CAMERA DEI DEPUTATI N. 1341

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE' COCCI, MONTICELLI, PIGNATELLI, PERTUSIO, DE MARIA, DE MEO,
SEMERARO GABRIELE, MICHELI, TURNATURI, LARUSSA, D'AMBROSIO**

Annunziata il 7 giugno 1950

Unificazione dei servizi amministrativi relativi alla circolazione ed all'esercizio dell'autotrasporto

ONOREVOLI COLLEGGHI! — Nella relazione sul disegno di legge relativo allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, per l'esercizio finanziario 1949-1950, presentata dall'onorevole relatore, a nome della VIII Commissione permanente (trasporti, comunicazioni, marina mercantile), alla Camera dei deputati (doc. 682-A), fu posta, fra l'altro, chiaramente in rilievo una particolare esigenza pratica, che si è andata affermando sempre più nella coscienza generale e che risponde, ormai, ad una diffusa aspirazione: la richiesta frequente — avanzata dalle categorie autotrasportatrici interessate e dalla generalità degli utenti della strada — perché sia finalmente « realizzata una profonda revisione legislativa che concentri nel Ministero dei trasporti tutta la competenza relativa alla materia di qualsiasi trasporto su strada: dalla costruzione all'esercizio, con particolare riguardo all'adozione di norme innovative che regolino il traffico, sulla strada, di persone e di cose, per coordinarlo col traffico ferroviario; il tutto con particolare riesame del settore fiscale ».

Vari ordini del giorno presentati in sede di discussione dello stato di previsione di cui sopra, hanno insistito su analoghi concetti.

La determinazione delle accennate finalità, in sintesi così chiaramente tracciate, è invero il risultato di una vasta ed approfondita analisi, che ha permesso di individuare

le origini e le cause della grave dispersione di forze, derivante dagli attuali molteplici sistemi amministrativi non coordinati fra loro da norme comuni, né provenienti da una unitaria direzione avente il compito di ricollegarli.

La revisione della congerie di disposizioni che disciplinano attualmente la materia ha dimostrato la possibilità, riducendo e semplificando i congegni ed armonizzandone e precisandone le funzioni, di realizzare una riforma vantaggiosa per la massa di coloro che si debbono — come agenti o come utenti — servire dell'autotrasporto sia di persone che di cose.

L'analisi stessa ha dimostrato pure che, realizzando le accennate semplificazioni ed unificazioni, sarà assai più agevole addvenire a quel coordinamento del traffico su strada ordinaria con quello ferroviario, del quale si discute da anni, ormai, in seno alle categorie interessate, ai congressi, alle commissioni ministeriali e nel Parlamento, senza essere finora riusciti a prendere la giusta via che dovrà condurre alla soluzione del problema. Eppure la soluzione si prospetta in termini pressoché analoghi in tutte le legislazioni dei grandi paesi civili, nei quali lo sviluppo crescente della motorizzazione, costituente il fulcro dell'attuale evoluzione, va prendendo, in certo senso, il sopravvento nel quadro delle diverse forme o sistemi di trasporto.

Attualmente sono in corso avanzato gli studi svolti dagli organi amministrativi competenti, ai quali il Governo ha affidato il compito di prospettare le soluzioni per la riforma della legislazione vigente in materia. E tra questi organi va qui ricordata non soltanto la Commissione interministeriale per lo studio dei problemi relativi all'autotrasporto, costituita presso il Ministero dei trasporti fin dal 2 febbraio 1948, ma anche quella che, presso il Ministero dei lavori pubblici, ha avuto l'incarico, con decreto ministeriale 22 luglio 1947, n. 471- S 1, di provvedere alla revisione delle norme per la tutela delle strade e per la circolazione, stabilite con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Le attività di tali consessi e le conclusioni alle quali essi giungeranno, potranno bene orientare l'opera riformatrice del Governo tracciandogli le vie da seguire per proporre al Parlamento le necessarie conseguenti riforme. Ma presumibilmente occorrerà ancora molto tempo, prima che gli studi stessi pervengano a conclusioni e successivamente ad una maturazione legislativa.

* * *

Appare pertanto, non solamente possibile, ma praticamente assai utile ed opportuno promuovere subito la suindicata semplificazione ed unificazione di congegni e di funzioni, su base provinciale; a prescindere dalla loro intrinseca urgenza, esse non interferiscono in alcun modo sulla più ampia riforma della legislazione generale di cui costituiscono, anzi, una anticipazione ed un avviamento, limitate e contenute, come sono, nell'ambito della necessità di provvedere, senza indugio, alla migliore tutela dei numerosi e gravi interessi dei cittadini utenti, nel campo della circolazione automobilistica e dell'esercizio dell'autotrasporto.

Le attività esplicitate in tale settore da uffici diversi delle diverse amministrazioni pubbliche, attraverso sistemi di gestione diretta o di gestione delegata, hanno finito col determinare infatti una situazione così aggrovigliata e pesante, dal punto di vista della vita pratica, da rendere assolutamente indispensabile che il Parlamento non si attardi nel prendere esso l'iniziativa di ridurre, semplificare, unificare, coordinare tutti gli attuali servizi: e ciò all'ovvio e semplice fine di correggere l'attuale sistema che è caratterizzato da inutili ed ingombranti vessazioni per chiunque debba utilizzare un autoveicolo per i propri bisogni, individuali o collettivi.

Il frazionamento degli accennati servizi e le snervanti attese presso gli sportelli di questo o di quell'ufficio, che oggi si è costretti a sopportare, con un dispendio di energie e di mezzi non indifferente, giustifica un immediato intervento, atto a diminuire il costo dei servizi stessi e, mediante l'invocata semplificazione ed unificazione, anche ad eliminare le cause di un più che giustificato malcontento in larghe zone dell'opinione pubblica.

Occorre, in altri termini, provvedere con la massima sollecitudine ad attenuare all'utente un notorio insopportabile disagio, il quale, se ha una spiegazione storica nel processo formativo, svoltosi per successive disorganiche aggiunzioni del sistema legislativo attuale, non ha però alcuna giustificazione razionale. Ed è veramente banale il fenomeno per cui il titolare dello stesso automezzo, per assolvere ad adempimenti simili e per provvedere al disbrigo di pratiche analoghe, deve accedere presso uffici diversi e separati, spesso nella stessa città, ubicati lontano l'uno dall'altro, e presso i quali, il più delle volte, deve anche, per ogni singola prestazione, versare contributi distinti.

Occorre, insomma, far sì che egli possa adempiere a tutti i propri doveri davanti ad un unico sportello, che gli consenta di effettuare insieme le varie e numerose operazioni richieste dalle disposizioni vigenti.

Unificato e ridotto al minimo il disturbo materiale derivante dal doversi presentare ad un unico sportello, discenderà evidente la conseguenza della riduzione dei contributi corrispondenti ai diversi adempimenti, ai quali il contribuente va attualmente soggetto, col benefico risultato di fargli conseguire un notevole risparmio di tempo e di danaro.

* * *

A meglio illustrare la situazione sopra accennata, e per fornire una più esatta conoscenza dei dati di fatto, si può ricordare che la legislazione vigente attribuisce funzioni, in materia, ai seguenti organi propri dell'Amministrazione dello Stato e ad Enti od Uffici da questo delegati:

A) Nei riguardi della *circolazione automobilistica*, sono competenti:

1°) il Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), che effettua il collaudo degli autoveicoli e la revisione periodica degli stessi, a norma del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740;

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

2°) il Ministero dell'interno, tramite gli uffici automobili delle prefetture, per l'immatricolazione dell'autoveicolo e per la targatura del medesimo; e ciò a norma del citato regio decreto ed esclusivamente per ragioni di polizia;

3°) il Ministero delle finanze, tramite il Pubblico Registro Automobilistico (P. R. A.), per l'iscrizione nel Registro medesimo di tutti gli autoveicoli, resa obbligatoria dal decreto-legge 13 marzo 1927, n. 436, e dal regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814;

4°) il Ministero dell'interno (Direzione generale dei servizi anticendi), che all'Associazione nazionale per il controllo della combustione ha delegato funzioni in materia di prevenzione degli incendi, a norma del decreto ministeriale 31 luglio 1934.

B) Per ciò che si attiene all'esercizio di attività automobilistiche, vanno ricordati:

1°) la riscossione di una tassa di circolazione, dovuta da ogni automezzo, periodicamente, presso gli uffici dell'A. C. I., per delega ad essi accordata dal Ministero delle finanze, in base ai decreti legislativi 7 maggio 1948, n. 1058, e 17 gennaio 1949, n. 6;

2°) l'atto di concessione per autoservizi pubblici per viaggiatori e bagagli e pacchi agricoli (autolinee), o per servizi di gran turismo; esso viene rilasciato dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione), a norma della legge 28 settembre 1939, n. 1822;

3°) la licenza per l'esercizio, mediante autocarri, del trasporto in conto proprio o l'autorizzazione per il trasporto di merci in conto di terzi, a norma della legge 20 giugno 1935, n. 1349;

4°) la denuncia statistica annuale alla E. A. M., a norma del decreto legge 19 luglio 1946, n. 39.

Il conducente deve poi, in ogni caso, essere abilitato alla condotta dell'autoveicolo, secondo vari gradi di abilitazione, con l'interdento del Ministero dell'interno (prefettura), per quanto si attiene alle normali operazioni di polizia; e del Ministero dei trasporti (Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione), per l'accertamento della idoneità. Ciò a norma del citato regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Tutto ciò richiede un complesso di operazioni che, qui appresso, brevemente si riepilogano, per dare un'idea della loro entità e complessità e quindi del disagio grave che si riflette sull'intero settore. Per la *circolazione di autovetture*, è necessario adire ben cinque uffici; ispettorato compartimentale della mo-

torizzazione civile e dei trasporti in concessione, sindaco del comune di residenza o camera di commercio, prefettura, P. R. A., A. C. I.

Per l'uso degli autocarri, agli uffici di cui sopra va aggiunto l'ufficio provinciale dell'E. A. M. il quale, oltre che alla parte statistica per l'autotrasporto delle merci, per incarico e sotto il controllo del Ministero dei trasporti, adempie alle operazioni per le quali si rendeva prima necessario ricorrere agli ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e trasporti in concessione, la quale circostanza, data la circoscrizione regionale dei suddetti ispettorati, era causa di gravi disagi per tutti coloro che da località diverse e lontane dovevano accedere, talvolta con lunghi e costosi viaggi, al capoluogo del compartimento.

Gli uffici provinciali dell'E. A. M. svolgono attualmente, nell'interesse degli autotrasporti, a titolo assistenziale, tutte le loro pratiche di carattere amministrativo, di cui sono competenti molti altri uffici (prefetture, camere di commercio, sindaco del comune di residenza, P. R. A., Associazione nazionale controllo della combustione, ecc.); in pratica nel settore dell'autotrasporto di cose, ciò ha in certo modo avviato ed anticipato i risultati di quella evoluzione degli ordinamenti, ai quali ora si informa la proposta di legge che la presente relazione vuole illustrare.

* * *

Ciò premesso, sta di fatto che proprio in conseguenza dell'attuale organizzazione dei servizi e del funzionamento dei molti, dei troppi uffici, che separatamente ed in modo così frammentario, provvedono al disimpegno delle mansioni sopra accennate, l'onere contributivo che grava sull'automobilista e sull'autotrasportatore, e quindi sull'utente in genere, è piuttosto sensibile.

Ma allorquando si sarà provveduto alla progettata unificazione dei servizi di sportello con l'indirizzare e il convogliare presso un unico ente tutte le operazioni che si riconnettono alla materia della circolazione automobilistica e dell'esercizio dell'autotrasporto — eliminando i vari adempimenti che si assolvono attualmente, con l'esborso di separati e distinti contributi presso i separati uffici periferici che sono stati precedentemente elencati — l'onere di carattere economico che grava ora sull'utente verrà senza dubbio ad essere notevolmente ridotto.

Da un calcolo approssimativo eseguito al riguardo, risulta che il costo di ogni singola operazione potrà ridursi in una misura oscillante dal 25 al 50 per cento rispetto a quella attuale: prospettiva, questa, che costituisce un motivo di particolare importanza per affrettare al massimo quella riforma che si illustra con la presente relazione.

Una volta poi che si sarà provveduto alla sopra cennata unificazione, risulterà assai più agevole procedere per gradi a semplificare nella sostanza ed a snellire, in conformità degli studi che gli organi amministrativi stanno ora svolgendo, tutta la complicata procedura degli adempimenti di natura tecnica ed amministrativa occorrenti su tale materia, allo scopo di conseguire una ulteriore riduzione nel costo dei servizi relativi a tutto beneficio dell'utente e della collettività.

* * *

Da quanto sopra esposto, appare di palmaria evidenza la convenienza di venire prontamente incontro alle richieste delle categorie interessate, in guisa che, pur senza apportare alcuna modificazione alle norme sostanziali vigenti, disciplinatrici della materia — da riservare ad una revisione organica ulteriore — si provveda, intanto, a realizzare l'unificazione formale, la semplificazione, lo snellimento dei congegni e dei servizi attuali, a tutto vantaggio della generalità.

A questo risultato si può giungere attraverso la creazione di un'organizzazione di tipo decentrato, dotata di personalità giuridica di diritto pubblico la quale, a mezzo dei dipendenti uffici provinciali, operanti sotto la tutela e la vigilanza del Ministero dei trasporti, attui tutte le suaccennate disposizioni in materia di circolazione automobilistica e di esercizio dell'autotrasporto, col precipuo scopo di unificare e semplificare tutti i servizi e tutte le mansioni (amministrative, fiscali, statistiche, assistenziali, ecc.), oggi esercitati dalla pluralità degli uffici sopra elencati.

Ai fini ed agli effetti di tale semplificazione ed unificazione, merita particolare considerazione tutto ciò che riguarda la tenuta dei pubblici registri automobilistici, disciplinata dalle norme di cui al regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 426, e che si svolge attualmente presso le sedi dell'Automobil club d'Italia.

Si tratta, invero, di una funzione particolarmente importante e delicata, mediante la quale, con un opportuno sistema di iscrizioni e di annotazioni, il legislatore ha voluto

creare un ordinamento di pubblica garanzia per la vendita a rate o a credito degli automezzi e per favorirne la diffusione; ordinamento che produce, nei riguardi dei contraenti e nei riguardi dei terzi, rilevanti conseguenze giuridiche di carattere privato e riflessi di carattere pubblicistico.

Tale funzione potrà essere affidata, per delega, agli uffici provinciali di quell'organizzazione suindicata che appare qualificata ad assolvere anche tale compito, sia perché avente carattere di ente di diritto pubblico, sia perché, nell'ambito dei predetti uffici, possono venire unificate e semplificate tutte le attuali ed eventuali altre attribuzioni, connesse con la tenuta dei pubblici registri automobilistici.

Dagli uffici medesimi dovrà essere eseguita anche l'esazione — per conto dello Stato — o di ogni altra pubblica amministrazione od ente, di tutti i contributi comunque gravanti sulla circolazione automobilistica o sull'esercizio dell'autotrasporto.

In conseguenza potrà, appena possibile, essere riesaminato il sistema attualmente in vigore per la riscossione delle tasse di circolazione sugli autoveicoli, che è stata affidata all'A. C. I. in virtù di apposita « convenzione »; con il nuovo assetto, inoltre, potrà conseguentemente venire ridotto l'aggio attualmente corrisposto.

Qualsiasi domanda intesa ad ottenere accertamenti tecnici o provvedimenti amministrativi, come ogni denuncia in materia di circolazione automobilistica, dovrà essere presentata agli uffici provinciali suddetti, per far luogo a provvedimenti immediati o per l'eventuale ulteriore inoltrare agli organi competenti; mentre gli uffici stessi cureranno che le determinazioni adottate in merito, siano portate a conoscenza degli interessati.

Attuata così la tanto auspicata unificazione, indiscutibile sarà il vantaggio per l'utente e, in genere per tutti gli interessati, dato il presuminile notevole diminuito costo dei servizi riuniti.

Naturalmente nel dare l'assetto auspicato alla progettata organizzazione, le attuali attrezzature ed il personale dell'Ente autotrasporti merci, dei Pubblici registri automobilistici, nonché quello dell'A. C. I., in quanto adibito a funzioni delegate, potranno venire utilizzati; ed a questi fini, potranno valere speciali disposizioni transitorie, atte ad assicurare il tranquillo trapasso del preesistente attuale assetto a quello nuovo previsto.

* * *
Poichè per le ragioni esposte già in principio, non ancora si è potuto, da parte del Governo, far luogo ad un provvedimento d'ordine generale relativo a tutta la materia, in attesa della migliore disciplina della circola-

zione automobilistica e dell'esercizio dell'autotrasporto, con la presente proposta di legge si provvede a dare immediato sviluppo alla parte pratica degli indirizzi già più volte tracciati dalla Camera dei deputati.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

È istituito l'Ente nazionale per gli autotrasporti, dotato di personalità giuridica di diritto pubblico e sottoposto alla tutela e vigilanza del Ministero dei trasporti.

Detto ente ha lo scopo di perseguire l'organizzazione ed il potenziamento della motorizzazione e dei trasporti su strada, tutelandone gli interessi, nonchè l'unificazione e la semplificazione dei servizi amministrativi, fiscali, statistici ed assistenziali in materia di circolazione automobilistica e di esercizio dell'autotrasporto.

ART. 2.

La tenuta dei Pubblici registri automobilistici, ai fini previsti dal regio decreto-legge 15 marzo 1927, n. 436, ed ogni altra finalità connessa ai Pubblici registri medesimi, sono devolute all'Ente nazionale per gli autotrasporti.

ART. 3.

Ogni domanda intesa ad ottenere accertamenti tecnici o provvedimenti amministrativi, nonchè ogni denuncia in materia di circolazione automobilistica, deve essere presentata all'ufficio provinciale dell'Ente nazionale per gli autotrasporti nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente, per gli ulteriori provvedimenti delle autorità competenti, ai sensi delle disposizioni di cui al titolo III delle norme per la tutela delle strade e della circolazione, approvato con regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e successive modificazioni.

Le determinazioni adottate dalle amministrazioni competenti in merito alle domande ed alle denunce di cui al precedente comma saranno portate a conoscenza degli interessati a cura dell'ufficio provinciale suddetto, che provvederà altresì alla consegna degli eventuali atti relativi.

ART. 4.

Le domande intese a conseguire la licenza o l'autorizzazione al trasporto di merci mediante autoveicoli, ai sensi della legge 20 giugno 1935, n. 1349, debbono essere presentate all'ufficio provinciale dell'Ente nazionale per gli autotrasporti, nella cui circoscrizione è compreso il comune di residenza del richiedente.

Il predetto ufficio provinciale provvede all'accertamento delle condizioni che giustificano la richiesta per il rilascio della licenza di trasporto di merci proprie con autoveicoli propri ed all'accertamento dell'idoneità tecnica, morale e finanziaria per il rilascio dell'autorizzazione al servizio di autotrasporto di merci per conto di terzi; promuove il prescritto parere del comitato consultivo provinciale di cui al successivo articolo 13, e cura l'adozione degli ulteriori provvedimenti da parte del competente ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Le determinazioni adottate dall'Amministrazione in merito alle domande di cui al presente articolo, saranno portate a conoscenza degli interessati a cura dell'ufficio provinciale anzidetto, che provvederà altresì alla consegna degli eventuali atti relativi.

ART. 5.

È istituito, presso l'Ente nazionale per gli autotrasporti, l'albo nazionale degli autotrasportatori.

All'albo sono iscritti le persone, le ditte e gli enti abilitati, ai sensi delle disposizioni vigenti, al trasporto di merci con l'indicazione delle caratteristiche degli autoveicoli pertinenti a ciascun iscritto, nonché con l'indicazione delle merci da trasportare, quando trattisi di trasporto di merci proprie.

L'iscrizione all'albo costituisce condizione indispensabile per l'esercizio al trasporto.

L'albo è suddiviso in categorie.

Con apposito regolamento, da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del ministro per i trasporti, d concerto i ministri per l'interno, per la grazia e giustizia, per il tesoro, per la difesa, per l'industria e il commercio e per l'agricoltura e foreste, saranno determinate le categorie e stabilite le norme per il funzionamento dell'albo.

Con lo stesso regolamento sarà anche stabilita la data di entrata in vigore delle norme contenute nel presente articolo.

I contravventori alle disposizioni del presente articolo incorrono nelle sanzioni previste rispettivamente dagli articoli 1 e 5 della legge 20 giugno 1935, n. 1349.

Contro i provvedimenti emanati in applicazione del presente articolo e del 2° comma del precedente articolo 4, è ammesso ricorso al Ministro per i trasporti, entro trenta giorni dall'avvenuta comunicazione.

ART. 6.

L'esazione, per conto dello Stato o di altre amministrazioni o enti, di tributi comunque gravanti sulla circolazione automobilistica o sull'esercizio dell'autotrasporto, è affidata all'Ente nazionale per gli autotrasporti, secondo le norme che verranno determinate dal Ministero dei trasporti, d'intesa con le amministrazioni ed enti interessati alla riscossione dei tributi medesimi.

ART. 7.

La tenuta degli schedari previsti dal regio decreto 31 gennaio 1926, n. 452, che approva il testo unico della legge sulla requisizione dei quadrupedi e dei veicoli per l'esercito e per la marina, è affidata, per quanto riguarda gli autoveicoli, all'Ente nazionale per gli autotrasporti, secondo le norme che verranno determinate dal Ministero dei trasporti, d'intesa col Ministero della difesa.

La rilevazione e l'elaborazione dei dati statistici riguardanti la circolazione automobilistica e l'esercizio dell'autotrasporto, sono effettuate dall'Ente nazionale per gli autotrasporti secondo le norme che saranno determinate dal Ministero dei trasporti, d'intesa con l'Istituto centrale di statistica e le altre amministrazioni interessate.

ART. 8.

L'Ente nazionale per gli autotrasporti provvede a svolgere attività assistenziali dirette al potenziamento dell'autotrasporto nazionale, a rappresentare unitariamente gli interessi dell'autotrasporto nell'attuazione del coordinamento con gli altri sistemi di trasporto, terrestri, marittimi ed aerei ed a promuovere ed effettuare gli studi relativi.

ART. 9.

L'Ente nazionale per gli autotrasporti assicura, in caso di necessità e su determinazione del Ministero dei trasporti - sentito

il Ministero dell'industria e del commercio ed il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, per quanto riguarda gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose in conto proprio — la esecuzione dei trasporti di prima necessità e di pubblico interesse curando, quando occorra garantire il servizio, l'equa ripartizione dei trasporti medesimi e la distribuzione dei carburanti e degli altri materiali di consumo.

Quando, per motivi di pubblica necessità l'autorità politica lo richieda, gli uffici provinciali dell'Ente nazionale per gli autotrasporti provvederanno direttamente ad espletare i compiti di cui al precedente comma.

ART. 10.

L'Ente nazionale per gli autotrasporti provvederà ad espletare tutti quegli altri compiti che gli venissero affidati dal Ministero dei trasporti o da altre pubbliche amministrazioni.

ART. 11.

Un apposito Consiglio provvede all'amministrazione dell'Ente, salvo quanto è disposto dal successivo articolo 12.

Il Consiglio d'amministrazione è costituito:

- dal presidente dell'Ente;
- da due rappresentanti del Ministero dei trasporti;
- da un rappresentante del Ministero dell'interno;
- da un rappresentante del Ministero delle finanze;
- da un rappresentante del Ministero del tesoro;
- da un rappresentante del Ministero della difesa;
- da un rappresentante del Ministero dell'industria e commercio;
- dal direttore generale dell'Ente e da due funzionari dell'Ente stesso;
- da un rappresentante dell'Istituto centrale di statistica;
- da un rappresentante dell'Automobil Club d'Italia (A. C. I.);
- da sei rappresentanti complessivamente della produzione automobilistica e degli autotrasportatori, nominati dal ministro per i trasporti, su designazione delle Associazioni nazionali di categoria;
- da un rappresentante del personale dell'Ente;
- da due rappresentanti dei lavoratori dell'autotrasporto nominati dal Ministro per i trasporti, su designazione delle Associazioni nazionali sindacali.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Il Consiglio di amministrazione nomina, nel suo seno, una giunta esecutiva composta:

- dal presidente dell'Ente;
- da due rappresentanti del Ministero dei trasporti;
- dal direttore generale dell'Ente;
- da un funzionario dell'Ente;
- da due rappresentanti della produzione automobilistica e degli autotrasportatori;
- da un rappresentante dei lavoratori dell'autotrasporto.

La Giunta esecutiva esplica i compiti ad essa delegati dal Consiglio di amministrazione, ed in caso di urgenza, adotta i necessari provvedimenti, che dovranno essere sottoposti alla ratifica del Consiglio d'amministrazione nella sua prima adunanza.

Il presidente dell'Ente che ha la rappresentanza giuridica dell'Ente stesso, è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del ministro per i trasporti sentito il Consiglio dei ministri.

I componenti del Consiglio d'amministrazione vengono nominati con decreto del ministro per i trasporti, e durano in carica due anni, salvo conferma.

Il Collegio dei revisori è composto da un rappresentante del Ministero del tesoro, che lo presiede, da un rappresentante del Ministero dei trasporti e da un rappresentante delle categorie automobilistiche interessate.

I componenti del Collegio dei revisori sono nominati con decreto del ministro per i trasporti e durano in carica tre anni, salvo conferma.

ART. 12.

La direzione generale dell'Ente nazionale per gli autotrasporti ha sede in Roma.

Gli uffici provinciali hanno sede in ciascun capoluogo di provincia.

L'organizzazione interna dell'Ente verrà stabilita con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta, del ministro per i trasporti, di concerto con il ministro per il tesoro.

Alla nomina del direttore generale si provvede con decreto del ministro per i trasporti.

ART. 13.

Organi consultivi dell'Ente sono :

- il Comitato tecnico consultivo centrale ;
- i Comitati consultivi provinciali ;

Il Comitato tecnico consultivo centrale ha il compito di esprimere parere sugli argomenti che saranno sottoposti al suo esame.

Il parere di detto Comitato deve essere sempre chiesto quando si tratta di materia disciplinata dai precedenti articoli 4, secondo comma, e 5.

Esso è composto :

dal direttore generale dell'Ente, che lo presiede ;

da un rappresentante del Ministero dei trasporti ;

da due funzionari dell'Ente designati dal Consiglio di amministrazione ;

da cinque rappresentanti delle categorie automobilistiche interessate, dei quali almeno quattro scelti su designazione delle Associazioni nazionali di categoria, di cui al precedente articolo 5, tenuto conto delle categorie in cui l'albo è suddiviso ;

da due rappresentanti dei lavoratori dell'autotrasporto, designati dalle Associazioni nazionali sindacali.

Le mansioni di segretario sono espletate da un funzionario dell'Ente.

Alla nomina dei componenti del Comitato tecnico consultivo centrale si provvede, annualmente, con decreto del ministro per i trasporti.

I Comitati consultivi provinciali hanno il compito di esprimere parere, nell'ambito della competenza territoriale del locale ufficio provinciale dell'Ente nazionale per gli autotrasporti, sulle materie di cui ai precedenti articoli 4, secondo comma, e 5.

Essi sono composti :

dal direttore dell'ufficio provinciale dell'Ente, in qualità di presidente ;

da un funzionario della prefettura, designato dal prefetto ;

da un rappresentante della camera di commercio, designato dal presidente della camera stessa ;

da quattro autotrasportatori esercenti nella provincia, scelti su designazione delle Associazioni di categoria, fra gli iscritti all'albo, tenuto conto delle categorie in cui l'albo è suddiviso. Per particolari esigenze di carattere locale, il numero degli autotrasportatori potrà essere elevato a sei.

Le mansioni di segretario sono espletate da un impiegato dell'ufficio provinciale dell'Ente.

Alla nomina dei componenti dei Comitati provinciali provvede, al principio di ogni anno, il direttore dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente per territorio.

Nella prima attuazione della presente legge alla nomina degli autotrasportatori nei Comi-

tati di cui al presente articolo, si provvede mediante scelta fra gli autotrasportatori già in possesso di regolare abilitazione all'esercizio del trasporto.

ART. 14.

La consistenza numerica, le norme di assunzione, lo stato giuridico ed il trattamento economico a qualsiasi titolo di attività e di previdenza del personale — ivi compreso il direttore generale — necessario per i servizi centrali e periferici dell'Ente, sono stabiliti con regolamento organico da sottoporre all'approvazione del Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero del tesoro.

ART. 15.

L'Ente provvede alle proprie spese, con la percezione dei diritti e degli emolumenti da corrispondersi per le operazioni e formalità alla cui esecuzione è tenuto ai termini delle vigenti disposizioni e della presente legge.

La misura di tali diritti e compensi è stabilita, ove occorra, dal Ministero dei trasporti d'intesa, per quanto riguarda i compiti delegati, con le altre amministrazioni interessate.

ART. 16.

Il rappresentante dell'Ente autotrasporti merci nel Comitato regionale coordinamento trasporti, di cui all'articolo 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 19 luglio 1946, n. 39, è sostituito da un rappresentante dell'Ente nazionale per gli autotrasporti.

ART. 17.

L'Ente autotrasporti merci è soppresso e la relativa consistenza patrimoniale attiva e passiva è devoluta all'Ente nazionale per gli autotrasporti.

Il personale del soppresso E. A. M. ed il personale dell'A. C. I. che cesserà dalle sue funzioni in dipendenza della devoluzione all'Ente nazionale per gli autotrasporti dei compiti di cui agli articoli precedenti, purché in servizio da almeno sei mesi alla data della presente legge, passerà alle dipendenze dell'Ente nazionale per gli autotrasporti.

ART. 18.

Agli effetti delle imposizioni fiscali e tributarie l'Ente nazionale per gli autotrasporti è equiparato alle Amministrazioni dello Stato.