

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

IX.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 MAGGIO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	69
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	69
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del trattato che istituisce la Comunità Europea del carbone e dell'acciaio (1006) . . .	69
PRESIDENTE	69, 70, 71, 72, 73, 74
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i>	70, 71, 72, 73, 74
MALFATTI FRANCESCO	70, 71, 73, 74
MARCHESI	71, 72, 73, 74
MANCINI ANTONIO	73, 74
ALBA	73
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	76

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Armato, Bianchi Gerardo e Veronesi.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, devo dare comunicazione che il Ministro dei trasporti, aderendo all'invito della Commissione di riferire circa la politica che il suo dicastero, nell'ambito della programmazione generale, intende seguire nel settore delle ferrovie statali concesse, è disposto a venire in qualsiasi giorno la Commissione lo voglia ascoltare.

Analoga comunicazione mi è pervenuta dal Ministro della marina mercantile, per quanto concerne la politica di quel dicastero.

Mi riservo di concordare con gli onorevoli Ministri la data delle due riunioni.

Discussione del disegno di legge: Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del trattato che istituisce la Comunità Europea del carbone e dell'acciaio (1006).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle con-

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

dizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio».

Su questo disegno di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore onorevole Amadei Giuseppe, che mi ha comunicato di non poter intervenire alla seduta odierna.

Onorevoli colleghi, la *Gazzetta Ufficiale* della Comunità europea del 9 marzo 1961 aveva pubblicato la Raccomandazione n. 1/61 dell'Alta Autorità della Comunità europea del carbone e dell'acciaio perché venisse fatto obbligo a tutti gli Stati aderenti di adottare tutti i provvedimenti necessari affinché i listini, i prezzi e le disposizioni tariffarie di qualsiasi natura, applicati ai trasporti del carbone e dell'acciaio all'interno di ciascuno Stato membro e fra gli Stati membri, venissero pubblicati e portati a conoscenza dell'Alta Autorità stessa.

Questo provvedimento ha il fine di rendere possibile l'applicazione dell'articolo 70 del Trattato tendente ad assicurare l'interpretazione chiara ed evidente del mercato dei trasporti, onde porre tutte le imprese in una situazione di reciproca comparabilità dei prezzi.

La particolare situazione del mercato dei trasporti italiano, che sappiamo caratterizzato dalla più ampia libertà di determinazione tariffaria, non può esimere il Governo italiano dall'applicare questa norma raccomandata dall'Alta Autorità.

Gli onorevoli colleghi potranno vedere, dall'esame che andremo a fare minuziosamente del disegno di legge in discussione, che l'articolo 1 provvede a introdurre una forma di pubblicità dei prezzi, ferma restando per i trasportatori la più ampia libertà di determinare i prezzi che ritengono più convenienti sul piano concorrenziale. Parliamo dei trasporti su strada, naturalmente.

Gli articoli 2 e 3 del disegno di legge dispongono quali dovranno essere le modalità di fissazione e applicazione dei prezzi e le condizioni di trasporto.

L'articolo 4 dà all'E.A.M. la responsabilità di rispondere ad ogni richiesta di utenti interessati per conoscere i prezzi e le condizioni di trasporto.

Nello stesso articolo si dispone che le imprese di trasporto debbono rispondere a tutte le richieste di notizie e informazioni fatte dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in merito ai trasporti medesimi.

Gli articoli 5 e 6 contengono disposizioni di carattere penale per chi contravvenga a queste norme.

L'articolo 7 prevede la successiva emanazione di modalità di esecuzione della legge. Si tratta, pertanto, di provvedere affinché, nel rispetto degli obblighi comunitari, siano tenute in particolare considerazione le esigenze delle imprese interessate mediante l'applicazione di un sistema che non arrechi eccessivo turbamento alla esplicazione di una attività sino ad ora completamente libera da obblighi.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MALFATTI FRANCESCO. Pur rendendoci conto del fatto che c'è una raccomandazione dell'Alta Autorità del carbone e dell'acciaio, mi pare che, ad una semplice lettura della relazione, sorga spontanea una esigenza, e, cioè, perché non estendere la pubblicità delle tariffe a tutte le merci e non soltanto al carbone ed all'acciaio?

Dico ciò perché, da quanto mi consta, noi non abbiamo alcuna pubblicità per quanto riguarda le tariffe dei trasporti su strada. Ora si tratta di vedere se questa esigenza possa essere accolta dalla Commissione e cercare il modo di poterla soddisfare.

PRESIDENTE. Questa è una raccomandazione. Siccome noi dobbiamo applicare una raccomandazione dell'Alta Autorità, a nostra volta, potremo far partire da questa Commissione una raccomandazione.

MALFATTI FRANCESCO. La seconda considerazione da fare è questa: è sufficiente che i listini siano affissi soltanto nelle cabine degli autotrasportatori o non si ritiene opportuno rendere la cosa un po' più precisa?

Non so, poi, se sia il caso di affidare all'E.A.M. l'incarico di ricevere i listini dei prezzi in considerazione del fatto che, in questi giorni, si pensa addirittura allo scioglimento di questo ente.

Io non entro nel merito della questione perché è delicata, ma è una osservazione che faccio a nome della mia parte.

MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile. In risposta alla richiesta fatta dall'onorevole Malfatti desidero precisare che, con questo disegno di legge presentato dal Ministero dei trasporti, si vuole dare soltanto attuazione ad un impegno derivante da un trattato e, quindi, da una deliberazione concordata nella C.E.C.A., in sede di comunità per il carbone e l'acciaio. Si tratta, quindi, di una cosa limitata a questo settore per il quale la C.E.C.A. ha già deliberato a suo tempo, rendendo obbligatoria, per gli Stati membri, l'applicazione

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1964

delle stesse norme nelle rispettive legislazioni. Ora, lo Stato italiano ha ritenuto che, per potere dare attuazione alla deliberazione della C.E.C.A., la via migliore e più semplice sia quella di approvare una legge apposita.

Circa la proposta di estendere l'obbligo della pubblicità delle tariffe di trasporto su strada a tutti gli altri settori merceologici, debbo rilevare che l'argomento è di interesse evidente; però, di ciò si occuperà il Mercato comune in seno al quale esistono già delle discussioni in tal senso. Non escludo, quindi, che, presto, il Parlamento italiano sia chiamato ad occuparsi anche di questo problema.

Vorrei, perciò, pregare oggi gli onorevoli colleghi della Commissione di limitare l'esame del disegno di legge relativo al settore del trasporto del carbone e dell'acciaio, e di volerlo approvare.

Quanto all'altra richiesta, circa le modalità con cui la legge prevede la garanzia della massima pubblicità dei prezzi e delle tariffe dei trasporti, debbo far rilevare che si è ritenuto di far convergere ad un ente pubblico il deposito delle tariffe praticate da ciascun trasportatore per assicurare a tutti gli eventuali interessati la possibilità di ricercare una fonte certa e sicura da cui attingere le notizie sulle tariffe praticate. Si è prescelto l'E.A.M. che è un organo di diritto pubblico il quale ha il compito, secondo la legge istitutiva, di occuparsi di censimenti e di statistiche, ma che ha anche avuto affidati compiti supplementari o complementari per cui il Governo lo ha ritenuto sufficientemente idoneo.

È vero che in questo periodo l'E.A.M. è stata fatta oggetto di critiche; ma è in elaborazione al Ministero un disegno di legge, che tende a dare una più precisa fisionomia giuridica e compiti ben determinati all'Ente autotrasporti merci, il cui personale ha già uno stato giuridico. Infatti, invece di precisare meglio i compiti dell'Ente, si è preferito dare prima uno stato giuridico ai suoi dipendenti, che sono circa 700 in tutta Italia. Ne deriva che, se anche l'Ente fosse trasferito o liquidato, non potrebbe non sopravvivere; potrebbe divenire un organismo statale, una direzione generale, una divisione, un ispettorato della motorizzazione, ma non potrebbe sparire, perché ai suoi dipendenti — come ho detto — è stato dato uno stato giuridico che garantisce la loro permanenza al servizio.

Comunque, a parte ogni questione sull'E.A.M. e che è estranea a questo argomento, vi prego di considerare che il provvedimento

in esame non tende ad affidare all'Ente compiti impegnativi o tali da destare preoccupazioni; si tratta di un servizio congeniale, connaturale ai compiti di istituto che l'E.A.M. ha sin dalla sua fondazione. Prego pertanto gli onorevoli colleghi di voler approvare il disegno di legge nel testo presentato.

MALFATTI FRANCESCO. Poiché nella relazione al provvedimento si dice che l'introduzione di un sistema che consenta la conoscenza preventiva dei prezzi è un'esigenza sentita dal Mercato comune non soltanto per le materie carbo-siderurgiche ma per tutte le merci, il Parlamento italiano opportunamente potrebbe anticipare quanto ha intenzione di attuare la Comunità europea e provvedere in questa materia. Si tratta infatti di un'esigenza non solo sentita in campo internazionale, ma anche in quello nazionale, per la concorrenza tra i trasporti stradali e quelli ferroviari. Non so se qualche parlamentare vorrà presentare a questo riguardo un'apposita proposta di legge.

Inoltre non comprendo perché il provvedimento intenda dare una limitata pubblicità al listino dei prezzi; a nostro avviso la pubblicità dovrebbe essere maggiore.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. È più o meno il grado di pubblicità che si dà alle leggi.

PRESIDENTE. Comunque la richiesta dell'onorevole Malfatti è da intendersi come raccomandazione.

MARCHESI. Devo esprimere una mia preoccupazione, che cioè venga a crearsi una disparità di trattamento nel settore degli autotrasporti, perché mentre gli autotrasportatori specializzati per il trasporto di queste merci, verranno ad assumere l'obbligo di pubblicare le tariffe, tutti gli altri resteranno esonerati dall'obbligo stesso. Teniamo conto che in Italia il 70 per cento delle merci viene trasportato per strada. Noi abbiamo una situazione del tutto particolare. Si consideri che la Francia, che è quello dei Paesi del Mercato comune europeo che trasporta il maggior numero di merci per strada, arriva al 29 per cento. Il resto viene trasportato per ferrovia.

Come ha ricordato l'onorevole Malfatti, le ferrovie oggi hanno l'obbligo, in un regime che non è più di monopolio, della pubblicazione delle tariffe. Gli autotrasportatori non hanno questo obbligo. Si crea una situazione imbarazzante, proprio in considerazione del fatto che l'ordinamento italiano è un ordinamento anomalo rispetto a quello europeo

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1964

generale. Anche nella relazione si parla di particolare situazione del mercato di trasporti italiano, per cui è necessario che il Governo, adempiendo alla raccomandazione dell'Alta Autorità della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, provveda a presentare un disegno di legge completo.

Mi rendo conto che, arrivati a questo punto, è difficile modificare in modo organico il disegno di legge. Noi ci auguriamo che il Governo si faccia quanto prima parte diligente ad integrare le norme che oggi sottopone al nostro esame. Nell'ipotesi che mancasse l'iniziativa governativa, sarà nostra cura presentare una proposta di legge che estenda questa disciplina a tutto il settore.

Per quanto riguarda le procedure previste, vorrei suggerire un emendamento. Il terzo comma dell'articolo 1 dice che per l'assunzione di carico fuori sede, un esemplare del listino dei prezzi e delle condizioni di trasporto deve essere recato a bordo del veicolo. Basta che il veicolo rechi a bordo un listino prezzi qualunque, o deve essere una copia del listino dei prezzi vidimato dall'ente al quale è stato presentato l'originale? Io proporrei un emendamento all'articolo 1 per precisare che il listino deve essere vidimato dall'E.A.M.

PRESIDENTE. Come viene formulato l'emendamento?

MARCHESI. Al terzo comma dell'articolo 1, dopo le parole: « di trasporto », aggiungere le parole: « vidimato dall'E.A.M. » e sostituire la parola: « recato », con la parola: « affisso ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Questo emendamento quale fine si propone di raggiungere?

MARCHESI. Di evitare che vi siano a bordo del veicolo più listini. Se il veicolo arriva in un determinato posto e l'E.A.M. presso il quale è depositato il listino è lontano, che possibilità ha l'utente di controllare la corrispondenza del listino di bordo con quello presentato all'E.A.M.? Deve esserci una dichiarazione dell'E.A.M. che certifichi che il listino corrisponde all'originale; anche per evitare che possano esserci delle frodi, ritengo che il listino debba essere affisso in modo da non poter essere facilmente sostituito e in modo che l'utente possa essere certo che si tratta veramente del listino pubblicato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Io non avrei difficoltà, nella sostanza, ad accogliere

l'emendamento; ma ho due preoccupazioni: una di carattere formale, che è quella che ha previsto lo stesso onorevole Marchesi; e l'altra, perché non vorrei che si creassero maggiori complicità burocratiche nel sistema di pubblicità. Infatti, accogliendo l'emendamento e tenendo conto della situazione pratica, si costringerebbero i piccoli autotrasportatori ad andare, di volta in volta, all'E.A.M. per farsi autenticare le copie che devono essere affisse sui cassoni degli automezzi. Ora, mi pare che ciò possa essere evitato perché si può dare la garanzia della pubblicità mettendo gli autotrasportatori in condizioni di rendere note le condizioni tariffarie da loro praticate. Infatti, è questo lo scopo che si vuole raggiungere. D'altra parte, ci sono delle sanzioni per chi non adempie a tali obblighi e credo che nessuno applicherà arbitrariamente al cassone del proprio automezzo un listino diverso da quello depositato all'E.A.M.

Noi dobbiamo tener conto che, finora, i nostri autotrasportatori erano abituati a lavorare in regime di liberissimo mercato e se li riportiamo ad una disciplina che modifica notevolmente le loro tradizioni, dobbiamo farlo con cautela. Penserei, quindi, che sia opportuno lasciare com'è il testo del disegno di legge che è perfettamente conforme alle disposizioni approvate dalla C.E.C.A.

MARCHESI. Il nostro emendamento è esplicativo e determina una garanzia per gli utenti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Gli Stati membri della Comunità europea, una volta presi gli impegni negli organi comunitari, sono obbligati ad applicare integralmente, nelle rispettive legislazioni, quei principi che sono stati fissati in sede comunitaria. Io credo che queste spiegazioni possano essere sufficienti.

MARCHESI. Queste spiegazioni non mi hanno convinto.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma così noi vogliamo costringere gli autotrasportatori ad andare ogni volta all'E.A.M.

MARCHESI. I titolari di licenze di esercizio non devono andare, di tanto in tanto, dalle autorità di pubblica sicurezza?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Quella è una cosa diversa.

MARCHESI. Lei non consente neanche la vidimazione della copia nel senso che l'origi-

nale venga depositato all'E.A.M. e la copia sia vidimata in conformità all'originale in modo che, ad esempio, di un trasportatore di Venezia, che si trovi a Milano, si possano conoscere le tariffe che egli ha reso pubbliche a Venezia presso il locale E.A.M.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Onorevole Marchesi, volevo richiamare la sua attenzione sul contenuto del terzo comma dell'articolo 1 da cui si rileva che l'obbligo del listino a bordo del veicolo è imposto nel caso che il veicolo si rechi fuori della sua sede naturale o nel caso in cui una piccola impresa di autotrasportatori non disponga di locali idonei per l'affissione. In ultima analisi resta il fatto che la garanzia migliore per la pubblicità è assicurata dal deposito delle tariffe presso gli uffici dell'E.A.M.

MANCINI ANTONIO. Volevo far presente che scopo della disposizione non è quello di raggiungere una calmierazione del settore, nel qual caso la vidimazione sarebbe una garanzia, ma quello di dare pubblicità alle tariffe al fine di rendere più operante la libera competizione dei trasportatori, in sede di comunità e per particolari merci.

Questa considerazione induce, prima di tutto, a considerare questo fatto come un vantaggio e non come un onere e, secondo, a considerare come perfettamente libero il trasportatore di cambiare, in qualsiasi momento, le tariffe dato che non è vincolato in alcun modo. Se dovesse aspettare del tempo per andare a prendere un visto o registrare una nuova tariffa, il trasportatore si troverebbe di fronte ad un certo vincolo e potrebbe agire con minore prontezza. La stessa considerazione mi induce a ritenere che anche la richiesta di estensione del sistema ed altre merci e a tutto il settore dei trasporti non avrebbe una giustificazione pratica. Se si volesse imporre una rigidità di tariffe a tutti gli autotrasportatori si verrebbe ad interferire nella sfera del diritto privato e della completa autonomia delle ditte di autotrasporti le quali commerciano un servizio e possono fare delle offerte, non uguali, a differenza dell'offerta dell'amministrazione ferroviaria che deve fare condizioni uguali perché se facesse condizioni diverse ai vari utenti dei propri servizi ci troveremmo di fronte ad un iniquo comportamento di un ente pubblico. Perciò nell'attività privata l'interesse privato deve suggerire quegli adeguamenti del sistema tariffario che sono insiti in un regime di libertà in questo particolare settore.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Comunque, qui si tratta di un altro problema.

MANCINI ANTONIO. Anche le altre osservazioni dei colleghi comunisti saranno discusse quando presenteranno un'apposita proposta di legge, ma non credo che un provvedimento del genere si armonizzerebbe con il nostro sistema di assoluta libertà nel campo dei trasporti.

MARCHESI. L'obbligo di pubblicazione delle tariffe non dipende dal fatto che le ferrovie siano un ente di diritto pubblico. Quando sorse questo obbligo, le ferrovie lavoravano in regime di monopolio ed era giusto che si proteggessero gli utenti; oggi il monopolio delle ferrovie è un ricordo del passato.

MANCINI ANTONIO. Un ente di diritto pubblico deve avere una tariffa unica e certa che dia una garanzia di imparzialità; un privato invece può fare quello che vuole. Perché lo dobbiamo vincolare?

MARCHESI. Anche lo Stato può essere lasciato libero quando si presenta come ente di diritto privato; oggi le ferrovie concorrono con i privati a parità di condizioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Marchesi insiste, anche dopo l'intervento dell'onorevole Mancini, nella presentazione dell'emendamento introduttivo delle parole « vidimati dall'E.A.M. »

MARCHESI. Insisto.

ALBA. Non possiamo assumerci una tale responsabilità; una cosa è inviare una copia delle tariffe all'E.A.M., un'altra è recarsi personalmente nel capoluogo di provincia per ottenere la vidimazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Vi prego di considerare la situazione di certe provincie; per esempio, nella mia vi sono comuni che distano dal capoluogo anche 150 chilometri. Non mi preoccupa tanto del rilascio della prima copia quanto della necessità di tornare all'E.A.M. ogni volta che il listino dei prezzi, sottoposto per forza di cose a logorio, si deteriorerà. Accogliendo l'emendamento proposto dall'onorevole Marchesi creeremo una complicazione burocratica per la quale gli autotrasportatori non ci sarebbero certo grati.

MALFATTI FRANCESCO. Mi permetto di far presente che in ogni caso il listino dei prezzi deteriorato dovrebbe essere sostituito; inoltre con le custodie di plastica oggi in commercio difficilmente si verifica tale deterioramento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. La pubblicità si ritiene assicurata con il deposito delle tariffe dei prezzi presso le sedi dell'E.A.M., dove gli interessati potranno consultarle. Il provvedimento in esame si propone di mantenere una certa uniformità nelle tariffe in tutti i Paesi membri della Comunità europea, non di salvaguardare gli interessi degli utenti.

MARCHESI. In tal modo si dà solo una adesione formale alla richiesta dell'Alta Autorità.

MANCINI ANTONIO. Il disegno di legge non vuole sopprimere la libertà di mercato; se un autotrasportatore adotta prezzi più favorevoli, tutti potranno servirsene e gli altri dovranno adattarsi, se non vorranno rimanere senza lavoro.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Desidero precisare ulteriormente qualche concetto. In particolare mi preme sottolineare che, intanto, qui siamo in regime di Comunità del carbone e dell'acciaio, non del Mercato comune, che potrebbe riguardare tutte le merci. Qui ci si preoccupa soltanto delle tariffe relative al trasporto del carbone e dell'acciaio nell'ambito della Comunità. Questa è una questione sulla quale per moltissimo tempo si sono fatte lunghe discussioni. Ricordo che già nel 1958 io stesso andai, per conto del Ministero dei trasporti, a Lussemburgo per discutere questi problemi in seno alla C.E.C.A.

La preoccupazione degli Stati membri era questa: come esiste il prezzo unico del prodotto del carbone e dell'acciaio, questo prezzo unico non può subire alterazioni da forme di interventi particolari degli Stati membri nel variare le condizioni di trasporto con la libertà di contrattazione rispetto alle tariffe praticate dagli altri Stati. Quindi, in sostanza, si vorrebbero unificare, per quanto possibile, certi criteri fondamentali anche nei prezzi e nelle tariffe dei trasporti. Quindi, il concetto fondamentale, come ho spiegato, da parte della C.E.C.A. era ritenuto salvaguardato con la semplice pubblicità, fatta in quel determinato modo, delle tariffe da parte degli autotrasportatori privati.

MARCHESI. Ritiro l'emendamento per le ragioni che dirò.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Grazie, vedrà che ciò faciliterà molto.

MARCHESI. Il collega Mancini ha sostenuto che la legge non ha una funzione calmieratrice. L'articolo 3 dice che nell'applica-

zione dei prezzi pubblicati, le imprese di trasporto possono maggiorare o diminuire in misura non superiore al 5 per cento i prezzi stessi. Vi è anche una funzione calmieratrice che dobbiamo prevedere, e non è garantita dall'articolo così come è formulato. Comunque ritiro l'emendamento perché mi propongo di tornare sulla questione, più compiutamente, in altra occasione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Si tratta di evitare gli arbitrari mutamenti di tariffe, per cui gli utenti degli Stati esteri devono essere messi in condizione di sapere quali sono i prezzi praticati anche nel nostro Paese per i trasporti del carbone e dell'acciaio.

MALFATTI FRANCESCO. Vorrei aggiungere alcune parole, perché il nostro pensiero non resti offuscato dall'intervento dell'onorevole Mancini. Dico questo perché può essere che noi, adeguandoci, ci muoviamo in un campo piuttosto limitato. Questo disegno di legge ci dà l'occasione di dare una occhiata anche in casa nostra. Posso convenire che bisognerà arrivare a questa disciplina con altra forma, ma non mi pare che questo discorso non si possa tenere in giusta considerazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Magari in altra sede.

MALFATTI FRANCESCO. Sono rimasto impressionato della sua affermazione che se lo estendiamo a tutto, formiamo una alterazione del diritto privato. L'emanazione del listino è un attentato al diritto privato? È un vincolo solo per la pubblicità. Si tenga conto che per alcuni settori e per alcune merci c'è un vincolo addirittura del prezzo. Che cosa si dovrebbe dire in quel caso sotto il profilo della violazione del diritto privato?

Non vorrei che rimanesse offuscata la nostra posizione circa la necessità di rendere pubblici i listini per il trasporto di tutte le merci, che ci pare giusta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Per effettuare il trasporto su strada delle merci indicate nell'allegato 1 del Trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, le imprese di trasporto debbono pubblicare, in conformità alle disposizioni

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 MAGGIO 1964

di cui ai successivi comma del presente articolo, i prezzi e le condizioni che esse intendono applicare per i trasporti delle merci medesime all'interno della Comunità.

Ai fini della pubblicazione di cui al precedente comma, i listini dei prezzi e delle condizioni di trasporto, debitamente datati e firmati, debbono essere affissi in un locale della impresa accessibile al pubblico e simultaneamente comunicati alla sede provinciale dell'Ente autotrasporti merci - E.A.M. - nel cui ambito territoriale trovasi la sede dell'impresa.

Per l'assunzione di carico fuori sede, un esemplare del listino dei prezzi e delle condizioni di trasporto deve essere recato a bordo del veicolo. Lo stesso obbligo incombe alle imprese le quali non dispongano di locali idonei per l'affissione.

Sono esclusi dall'obbligo della pubblicazione i prezzi e le condizioni di trasporto per spedizionieri non superiori a 5 tonnellate su distanze inferiori ai 50 chilometri.

(È approvato).

ART. 2.

I prezzi e le condizioni di trasporto, nonché ogni loro successiva variazione, entrano in vigore alla mezzanotte del giorno successivo a quello della pubblicazione del relativo listino e possono essere stabiliti sia per singole relazioni di traffico, sia per tonnellata-chilometro; la scelta di uno dei due criteri esclude l'altro.

(È approvato).

ART. 3.

Nell'applicazione dei prezzi pubblicati, le imprese di trasporto possono aumentare o diminuire in misura non superiore al 5 per cento i prezzi stessi, se questi sono riferiti ad una relazione di traffico, ovvero possono accordare riduzioni entro il limite del 10 per cento sui prezzi indicati per tonnellata-chilometro.

(È approvato).

ART. 4.

Gli uffici dell'E.A.M. sono tenuti a comunicare su richiesta, ad ogni utente interessato, i prezzi e le condizioni di trasporto che risultano dai listini pubblicati a termini del precedente articolo 1.

Le imprese che effettuano i trasporti indicati nel primo comma del precedente arti-

colo 1, debbono fornire, nel termine che di volta in volta verrà ad esse prescritto, le informazioni e notizie che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, riterrà di chiedere in merito ai trasporti medesimi.

(È approvato).

ART. 5.

I vettori che omettono di pubblicare i prezzi e le condizioni di trasporto nei modi indicati al precedente articolo 1 o che praticano un prezzo diverso da quello pubblicato, sono puniti con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

(È approvato).

ART. 6.

La prevenzione e l'accertamento delle contravvenzioni alla presente legge spettano agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria, nonché ai funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - muniti di apposito documento di riconoscimento.

Una copia del verbale di accertamento dovrà essere in ogni caso trasmessa al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Al fine di controllare l'esecuzione degli obblighi imposti alle imprese dalla presente legge, i predetti funzionari, ufficiali ed agenti hanno facoltà di verificare libri e documenti, estrarne copia, accedere nei locali e sui veicoli dell'impresa, esigerà chiarimenti e notizie.

Nel caso in cui il vettore si opponga ai controlli di cui al presente articolo, il Pretore può disporre il libero accesso agli impianti e sui veicoli dell'impresa con l'assistenza della forza pubblica.

Il vettore che si oppone senza legittimo motivo ai controlli di cui al precedente capoverso è punito con l'ammenda da lire 75.000 a lire 200.000.

(È approvato).

ART. 7.

Con uno o più decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con

il Ministro per l'industria e per il commercio, saranno dettate le modalità di esecuzione della presente legge.

(*È approvato*).

ART. 8.

È istituita presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - una Commissione consultiva di 4 rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e di 4 rappresentanti del Ministero dell'industria e commercio, per lo esame delle questioni derivanti dall'applicazione della presente legge.

La presidenza della Commissione sarà assunta dal funzionario del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di qualifica più elevata e, a parità di qualifica, di maggiore anzianità.

All'onere relativo al funzionamento della Commissione si provvederà con i normali stanziamenti previsti nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione del disegno di legge.

« Norme per la pubblicazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto su strada dei prodotti indicati nell'allegato del trattato che istituisce la Comunità Europea del carbone e dell'acciaio » (1006):

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abenante, Alba, Calvaresi, Cappugi, Colasanto, Dagnino, De Capua, Degli Esposti, Di Piazza, Di Vagno, Fabbri Riccardo, Fiumanò, Franco Raffaele, Giachini, Giglia, Iozzelli, Macchiavelli, Malfatti Francesco, Mancini Antonio, Marchesi, Pirastu, Raia, Reale Giuseppe, Rubeo, Sammartino, Speciale.

Sono in congedo:

Armato, Bianchi Gerardo, Veronesi.

La seduta termina alle ore 10,35.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI