritte devono comunicare al comitato provinciale od al comitato interprovinciale, nel termine di giorni trenta, ogni fatto che implichi la perdita od il mutamento di uno dei requisiti stabiliti per l'iscrizione di cui all'articolo 15 e, in genere, ogni mutamento della struttura dell'azienda che possa avere effetto sull'iscrizione nell'albo.

Le imprese devono, in particolare, comunicare al comitato provinciale od al comitato interprovinciale, nello stesso termine di cui al comma precedente:

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

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

Il termine per la comunicazione di cui al comma precedente decorre dalla data di stipulazione dell'atto definitivo e può essere eseguita da chiunque vi abbia interesse.

Variazioni, sospensioni e cancellazioni possono essere disposte anche d'ufficio qualora ne ricorrano le condizioni.

Le variazioni devono essere comunicate al comitato centrale e all'interessato il quale può ricorrere al comitato centrale nel termine di trenta giorni.

ART. 19.

Sospensioni.

La iscrizione nell'albo è sospesa nei seguenti casi:

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

2) sia stata accertata l'inosservanza dell'adempimento degli obblighi dell'assicurazione degli autoveicoli per la responsabilità civile e dell'assicurazione per i danni alle cose trasportate;

3) non sia stato osservato, nel termine prescritto, l'obbligo di comunicare le variazioni di cui all'articolo 18;

4) sia stata sospesa l'attività dell'impresa per momentanea mancanza dei mezzi tecnici, d'esercizio o per altre cause;

5) non siano osservate le tariffe di trasporto di cui all'articolo 12;

6) siano state accertate, a carico dello iscritto, violazioni degli articoli 33 e 121 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393;

7) non siano abitualmente osservate le norme dei contratti collettivi nazionali di lavoro per i dipendenti dell'impresa;

8) sia stata esercitata l'attività di trasporto per cui è obbligatoria l'abilitazione speciale di cui all'articolo 16 senza averla ottenuta.

Nella ipotesi di cui al n. 1 la sospensione dura finché persiste la causa che l'ha determinata.

Nella ipotesi di cui ai nn. 2, 3, 5, 6, 7, e 8 la sospensione ha durata non inferiore a tre mesi e non superiore a due anni; nelle ipotesi di cui al n. 4 la sospensione ha la durata massima di sei mesi.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 1 e 4 alla sospensione segue la cancellazione dall'albo ove, cessate le cause di sospensione, ricorrano le condizioni di cui ai nn. 1, 2 e 3 dell'articolo 22.

ART. 20.

Ammonimento e censura.

Nelle ipotesi di cui ai nn. 2, 3, 5, 6, 7 e 8 dell'articolo precedente, quando l'inosser-

vanza non sia tale da giustificare la sospensione dell'iscrizione, può essere disposto:

a) l'ammonimento, per i casi di minore gravità;

b) la censura, per i casi di maggiore gravità.

L'iscritto può essere diffidato in tutti i casi di scorrettezza professionale.

ART. 21.

Radiazione.

Le imprese sono radiate dall'albo nei seguenti casi:

1) sia intervenuta dichiarazione di fallimento con sentenza definitiva;

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

3) quando le inosservanze di cui ai nn. 2, 3, 5, 6, 7 e 8 dell'articolo 19 risultino di particolare gravità ovvero ricorra la recidiva.

ART. 22.

Cancellazione.

Le imprese sono cancellate dall'albo nei seguenti casi:

1) sia cessato l'esercizio dell'attività; oppure non sia stata ripresa l'attività dopo la sospensione inflitta nel caso previsto al n. 4 comma 1 dell'articolo 19;

2) sia stata liquidata la società per effetto del suo scioglimento;

3) sia venuto a mancare uno dei requisiti necessari per la iscrizione nell'albo, a norma dell'articolo 15;

4) sia richiesta la cancellazione dall'iscritto.

ART. 23.

Reiscrizione.

L'impresa radiata o cancellata dall'albo può chiedere di essere reiscritta, sempre che abbia i requisiti prescritti nell'articolo 15.

Nei casi di radiazione, di cui ai nn. 1 e 2 dell'articolo 21 la reiscrizione non può essere concessa, se non sia stata ottenuta la riabilitazione di cui ai nn. 7 e 9 dell'articolo 15.

Nella ipotesi di cui al n. 3 dell'articolo 21 la reinscrizione può avvenire soltanto dopo il termine di almeno cinque anni dalla data della radiazione, sempre che, durante tale periodo, il richiedente abbia dato prova effettiva e costante di buona condotta.

ART. 24.

Giudizi disciplinari e ricorsi.

I provvedimenti di diffida, di censura, di sospensione, di radiazione e di cancellazione dall'albo sono decisi dal comitato provinciale e dal comitato interprovinciale competente, d'ufficio o per ricorso di chiunque abbia interesse, oppure per effetto delle variazioni di cui all'articolo 18.

Prima di decidere il comitato provinciale ed il comitato interprovinciale devono comunicare all'iscritto i fatti contestati assegnandogli un termine di almeno trenta giorni per le sue deduzioni e per sentirlo ove egli lo richieda.

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

L'iscritto può ricorrere al comitato centrale entro il termine di trenta giorni ed il ricorso ha effetto sospensivo.

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

I provvedimenti definitivi sono pubblicati nel Foglio annunci legali della provincia dal comitato provinciale e dal comitato interprovinciale competente a spese dell'iscritto.

I provvedimenti definitivi di sospensione, radiazione e cancellazione sono comunicati al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, al Ministero dell'industria, commercio ed artigianato, al prefetto, alla camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura ed alle associazioni provinciali di categoria.

Le decisioni del comitato centrale sui ricorsi di cui al quarto comma devono essere comunicate al comitato provinciale ed al comitato interprovinciale, ed all'iscritto.

ART. 25.

Sanzioni.

Chiunque eserciti l'attività di cui all'articolo 1 senza essere iscritto nell'albo, ovvero continui ad esercitare l'attività durante il pe-

riodo di sospensione o dopo la radiazione o la cancellazione dall'albo, è punito a norma dell'articolo 348 del codice penale.

Nei casi di autotrasporto di cose per conto di terzi abusivo in atto il veicolo è sequestrato.

Il sequestro dura:

a) quando si tratti di imprenditore che non è mai stato iscritto nell'albo, ovvero di imprenditore già iscritto e successivamente radiato o cancellato, il quale possa tuttavia richiedere immediatamente la nuova iscrizione, a norma dell'articolo 23, comma terzo, finché egli non abbia ottenuto l'iscrizione e, in ogni caso, non oltre sei mesi;

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

ART. 26.

Sanzioni.

L'iscritto che non esegua le comunicazioni previste nell'articolo 18, nel termine prescritto, è punito con l'ammenda da lire 30.000 a lire 100.000.

ART. 27.

Sanzioni.

L'iscritto che esercita l'attività a prezzi inferiori a quelli stabiliti in applicazione delle norme di cui all'articolo 12 è punito con la pena prevista dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 15 settembre 1947, n. 896, senza pregiudizio dei provvedimenti specifici previsti da questa legge.

Le pene previste dal citato decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato per la mancata osservanza dei limiti massimi dei prezzi s'intendono comminate anche per la mancata osservanza dei limiti minimi.

ART. 28.

Ausiliari dell'autotrasporto.

Sono ausiliari dell'autotrasporto, qualora la loro attività abbia per oggetto la materia dell'autotrasporto:

- 1) gli spedizionieri di cui alla legge 14 novembre 1941, n. 1442 e successive norme;
- 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 di affari di cui all'articolo 115 del regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, ed all'articolo 205 del regio decreto 6 maggio 1940, n. 635 e successive modificazioni.

ART. 29.

Registro degli ausiliari.

Gli ausiliari di cui al precedente articolo, per esercitare l'attività nel campo dell'auto-transporto, devono essere iscritti nel registro nazionale degli ausiliari tenuto presso il comitato centrale dell'Albo.

L'iscrizione nel registro deve essere richiesta dagli ausiliari ai comitati provinciali ed ai comitati interprovinciali dell'albo competenti per territorio ed è subordinata all'accertamento dei seguenti requisiti:

spedizionieri: la iscrizione negli elenchi degli spedizionieri autorizzati, di cui alla legge 14 novembre 1941, n. 1442 e successive norme;

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

agenti di commercio ed agenti pubblici d'affari: i requisiti di cui al n. 1 ed ai nn. 5, 6, 7, 8 e 9 dell'articolo 15.

I mediatori e gli agenti, inoltre, devono depositare presso la competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura, a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni dipendenti dall'esercizio della loro attività, una cauzione non inferiore a lire 300.000 e non superiore a lire 2.500.000 che il comitato provinciale ed il comitato interprovinciale determina per ciascuno di essi entro i limiti suddetti, in relazione al loro reddito imponibile accertato agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile.

All'atto della presentazione della domanda d'iscrizione gli ausiliari suddetti devono versare la cauzione nella misura provvisoria di lire 300.000, salvo conguaglio da effettuarsi entro trenta giorni dalla notifica dell'ammontare definitivo della cauzione.

Per i mediatori e gli agenti i quali siano stati riconosciuti in sede di accertamento agli effetti dell'imposta di ricchezza mobile, titolari di un reddito inferiore al minimo imponibile, la cauzione è stabilita nella misura fissa di lire 300.000.

Per l'iscrizione nel registro degli ausiliari e per i rispettivi ricorsi si applicano le norme dettate in materia per l'albo.

L'attestazione dell'avvenuta iscrizione nel registro deve essere affissa negli uffici dell'iscritto.

ART. 30.

Sanzioni a carico degli ausiliari.

Agli ausiliari dell'autotrasporto, si applicano, in quanto applicabili, gli articoli 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, comma primo, 26 e 27 della presente legge.

Le norme di cui agli articoli precedenti, che non siano direttamente applicabili all'ausiliario, si applicano qualora egli concorra alla violazione delle norme per cui sono previsti i rispettivi provvedimenti e sanzioni. L'ausiliario che non ottemperi alla norma contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 29 è punito con l'ammenda da lire 100.000 a lire 300.000 ed in caso di recidiva con i provvedimenti di cui agli articoli 19, 20 e 21.

La radiazione e la cancellazione dal registro degli ausiliari, eccetto i casi di cancellazione per volontà dell'interessato o per cessazione di attività, implica l'incameramento della cauzione di cui al terzo comma dell'articolo precedente.

ART. 31.

Prevenzione e accertamento delle contravvenzioni.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge sono affidati ai funzionari delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura, agli ufficiali ed agenti di polizia ed ai funzionari incaricati 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.

ART. 32.

Norme transitorie.

Coloro che, alla data di entrata in vigore della presente legge, già esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi o l'attività di ausiliario possono continuare ad esercitare la loro attività a condizione che, entro sei mesi dalla data suddetta, provvedano rispettivamente all'iscrizione nell'albo o nel registro.

Per ottenere l'iscrizione gli interessati devono presentare domanda al comitato provinciale ed al comitato interprovinciale competente a norma dell'articolo 14 ed avere i re-

quisiti prescritti dagli articoli 15 e 29, esclusi quelli di cui al n. 2, articolo 15.

È ammessa l'iscrizione provvisoria, a norma dell'articolo 15 comma terzo qualora l'impresa, alla data di entrata in vigore di questa legge si trovi in attività da meno di diciotto mesi e non sia ancora iscritta nei ruoli della imposta di ricchezza mobile, né abbia denunziato i propri redditi soggetti a detta imposta.

In tal caso l'impresa, entro il termine di diciotto mesi dall'inizio della sua attività, deve provare l'avvenuta iscrizione nei suddetti ruoli o, in mancanza, di aver presentato, ove previsto dalla legge, la denuncia dei redditi agli effetti dell'iscrizione suddetta, altrimenti ne è disposta la cancellazione dall'albo.

Coloro che non avendo ottenuto la iscrizione nell'albo o nel registro degli ausiliari nel termine prescritto, a norma del primo o secondo comma di questo articolo, continuano ad esercitare l'autotrasporto od una delle attività ausiliarie, incorrono nelle sanzioni penali comminate dall'articolo 25 e dall'articolo 30.

ART. 33.

Pubblicazione dell'albo e del registro.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore di questa legge, il comitato centrale provvederà alla pubblicazione dell'albo nazionale delle imprese e del registro nazionale degli ausiliari.

ART. 34.

Vigilanza.

La vigilanza sull'applicazione di questa legge è esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e dalle camere di commercio, industria, artigianato ed agricoltura.

ART. 35.

Regolamento.

Il Governo è autorizzato ad emanare, entro 180 giorni dalla data di pubblicazione della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, dell'interno e dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentito il parere delle associazioni di autotrasportatori più rappresentative, il regolamento di esecuzione.

ART. 36.

Abrogazioni.

È abrogata ogni norma in contrasto con la presente legge.

ART. 37.

Spese e coperture.

Alle spese derivanti dall'applicazione della presente legge si fa fronte con prelievo dallo stanziamento per leggi e provvedimenti in corso.

ART. 38.

Entrata in vigore.

La presente legge entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del decreto del Presidente della Repubblica, che approva il regolamento di cui all'articolo 35.