

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

47.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 16 MAGGIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDICE

| | PAG. |
|---|--------------------|
| Disegno di legge (Discussione e rinvio): | |
| Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada (<i>Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (1167-B) | 705 |
| PRESIDENTE | 705, 706, 708, 709 |
| BAGHINO | 707 |
| BELCI | 708 |
| CIACCI | 706 |
| GUERRINI | 707 |
| KORACH | 707 |
| LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i> | 705, 708 |
| VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> | 708 |
| Disegno di legge (Discussione e rinvio): | |
| Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (2480) | 709 |
| PRESIDENTE | 709, 711 |
| CIACCI | 709, 716 |
| GUERRINI | 710 |
| LOMBARDI GIOVANNI | 709 |
| MANCINI ANTONIO | 709 |
| MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> | 709, 710 |
| VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> | 711 |

La seduta comincia alle 11,5.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada (*Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (1167-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Istituzione dell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, disciplina degli autotrasporti di cose e istituzione di un sistema di tariffe a forcilla per i trasporti di merci su strada », già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 19 dicembre 1973 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 28 febbraio 1974.

L'onorevole Lombardi Giovanni ha facoltà di svolgere la relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, abbiamo al nostro esame il disegno di legge n. 1167-B, che ritorna a noi a seguito delle variazioni apportate dal Senato, per un ulteriore e — penso —

definitivo approfondimento e approvazione. Debbo dire però che, mancando il parere vincolante della I Commissione affari costituzionali, non saremo in grado di concludere oggi la discussione e potremo limitarci, dopo l'esposizione delle modifiche apportate dal Senato e delle ragioni delle modifiche stesse, ad iniziare la discussione sulle linee generali.

Gli emendamenti apportati dal Senato possono essere considerati in parte innovativi, in parte di carattere formale.

Esaminiamo innanzitutto la parte innovativa. All'articolo 3, lettera *d*), è introdotta la rappresentanza del movimento cooperativo; c'è, inoltre, una modifica di carattere formale, nel senso che l'espressione « membri » viene sostituita dall'altra « componenti ». Questa modifica si ripete anche nel seguito del testo. Un'altra modifica sostanziale, sempre nell'articolo 3, riguarda la conferma dei componenti dei comitati (sia quello provinciale, sia quello centrale), nel senso che essa può aver luogo per una sola volta.

Altra modifica sostanziale riguarda l'articolo 4, relativamente alla composizione del comitato provinciale, nel senso di sostituire al « magistrato ordinario o amministrativo a riposo con funzioni di presidente », il « presidente della camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura del capoluogo in cui ha sede il comitato, con funzioni di presidente ». A motivo di questa modifica è stato detto da parte del relatore al Senato che è bene che i magistrati siano lasciati a svolgere le loro funzioni.

Nell'articolo 4 c'è anche qualche modifica di natura puramente formale, salvo per quanto attiene alla nomina dell'esperto di cui alla lettera *g*) del primo comma: tale nomina, secondo il nuovo testo, dovrebbe avvenire su designazione della giunta provinciale.

Successivamente, all'articolo 6, si parla dei supplenti, i quali « partecipano » e non « possono partecipare », come era detto nel testo da noi approvato. Ciò significa che potranno essere sempre presenti.

All'articolo 13 abbiamo un chiarimento a proposito dell'interdizione dagli uffici direttivi: si è voluto sostanzialmente dire che l'incapacità ad esercitare uffici direttivi si riferisce a qualsiasi impresa, per mettere poi in rilievo che non si riferisce all'impresa artigiana.

All'articolo 24 si afferma che le decisioni del comitato provinciale, inerenti alla cancellazione dall'albo, alla radiazione, alla

sospensione, alla censura e all'ammonizione debbono essere attuate « dai competenti uffici della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

All'articolo 26 è stato soppresso l'ultimo comma, che fa riferimento ai titolari del potere di prevenzione e di accertamento dei reati, ritenendo superfluo tale riferimento.

All'articolo 33 del testo del Senato si stabilisce che i componenti della commissione per le licenze, nel caso di decadenza, vengono immediatamente sostituiti con le procedure della nomina e non sono sostituiti dai supplenti fino al rinnovamento delle nomine.

Per quanto riguarda l'articolo 43, nel nuovo testo si stabilisce che le autorizzazioni, già rilasciate ai lavoratori autonomi che entrino a far parte delle società cooperative di produzione, sono accordate a queste ultime. L'articolo 45 viene soppresso; si tratta di una norma di cui io stesso, a suo tempo, avrei voluto suggerire la soppressione in quanto non ha una immediata sanzione.

Infine, all'articolo 65 abbiamo una variante all'abrogazione prevista della legge 20 giugno 1935, n. 1341; la nostra Commissione aveva previsto la totale abrogazione, mentre il Senato ha proposto che vengano abrogate soltanto quelle norme che sono in contrasto con il disegno di legge. Con ciò si manterrebbe il trasporto merci di linea e si consentirebbe alle regioni di esercitarlo, anche se ritengo che poche ne possano avere interesse.

L'ultima modificazione è all'articolo 66 e riguarda il periodo entro il quale debbono essere emanate le norme del regolamento di esecuzione. La Commissione affari costituzionali aveva eccepito sulla costituzionalità di questa norma e ci aveva imposto di toglierla; il Senato, invece, l'ha ripristinata. Tutte le altre modifiche o correzioni sono di carattere formale e non sostanziale: a volte sono migliorative, a volte no.

Concludo invitando i colleghi a dare il loro voto favorevole all'approvazione del testo trasmesso dal Senato, al fine non ritardare ulteriormente l'iter di questo provvedimento, tanto atteso dalle categorie interessate.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CIACCI. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, a nome del gruppo comunista dichiaro che non abbiamo niente da aggiungere al testo che ci è stato trasmesso dal Senato. Siamo dell'opinione che questo lungo iter

debba aver fine e si debba arrivare al più presto all'approvazione del progetto di legge. In sede di dichiarazioni di voto, noi faremo la nostra; per il momento può bastare l'espressione del nostro consenso, anche se distingueremo la nostra posizione rispetto alla parte della legge che riguarda l'albo; non abbiamo invece riserve circa la disciplina dell'autotrasporto e le tariffe a forcilla. Comunque, le nostre riserve circa l'albo non comporteranno da parte del gruppo comunista un atteggiamento negativo. Siamo, quindi, d'accordo per andare avanti.

BAGHINO. Il gruppo del MSI-destra nazionale si riserva in sede di dichiarazione di voto di esprimere la sua opinione; comunque, faremo in modo di evitare delle modifiche perché il progetto di legge non debba tornare al Senato.

GUERRINI. Ricordo che quando si discusse questo testo la prima volta, io sollevai alcune obiezioni circa la proliferazione degli albi di carattere professionale, ed ebbi l'occasione di dichiarare che il metodo di inquadrare ogni categoria produttiva in un albo, che si dichiara aperto ma che in realtà è legato alla buona disposizione di chi lo dirige e lo controlla, comportava un certo rischio. Dissi anche che la Commissione avrebbe dovuto fare un esame di principio circa il problema della istituzione di albi, in quanto mi risulta che davanti a varie Commissioni dei due rami del Parlamento giacciono proposte di iniziativa parlamentare che prevedono l'istituzione di albi per le più svariate categorie.

Non si tratta, per quanto mi riguarda, di prendere posizione contro questo albo o un altro, ma di richiamare l'attenzione dei colleghi sulla necessità che questo problema di carattere generale, che ha delle implicazioni che vanno al di là della singola disciplina di una categoria, venga esaminato in relazione anche alle singole proposte di legge che sono state presentate e cui ho fatto riferimento.

Mantengo le mie riserve — che non sono riferite specificamente a questo albo — sulla utilità economica della istituzione di una molteplicità di albi, e ritengo che sia necessaria da parte del Parlamento (e anche del Governo) una politica per quanto riguarda le strutture che noi poniamo in essere ogni qual volta noi consentiamo alla costituzione di un albo.

Teniamo presente che negli ultimi dieci anni si sono costituiti almeno 14-15 albi, che

sono qualcosa di diverso dall'ordine professionale; qui si va verso una corporativizzazione delle professioni e non verso una disciplina delle stesse.

Non mi oppongo all'approvazione di questo disegno di legge, che ha avuto un iter molto tormentato, però ho ritenuto, nel mentre esprimevo il mio voto favorevole all'approvazione, richiamare l'attenzione dei colleghi della Commissione sul fatto che legiferando per gruppi di interessi e per singole parti perdiamo di vista il quadro generale.

KORACH. Approfitto della presenza del Governo per sollecitare la presentazione del disegno di legge concernente l'autotrasporto e più specificamente quello relativo ad una sistemazione definitiva dei pesi e delle misure.

Noi accettiamo il disegno di legge al nostro esame, su cui abbiamo espresso chiaramente il nostro pensiero nel precedente dibattito, per il lungo travaglio che ha avuto e per andare incontro alle aspettative della categoria. Questo è un provvedimento, però, che fatalmente, per la sua stessa natura, tende a dare alla categoria una sistemazione interna che mal si inquadra in scelte di interesse più generale, e cioè nella questione dell'albo, per cui tende a difendere gli interessi della categoria, ma in termini chiaramente settoriali e corporativi.

A noi sembra, invece, che un discorso che potrebbe essere portato avanti sia quello dell'aggiornamento dei pesi e delle misure in modo che si spinga la categoria a trovare il proprio beneficio economico non in una difesa pura e semplice della medesima, ma in un progresso tecnico ed economico della gestione che solo una legge ben fatta può attuare.

Pertanto, a nome del gruppo comunista, chiedo al Governo di intervenire rapidamente, perché anche in questo settore vi sono ogni giorno questioni sul tappeto, quali la concorrenza dell'autotrasporto estero per quanto riguarda il trasporto internazionale dei *containers* e l'ormai invalsa abitudine del sovraccarico. Se si fanno un po' di conti, si può rilevare che se attualmente il parco nazionale degli autoveicoli risponde alla domanda del trasporto, è perché agisce al di fuori della legge. Infatti, se l'autotrasporto nazionale agisse nell'ambito della legge, non sarebbe in grado di rispondere alla domanda. Da ciò emerge che ci troviamo di fronte a norme che devono essere rapidamente corrette e sistemate.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

BELCI. Non ho alcuna difficoltà ad affermare che le considerazioni fatte dall'onorevole Guerrini mi trovano pienamente consenziente, però egli stesso ha riconosciuto che si tratta di un problema di politica generale. Non credo che ponendo questo problema nella sede dei trasporti, della marina mercantile e delle poste, noi potremo bloccare una legiferazione per settori. Credo, invece, che la responsabilità di coordinare una legislazione riguardante gli ordinamenti professionali e l'albo riguardi i gruppi politici in generale ed in chiave regolamentare; ritengo (questo è un compito squisitamente politico di ciascun gruppo) che si debba fare in modo che la I Commissione affari costituzionali per la sua parte e la IV Commissione giustizia in merito agli ordini professionali, cerchino di coordinare preventivamente questo discorso, perché altrimenti ogni Commissione di merito si troverà di fronte a proposte o a disegni di legge concernenti l'istituzione di nuovi albi, e volta per volta dovrà confermare la precedente posizione o modificarla senza con ciò bloccare una legiferazione di questo tipo che, come ha detto giustamente l'onorevole Guerrini, può preoccupare per il risultato concreto che può dare.

Se vogliamo davvero cercare di risolvere questo problema, ritengo che ciascun gruppo politico debba farsi carico di trovare in via regolamentare la sede idonea in cui possa verificarsi una visione globale, perché altrimenti resterà un nostro pio desiderio controllare una situazione che, come l'ha posta l'onorevole Guerrini sotto il profilo della politica economica, ed in un certo senso della politica costituzionale, deve trovare una sede più generale per potersi realizzare sul serio. Se non si perviene a questo, il prossimo anno dovremo ripetere le stesse considerazioni di oggi.

Penso, e lo affermo ancora una volta, che sia un problema politico dei gruppi parlamentari trovare la sede idonea per procedere ad una valutazione di siffatti problemi. La I Commissione affari costituzionali e la IV Commissione giustizia, singole o riunite, alla prima circostanza potrebbero avocare a sé per analogia un esame globale di questo problema, ed in quella sede far sì che i gruppi politici si esprimano in termini di economia generale.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Sono d'accordo sulla richiesta avanzata dall'onore-

vole Korach in ordine alla sollecita presentazione di un disegno di legge sulla revisione della normativa sui pesi e sulle dimensioni. Infatti non possiamo restare nella attuale condizione di incertezza, sia ai fini della produzione industriale, sia, soprattutto, per l'inferiorità che riscontriamo in questo settore, dato l'aumento di incidenza dei trasporti nelle relazioni internazionali, aumento che ci pone in notevoli difficoltà da cui è opportuno uscirne quanto prima.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto riguarda il merito del disegno di legge e degli emendamenti apportati dal Senato, mi rifaccio alle considerazioni svolte dal relatore. Condivido pienamente l'esigenza di procedere il più celermente possibile all'approvazione definitiva del disegno di legge, accetto le modifiche apportate dal Senato, così come ho già fatto in quella sede, e ne raccomando la sollecita approvazione.

Credo che il presidente possa adoperarsi presso la I Commissione affari costituzionali, perché è vivissima l'attesa della categoria, salvo il problema sollevato dall'onorevole Guerrini che, evidentemente, va riproposto in un'altra sede, in cui il Governo darà la propria collaborazione per tracciare una linea politica che non sia di risorgente corporativismo, ma rappresenti una disciplina seria di tutto quanto il settore, secondo una concezione che le forze politiche hanno ormai accettato e maturato.

All'onorevole Korach desidero far presente che il problema dei pesi e delle dimensioni è di notevole rilievo. Mi farò parte diligente perché il Ministero di cui faccio parte predisponga un disegno di legge *ad hoc*, tenendo conto che siamo vincolati a precedenti trattative in corso già da lunghi anni sul piano internazionale. Infatti, vi sono state ripetute riunioni del Consiglio dei ministri dei trasporti della Comunità economica europea e non si è addivenuti ad alcun accordo, nonostante lunghissime trattative e discussioni.

Desidero rilevare che l'ingresso dell'Inghilterra nella Comunità, da notizie che ho avuto in via privata, invece di semplificare il problema, l'ha ulteriormente aggravato, per cui sembra che nel mese di giugno questo discorso debba essere riproposto in sede comunitaria. Intanto possiamo vedere di fare qualcosa in campo nazionale che non sia, però, difforme dagli orientamenti emergenti nella riunione in sede comunitaria.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

PRESIDENTE. Solleciterò la I Commissione affari costituzionali affinché esprima il proprio parere sul disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri (2480).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Applicazione dei regolamenti della Comunità economica europea relativi al trasporto di viaggiatori su strada tra gli Stati membri ».

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il disegno di legge al nostro esame, presentato il 7 novembre 1973, e di cui raccomando la sollecita approvazione, non fa che attuare due regolamenti della Commissione CEE, approvati nel maggio 1972, con decorrenza 1° gennaio 1973.

Questo provvedimento tende a regolare il funzionamento dei servizi di trasporto delle persone e di carattere internazionale. Come è noto, è questa una delle competenze che è stata riservata allo Stato e non è stata trasferita alle regioni, trattandosi di trasporti internazionali sia regolari, sia regolari specializzati, sia a navetta. Il disegno di legge prevede in tutti i dettagli come si deve fare ad emanare una regolamentazione in questo campo, per cui è competente il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Si tratta dell'applicazione di questi due regolamenti, uno per i trasporti ordinari regolari e l'altro per quelli a navetta. Non vi sono altre considerazioni da aggiungere e pertanto ne raccomando la sollecita approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MANCINI ANTONIO. Sono d'accordo con la relazione volta dall'onorevole Marzotto Caotorta e, quindi, sull'approvazione del disegno di legge. Debbo formulare, però, due osservazioni.

All'articolo 1 si dice che le autorizzazioni vengono rilasciate dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione tramite le direzioni compartimentali e gli uffici provinciali: si dimentica però che questi uffici non fanno più parte dell'apparato amministrativo statale, essendo nel frattempo diventati organi delle regioni, che possono svolgere azioni amministrative per conto dello Stato, ma debbono essere a ciò delegate con legge. Proporrei quindi di aggiungere: « ...che vengono a ciò delegati ai sensi dell'articolo 118, secondo capoverso della Costituzione ».

Per quanto riguarda l'articolo 7, a me non piace il sistema semiautomatico di trasferimento delle licenze, sia per l'utilità pubblica sottesa a tale istituto, sia per quanto riguarda i requisiti del privato in relazione alle possibilità dell'impresa. In questo modo, invece, si dà una nuova sanzione ad un commercio di licenze, che a mio avviso dovrebbe essere ostacolato. Le licenze rilasciate, infatti, non vanno a costituire un bene patrimoniale, ma sono rilasciate nel pubblico interesse. Il cambiamento di soggetto non riguarda soltanto i gestori della licenza, ma trae la sua origine da un rapporto diretto di ciascuna impresa o di ciascun esercente nei confronti della pubblica autorità.

In conclusione, io modificherei la disposizione di cui all'articolo 7 che, pur dando la facoltà al Ministero dei trasporti di accertare il possesso di alcuni requisiti, consente un commercio di licenze attraverso un automatismo che non è regolato dalla volontà della pubblica amministrazione.

LOMBARDI GIOVANNI. Faccio anch'io osservare che gli uffici compartimentali della motorizzazione civile sono passati completamente alle regioni, mentre sono rimasti in vita gli uffici periferici del Ministero, a seguito del decreto delegato n. 5.

Per quanto riguarda l'articolo 7, se la relativa norma è contenuta nel regolamento della CEE, non possiamo opporci; se invece così non è, dovremmo ponderare la questione sulla base delle osservazioni formulate.

CIACCI. Vorrei sapere se il provvedimento è destinato ad essere approvato questa mattina.

PRESIDENTE. I pareri delle Commissioni II, III e IV non sono ancora pervenuti, ma non sono vincolanti e del resto i termini di resa sono ormai scaduti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 16 MAGGIO 1974

CIACCI. In questo momento parlo a titolo personale perché confesso che il provvedimento mi è giunto inaspettatamente e non ho avuto quindi la possibilità di consultare il mio gruppo. Ho qualche perplessità per quanto riguarda l'articolo 7, circa la modifica chiesta in precedenza dal collega Antonio Mancini. Mi riservo quindi di approfondire l'argomento e di dare un parere più completo. Ritengo che un pericolo di speculazione sulle licenze esista, però vi è anche il rovescio della medaglia. Una licenza di auto-transporto ad un certo punto ha anche un suo avviamento commerciale, che deve essere realizzato dal titolare. Non so come riusciremo a tradurlo in termini legislativi, però il problema dell'avviamento commerciale — diciamo così — esiste.

In conclusione, chiedo che si continui pure il dibattito, ma che si sospenda l'approvazione definitiva del disegno di legge, in modo che la discussione possa essere rinviata alla settimana prossima.

GUERRINI. Mi sembra che l'articolo 7 del disegno di legge in discussione vada esaminato e approfondito sotto due aspetti, uno di carattere giuridico, l'altro di merito. Con l'attuale formulazione, infatti, noi innoviamo profondamente in quello che è, nel nostro diritto, un punto fermo: la non commerciabilità dell'autorizzazione amministrativa. Noi possiamo fare tutto, però dobbiamo avere ben presente che innoviamo in una materia in cui siamo stati rigidamente fermi, a proposito, ad esempio, delle autorizzazioni per gestire locande, bar, caffè, nel qual caso si chiede la rinuncia e l'emissione di un nuovo provvedimento amministrativo intestato ad altra persona, che sostituisca il precedente titolare.

Il problema giuridico non è poi insuperabile: noi possiamo stabilire dei nuovi principi e criteri direttivi anche in materia di diritto amministrativo; esistono però delle perplessità anche per quanto riguarda il problema di merito. Nel momento in cui noi prendiamo in esame il trasferimento dell'azienda e il problema del trasferimento della concessione amministrativa, mettiamo in essere tutta una serie di interrogativi che hanno il loro peso. Con questo articolo, infatti, noi, in pratica, potremmo autorizzare il trasferimento non già dell'impresa, bensì della semplice autorizzazione. Va bene che non si può esercitare un'impresa senza l'autorizzazione, però il separare due beni giuridici — da una parte l'impresa con il suo

capitale e l'avviamento, dall'altra l'autorizzazione — mi sembra che non sia una buona politica.

Noi dovremmo in ogni caso, anche ammesso che l'articolo 7 rimanga in questo testo, fissare il principio che l'autorizzazione amministrativa non può essere oggetto di commercializzazione, se nel contratto di trasferimento non è compresa anche l'azienda, con il relativo patrimonio e avviamento.

In questo caso, però, può accadere che un'azienda di autotrasporti, titolare di un camioncino a tre ruote, un'azienda che non esiste, quindi, in via di fatto né sotto il profilo patrimoniale, né sotto quello dell'avviamento, sia venduta perché il bene più prezioso che vi è incorporato è l'autorizzazione amministrativa. Fra breve, quindi, ci si potrebbe trovare di fronte ad una serie di irregolarità e di abusi, facilmente intuibili.

Per la verità, voglio aggiungere che anche con il sistema attuale — che separa chiaramente il trasferimento dell'azienda, che deve avvenire ai sensi delle norme del codice civile, dal trasferimento dell'autorizzazione amministrativa, reso impossibile, in base ad un criterio generale del nostro ordinamento — gli abusi non sono stati mai impediti; infatti, sia con la tacita approvazione delle autorità preposte al rilascio delle licenze, sia con altri artifici, in realtà si è sempre ritenuto volgarmente che la licenza si possa vendere o cedere.

Però questo non potrebbe mai avvenire senza la connivenza delle autorità amministrative. Pertanto, siccome l'articolo 7 suona male anche sotto il profilo del merito, pur se è vero che la situazione attuale porta ugualmente a delle conseguenze aberranti, sarebbe opportuno rivedere attentamente questa norma, anche perché, una volta che noi legislatori abbiamo innovato un punto fermo del nostro diritto, non potremmo negare che lo stesso principio valga anche per il trasferimento delle licenze concesse dall'autorità di pubblica sicurezza e che riguardano gli alberghi, i taxi ed altri beni.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Per quanto concerne l'articolo 1 condivido l'opinione del collega Giovanni Lombardi, in quanto, in effetti, si è dimenticato che le direzioni compartimentali non sono più di competenza del Ministero. Sono d'accordo, pertanto, su un eventuale emendamento soppressivo.

Per quanto riguarda l'articolo 7, condivido le osservazioni fatte dal collega Antonio Mancini; in nessuno dei due rego-

lamenti: della CEE che riguardano questa materia vi è alcun cenno a questo tipo di disposizioni: vi è un cenno esplicito soltanto per quanto ricordato negli articoli 5 e 6, ove si dice, cioè, che un titolare di un servizio, quando non voglia più esercitarlo, ne dà avviso al Ministero, che revoca di conseguenza la licenza. Questa esplicita dichiarazione escluderebbe la possibilità che, anziché una richiesta di non continuare il servizio, vi possa essere quella di cedere il servizio stesso. Questo creerebbe anche un pericoloso precedente: quello della commercializzazione delle licenze, che non può essere assolutamente ammessa. Propongo, quindi, la soppressione dell'articolo 7, anche perché le norme in esso contenute non hanno alcuna influenza su quelle degli altri articoli.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto riguarda le modifiche all'articolo 1 si tratta di un fatto puramente tecnico; evidentemente ciò è dipeso da una svista dell'ufficio legislativo del Ministero. Quindi, le considerazioni svolte dall'onorevole Antonio Mancini mi sembrano pertinenti e ovvie.

Per quanto concerne l'articolo 7, sarei d'accordo se la Commissione ritenesse di accogliere la proposta fatta dall'onorevole Ciacci di procedere ad un maggiore approfondimento della questione, in modo da avere ulteriori elementi di fatto che possano consentire di giudicare più concretamente. In questo momento non sono infatti in grado di poter chiarire tutti i quesiti che sono stati qui sollevati.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO