

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3775

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MENICACCI, DE MARZIO, ABELLI, CARADONNA,
d'AQUINO, DELFINO, di NARDO FERDINANDO, FRAN-
CHI, GUARRA, MANCO, MARINO, NICCOLAI GIUSEP-
PE, NICOSIA, SANTAGATI, SERVELLO, SPONZIELLO,
TRIPODI ANTONINO, TURCHI**

Presentata l'11 novembre 1971

Istituzione dell'albo e del registro per l'esercizio del trasporto di cose per conto terzi e per conto proprio con autoveicoli, motoveicoli e rimorchi

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge che vi presentiamo è stata elaborata con il duplice fine di istituire l'albo nazionale delle imprese di trasporto professionale di cose per conto di terzi, come pure il registro per le imprese che esercitano il trasporto per conto proprio con autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

In particolare, la istituzione dell'albo nazionale rappresenta una vecchia aspirazione della categoria intesa a qualificare i singoli componenti e ad autodisciplinare l'esercizio dell'attività di trasporto.

Autodisciplina e qualificazione, infatti, appaiono come le basi essenziali per la vitalità e la efficacia dell'albo, tanto più quando l'organizzazione e la funzionalità dello stesso offrono la massima garanzia di imparzialità.

Ormai è generalmente avvertita la necessità di assicurare agli utenti tale garanzia del trasporto; è la dura esperienza acquisita nel tempo, specie in questi ultimi anni, a rendere indispensabile alla categoria una disciplina raggiungibile appunto con la qualificazione,

e ciò al fine di evitare soprattutto la dura concorrenza svolta particolarmente da parte di altri modi di trasporto, sia sul piano nazionale, che internazionale.

Vanno subito formulate delle doverose precisazioni.

Le norme che regolano l'istituzione dell'albo, così come sono state proposte, non consentono di costituire una casta chiusa degli autotrasportatori (viene esclusa ogni forma di monopolio).

Tutti i cittadini desiderosi di intraprendere la professione di autotrasportatore hanno diritto ad essere iscritti all'albo; infatti, non a seguito di facoltà discrezionale si può essere ammessi, ma soltanto dopo aver dimostrato di essere in possesso dei prescritti requisiti tecnici, morali e finanziari.

E tale attestazione è richiesta, ed è valida, qualunque sia la dimensione economica dell'impresa.

Sia chiaro, però: l'accesso alla professione non è soffocato o ristretto; è soltanto doverosa-

mente regolamentato per le necessarie garanzie del servizio.

E poiché non è concepibile disciplinare il settore « conto terzi », al di fuori della disciplina di tutto l'ambiente del trasporto di cose su strada, la proposta di legge per l'istituzione dell'albo è strettamente connessa con la disciplina del trasporto da attuarsi modificando e sostituendo la vigente legge n. 1349 del 1935, relativa al disciplinamento del trasporto di cose mediante autoveicoli. Certamente, tale disciplinamento del trasporto di cose mediante autoveicoli previsto, ma scarsamente attuato, con la legge n. 1349 potrà essere conseguito aggiornando adeguatamente la legge stessa; ma questo aggiornamento non può prescindere in ogni caso dalla istituzione dell'albo nazionale. (È di questi giorni la presentazione alla Camera, dopo tanta attesa, del modestissimo disegno di legge n. 3661 ad iniziativa del Governo per la sola sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale 15 giugno 1959, n. 393 e determinazioni delle sanzioni per le infrazioni alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969, quando invece il Ministero competente aveva assicurato formalmente che i provvedimenti relativi e alla istituzione dell'albo e alle tariffe a forcella (con minimi e massimi obbligatori) in armonia con la regolamentazione vigente nell'ambito della Comunità europea e la riforma che disciplina i trasporti di cose sarebbero stati presentati al Parlamento ad iniziativa del Governo entro i primi mesi del 1971). È ciò per rendere tutti gli imprenditori del trasporto non tanto l'oggetto, quanto il soggetto del disciplinamento.

Siffatto principio (che in verità non attiene solo al settore del trasporto, ma che è insito — ormai — anche in tutti gli organi di governo dei settori autonomi della vita nazionale: scuola e università, magistratura, mondo del lavoro, categorie economiche, ordini professionali, ecc.) trova conferma nella proposta di chiamare a partecipare ai comitati centrali e periferici, in prevalenza, i diretti interessati, cioè gli stessi imprenditori del trasporto. La presidenza dei Comitati è affidata, invece, a magistrati e ciò per assicurare la massima obiettività delle decisioni nel rispetto delle leggi che regolano il settore.

* * *

La necessità del provvedimento è universalmente sentita, e non da oggi: infatti, nella passata legislatura furono ben cinque le propo-

ste presentate da quasi tutti i gruppi parlamentari, le quali costituiscono la premessa per la formulazione di un testo che s'avvicina di molto a quello da noi proposto, che — però — deve necessariamente tener conto dell'avvenuta estensione a tutto il territorio nazionale dell'Ente regione a statuto ordinario.

Il Governo — come abbiamo accennato — ha più volte promesso di presentare un complesso di norme organiche, frutto di lungo studio e di una approfondita elaborazione ad iniziativa ministeriale, anche per acquietare l'ansiosa, pressante richiesta avanzata al riguardo dalla categoria: in proposito esistono precisi impegni e scadenze, assunti e fissati dal ministro dei trasporti, anche in risposta a talune sollecitazioni parlamentari.

Ed è di fronte ad un persistente inspiegabile indugio che sovviene la nostra proposta la quale, a prescindere dal merito, ha l'ambizione di riproporre il problema in termini di attualità e di urgenza.

Gli autotrasportatori (sia coloro che esercitano professionalmente il trasporto di cose per conto di terzi con autoveicoli o una delle attività ausiliarie dello stesso) non possono più attendere: più che mai oggi hanno bisogno di una disciplina organica, così da promuovere la qualificazione e la specializzazione della propria categoria e da tutelarne i comuni interessi, al tempo stesso garantendo adeguata protezione agli interessi degli utenti e della 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 nella 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'ammodernamento 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 quasi 200 mila (erano solo 100.000 sei anni fa!) 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 dati — in verità non recenti — pubblicati dall'ISTAT, 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, superò in tale periodo, nonostante l'avversa congiuntura, le 203.000 unità di trasporto accrescendo ulteriormente la portata del proprio parco a quintali 11.946.129. Nel 1971 questi dati vanno maggiorati per almeno l'80 per cento. 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 della 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 impacciati procedure burocratiche, proprie della pubblica amministrazione, talché finisce col produrre lungaggini, complicazioni e aggravii di costo per gli utenti.

Per le ragioni dianzi illustrate può affermarsi con sicurezza che l'autotrasporto oggi assolve un ruolo di primo piano nell'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 più ignorati dall'economista e dal legislatore, perché coinvolgono anche grossi interessi di carattere generale.

Il problema, dunque, che si pone in termini di urgenza, alla considerazione del legislatore è quello di dare alla categoria una disciplina normativa che operi, anzitutto, quella severa selezione, qualitativa e quantitativa, fra tutti coloro che oggi indiscriminatamente esercitano l'autotrasporto, cui abbiamo in precedenza fatto esplicito riferimento: selezione che, in considerazione dei larghi e generali interessi che all'autotrasporto sono connessi ed in particolare di quelli della vasta cate-

goria 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 la 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 (e ormai l'accordo è generale) che lo strumento tecnico-giuridico più idoneo a consentire la attuazione della proposta selezione fosse appunto 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 cennati requisiti di idoneità 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.

* * *

Ma sovengono altre ragioni. La creazione del Mercato comune europeo ha creato e impone dimensioni, strutture, metodi, necessità e problemi nuovi, che la vecchia e superata legge n. 1349 non è in grado di affrontare e disciplinare. In effetti: 1) l'assenza di concreti e specifici criteri tecnici nella concessione delle autorizzazioni all'esercizio dell'autotrasporto professionale di merci; 2) la mancanza di selezione nella capacità e nelle specializzazioni (trasporti internazionali e nazionali, trasporti sotto freddo, trasporti speciali, ecc.); 3) l'apertura delle frontiere; 4) il prossimo diritto di « installazioni » in Italia di operatori comunitari; tutto ciò, mentre è oggetto già di disciplina negli altri paesi del Mercato comune, sottopone l'autotrasporto italiano ad una impari e svantaggiosa concorrenza, che si accentuerà sempre più nel senso di un discapito per i nostri operatori e per la nostra economia.

Non vuole, d'altra parte, coprirsi di silenzio un altro aspetto del problema: quello sociale. La maggioranza dei trasporti di merce per conto di terzi è, per numero di contratti, assorbito dalle grandi aziende di autotraspor-

to: tuttavia, esse, di fatto, attuano il trasporto solo in minima parte (appena il 10 per cento, circa) con automezzi propri; per la restante parte, si servono di ditte minori, degli « artigiani » dell'autotrasporto, i cosiddetti « padroncini », cioè autotrasportatori proprietari di un solo, ben di rado, di due mezzi di trasporto. Ma, come è notorio, i « padroncini » ricevono soltanto minima parte del nolo incassato dalla grande ditta contraente: il « padroncino », poiché non può affrontare la concorrenza pubblicitaria e tecnica della grande ditta, finisce per agire (come pure è notorio) sotto costo. Di qui la necessità di richiedere in colui che si appresta ad esercire una impresa di autotrasporto, qualità tecniche e in parte anche economiche, che lo pongano in condizioni di affrontare la duplice concorrenza: delle imprese del Mercato comune e delle grandi ditte nazionali.

Finalmente, si vuol richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sul fatto che gli autotrasportatori meno capaci ed abbienti, per sopperire al disavanzo di esercizio sotto costo, sono costretti al « sovraccarico », allo sfruttamento dell'automezzo oltre ogni limite economico e soprattutto oltre i limiti tecnici della stessa sicurezza della circolazione.

* * *

Ecco, dunque, i vari motivi, tutti fondati, per i quali una nuova disciplina dell'autotrasporto professionale di merci, la creazione di un albo nazionale, si rende oramai indilazionabile. Esso deve rispondere ai seguenti criteri: rispetto dell'articolo 41 della Costituzione; autodisciplina e partecipazione, moralizzazione; requisiti di capacità tecnica negli operatori. È ad essi orientata la proposta di legge che si ha l'onore, onorevoli colleghi, di sottoporre al vostro esame e alla vostra approvazione.

Aggiungiamo un'ultima precisazione: abbiamo finora parlato di albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi. Ma le stesse considerazioni fatte in tema di autodisciplina, di qualificazione e di garanzia e controllo anticoncorrenziale valgono anche per gli autotrasportatori di cose per conto proprio che dovranno chiedere preventivamente la iscrizione in un registro, anch'esso a carattere regionale e pubblico. Ed, infine, innovando anche su questo punto rispetto alle ricordate proposte di legge, che ci hanno ispirato, agli effetti della iscrizione nell'albo o nel registro i mezzi da utilizzarsi per il trasporto, sia esso

di cose per conto terzi che di cose per conto proprio, possano riguardare sia gli autoveicoli che i motoveicoli e necessariamente i rimorchi.

* * *

La presente proposta di legge si compone di 26 articoli. Indichiamo succintamente, a maggior chiarimento, la particolare materia che i singoli articoli trattano, nonché i criteri informativi degli stessi.

L'articolo 1 impone a carico degli autotrasportatori la iscrizione all'albo (per conto di terzi) o al registro (per conto proprio), entrambi di carattere pubblico.

L'articolo 2 riguarda la domanda di iscrizione (anche per gli stranieri) ai comitati regionali con la relativa documentazione.

L'articolo 3 fissa i requisiti necessari per la iscrizione e per il rilascio della relativa autorizzazione al trasporto.

L'articolo 4 indica gli estremi necessari per un attestato di idoneità tecnica della impresa.

L'articolo 5 si riferisce alla sezione dell'albo per i trasporti internazionali ed ai requisiti necessari per poterlo espletare.

L'articolo 6 ricorda, invece, l'iscrizione nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio presso i comitati regionali.

L'articolo 7 attiene alla possibilità di ricorso contro il diniego di iscrizione nell'albo o nel registro.

Con l'articolo 8 si specificano le condizioni per poter conservare la propria iscrizione, mentre il successivo articolo 9 si richiama alla denuncia di cessazione dell'attività e alla cancellazione dall'albo e dal registro.

L'articolo 10 precisa come e quando sia possibile ottenere la reinscrizione, mentre l'articolo 11 fissa il divieto di iscrizione alle agenzie di trasporto.

L'articolo 12 induce alla costituzione del comitato centrale per l'autotrasporto di cose e l'articolo 13 ne fissa i compiti. Gli articoli 14, 15 e 16, invece, attengono al comitato regionale. All'articolo 17 fa capo la nomina di un collegio dei revisori dei conti.

L'articolo 18 impone la vigilanza sui comitati centrale e regionale da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le sanzioni disciplinari costituiscono il contenuto dell'articolo 19 e dell'articolo 20, mentre l'articolo 21 riguarda il pagamento dei contributi e la possibilità di sospensione.

Seguono con gli articoli 23, 24 e 25 le « norme transitorie », e con l'articolo 26 la costituzione di un fondo di dotazione per le spese di funzionamento degli organi previsti dalla proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Chi intende esercitare l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi o per conto proprio, ai sensi della legge 20 giugno 1935, n. 1349, e successive modificazioni, è tenuto a chiedere preventivamente l'iscrizione nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio.

L'albo e il registro sono a carattere regionale e sono tenuti da appositi Comitati che hanno sede presso le direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che disimpegnano le funzioni di segreteria.

L'albo e il registro sono pubblici.

ART. 2.

La domanda di iscrizione nell'albo e nel registro deve essere diretta al Comitato regionale nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

La domanda deve essere corredata dei documenti che comprovano il possesso dei requisiti prescritti, tra i quali il certificato di cittadinanza italiana e, per le società, la copia dell'atto costitutivo.

L'iscrizione è consentita agli stranieri, se appartenenti a Stati che concedono trattamento di reciprocità ai cittadini italiani ovvero quando ricorrano le condizioni stabilite da norme obbligatorie della CEE.

ART. 3.

Ai fini dell'iscrizione nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, il Comitato regionale accerta il possesso, da parte del richiedente, dei requisiti di idoneità tecnica, morale e finanziaria previsti dall'articolo 2 della legge 20 giugno 1935, n. 1349.

L'iscrizione nell'albo comprova l'idoneità tecnica, morale e finanziaria necessaria per ottenere — da parte della direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — il rilascio dell'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, con l'osservanza delle condizioni e delle norme stabilite ai sensi del citato articolo 2 della leg-

ge 20 giugno 1935, n. 1349, e nei limiti dei quantitativi fissati in applicazione dell'articolo stesso.

ART. 4.

L'idoneità tecnica dell'impresa di cui è richiesta l'iscrizione nell'albo è valutata sulla base dell'attività di trasporto eventualmente svolta e dell'attrezzatura tecnica di cui l'impresa medesima dispone o potrà disporre.

L'accertamento dell'idoneità morale del richiedente è effettuata sulla base del certificato generale del casellario giudiziario e di quello sui carichi pendenti rilasciati in data non anteriore di tre mesi a quella della domanda di iscrizione, integrati dalle informazioni sulla buona condotta. La documentazione deve riferirsi ai titolari o ai legali rappresentanti dell'impresa.

Ai fini dell'accertamento dell'idoneità finanziaria, il richiedente deve inoltre comprovare:

a) di essere iscritto nei ruoli dell'imposta di ricchezza mobile e complementare, salvo i casi di esenzione;

b) di non avere in corso procedura di fallimento, ovvero di concordato preventivo o di amministrazione controllata, né di essere stato soggetto in passato a procedura fallimentare chiusasi con sentenza di fallimento, salvo che, in questo ultimo caso, sia intervenuta riabilitazione a norma degli articoli 142 e seguenti del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267;

c) di non essere, ove si tratti di società, in stato di liquidazione a seguito di scioglimento;

d) di essere iscritto o di avere presentato denuncia per l'iscrizione alla camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato;

e) la propria disponibilità diretta di sufficienti capitali o quella che gli può derivare dal credito concessogli da terzi da comprovarsi con dichiarazioni bancarie che precisino la data di decorrenza e l'ammontare, ovvero le proprie risorse economiche e finanziarie specificamente destinate all'esercizio dell'autotrasporto.

ART. 5.

Nell'albo è istituita una sezione per i trasporti internazionali.

In relazione alla specializzazione degli operatori e ad effettive esigenze della categoria, il Comitato centrale può deliberare l'istituzione di altre sezioni e sottosezioni.

Alla sezione dell'albo per i trasporti internazionali sono iscritti gli operatori che esercitano da almeno un biennio l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi in campo nazionale e che:

a) conoscono le norme che regolano il trasporto in campo internazionale e quelle vigenti in materia doganale e valutaria;

b) dispongono di autoveicoli rispondenti alle esigenze particolari dei trasporti internazionali, nonché di personale qualificato e selezionato in relazione ai compiti da svolgere;

c) hanno stipulato adeguate polizze di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei propri veicoli e contro il furto e i danni alle cose da trasportare, valide all'estero;

d) coprono, mediante assicurazione od altri mezzi idonei, i rischi per malattie ed infortuni del personale dipendente verificabili in territorio estero.

L'iscrizione nella sezione dell'albo per i trasporti internazionali è necessaria per ottenere, da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nonché da parte delle direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC), le autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi tra l'Italia ed i paesi esteri, previste dai vigenti accordi internazionali.

ART. 6.

Per l'iscrizione nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio, il richiedente deve presentare apposito certificato della camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato, dal quale risulti l'attività economica esercitata; qualora il richiedente sia un soggetto che non è sottoposto alle norme vigenti all'obbligo dell'iscrizione presso la camera di commercio, industria, agricoltura e artigianato, il certificato predetto può essere sostituito da altro documento idoneo a comprovare l'attività esercitata.

Il Comitato regionale provvede all'iscrizione dopo aver accertato che l'attività dichiarata ed effettivamente esercitata dal richiedente comporta, in funzione dell'entità, dell'oggetto e delle caratteristiche, la possibilità di un utile impiego di veicoli propri per il trasporto di cose proprie.

La licenza di cui all'articolo 1 terzo comma della legge 20 giugno 1935, n. 1349, è rilasciata all'iscritto nel registro degli autotrasportatori per conto proprio dalla direzione compartimentale della MCTC, che, per quanto riguarda il numero e la portata dei veicoli per i qua-

Li viene chiesta la licenza, tiene conto delle esigenze di trasporto derivanti dall'attività del richiedente, in relazione agli accertamenti di cui al comma precedente e sulla base di ogni altro utile elemento di valutazione. Quando si tratti di richieste di ulteriori licenze da parte di ditte già iscritte nel registro, la direzione compartimentale della MCTC, nel caso in cui non sia in possesso di sufficienti elementi di giudizio, può chiedere, al riguardo, il parere del Comitato regionale.

ART. 7.

Contro il diniego di iscrizione nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio è ammesso ricorso, nel termine di trenta giorni, al Comitato centrale di cui al successivo articolo 11.

ART. 8.

Gli iscritti all'albo che hanno ottenuto l'autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi debbono, ai fini della conservazione della propria iscrizione:

- a) essere proprietari dei veicoli con i quali esercitano l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi;
- b) essere in regola con le disposizioni vigenti sulle assicurazioni sociali obbligatorie per i dipendenti;
- c) stipulare adeguate polizze di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei propri veicoli e contro il furto e i danni alle cose da trasportare.

Gli iscritti all'albo o al registro debbono comunicare entro trenta giorni al Comitato regionale le variazioni inerenti all'organizzazione e alla struttura dell'impresa che siano influenti ai fini della presente legge.

Variazioni possono essere disposte d'ufficio, previa comunicazione agli interessati.

ART. 9.

Quando l'iscritto nell'albo o nel registro denuncia la cessazione della propria attività di trasporto, il Comitato regionale ne prende atto e provvede alla cancellazione dall'albo o dal registro.

La cancellazione è eseguita anche, previa contestazione all'interessato, nel caso in cui

il Comitato regionale accerti la perdita, da parte dell'iscritto nell'albo o nel registro, dei requisiti fissati per la iscrizione ovvero la cessazione dell'attività di trasporto dell'impresa.

La cancellazione dall'albo è altresì disposta quando vengono a mancare le condizioni di cui al primo comma dell'articolo 8.

È, inoltre, ordinata la cancellazione quando venga accertato, sulla base dei verbali degli organi di polizia o di un membro del Comitato regionale di cui al successivo articolo 13, il trasporto di merci che non formino oggetto di commercio o di produzione del proprietario del rotabile avente licenza di trasporto di cose per conto proprio.

Qualora l'impresa sia titolare di autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi o di licenza al trasporto di cose per conto proprio, il Comitato regionale dà notizia della cancellazione alla direzione compartimentale della MCTC per l'adozione dei conseguenti provvedimenti di revoca dell'autorizzazione o della licenza.

Qualora, in relazione all'attività esercitata dal titolare di licenza al trasporto di cose per conto proprio, si sia verificata una diminuzione nelle necessità di trasporto, la direzione compartimentale della MCTC revoca la licenza per i veicoli che risultano esuberanti, tenuto conto dei criteri di cui all'ultimo comma del precedente articolo 6, e ne dà notizia al Comitato regionale. Nel caso in cui la direzione compartimentale della MCTC non sia in possesso di sufficienti elementi di giudizio, può chiedere, al riguardo, il parere del Comitato regionale.

Contro i provvedimenti di cancellazione dall'albo o dal registro, previsti al secondo e terzo comma del presente articolo, è ammesso ricorso, entro trenta giorni, al Comitato centrale.

I provvedimenti delle direzioni compartimentali della MCTC previsti al quarto e quinto comma del presente articolo sono definitivi.

ART. 10.

La domanda di reiscrizione può essere presentata soltanto quando siano venuti a cessare i motivi che hanno determinato la cancellazione.

Quando la cancellazione sia stata disposta per difetto del requisito di idoneità morale deve trascorrere almeno un biennio prima che possa essere presentata domanda di reiscrizione.

ART. 11.

È fatto divieto alle agenzie di trasporto, che non posseggano automezzi in proprio e che non abbiano i requisiti richiesti dalla presente legge, di chiedere ed ottenere l'iscrizione nell'albo e nel registro di cui al precedente articolo 1, ferma restando la disciplina di cui agli articoli 1742 e seguenti del codice civile.

ART. 12.

Presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, direzione generale della MCTC, ha sede il Comitato centrale per l'autotrasporto di cose.

Esso è presieduto da un magistrato di Cassazione ed è composto da:

a) due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, direzione generale della MCTC;

b) un rappresentante del Ministero dell'interno;

c) un rappresentante del Ministero del tesoro;

d) un rappresentante del Ministero del commercio con l'estero;

e) un rappresentante del Ministero dell'agricoltura e delle foreste;

f) un rappresentante del Ministero dell'industria, commercio e artigianato;

g) otto rappresentanti degli iscritti nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, eletti dagli iscritti medesimi;

h) quattro rappresentanti degli iscritti nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio, eletti dagli iscritti medesimi.

Il Comitato centrale è nominato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

I componenti restano in carica per tre anni.

Le funzioni di segreteria sono disimpegnate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, direzione generale della MCTC.

ART. 13.

Il Comitato centrale ha il compito di:

a) stabilire le norme e le modalità per le elezioni dei rappresentanti degli iscritti all'albo e al registro del medesimo Comitato centrale, nei Comitati regionali di cui al succes-

sivo articolo 14 e nel collegio dei revisori dei conti di cui al successivo articolo 17;

b) provvedere alla nomina dei Comitati regionali;

c) vigilare e coordinare l'attività dei Comitati regionali;

d) approvare i bilanci preventivo e consuntivo e stabilire, nella misura occorrente per sopperire alle spese di funzionamento dell'albo e del registro, la tassa per l'iscrizione nell'albo e nel registro, un eventuale contributo annuale, nonché il contributo da corrispondere per singoli atti ed operazioni richieste dagli iscritti;

e) stabilire le norme per la riscossione dei contributi e per la gestione dei fondi e gestire i fondi di propria pertinenza;

f) decidere in via definitiva sui ricorsi degli iscritti avverso i provvedimenti dei Comitati regionali;

g) deliberare l'istituzione di nuove sezioni e sottosezioni degli albi;

h) promuovere iniziative intese al miglioramento professionale della categoria, esaminare questioni di carattere generale interessanti l'autotrasporto di cose, nonché dare parere agli organi competenti in materia;

i) esercitare le altre attribuzioni previste da disposizioni di legge o di regolamento.

ART. 14.

Il Comitato regionale è presieduto da un magistrato di Corte d'appello ed è composto da:

a) un rappresentante della direzione compartimentale della MCTC;

b) un rappresentante designato dalla prefettura del capoluogo della regione;

c) otto rappresentanti degli iscritti nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, eletti dagli iscritti medesimi;

d) quattro rappresentanti degli iscritti nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio, eletti dagli iscritti medesimi.

I componenti restano in carica per tre anni.

È organo esecutivo del Comitato una segreteria permanente.

ART. 15.

Il Comitato regionale ha il compito di:

a) ricevere ed esaminare le domande di iscrizione nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi e nel registro degli autotrasportatori per conto proprio, al

fine di accertare il possesso dei requisiti necessari da parte dei richiedenti;

b) deliberare le iscrizioni nell'albo e nel registro, nonché le variazioni e le cancellazioni;

c) vigilare sul permanere del possesso, da parte degli iscritti, dei requisiti di cui al punto a) e promuovere i giudizi disciplinari e procedere all'applicazione delle relative sanzioni;

d) vigilare sull'osservanza delle tariffe obbligatorie concernenti i trasporti di cose;

e) vigilare sul comportamento degli iscritti nell'esercizio dell'attività di autotrasporto, decidere sulle denunce o segnalazioni contro gli iscritti medesimi ed esercitare nei loro confronti il potere disciplinare;

f) predisporre il preventivo di spesa e il rendiconto consuntivo annuali di propria competenza, da sottoporre al Comitato centrale;

g) gestire i fondi di propria pertinenza;

h) esaminare i problemi locali dell'autotrasporto di cose e svolgere le altre funzioni che gli siano attribuite da disposizioni di legge o di regolamento o che gli siano affidate dal Comitato centrale.

Per l'esercizio del potere disciplinare di cui al presente articolo i singoli componenti il Comitato regionale sono equiparati agli incaricati del servizio di polizia stradale di cui all'articolo 137 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, limitatamente ai compiti di prevenzione ed accertamento dei reati in materia di circolazione stradale, di cui al primo capoverso, punto a), dell'articolo 136, dello stesso testo unico e ai compiti dichiarati espressamente nell'articolo 9, quarto comma, della presente legge.

ART. 16.

Per la validità delle riunioni del Comitato centrale e del Comitato regionale è necessaria la presenza di almeno due terzi dei membri.

Il Comitato centrale ed il Comitato regionale deliberano a maggioranza di voti; in caso di parità prevale il voto del Presidente.

ART. 17.

Per il controllo dei conti e l'accertamento della regolarità del bilancio consuntivo è istituito un collegio dei revisori, presieduto da un consigliere della Corte dei conti e composto da:

a) un rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

b) un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) un rappresentante degli iscritti nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi, eletto dagli iscritti medesimi;

d) un rappresentante degli iscritti nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio, eletto dagli iscritti medesimi.

I componenti restano in carica per tre anni.

ART. 18.

Il Comitato centrale e i Comitati regionali sono soggetti alla vigilanza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

ART. 19.

Le sanzioni disciplinari che il Comitato regionale, nell'esercizio delle funzioni di cui alla lettera e) dell'articolo 14 può applicare, nei casi di infrazione alle leggi o ai regolamenti sulla disciplina dell'autotrasporto o per comportamento non conforme ai doveri professionali, sono:

- 1) la diffida;
- 2) la sospensione della iscrizione nell'albo o nel registro, per un periodo non superiore ai sei mesi;
- 3) la radiazione dall'albo o dal registro.

Nei confronti dell'autotrasportatore per conto proprio che trasporti cose per conto di terzi deve essere comminata la sospensione dal registro per un periodo da uno a sei mesi.

La sanzione della sospensione dall'albo o dal registro comporta la sospensione per lo stesso periodo, da parte della Direzione compartimentale della MCTC, dell'efficacia delle autorizzazioni o delle licenze.

La sanzione prevista al punto 3) può essere comminata soltanto in caso di ripetute irregolarità e dopo che siano state applicate le sanzioni della diffida e della sospensione; eccezionalmente può essere comminata anche nel caso di prima infrazione, purché si tratti di fatti di particolare gravità.

Dopo la radiazione dall'albo o dal registro la Direzione compartimentale della MCTC revoca l'autorizzazione o la licenza di trasporto.

Contro i provvedimenti di cui ai punti 1, 2 e 3 è ammesso ricorso, entro trenta giorni, al Comitato centrale.

I provvedimenti delle Direzioni compartimentali della MCTC previsti al terzo e al quinto comma del presente articolo sono definitivi.

ART. 20.

Prima di applicare le sanzioni di cui al precedente articolo 19 il Comitato regionale contesta gli addebiti all'autotrasportatore, invitandolo a presentare le giustificazioni.

Le giustificazioni debbono essere presentate al Comitato regionale entro trenta giorni dalla comunicazione delle contestazioni.

Il Comitato decide sulla sanzione da infliggere entro trenta giorni dalla presentazione delle giustificazioni, sentita la parte che può farsi rappresentare.

ART. 21.

Coloro che non ottemperano all'obbligo del pagamento dei contributi previsti alla lettera *d*) dell'articolo 13 sono diffidati per iscritto dal Comitato regionale a provvedere entro un termine massimo di quindici giorni. Trascorso infruttuosamente tale termine, il Comitato delibera la sospensione dell'impresa dall'albo o dal registro e ne dà notizia alla Direzione compartimentale della MCTC per l'adozione del provvedimento di sospensione dell'efficacia dell'autorizzazione o licenza di trasporto.

I predetti provvedimenti di sospensione sono revocati quando l'impresa abbia regolarizzato la propria posizione contributiva.

I provvedimenti di sospensione dell'efficacia dell'autorizzazione o licenza di trasporto, adottati dalle Direzioni compartimentali della MCTC a norma del primo comma, sono definitivi.

ART. 22.

Restano ferme per le imprese di autotrasporto considerate artigiane ai sensi della legge 25 luglio 1956, n. 860, e iscritte nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio, le agevolazioni previste dalla legge medesima.

NORME TRANSITORIE.

ART. 23.

Le norme di cui al primo comma dell'articolo 1 hanno effetto dal 180° giorno dalla data di pubblicazione della presente legge.

Coloro che alla data in cui hanno effetto le norme del primo comma dell'articolo 1 esercitano, in base ad autorizzazioni, l'autotrasporto di cose per conto di terzi o, in base a licenza, l'autotrasporto di cose per conto proprio hanno diritto ad essere iscritti, a domanda, rispettivamente nell'albo delle imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o nel registro degli autotrasportatori di cose per conto proprio.

Le domande debbono essere presentate entro sessanta giorni dalla data indicata nel comma precedente.

Nel termine di ulteriori sei mesi, dopo la scadenza di quello per la presentazione delle domande, coloro che si trovano nelle condizioni previste dal secondo comma del presente articolo sono tenuti a documentare il possesso dei requisiti per l'iscrizione nell'albo o nel registro previsti dagli articoli 2, 4 e 6 della presente legge. Nei confronti degli inadempienti il Comitato regionale dispone la cancellazione, previa contestazione agli interessati.

Le Direzioni compartimentali della MCTC provvedono a revocare le autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi e le licenze al trasporto di cose per conto proprio nei confronti di coloro che non hanno presentato la domanda di iscrizione nell'albo o nel registro entro il termine indicato al terzo comma del presente articolo o sono stati cancellati dall'albo o dal registro per non aver prodotto in termini la prescritta documentazione.

I provvedimenti di revoca della autorizzazione o della licenza adottati dalle Direzioni compartimentali della MCTC sono definitivi.

ART. 24.

Coloro che alla data in cui hanno effetto le norme del primo comma dell'articolo 1 esercitano l'autotrasporto di cose per conto di terzi tra l'Italia ed un Paese estero, in base ad un'autorizzazione internazionale che non sia valida soltanto per singoli viaggi, hanno diritto di essere iscritti, a domanda, nella sezione dell'albo per i trasporti internazionali.

Hanno altresì diritto di essere iscritti, a domanda, nella sezione dell'albo per i trasporti internazionali coloro che, nel periodo di un anno antecedente alla data indicata nel precedente comma, hanno esercitato l'autotrasporto di cose per conto di terzi tra l'Italia ed un Paese estero, utilizzando in congrua misura autorizzazioni internazionali per singoli viaggi.

Le domande debbono essere presentate entro sessanta giorni dalla data indicata nel primo comma.

Nel termine di ulteriori sei mesi, dopo la scadenza di quello per la presentazione delle domande, il Comitato regionale accerta il possesso dei requisiti previsti dall'articolo 5 della presente legge.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e le Direzioni compartimentali della MCTC provvedono a revocare le autorizzazioni internazionali al trasporto di cose per conto terzi rilasciate in favore di coloro che non hanno presentato la domanda di iscrizione nella sezione dell'albo per i trasporti internazionali entro il termine indicato al terzo comma del presente articolo, o sono stati cancellati dalla predetta sezione perché non in possesso dei requisiti prescritti.

I provvedimenti di revoca delle autorizzazioni di cui al comma precedente, adottati dalle Direzioni compartimentali della MCTC, sono definitivi.

ART. 25.

Per il periodo decorrente dall'entrata in vigore della presente legge sino al 31 dicembre 1971 valgono le seguenti norme:

a) nel Comitato centrale previsto dall'articolo 12 i rappresentanti di cui alle lettere *g*) ed *h*) sono, rispettivamente, otto rappresentanti designati da ciascuna delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi a carattere nazionale rappresentate in almeno dieci Comitati regionali e quattro rappresentanti delle imprese industriali, commerciali e agricole, in quanto esercenti l'autotrasporto di cose per conto proprio, designati, uno per ciascuna categoria, dalle rispettive organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative;

b) i Comitati regionali previsti dall'articolo 14 sono nominati con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile; i rappresentanti di cui alle lettere *c*) e *d*) sono, rispettivamente, un rappresentante designato da ciascuna delle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi istituite nella circoscrizione di competenza del Comitato regionale da almeno un anno alla data di nomina del Comitato ed un rappresentante designato da ciascuna delle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative, esistenti nella regione, che, secondo lo statuto, abbiano per scopo la tutela del trasporto di cose per conto proprio;

c) nel Collegio dei revisori dei conti previsto dall'articolo 17 i rappresentanti di cui alle lettere c) e d) sono scelti dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, uno tra le persone designate dalle organizzazioni sindacali degli autotrasportatori di cose per conto di terzi a carattere nazionale rappresentate in almeno dieci Comitati regionali e l'altro tra le persone designate dalle organizzazioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative delle imprese industriali, commerciali ed agricole, in quanto esercenti lo autotrasporto di cose per conto proprio.

ART. 26.

Per costituire un fondo di dotazione e sopperire alle spese di funzionamento dei Comitati e del Collegio dei revisori sino al 31 dicembre 1971, la tassa di iscrizione e il contributo per singoli atti od operazioni previsti dall'articolo 13, lettera d) sono stabiliti nella seguente misura:

1) Tassa di iscrizione. — Lire 1.000 per ogni veicolo di portata inferiore a 30 quintali, lire 2.000 per ogni veicolo di portata da 30 a 50 quintali; lire 4.000 per ogni veicolo di portata superiore a 50 quintali;

2) Contributo per singoli atti od operazioni. — Lire 500 purché non si tratti di variazioni derivanti da aumento nel numero dei veicoli in dotazione, nel qual caso si applica la tassa di cui al punto precedente.