

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

242^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 22 GENNAIO 1974

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI,
indi del Vice Presidente SPATARO

INDICE

AMMINISTRAZIONI COMUNALI E PROVINCIALI

Decreti di scioglimento di consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di comuni Pag. 12020

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente 12019

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 12019

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1441:

PRESIDENTE 12045

SANTI 12045

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 12019

Richiesta di pareri a Commissioni permanenti 12019

Discussione e approvazione:

« Delega al Governo per la integrazione e la modifica delle norme contenute nel de-

creto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, concernente norme di polizia delle miniere e delle cave » (1007):

AVERARDI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* . Pag. 12042

BERLANDA 12044

FUSI 12043

MERLONI, *relatore* 12040

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 12045, 12046

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 12045

Svolgimento:

CARTA, *Sottosegretario di Stato per le finanze* 12020

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 12023, 12035

DERIU 12027, 12039

DE SANCTIS 12023

NENCIONI 12021

PREMOLI 12031, 12039

ROSA 12038

Presidenza del Vice Presidente ALBERTINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

RICCI, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 17 gennaio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Nel corso della seduta potranno essere effettuate votazioni mediante procedimento elettronico.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del senatore:

SANTONASTASO. — « Riconoscimento per lo sviluppo della carriera del servizio prestato in altre Amministrazioni dello Stato al personale direttivo, ispettivo, docente e non docente della scuola » (1474).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

NENCIONI ed altri. — « Istituzione del Ministero della navigazione marittima ed aerea » (1442), previ pareri della 5ª e della 8ª Commissione;

alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali):

« Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di Amministrazioni autonome per l'anno finanziario 1973 » (1471), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 3ª, della 4ª, della 6ª, della 7ª, della 8ª, della 9ª, della 10ª, della 11ª e della 12ª Commissione.

Annunzio di richiesta di pareri a Commissioni permanenti

PRESIDENTE. Sui disegni di legge: « Trattamento tributario di concorsi ed operazioni a premio » (664) e: **CIPOLLINI ed altri.** — « Divieto dei concorsi e delle operazioni a premio » (1290), già assegnati in sede deliberante alla 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo), è stata chiamata ad esprimere il proprio parere anche la 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali).

Sul disegno di legge: **CIPOLLA ed altri.** — « Norme in materia di enfiteusi » (1364), già assegnato in sede referente alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura), è stata chiamata ad esprimere il proprio parere anche la 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione).

Annunzio di trasmissione di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente

la gestione finanziaria dell'Ente per le Ville Venete, per gli esercizi dal 1967 al 1972. (*Documento XV, n. 47*)

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Annunzio di trasmissione di decreti di scioglimento di consigli comunali e di proroga di gestioni straordinarie di comuni

P R E S I D E N T E. Con lettera del 18 gennaio 1974, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 323 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 4 febbraio 1915, n. 148, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica — emanati nel quarto trimestre 1973 — concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Casandrino (Napoli), Serino (Avellino), Subiaco (Roma) e Uta (Cagliari).

Con la predetta lettera il Ministro ha altresì comunicato gli estremi dei decreti prefettizi concernenti la proroga delle gestioni straordinarie dei comuni di Cardano al Campo (Varese), Condofuri (Reggio Calabria), Roseto degli Abruzzi (Teramo), Nuro Lucano (Potenza), Montebello Jonico (Reggio Calabria), Siano (Salerno), Sant'Egidio alla Vibrata (Teramo), Rosarno (Reggio Calabria), Carpino (Foggia), Novoli (Lecce), Massafra (Taranto) e Petrino (Pesaro).

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca al punto primo lo svolgimento di interrogazioni e al punto secondo lo svolgimento di interpellanze. Poichè l'argomento trattato in alcune interrogazioni è identico a quello trattato nelle interpellanze, in tal caso si procederà, ove non vi siano osservazioni, allo svolgimento congiunto delle interrogazioni e delle interpellanze.

La prima interrogazione è del senatore Bacchi e di altri senatori. Se ne dia lettura.

R I C C I, Segretario:

BACCHI, PAZIENZA, NENCIONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Con riferimento alle notizie di stampa relative a sempre più evidenti difficoltà che incontrano la distribuzione e la vendita del sale, d'altronde previste dagli interroganti nel corso della lunga ed approfondita discussione avvenuta in Senato in occasione della conversione in legge del decreto-legge 18 dicembre 1972, numero 787, si chiede di conoscere attraverso quali procedure il Ministro ritenga di poter ottemperare al precetto di cui alla legge 16 febbraio 1973, n. 10, in virtù del quale entro il 1° gennaio 1974 si deve provvedere, con specifica legge, a dettare norme per la ristrutturazione del sistema di vendita del sale.

(3-0935)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C A R T A, Sottosegretario di Stato per le finanze. Signor Presidente, onorevoli senatori, in ordine alla prima preoccupazione manifestata dai senatori interroganti e che ritengo sia prevalente, assorbente, ossia delle difficoltà che s'incontrano nella distribuzione del sale, si può confermare una risposta che abbiamo avuto modo di dare alla Commissione finanze e tesoro del Senato, e cioè che la preoccupazione espressa dai consumatori appare eccessiva in quanto la produzione del sale nel nostro paese quest'anno è in grado di far fronte agevolmente alla domanda dei consumatori italiani. In merito alle lamentate difficoltà nella distribuzione e nella vendita del sale si è tempestivamente intervenuto per cui si pensa che a questo momento le lamentate difficoltà siano state superate. In ordine al problema più generale che viene prospettato dagli interroganti si osserva che come essi ricordano la legge 16 febbraio 1973 con la quale dal 1° gennaio di quest'anno è stato abolito il monopolio di vendita del sale ha anche previsto l'emanazione entro la stessa data di apposite norme per le conseguenti ristrutturazioni e per

la creazione di organismi di gestione a carattere pubblico.

Il problema si era già posto in questi termini all'attenzione dell'amministrazione a seguito dell'abolizione dell'imposta di consumo sul sale, essendosi ritenuto che il mantenimento di una struttura predisposta in funzione della situazione di monopolio statale potesse apparire inadeguata a fronte della diversa realtà conseguente all'abolizione del tributo.

Sin da allora, peraltro, si è dovuto seriamente considerare che la soppressione del monopolio non poteva essere affrontata separatamente da uno studio approfondito delle prospettive immediate ed anche di più lungo periodo dell'Azienda, soprattutto al fine di non recare turbative al quadro generale dei livelli occupazionali.

Su questa linea di indicazioni è sostanzialmente anche l'orientamento del Parlamento, che in sede di conversione del decreto-legge 18 dicembre 1972, n. 787, ha ritenuto sconsigliabili modelli di soluzione favorevoli ad una immediata abolizione del monopolio senza la contemporanea ristrutturazione della Azienda, per la quale è stato anche fissato il termine del 1° gennaio 1974.

Rispondendo nell'altro ramo del Parlamento, nell'ottobre scorso, ad altra interrogazione su analogo argomento, il Governo ha avuto occasione di ricordare queste cose, escludendo, in particolare, ipotesi di passaggio delle saline dalla mano pubblica a quella privata e sottolineando, inoltre, la sua attenta considerazione circa il problema della conservazione del posto di lavoro alle maestranze del settore. Proprio la difesa dell'occupazione costituisce anzi, soprattutto nel Mezzogiorno, l'obiettivo primario dell'impegno governativo di ristrutturazione delle saline.

Dall'inizio di quest'anno è puntualmente cessato il monopolio di vendita del sale e ci si accinge ora a concretare l'impegno di riorganizzazione dell'intera azienda.

È noto che anche per il monopolio dei tabacchi l'amministrazione ha di fronte scadenze precise che richiedono scelte e decisioni chiare sull'assetto futuro di questa azienda.

Di qui la necessità di conglobare il problema riorganizzativo sia dell'azienda dei sali che del settore tabacchi nel quadro di un attento studio che ha per scopo la nuova configurazione dell'intera amministrazione dei monopoli.

Sulla serietà di questo disegno si è registrata una convergenza di opinioni da parte delle organizzazioni sindacali del personale dei monopoli, con le quali il Governo ha fissato l'accordo di predisporre entro il 31 maggio prossimo un unico progetto di riforma dell'amministrazione in tutte le sue attuali strutture e componenti.

È stato anche previsto a tal fine il funzionamento di un'apposita commissione, con la partecipazione dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali del personale e delle rispettive confederazioni.

Spetterà poi al Governo il compito di approntare nei tempi più rapidi il disegno di riforma, che sarà sottoposto alle decisioni del Parlamento.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo dichiararmi assolutamente insoddisfatto non per ragioni politiche, ma per ragioni storiche e di logica. Abbiamo assistito impotenti ai traumi subiti anche dalla popolazione più umile per la mancanza di sale non tanto nelle grandi città quanto nelle località lontane dai centri urbani.

Vi è stata una disfunzione incredibile, non se ne comprendevano le ragioni. Le cronache poi hanno riportato i motivi veri che attengono allo scollamento di questo paese che non si sa più da quale parte possa tenere. Le partite di sale arrivate dalla Sicilia e dalla Sardegna venivano bloccate dalla finanza e non immesse al consumo. Questa è la realtà: altro che situazione superata! Il Ministero, con ritardi di giorni e di settimane, dava in via speciale l'autorizzazione. La legge aveva eliminato il monopolio della vendita del sale, ma non aveva eliminato il monopolio per tutti gli atti che stanno a monte

della vendita e della distribuzione al consumo. Ora, quando ad un fiume si toglie la sorgente, l'acqua non scende più al mare. Voi dite di aver aperto l'alveo della libertà verso il mare, ma avete tolto la sorgente in modo che l'acqua non scendesse.

Ora con il decreto-legge che abbiamo discusso nelle Aule del Parlamento si era preso un impegno preciso, ma non un impegno politico, bensì un impegno legislativo, cioè da una norma di legge scaturiva per il Governo l'obbligo di procedere alla ristrutturazione. Noi fummo i primi a porre questo problema; ricordo che ne parlò il senatore Bacchi come uomo dell'amministrazione dello Stato. Egli si preoccupava di non disperdere le competenze in materia. Fece presente che sarebbe stato opportuno, prima di abolire il monopolio del sale, pensare all'azienda e al suo personale, soprattutto al personale tecnico che per anni ha prestato la propria opera nel settore, che, certo, non riveste poca importanza avendo impegnato per centinaia di anni le pubbliche amministrazioni, dalle gabelle piemontesi della Savoia fino al monopolio attuale. De Gasperi disse che l'unico monopolio che esisteva in Italia era quello dei sali e tabacchi; si trattava pertanto di un monopolio classico e vorrei dire ermetico ed ottuso, specialmente quello dei tabacchi. Adesso ne sappiamo quanto prima perchè a tutt'oggi non sono certo cessate le disfunzioni della vendita; si parla di un fumoso carrozzone.

Onorevole Sottosegretario, se il Governo non ha sentito il pudore di ottemperare a una norma di legge, figuriamoci se sentirà il pudore di ottemperare a un impegno politico, sia pure così graziosamente elargito al Senato della Repubblica o alla Camera dei deputati. Entro maggio il Parlamento verrà a conoscenza di un qualche cosa di cui non si delineano neanche i contorni giuridici e costituzionali, per cui tutta l'azione a monte, dalla distribuzione al consumo, sarà affidata ad un ente: si parla di un ente, se ho ben capito, dato il cattivo funzionamento odierno dei microfoni in Aula. Se ho ben capito, dunque, si tratterebbe di un'azienda che si occuperebbe ancora del sale e del tabacco,

cioè di quello che faceva parte della vecchia struttura e del vecchio monopolio.

Senza ulteriormente abusare della pazienza e della condiscendenza del Presidente, noi ci dichiariamo assolutamente insoddisfatti, non per ragioni di carattere politico, ma proprio per ragioni storiche attinenti al funzionamento del settore oggi in Italia, con conseguenze lesive per la popolazione più umile. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione del senatore De Sanctis. Se ne dia lettura.

R I C C I , *Segretario:*

DE SANCTIS . — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se e quali interventi il suo Ministero intenda compiere al fine di concretare la soluzione definitiva della costruzione del nuovo aeroporto civile di Firenze.

È noto, infatti, che da tempo è stata costituita in sede locale la società per la costruzione e la gestione del nuovo aeroporto, raccogliendo le istanze e le esigenze delle popolazioni interessate, delle categorie economiche e turistiche e di chiunque abbia a cuore un ordinato sviluppo dei traffici e dell'economia della regione toscana.

È, altresì, noto che si è da tempo proceduto alla progettazione del nuovo impianto aeroportuale ed alla scelta del territorio in cui esso dovrà sorgere, così come si è proceduto allo stanziamento del capitale di intervento statale nel piano nazionale degli aeroporti e si è persino data notizia dell'inizio degli adempimenti burocratici per gli espropri.

In tale contesto, si chiede ancora di conoscere se e quali difficoltà siano insorte sino al punto di bloccare, come di fatto è accaduto, l'ulteriore regolare corso dell'importante iniziativa, difficoltà di cui si sono fatte recentemente eco la stampa fiorentina e quella nazionale, con ampie e documentate inchieste.

(3 - 0674)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, dirò che la costruzione del nuovo aeroporto civile di Firenze è stata prevista dalla legge 25 febbraio 1971, n. 111, il cui programma di attuazione ha fissato in 8 miliardi di lire il primo finanziamento delle opere.

Il piano regolatore aeroportuale ed il progetto esecutivo delle opere, comprendente una pista di 2.400 metri di lunghezza, in località San Giorgio a Colonica, sono stati già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 883 del 13 giugno 1969 e successivamente con decreto ministeriale 248/21 del 15 maggio 1972.

Nelle more della concessione dei lavori alla società per l'aeroporto di Firenze, che ne ha fatto domanda ai sensi dell'articolo 3 della citata legge n. 111, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha provveduto ad avviare tutti i necessari adempimenti per l'esproprio dei terreni che serviranno per la realizzazione dell'opera, adempimenti che ovviamente hanno richiesto un congruo periodo di tempo.

Allo stato attuale, come atto preliminare alla procedura espropriativa, è in corso di ultimazione la compilazione di tutti gli stati di consistenza di detti terreni, mentre è stata concordata l'ulteriore procedura con l'ufficio tecnico erariale, cui competono le stime in base all'articolo 4 della stessa legge.

Lo schema di convenzione per la concessione dei lavori alla predetta società, dopo approfondito esame, è stato inviato per il prescritto concerto ai Ministeri del tesoro e delle finanze, i quali hanno fatto conoscere recentemente il proprio favorevole avviso con alcune osservazioni di cui viene tenuto conto nella stesura finale di tale convenzione. Quest'ultima verrà ora inoltrata al Consiglio superiore dell'aviazione civile e al Consiglio di Stato per la definitiva approvazione. Non appena perfezionato l'atto amministrativo, la società per l'aeroporto di Firenze subentrerà al Ministero dei trasporti nel prosieguo delle pratiche espropriative ai sensi

del già citato articolo 4 della legge n. 111 e per le ulteriori incombenze di carattere tecnico da svolgere prima di dare inizio ai lavori.

Va tuttavia rilevato che alcune prese di posizione di enti locali e di organizzazioni sindacali che chiedevano in alternativa all'aeroporto di Firenze un adeguato potenziamento dell'aeroporto di Pisa non appaiono invero del tutto prive di fondamento, tenuto conto che la vicinanza dell'aeroporto di Bologna e la costruzione della direttissima Roma-Firenze, unitamente al sistema autostradale esistente, già garantiscono agli utenti fiorentini la disponibilità di aeroporti attrezzati a distanze brevi e comunque facilmente accessibili.

Ad ogni modo, poichè a conclusione del recente incontro avvenuto a Firenze tra il Ministero dei trasporti e le autorità locali per l'esame congiunto dei problemi relativi all'aeroporto è stato pubblicamente ribadito il superamento di ogni questione al riguardo ed è stato anche preso atto del parere favorevole della Regione toscana, che ha inserito il nuovo complesso aeroportuale nel piano di assetto urbanistico territoriale, posso dare assicurazioni che, allo stato delle cose, nessuna difficoltà sussiste circa l'ulteriore corso dell'iniziativa.

D E S A N C T I S . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E S A N C T I S . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, dirò subito, parafrasando un'espressione del collega senatore Nencioni che mi ha preceduto, che sono soddisfatto dal punto di vista tecnico, e posso dichiararmi, come dirò alla fine, abbastanza soddisfatto anche da un punto di vista politico, ma che sono su un terreno spiccatamente politico ancora preoccupato ed esprimerò, nei minuti che il Regolamento mi consente o mi impone, il mio pensiero al riguardo.

L'onorevole Sottosegretario ha fatto la cronaca delle cose che sono accadute e che, anche se non indicate nel testo dell'interrogazione, egli immagina che l'interrogante co-

noscesse perfettamente, tra l'altro essendo parlamentare eletto a Firenze e che vive costantemente in quella città. Ma l'onorevole Sottosegretario, nel dirci a che punto si è arrivati, che è un punto già avanzato rispetto allo stato in cui le cose si trovavano nel momento in cui da parte nostra si presentava l'interrogazione sulla quale in questo momento sto dichiarando la mia opinione conclusiva, sa perfettamente che certe preoccupazioni su questo piano potevano esistere non soltanto nella mia mente, ma in relazione alla realtà obiettiva della situazione.

Oggi siamo arrivati assai più in là e giustamente l'onorevole Sottosegretario si riferiva alle conversazioni che si sono avute a Firenze di recente alla presenza del Ministro dei trasporti, dopo il parere espresso dalla regione toscana. Però egli stesso ha puntualizzato una situazione che si è verificata a livello di enti locali e di associazioni varie coinvolgendo interessi che riguardano la città di Pisa, la città e gli operatori economici di Prato ed un complesso di altre questioni che vengono puntualmente sollevate ogni volta che torna di attualità sulle gazette nazionali il problema dell'aeroporto civile di Firenze. Cioè io penso che se un minimo di pubblicità, attraverso la radio, la televisione ed i giornali, sarà dato alla nostra conversazione parlamentare di oggi, da domani ricomincerà la *bagarre*; avremo ritagli di giornali sui nostri tavoli, avremo una infinità di documenti presentati dagli enti più strani e più disparati.

Desidero dire allora — questo forse è un modo un po' particolare di rispondere in sede di discussione di una interrogazione — che comunque prendo atto (e questo deve dirsi con senso di responsabilità in una sede parlamentare come quella in cui ci troviamo) di una scelta politica precisa che il Governo conferma attraverso le notizie che l'onorevole Sottosegretario ha dato in ordine al fatto che il previsto, progettato, prescritto e ormai organizzato legislativamente e normativamente, anche sul piano tecnico e finanziario, aeroporto civile di Firenze è iniziativa di interesse pubblico generale che deve avere il suo *iter* conclusivo in sede buro-

cratica per quegli ultimi adempimenti, ma deve avere addirittura sollecito ulteriore sviluppo per quanto riguarda il problema degli espropri, in ordine ai quali si è proceduto sino a questo momento a determinare gli stati di consistenza di cui l'onorevole Sottosegretario parlava.

È in questo senso che senza oltranzismo — perchè sono fiorentino, ma non dimentico di essere parlamentare con un mandato generale — senza campanilismi inutili e assurdi, senza faziosità di sorta, prendendo atto della risposta così come mi è stata data, esprimo anche sul piano politico la mia soddisfazione e la ulteriore preoccupazione che queste cose si complichino di nuovo in sede di opinione pubblica o di enti che possano ancora interferire, invitando a conclusione della mia risposta il Governo a vigilare perchè l'iniziativa vada conclusivamente in porto.

P R E S I D E N T E . Seguono tre interrogazioni che riguardano lo stesso argomento trattato nelle due interpellanze iscritte al punto secondo dell'ordine del giorno. Come già avvertito in precedenza, propongo che le tre interrogazione e le due interpellanze siano svolte congiuntamente. Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle tre interrogazioni e delle due interpellanze.

R I C C I , Segretario:

ROSA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quali interventi intende adottare per venire incontro alle giuste esigenze del personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

A tal fine si fa presente che detto personale provvede all'espletamento dei seguenti compiti tecnico-amministrativi di istituto: ferrovie concesse e personale aziendale; autolinee interregionali ordinarie e di gran turismo; trasporto di persone (autobus privati, autoveicoli da noleggio e taxi); trasporto merci in conto proprio e in conto terzi; immatricolazione di motoveicoli ed autoveicoli;

incidenti stradali; autoscuole; esami progettati per trasformazione di autoveicoli; navigazione interna; impianti a fune, eccetera.

Oltre a detti compiti, il personale svolge operazioni tecniche lontano dalla sede dell'ufficio, consistenti in: visita e prova del materiale rotabile ferroviario delle ferrovie concesse ed abilitazione alla guida del relativo personale; visita e prove di ciclomotori, motoveicoli ed autoveicoli; collaudi presso le officine di autoveicoli modificati o attrezzati; esami di teoria e di pratica per il conseguimento della patente di guida motoveicoli ed autoveicoli, nonchè per la revisione della stessa; vigilanza sulle autoscuole; visita e prove di recipienti a pressione (bombole, bidoni e cisterne); esami nautici da diporto; collaudi e stazzatura natanti da diporto; visita di impianti a fune, eccetera.

Il grande sviluppo registratosi nell'ultimo decennio in tale particolare settore delle attività nazionali e la cronica carenza di personale dipendente hanno portato il numero delle operazioni *pro capite* ad un limite insostenibile, ove si consideri che spesso esse vengono svolte in condizioni di estremo disagio (all'aperto e in ambienti saturi di gas di scarico, lungo strade aperte al traffico) e di continuo pericolo, che comportano, in ogni caso, con la firma di ogni atto, assunzioni di responsabilità personali di natura penale e civile.

In considerazione di tali circostanze, il personale in oggetto godeva di una particolare retribuzione extra-stipendio, regolamentata dall'articolo 4 della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che, vietando la percezione di qualsiasi indennità di missione, prevedeva, a favore di detto personale, l'erogazione di un assegno fisso mensile e di un assegno incentivante, suscettibili entrambi di un modesto aumento in relazione ai maggiori introiti derivanti allo Stato dal continuo incrementare di tale lavoro operativo esterno.

La recente legge sulla « Concessione di un assegno perequativo ai dipendenti civili dello Stato », all'articolo 22, prevede la soppressione del citato articolo 4 e la corrispon-

sione di un assegno fisso *ad personam*, riasorbibile con i futuri aumenti di carattere generale, pari alla differenza fra l'assegno fisso già citato e l'assegno perequativo.

Il personale, che perde così, oltre all'assegno incentivante, anche gli eventuali futuri aumenti economici di carattere generale, ritiene che la recente legge, in contrasto con la norma costituzionale, non abbia salvaguardato la posizione economica già acquisita dall'operatore. Si ritiene, infatti, che la prevista ordinaria indennità di missione oraria (circa lire 120 l'ora) non possa in alcun caso considerarsi corrispettivo di un tale tipo di lavoro, assolutamente atipico nell'Amministrazione statale.

In contrapposto a detto peggioramento retributivo, avvenuto in un momento in cui il costo della vita aumenta continuamente e si prevedono trattamenti del personale di gran lunga più favorevoli (ospedalieri, regionali), la legge recentemente approvata lascia insoluti tutti i problemi connessi con l'enorme mole di lavoro *pro capite*, con la sua pericolosità e gravosità e con le responsabilità personali.

Per i motivi sovraesposti, il personale della Motorizzazione civile ha intrapreso, sin dall'11 ottobre 1973, un'azione sindacale unanime di astensione, a tempo indeterminato, da ogni operazione tecnica e tecnico-amministrativa.

(3-0845)

PREMOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non intende avviare opera di mediazione per risolvere la grave vertenza che vede il personale della Motorizzazione civile in agitazione da oltre 40 giorni, con grave pregiudizio economico dei settori produttivi della stessa Motorizzazione civile.

(3-0864)

TREU. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso che il personale della Motorizzazione civile è in agitazione, da oltre un mese, per il fatto che la nuova normativa sull'assegno perequativo non

compensa in misura adeguata il lavoro particolarmente disagiato cui gli addetti alle operazioni tecniche (esami di patente, revisioni, collaudi, eccetera) sono sottoposti, si chiede di sapere:

a) se è vero che il Ministro abbia finora condizionato qualsiasi colloquio con i sindacati di settore alla previa sospensione dell'agitazione in corso;

b) quali provvedimenti il Ministro stesso intenda adottare al riguardo, anche nella considerazione che l'agitazione attuale di detto personale ha messo in crisi il settore delle autoscuole e rischia, altresì, di provocare gravi danni all'industria automobilistica italiana.

(3 - 0867)

DERIU. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro ed al Ministro senza portafoglio per l'organizzazione della pubblica amministrazione.* — Premesso che da oltre 40 giorni è in atto uno sciopero da parte del personale, centrale e periferico, della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sciopero che ha ingenerato disagi di ogni genere per la collettività nazionale interessata, in vario modo, al vasto ed articolato settore dei trasporti, disagi che aumentano di giorno in giorno, l'interpellante chiede di conoscere quali iniziative si intendono adottare per eliminare le cause che hanno determinato e che sostengono una così lunga e dannosa astensione dal lavoro di una così benemerita categoria di funzionari dello Stato.

Si chiede, altresì, di sapere se è vero che la legge sull'assegno perequativo, di recente approvazione, in antitesi con una prassi costante che salvaguarda i diritti acquisiti, comporta per il personale della Motorizzazione civile una forte decurtazione della retribuzione globale in godimento, particolarmente per quanto riguarda le indennità previste dalla legge n. 14 del 1967, e ciò contrariamente a quanto precisato nella relazione governativa al disegno di legge iscritto al n. 2380 della Camera dei deputati.

(2 - 0236)

PREMOLI, BALBO. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Premesso:

a) che il personale della Motorizzazione civile ha attuato uno sciopero di oltre 40 giorni e continua tale agitazione in forme diverse, secondo l'affiliazione sindacale, sicchè una notevole massa di servizio — quali esami di patente, collaudi di veicoli, revisioni — o non viene effettuata, o viene effettuata con il contagocce, o viene effettuata solo in determinate sedi;

b) che le ragioni di tale disservizio — che, stando a quanto ne scrive la stampa quotidiana, ha provocato enormi danni al Paese — hanno avuto origine nella soppressione dell'articolo 4 della legge n. 14 del 1967, con il quale il personale utilizzato in tali operazioni riceveva dallo Stato un modesto corrispettivo, giustificato dalla qualità e quantità di lavoro, da responsabilità, da disagi operativi e da rischio;

c) che è necessario che la situazione venutasi a determinare in detto particolare settore economico venga al più presto sanata con provvedimenti che colpiscano le cause che hanno provocato l'agitazione del personale della Motorizzazione, mentre, d'altro canto, la soppressione delle particolari indennità è da mettersi in relazione con la concessione dell'assegno perequativo ai dipendenti statali,

gli interpellanti chiedono di conoscere quale relazione di incompatibilità funzionale e morale è stata ravvisata tra la legge numero 14 del 1967 e la legge sull'assegno perequativo e, qualora — come sembra — tale incompatibilità non esista, domandano al Ministro:

1) se non ritenga urgente la revisione dell'iniziativa presa di abolire l'articolo 4 della legge n. 14 del 1967, facendo in modo che, ad un lavoro differente da quello degli altri statali per qualità, quantità e disagi, corrisponda anche una retribuzione particolare;

2) se, in attesa di tale nuovo provvedimento di legge, non ritengano di adottare misure atte ad eliminare la decurtazione del trattamento economico, che sembra si sia

verificata per detto personale, per effetto della formulazione dell'articolo 22 della legge sull'assegno perequativo;

3) se, in mancanza di provvedimenti economici adeguati, non ritenga urgente di aumentare adeguatamente i ruoli del personale di tutte le carriere della MCTC, atteso che non si può pretendere dal personale, a trattamento economico decurtato, quando già l'insufficienza degli organici era grave, il rendimento finora fornito.

(2 - 0256)

D E R I U . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E R I U . Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, l'attuale dibattito si ricollega e mi ricollega idealmente a quello che si è svolto in questa stessa Aula nell'ormai lontano 1966. Anche allora talune iniziative ministeriali intese a decurtare la retribuzione del personale della motorizzazione civile suscitavano la reazione degli interessati, determinarono lo sciopero generale e prolungato e, di conseguenza, un grave stato di crisi in un settore assai sensibile e delicato, quello appunto dei trasporti pubblici e privati.

All'origine della vertenza stava allora un dubbio di natura giuridica circa la legittimità dei proventi finanziari cui si attingeva per la corresponsione di indennità aggiuntive al personale tecnico della motorizzazione, impegnato in operazioni supplementari nel vasto ed articolato campo della propria attività istituzionale. La crisi allora venne risolta dopo parecchi mesi di dibattiti e di agitazioni di carattere anche sindacale mediante un decreto-legge del Governo e relativa ratifica del Parlamento con legge numero 14 del 16 febbraio 1967. Questa legge, dando assetto giuridico specifico e preciso alla complessa materia, determinava la misura delle singole indennità e poneva la base di un diritto certo e incontestabile. La situazione presente è essenzialmente diversa da quella di allora, anche se ha ancora il medesimo oggetto, cioè la misura e le modalità delle retribuzioni ag-

giuntive dovute ai dipendenti dell'amministrazione civile e dei trasporti in concessione. Oggi, infatti, non viene contestata la matrice giuridica dei compensi, ma la quantità dei compensi medesimi in rapporto al trattamento economico attribuito alla categoria dei pubblici dipendenti.

La legge recentemente approvata, istitutiva dell'assegno perequativo al personale dello Stato, venendo meno agli scopi che si prefiggeva in partenza, ha fortemente danneggiato gli appartenenti alla motorizzazione civile decurtando di fatto e fortemente lo stipendio globale in godimento da parte dei singoli nel momento stesso in cui altre categorie, invece, conseguivano sostanziali miglioramenti. Da qui la reazione degli interessati; da qui lo sciopero che ha paralizzato per tanto tempo l'attività centrale e periferica della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Questa paralisi ha prodotto disagi assai gravi in molti e disparati settori tanto che un magistrato, il sostituto procuratore della Repubblica di Genova, si è creduto in dovere di intervenire in termini intimidatori trascurando il fatto che la Costituzione repubblicana garantisce anche agli addetti al settore dei trasporti il diritto dello sciopero, diritto di cui si sono avvalsi più volte gli stessi magistrati, amministratori, come sono, della giustizia.

Ma veniamo ai fatti nella loro specifica ed obiettiva consistenza. La legge n. 14 del 1967 all'articolo 4 disponeva: 1) la corresponsione di un assegno fisso mensile a favore del personale della motorizzazione civile, centrale e periferica, proporzionato agli ex coefficienti di stipendio con misure differenti per il personale operatore e non operatore; 2) una indennità *ad personam* pari al 25 per cento per il personale della carriera direttiva e al 33 per cento per il rimanente personale riferito all'assegno di cui al punto 1); 3) un compenso mensile variabile a titolo di incentivazione, in relazione alla quantità delle operazioni espletate e alle prestazioni rese entro un limite massimo di 600 milioni di lire annue.

Che cosa è successo a seguito dell'approvazione della legge sulla concessione di un

assegno perequativo ai dipendenti civili dello Stato e alla soppressione di indennità particolari? È successo che sono state soppresse le indennità di cui ai punti 1 e 2 e che, al loro posto, è stato istituito un cosiddetto assegno *ad personam* che però è riassorbibile e la cui misura è pari alla differenza tra la somma degli assegni aboliti e la misura dell'assegno perequativo attribuito a tutto il personale della pubblica amministrazione, con carattere quindi di generalità e senza riferimento alla particolarità del lavoro.

Scompare invece definitivamente il premio di incentivazione di cui al punto 3 che aveva un diretto rapporto con la quantità delle operazioni tecnico-amministrative effettuate dal personale. Ne consegue così che, mentre i colleghi delle diverse amministrazioni dello Stato registrano complessivamente un aumento della loro retribuzione globale, quelli della motorizzazione civile subiscono una sensibile diminuzione...

T O G N I, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Non è esatto...

D E R I U. Onorevole Ministro, poi ci spiegherà perchè non è esatto. Questi sono dati di fatto inoppugnabili. Vedo che adesso si interrompe anche dai banchi del Governo: si stanno invertendo le parti! Comunque a me fa piacere anche un dialogo, particolarmente con persone così competenti e così qualificate.

Dicevo che il personale della motorizzazione subisce una sensibile diminuzione tanto in relazione al presente che in relazione al futuro: in relazione al presente in quanto è stato soppresso il premio incentivante con decorrenza immediata; in relazione al futuro in quanto l'assegno *ad personam* ha carattere di riassorbibilità. Ciò, oltre a costituire una contraddizione per la natura stessa dell'assegno, definito appunto *ad personam* in base alla normativa vigente, non trova conferma in alcun precedente in materia, ultimo dei quali la legge sulla dirigenza che ha riconosciuto l'intangibilità di tale assegno per i dirigenti o per i cosiddetti « superburocrati ».

Per meglio chiarire i termini del problema è d'uopo precisare che il precedente trattamento complessivo previsto dalla legge n. 14 del 1967 viene decurtato di un importo pari all'entità dell'assegno perequativo. E, inoltre, la parte non decurtata del trattamento ex legge n. 14 viene trasformata da assegno stipendiale (brutta parola, ma la si usa) o personale fisso in assegno *ad personam*, però riassorbibile. Tale norma avrà l'effetto di bloccare il personale di cui trattasi per vari anni allo stesso livello retributivo privandolo dei futuri miglioramenti e gravandolo oltre misura, anche in considerazione della normale svalutazione della moneta. Avrà anche l'effetto di privare drasticamente il personale di cui ci occupiamo di quegli emolumenti che erano strettamente connessi con le particolari prestazioni di carattere tecnico richieste all'amministrazione e per le quali detto personale si espone a responsabilità e rischi continui. Il che pone in essere un assurdo giuridico e morale, specie se si considera che la legge sull'assegno perequativo prevede espressamente anche nella relazione che l'accompagna l'intangibilità di quegli emolumenti derivanti appunto da rischi e responsabilità personali del tutto particolari.

La cosa ha, a mio modo di vedere, un aspetto etico oltre che un aspetto giuridico. I meno aggiornati si chiederanno: perchè il personale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ha un trattamento economico diverso e superiore a quello del personale delle altre amministrazioni? Premesso che anche altre categorie avevano e conservano compensi aggiuntivi proprio in considerazione e in rapporto a particolari prestazioni, è da precisare che i funzionari addetti al settore dei trasporti non si limitano allo svolgimento di normali attività burocratiche, come avviene presso le altre amministrazioni dello Stato, ma eseguono un lavoro tecnico-amministrativo che deve considerarsi aggiuntivo rispetto al normale lavoro d'ufficio, aggiuntivo ed anche volontario, in quanto è conseguente ad una espressa richiesta da parte dei singoli impiegati.

A titolo di esemplificazione voglio ricordare alcune delle operazioni aggiuntive che ven-

gono compiute da questo personale: verifiche e collaudi degli impianti a fune; revisioni e collaudi di veicoli a motore; verifiche stabilite dalla legge contro l'inquinamento atmosferico provocato dai gas di scarico; verifiche sul trasporto delle merci pericolose; collaudi e revisioni di recipienti di gas compresso; verifiche e prove periodiche di tutte le bombole delle cucine a gas; esami per il rilascio delle patenti di guida dei veicoli a motore; esami per il rilascio delle patenti nautiche, eccetera.

Si aggiungano i controlli sul trasporto merci, sulle attività delle autoscuole, sulla sicurezza dell'esercizio dei trasporti pubblici e via dicendo.

Per poter effettuare queste operazioni, per le quali gli utenti — ricordiamocelo — versano all'erario dello Stato le somme fissate in tariffa, l'amministrazione dei trasporti rilascia al personale particolari abilitazioni e le rilascia, però, a seguito di appositi corsi la cui frequenza è volontaria secondo il disposto della legge n. 14 più volte richiamata, corsi che vengono effettuati al fine di dotare il personale stesso dei necessari strumenti tecnici.

Sottolineo, per maggiore chiarezza, che se nessuno chiedesse di conseguire la necessaria abilitazione — è questa un pò la prova del nove o la cartina di tornasole — l'amministrazione potrebbe svolgere soltanto compiti di natura amministrativa con esclusione di qualsiasi operazione tecnica, quelle tali operazioni appunto che venivano in qualche modo rapportate ai premi così detti incentivanti corrisposti al personale appositamente abilitato.

Si potrebbe affermare con certezza che l'amministrazione della motorizzazione civile in qualche modo si autofinanzia e che l'ammontare dell'indennità concessa al personale deriva dalla produzione mensile ottenuta dallo stesso personale.

Non vorrei apparire vanitoso se mi permetto di richiamare per un momento agli onorevoli colleghi ed al Governo che mi fanno l'onore di ascoltarmi quanto in proposito dicevo nel dibattito ampio ed abbastanza vivace svoltosi in quest'Aula nel 1966 e cui ho accennato all'inizio del mio dire.

Dicevo allora: « La misura delle indennità percepite dai tecnici e dagli amministrativi dell'ispettorato della motorizzazione civile deriva direttamente dalla quantità oltrechè dalla qualità del lavoro che viene effettuato. Forse è uno dei pochi casi in cui il lavoro dei pubblici dipendenti viene posto in relazione diretta con il rendimento e strettamente legato alla produttività. Non mi sentirei davvero — affermava allora —, davanti a tante esperienze negative, di affermare che ciò sia un male per lo Stato o un danno per i privati cittadini. Ritengo, anzi, che lo spirito informatore del più volte ricordato articolo 108 (allora in vigore) fosse quello di incentivare, come si dice nel campo degli economisti. Va inoltre rilevato che l'aumentata produttività *pro capite* è stata imposta da uno stato di assoluta necessità, vale a dire dal vertiginoso aumento della mole di lavoro e dall'esiguità delle forze che tale lavoro erano abilitate a compiere».

Se tale sistema retributivo, onorevole Sottosegretario, era opportuno e utile in passato, lo è divenuto a maggior ragione oggi che certi fenomeni di rilassatezza e di assenteismo stanno suscitando non poche preoccupazioni, tanto nel settore privato quanto in quello del pubblico impiego. Dagli aspetti puramente etici che io ho voluto così delineare si deve per forza passare agli aspetti giuridici. Abbiamo visto come le indennità particolari aggiuntive stabilite dalla legge n. 14 del 1967 avevano un diretto rapporto col rendimento del personale, con la particolarità del lavoro che veniva svolto. La soppressione delle predette indennità prevista dalla legge sull'assegno perequativo viola norme anche di ordine costituzionale in quanto viene ad intaccare dei diritti acquisiti che sono da considerare intangibili anche sulla base di una prassi costante e di una costante giurisprudenza. Qualunque contratto di lavoro, qualunque legge, che pongono in essere nuove normative di carattere generale, fanno sempre salvi i diritti acquisiti, le condizioni di miglior favore in godimento da parte del personale interessato.

Sono questioni di principio che non possono essere disattese per nessuna ragione. Cerchiamo di ragionare, onorevole Sottosegre-

tario. Le persone che hanno chiesto di concorrere. . .

P R E S I D E N T E . Senatore Deriu, la invito a concludere, poichè ha superato il tempo concesso dal Regolamento per lo svolgimento di un'interpellanza.

D E R I U . Signor Presidente, forse è passato il tempo senza nemmeno accorgermene; tenterò di sintetizzare le cose che devo ancora dire. Come dicevo, quando qualcuno chiede di partecipare ad un bando di concorso, egli vi partecipa in quanto accetta le condizioni di diritto e di fatto che in quel momento la pubblica amministrazione presenta ai candidati. In quel momento si stabilisce un patto tra la pubblica amministrazione e il cittadino vincitore del concorso, e si determinano, quindi, diritti-doveri che non possono essere, in tempi successivi, modificati in peggio. Ne consegue che la pubblica amministrazione non ha il diritto di violare unilateralmente quel patto iniziale senza danneggiare interessi di terzi e senza suscitare reazioni e conseguenze molto gravi anche sul piano della collaborazione che si deve stabilire tra dipendenti e pubblica amministrazione. (*Interruzione del senatore Dinaro*). Dal 1956 in poi sarà accaduto più volte. Mi sto occupando specificamente di questo caso e dico che non ho motivo. . . (*interruzione del senatore Dinaro*).

P R E S I D E N T E . Cerchiamo di evitare il dialogo perchè altrimenti il tempo viene superato ancora più abbondantemente.

D E R I U . A proposito di senso di dovere e di costante collaborazione, non possiamo passare sotto silenzio dati che sono assai significativi. Si è partiti — e questo a elogio e a merito di una categoria che è stata troppo spesso tartassata e criticata — da una base di 400.000 autoveicoli nel 1938 per arrivare a 12 milioni di veicoli nel 1972 mentre il personale della motorizzazione civile è passato, nel contempo, da 1.700 a 3.000 unità. Questi dati sono estremamente eloquenti ed avvalorano quello che affermavo prima, a propo-

sito dello sforzo compiuto dal personale e del suo alto indice di redditività.

Per aderire doverosamente alla preghiera del Presidente del Senato, trascuro gli altri argomenti che volevo trattare. Vorrei soltanto aggiungere telegraficamente due-tre cose per poter conoscere il parere dell'onorevole Sottosegretario.

Ritengo urgente la presentazione di un disegno di legge o, se vi pare, di un decreto-legge che ripristini indennità e quindi diritti che sono stati ingiustamente tolti al personale dell'amministrazione, che preveda la ristrutturazione dell'amministrazione dei trasporti sia per quanto riguarda l'unificazione, nell'ambito del Ministero competente, di funzioni che oggi sono sparse qua e là, sia per quanto riguarda gli organici del personale che dovrà essere adeguatamente allargato. A proposito di funzioni mi riferisco all'Ispettorato del traffico presso il Ministero dei lavori pubblici che non ha alcuna ragion d'essere. Si può obiettare che costruisce le strade: vivaddio, il Ministero dei lavori pubblici costruisce anche le scuole e gli ospedali, eppure poi all'interno delle scuole e degli ospedali operano il Ministero della pubblica istruzione ed il Ministero della sanità. Lo stesso dicasi per quanto attiene alle assicurazioni obbligatorie sulle macchine (si dirà che le società assicuratrici fanno capo al Ministero dell'industria; ma qui si tratta di assicurare le macchine e relativi conducenti). In merito poi al ventilato e pare ormai imminente razionamento della benzina ho sentito dire che si vorrebbero affidare le varie incombenze ad uffici diversi da quelli del Ministero dei trasporti. Riterei questo un fatto veramente grave e dannoso perchè contribuirebbe ad aumentare la confusione nell'ambito della pubblica amministrazione dove invece è tanto necessario mettere ordine. Occorre unificare competenze fra loro omogenee, anzichè disperderle in più direzioni, anche per evitare dispersione di energie e confusione di idee presso l'opinione pubblica.

Urgente e imperioso è il dovere di aggiornare e ristrutturare gli organici della motorizzazione per mettere quel personale, che è

giunto ai limiti estremi della sopportabilità, in condizioni di rispondere alla domanda di servizi che 56 milioni di cittadini pongono quotidianamente alla Direzione generale della motorizzazione e dei trasporti in concessione in modo tanto forte e pressante.

P R E M O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, il personale dell'amministrazione sulle cui vicende abbiamo inteso intervenire non ha fatto parlare di sé molte volte, ed è ben comprensibile: si tratta di un limitato numero di persone, tremila unità, circa l'1,3 per cento del personale amministrativo dello Stato. Eppure questo poco personale nella vita e nell'economia dello Stato italiano ha un'importanza eccezionale: controlla, sia all'origine che durante il loro esercizio, la idoneità tecnica e la rispondenza alla norme di sicurezza di tutti i veicoli a motore circolanti sulle nostre strade e di tutti i natanti da diporto che affollano le nostre spiagge; approva i progetti costruttivi e collauda l'idoneità di tutti gli impianti funiviari e filoviari che consentono ai sempre più numerosi appassionati di praticare gli sport invernali o di raggiungere le più isolate località montane; controlla la sicurezza tecnica, la idoneità dei mezzi di trasporto e vigila su tutte le ferrovie secondarie e funicolari. E queste operazioni tecniche — e le pratiche burocratiche ed amministrative conseguenti — ammontano annualmente a diversi milioni.

L'attività di questa categoria di lavoratori, che chiamerei veramente benemerita, non si esaurisce nei numerosi compiti sopra elencati: vi è, infatti, un'altra serie numerosissima di prestazioni che non ci sentiamo di qualificare come « pratiche », ma che sono piuttosto dei « rapporti », poichè richiedono veri e propri giudizi discrezionali sulle qualità psichiche, attitudinali, tecniche e morali dei richiedenti le prestazioni stesse. Ci riferiamo agli esami per il conseguimento delle patenti, per la guida sia dei

veicoli circolanti su terra, pubblici e privati, sia dei natanti da diporto; agli esami per il conseguimento dell'abilitazione alle funzioni di manovratore di tram, filobus e impianti funiviari; di macchinisti dei treni delle ferrovie secondarie ed inoltre di insegnanti ed istruttori degli allievi conducenti di autoveicoli e natanti. Connesse a tali operazioni sono poi le analisi di tutti gli incidenti stradali, ai fini della formulazione alle prefetture dei pareri circa la sospensione e revoca delle patenti, nei confronti dei conducenti coinvolti negli incidenti stessi, nonché le inchieste per gli incidenti accaduti nell'esercizio delle autolinee, funivie, seggiovie e ferrovie secondarie. Anche queste prestazioni sono valutabili sull'ordine dei milioni annui (almeno due milioni all'anno).

Riteniamo di potere affermare, senza tema di smentita, che se tutti i dipendenti delle pubbliche amministrazioni svolgessero una quantità di lavoro proporzionalmente corrispondente a quello del personale della motorizzazione, il Ministro del tesoro non avrebbe alcuna preoccupazione di superare quello che è stato chiamato il limite di guardia delle spese obbligatorie in quanto la spesa relativa sarebbe ben lontana da tale limite, o per la minor necessità o per la sua maggiore redditività, con conseguente maggior introito per l'erario.

Ma qual è il provvedimento che ha fatto lavorare in maniera così inusitata questo ristretto gruppo di persone? Siamo certi di poterlo individuare nelle indennità di cui il personale ha goduto fino al 25 novembre 1973. Sarebbe lungo rifare la storia di queste indennità incentivanti, e ci guardiamo dal farlo. Ricordiamo solo che, dopo un periodo in cui le indennità della motorizzazione vennero clamorosamente contestate, non nella loro giustificazione in rapporto alla redditività ma nel modo di percezione svincolato da controlli di giustizia amministrativa, l'onorevole Scalfaro, allora ministro dei trasporti, volle dare ad esse nel 1966 una forma giuridica ineccepibile sotto tutti i profili: sotto quello della determinazione della fonte, che venne vincolata per legge con versamento delle indennità, da

parte del privato, direttamente al Tesoro, a mezzo di conto corrente postale, con esaurimento, pertanto, degli uffici della motorizzazione dalla gestione di detta fonte; sotto quello della misura, che fu indicata dalla legge in rapporto ai compiti effettivamente svolti dai singoli e con precisi rapporti parametrali rispetto alle singole posizioni di carriera, con ciò avocando, quindi, al Parlamento ogni eventuale futura modifica; sotto quello della erogazione, passata direttamente alla competenza del Tesoro; sotto quello del limite massimo, predeterminato dalla legge in rapporto all'eventuale futuro incremento del lavoro e degli incassi; sotto quello sociale, in quanto la legge provvede a cristallizzare le indennità, per ciascuna prestazione tecnica, a quelle anteriori agli incrementi che erano stati ritenuti eccessivi, e precisamente a quelle in vigore nel 1961.

Dall'enunciazione dei compiti svolti dall'amministrazione della motorizzazione e dalla regolamentazione delle indennità contenute nella legge n. 14 del 16 febbraio 1967, risultano chiari i seguenti punti, sui quali, d'altra parte, tutti i Gruppi convennero in sede di discussione, come risulta dagli atti parlamentari: 1) che il lavoro della motorizzazione era atipico, storicamente e sostanzialmente, e che l'amministrazione doveva essere collocata al di fuori delle amministrazioni strettamente burocratiche; 2) che il personale della motorizzazione civile aveva diritto ad una giusta retribuzione aggiuntiva commisurata ai rischi, alle responsabilità, alla qualità e quantità del lavoro prestato; 3) che questa retribuzione doveva essere riveduta rispetto al passato in quanto l'entità del lavoro svolto aveva sempre più coinvolto tutte le categorie del personale della motorizzazione civile, rendendole compartecipi delle funzioni tecniche fino ad allora svolte in esclusiva dagli ingegneri; conseguentemente nella normativa doveva essere prevista, pur con la necessaria gradualità, in relazione alla diversità dei compiti e delle responsabilità, la partecipazione di tutto il personale alla percezione delle indennità; 4) che si doveva ristrutturare l'amministrazione ormai

inadeguata a coprire le aumentate competenze e la mole di lavoro degli ultimi anni.

A seguito del dibattito, il personale della motorizzazione civile, che era entrato in agitazione ed aveva attuato anche uno dei più lunghi scioperi che il personale statale abbia mai attuato (21 giorni), fiducioso negli impegni assunti dal Ministro, a nome del Governo, si rimise al lavoro con alacrità.

Restò, però, da risolvere il problema degli organici e quello della ristrutturazione dell'ispettorato e questi problemi divennero sempre più urgenti giacchè, fermata la retribuzione aggiuntiva, aumentato il lavoro con un ritmo annuo del 15 per cento — gli anni trascorsi sono ormai otto — il personale non era più in grado di far fronte all'incremento del lavoro.

Su quest'aspetto del problema, il Governo e il Parlamento sono certamente inadempienti, e se oggi una crisi della motorizzazione e dei trasporti esiste, una causa, non fra le minori, è quella della carenza dell'organo chiamato, per legge, a fornire le indicazioni per individuare una linea di politica dei trasporti efficace e valida e i mezzi per imporla e seguirla giorno per giorno.

Ma è inutile perdere tempo su quello che non si è fatto e su quello che si era promesso di fare; l'Italia è, in fondo, il paese delle promesse inevase. L'accento al passato, per noi, ha valore per meglio inquadrare i motivi della recente agitazione del personale della motorizzazione civile, per evidenziare le loro richieste e soprattutto la lesione dei loro diritti che sembra sia stata operata con la legge sull'assegno perequativo e la necessità di fare qualche cosa che sia utile, anzitutto per il paese, ponendo fine ad una situazione anti-giuridica che scoraggia il lavoro di questa piccola, di questa modesta schiera di impiegati e di funzionari che svolge una così grande mole di lavoro con impegno e con evidenti e provata redditività.

È anche giusto, ci sembra, che di questa produttività non si faccia carico alla generalità dei cittadini ma solo a quella parte che, usufruendo di un servizio ben organizzato, ne guadagna in riduzione di oneri nello svolgimento delle pratiche burocratiche o tecni-

che di cui hanno necessità o che la legge loro impone per godere, per fruire di determinati benefici.

Spero di aver con sufficienza inquadrato i presupposti del problema, che ci permettiamo di sintetizzare in questi punti: un'amministrazione pubblica di piccolo numero (si tratta, come dicevo prima, di 3.000 unità) svolge con riconosciuta alta redditività un lavoro tecnico, atipico rispetto ai consueti compiti attribuiti agli organi statali. Per compensare sia l'intensità del lavoro, cui il personale è sottoposto, sia i rischi ed i disagi di quanti sono direttamente applicati alle funzioni tecniche, con la legge del 16 febbraio 1967 sono state regolamentate le indennità che gli utenti devono pagare, indennità che sostituiscono anche le normali trasferte (anche questo è da considerarsi) che spetterebbero agli operatori tecnici quando si recano fuori dalla propria sede. Dette indennità non sono amministrate dagli uffici della motorizzazione, ma sono introitate dal Tesoro direttamente e direttamente erogate al personale della motorizzazione entro limiti ben precisati dalla legge, dopo detrazione di notevoli percentuali per finanziamento delle attrezzature tecniche, degli stampati e di quanto occorre per lo svolgimento del servizio.

Sarà bene anche tener presente che tali indennità incentivanti erano e sono state fino al 25 novembre 1973 la molla — voglio sottolinearlo — che ha determinato la produttività (che non è normale, che è eccezionale) e l'efficienza degli uffici della motorizzazione. Con l'entrata in vigore della legge 15 novembre 1973, che concede l'assegno perequativo ai dipendenti dello Stato, si è però soppresso l'articolo 4 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, che regolamentava la percezione di tali indennità da parte del personale della motorizzazione.

Come abbiamo premesso nel testo della nostra interpellanza — presentata prima, si badi, dell'approvazione della legge — il personale della motorizzazione per protestare contro la minacciata decurtazione delle pro-

prie competenze, poi canonizzata dalla legge, ha attuato un lungo sciopero, cui è seguita un'agitazione in forme diverse, e così una notevole massa del servizio non è stata svolta, con gravissimo danno per l'economia del paese. Ci risulta che l'onorevole Preti, che avrei voluto vedere in quest'Aula oggi perchè attendevamo da lui una conferma, in quell'occasione prese posizione a difesa del personale con alcune lettere al Presidente del Consiglio e ai Ministri del tesoro e della riforma burocratica. Non avremmo sperato oggi, in questa sede, di avere dal ministro Preti la conferma di quella sua presa di posizione, ma ci sarebbe piaciuto che egli rendesse di pubblica informazione il contenuto stesso delle lettere. Sappiamo comunque che il Ministro ha sostenuto, e giustamente, che il personale della motorizzazione svolge i compiti che abbiamo illustrato in aggiunta agli altri istituzionali che gli competono. Ed è così, infatti, perchè questa amministrazione, oltre ai compiti strettamente connessi con la motorizzazione, svolge tutta una serie di altre funzioni, che abbiamo brevemente e certo non esaurientemente citato, che, da sole, potrebbero impegnare tutto il personale in organico.

È perciò evidente che le indennità di cui all'articolo 4 della legge n. 14 del 1967, oltre ad essere compensative delle trasferte che non vengono corrisposte a carico del normale apposito capitolo di bilancio dello Stato, ma a carico della legge stessa, sono anche e soprattutto compensative di questo lavoro aggiuntivo che il personale si assunse volontariamente ed in vista, proprio, di dette indennità che la legge gli garantiva. È allora chiaro che la legge sull'assegno perequativo, quando ha stabilito l'abrogazione dell'articolo 4 della legge n. 14 del 16 febbraio 1967, ha commesso un gravissimo errore che ha diversi risvolti, ivi compreso un certo risvolto di natura addirittura costituzionale. Infatti, se nel 1967, in sede di conversione del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, il Parlamento ritenne giustificata ed equa l'attribuzione di quelle particolari indennità al personale della motorizzazione, la legge 15 novembre 1973, n. 734, sopprimendole senza

contestualmente ridurre, nè sottrarre al personale le funzioni per cui erano state accordate dette indennità, si pone in contrasto con il primo comma dell'articolo 36 della Costituzione, ove è previsto che ogni « lavoratore ha diritto ad una retribuzione proporzionata alla quantità e alla qualità del suo lavoro ».

Se infatti una legge — non un abuso, ma una legge dello Stato — riconosceva che il personale della motorizzazione doveva ricevere, prima del 25 novembre 1973, una certa retribuzione ritenuta proporzionata alla quantità e qualità del lavoro svolto, la successiva legge che ha tolto a detto personale una parte della retribuzione senza diminuirgli il lavoro si è posta in contrasto sostanziale e insanabile con quanto previsto dalla precedente legge. È perciò dovere del Parlamento porre rimedio, a nostro giudizio, a tale illegittima situazione e noi chiediamo al Ministro se non ritenga urgente prendere una siffatta iniziativa.

Disponendo, poi, quanto previsto nei confronti del personale della motorizzazione, la legge sull'assegno perequativo si pone in contrasto anche con i principi fondamentali che l'hanno ispirata e che risultano dalle premesse illustrative del disegno di legge n. 2380. Infatti in esso si legge testualmente: « Con il provvedimento che si presenta si dà, tra l'altro, inizio ad una radicale riforma eliminando un insieme di indennità sorte, il più delle volte, non per effettiva gravosità dei servizi, ma per spirito di emulazione, per la necessità di adeguare retribuzioni tra loro differenti che non trovano giustificazione in una diversità di rendimento e di sacrificio. Le indennità di tale sorta vengono tutte soppresse e conglobate in assegno perequativo ».

Abbiamo già richiamato precedentemente — e mi pare di avervi insistito — le finalità istitutive, così come risultano dagli atti parlamentari, della legge n. 14 del 1967. Da esse risulta che questa legge non fu certo promulgata per « spirito di emulazione » e senza « giustificazione in una diversità di rendimento e di sacrificio » rispetto agli altri dipendenti statali. È perciò che affermiamo che l'articolo 37 della legge 15 novembre

1973, n. 734, quando ha soppresso l'articolo 4 della legge n. 14 del 1967 ha peccato di incoerenza con i principi ispiratori della legge, dettando una norma abrogativa senza, probabilmente, conoscere o valutare in pieno il fondamento della norma che intendeva sopprimere. E non vorremmo piuttosto dover temere che essa sia stata dettata contro una categoria di persone che era, sì, ben retribuita, ma per un lavoro svolto con « rendimento e sacrificio » diversi da quelli della generalità degli altri statali, così come ha ripetutamente riconosciuto, d'altro canto, la Commissione.

Chiediamo, pertanto, al Ministro, e per lui al Sottosegretario, dato che a nostro parere non esistono incompatibilità funzionali e morali fra la legge n. 14 del 1967 e la legge sull'assegno perequativo, se non ritenga opportuno sollecitare il Governo, prima che il personale della motorizzazione riprenda ad agitarsi con inevitabili danni per un settore economico già tanto provato dai recenti avvenimenti internazionali, a farsi promotore di quanto la categoria ha il diritto di attendersi: 1) dell'abolizione pura e semplice dell'articolo 22 della legge sull'assegno perequativo, riconoscendo che, nella sua approvazione, si è andati oltre le intenzioni del legislatore; 2) dell'abolizione, nell'articolo 37 di detta legge, del comma che prevede la « non applicazione » dell'articolo 4 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito con modificazioni nella legge 16 febbraio 1967, n. 14, prima che la suprema magistratura gli imponga di adempiere tale obbligo, nel rispetto dell'articolo 36 della Costituzione, come ho già ricordato; 3) di un provvedimento che riconosca i diritti acquisiti dal personale della motorizzazione con la legge n. 14 del 1967, ripristinandone l'erogazione sotto la precedente forma: soprattutto nel ricordo che quella legge fu voluta da un Ministro che aveva grande in sé il senso della giustizia perchè veniva dai ranghi della magistratura.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alle interrogazioni 3 - 0845,

3 - 0864 e 3 - 0867 e alle interpellanze 2 - 0236 e 2 - 0256.

C E N G A R L E , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La legge 15 novembre 1973, n. 734, trova la sua origine ed il suo fondamento nell'accordo globale stipulato dal Governo con le organizzazioni sindacali confederali nel marzo del 1973 al fine di operare una perequazione del trattamento economico di tutte le categorie degli impiegati statali — esclusi i dirigenti — onde addivenire all'eliminazione di tutti i compensi comunque corrisposti in precedenza al predetto personale ed alla corresponsione a tutti gli impiegati dello Stato di un assegno perequativo.

In tale sede veniva peraltro convenuta, in via di principio, la conservazione a determinate categorie di eventuali eccedenze rispetto all'assegno perequativo attraverso assegni personali riassorbibili.

Su tale base, l'articolo 22 della citata legge n. 734 prevede l'abolizione dei diritti goduti dal personale della motorizzazione ai sensi dell'articolo 4 della legge 16 febbraio 1967, n. 14, e la corresponsione al medesimo personale dell'assegno perequativo di cui sopra, integrato da un assegno personale riassorbibile nei casi in cui il trattamento goduto in precedenza risulti superiore a quello della nuova legge.

Peraltro, la nuova regolamentazione è venuta ad eliminare il particolare trattamento a carattere incentivante goduto dal personale degli uffici periferici della MCTC in relazione alle particolari prestazioni di natura tecnica e tecnico-amministrativa ai sensi della citata norma dell'articolo 4 della legge n. 14 del 1967.

La nuova normativa tuttavia prevede che al personale periferico della MCTC possano essere corrisposti — in relazione a prestazioni effettivamente rese — compensi per lavoro straordinario anche al di là dei limiti individuali stabiliti in via generale e possa altresì essere corrisposta l'indennità di trasferta per le operazioni effettuate fuori sede, derogando ai limiti di distanza stabiliti dalle norme generali. Tale trattamento particolare va comunque contenuto nei limiti di spesa

stabiliti in precedenza per l'erogazione del trattamento incentivante periferico di cui alla citata norma dell'articolo 4 della legge n. 14 del 1967.

In merito a quanto sopra, va sottolineato che l'Amministrazione non ha mancato, in sede di elaborazione della nuova normativa, di rappresentare agli organi competenti la opportunità di conservare comunque a favore del personale MCTC periferico il trattamento incentivante stabilito dalla legge n. 14 del 1967, e ciò al fine di non turbare il regolare e ordinato andamento del lavoro operativo che, occorre dire, è stato sostenuto validamente per alcuni anni dal personale della MCTC che soffre di un'antica carenza e che, negli ultimi tempi, è stato fortemente usurato sia per effetto del trasferimento alle regioni a statuto ordinario di un rilevante numero di impiegati operatori, sia per effetto delle note disposizioni legislative per l'esodo del personale statale.

Peraltro, l'azione svolta dall'Amministrazione nel senso anzidetto non ha potuto trovare adeguato riscontro nelle sedi competenti atteso che, come si è detto, la nuova normativa della legge n. 734 del 1973 non poteva discostarsi dai principi dell'accordo governo-sindacati, principi che non prevedono in via generale erogazioni di compensi estranei all'assegno perequativo.

Tutto ciò, ovviamente, ha determinato un vivo malcontento nelle organizzazioni sindacali settoriali ed ha dato luogo ad un'agitazione sindacale, peraltro articolata in forme anomale, che si è protratta per oltre 40 giorni nello scorso autunno.

In relazione a tale situazione ed in rapporto anche alla circostanza che in effetti la Direzione generale della MCTC — per le rilevate carenze di personale e per le note vicende legislative degli ultimi anni che hanno inciso profondamente sulle strutture soprattutto periferiche di detta Amministrazione — opera attualmente in condizioni di estremo disagio, il Ministro dei trasporti è stato indotto, su richiesta delle organizzazioni sindacali confederali e dell'UNSA, a costituire una commissione, con rappresentanti dell'Amministrazione e dei predetti sindacati, per lo studio di un progetto di ri-

strutturazione e di ampliamento dei ruoli organici della MCTC.

Tale studio è giunto ormai alla fase conclusiva e si ritiene che quanto prima potrà essere presentato agli organi competenti un progetto organico nel senso predetto.

Sulla base di queste necessarie premesse e con riferimento ai vari punti su cui si articola l'interpellanza dei senatori Premoli e Balbo, preciso quanto segue:

1) il problema dell'eventuale revisione della norma abrogativa del citato articolo 4 della legge n. 14 del 1967 ovviamente non può essere esaminato sotto un profilo settoriale ma deve necessariamente essere valutato nel quadro della generale disciplina del trattamento economico del personale statale, atteso che la legge n. 734 afferma in via generale il principio dell'unitarietà di tale trattamento e della non ammissibilità di trattamenti settoriali (tranne casi particolari individuati dalla legge, tra i quali non è compreso il personale MCTC);

2) atteso quanto già rilevato in merito alle previsioni dell'articolo 22 della citata legge, è da ritenere che, attraverso un'opportuna e razionale utilizzazione dei fondi previsti per l'erogazione di compensi per lavoro straordinario, in rapporto a prestazioni straordinarie effettivamente rese, e delle indennità di missione, si possa garantire al personale un trattamento economico che non si discosti in sostanza da quello goduto in precedenza a titolo di incentivazione;

3) quanto al problema dell'adeguamento dei ruoli organici già si è detto che la commissione appositamente costituita ha concluso i suoi lavori e quanto prima sarà messo a punto un provvedimento che prevede un congruo adeguamento dei ruoli organici della MCTC. A tale riguardo è necessario precisare che, a parte il già notevole carico di lavoro in atto, a breve scadenza l'Amministrazione della MCTC dovrà far fronte ad una serie di attribuzioni più che notevole in rapporto ai provvedimenti legislativi sulla disciplina dell'autotrasporto merci, sull'albo dei trasportatori e sulla regolamentazione tariffaria dei trasporti anzidetti, provvedimenti che, già approvati dal-

la Camera dei deputati, sono ora all'esame del Senato.

Inoltre va anche sottolineato che, in relazione agli obblighi comunitari, che impongono allo Stato italiano una nuova disciplina della revisione degli autoveicoli, tra breve la predetta Amministrazione sarà chiamata ad affrontare una mole di lavoro estremamente gravosa e non prevista. Tutto ciò induce a far ritenere che la necessità di un adeguato aumento dei ruoli organici della Direzione generale MCTC costituisca un problema che dovrà essere affrontato rapidamente e con il dovuto impegno.

Il senatore Deriu ha accennato anche ad altri argomenti, due dei quali, quello dell'Ispettorato del traffico e della questione dell'assicurazione dei motoveicoli, sono all'esame dei competenti Ministeri. Io mi auguro che tale esame sia completato quanto prima, e che si pervenga alle stesse conclusioni che sono in sostanza state auspiccate dall'onorevole interpellante. Circa l'altro problema, argomento di estrema attualità, quello cioè del razionamento del carburante, dirò che a parte la circostanza che siffatta operazione non ancora è stata deliberata dal Governo, essa forma oggetto di un esame approfondito da parte del competente Ministero dell'industria e commercio.

Indubbiamente, qualora si dovesse pervenire ad un razionamento del carburante per veicoli a motore, ciò comporterebbe una serie di problemi di ampia portata, specie per quanto riguarda gli aspetti logistici.

Sembra indubbio che spetterebbe all'Amministrazione della MCTC la competenza a provvedere per quanto riguarda servizi pubblici e autotrasporti merci; ed in tal senso già un apposito gruppo di lavoro sta conducendo uno studio approfondito.

È comunque chiaro che una tale evenienza, pur se irrinunciabile, renderà ancora più evidente lo stato di grave carenza in fatto di organici, specie per gli uffici periferici, in cui versa la predetta Amministrazione.

Per quanto riguarda l'eventuale razionamento del carburante per autoveicoli privati, i rilevati problemi di ordine logistico assumono una particolare rilevanza e quindi la questione dovrà essere affrontata con

una visione realistica, procurando di evitare disservizi e di adottare procedure quanto mai snelle allo scopo di evitare inutili disagi agli utenti.

Su tali basi sarà quindi necessario che il Governo adotti le sue determinazioni valu-

tando opportunamente tutti gli aspetti dell'operazione ed adottando le misure più rispondenti alle esigenze della collettività.

In tale sede, naturalmente, sarà anche esaminata l'ipotesi che l'operazione venga affidata agli uffici della MCTC.

Presidenza del Vice Presidente SPATARO

(Segue CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*). Per quanto attiene all'atipicità delle funzioni della MCTC, osservo che indubbiamente le funzioni di carattere tecnico e tecnico-operative svolte dalla Direzione generale della MCTC presentano aspetti di atipicità e richiedono una particolare preparazione professionale da parte del personale che vi è addetto.

Tuttavia è da ritenere che il problema di una struttura della predetta Amministrazione su base aziendale non possa essere affrontato settorialmente, in un momento, peraltro, particolarmente delicato della pubblica amministrazione, la quale, come è noto, dovrà subire una profonda trasformazione nelle sue strutture in relazione al noto disegno di legge di proroga della delega al Governo per il riordinamento della pubblica amministrazione attualmente all'esame del Senato.

Il problema, quindi, appare in questo momento prematuro.

Quanto al particolare trattamento economico previsto dalla legge n. 14 del 1967 per il personale della MCTC, in rapporto proprio all'atipicità delle attribuzioni di detta Amministrazione, ho già detto in precedenza che, in effetti, l'articolo 22 della legge n. 734 del 1973 prevede un trattamento particolare per il personale periferico, connesso all'erogazione di compensi per lavoro straordinario in rapporto a prestazioni effettivamente rese — oltre i limiti individuali stabiliti in via generale — e di indennità di trasferta con deroga dei limiti di distanza attualmente vigenti.

Trattasi quindi già di un trattamento differenziato rispetto ad altre categorie di statali anche se — è necessario sottolinearlo — tale trattamento non presenta più quel carattere incentivante degli assegni della legge n. 14 del 1967, che ha consentito di far fronte con organici insufficienti ad una mole di lavoro in continua espansione.

Sarà utile anche rilevare che in effetti, per qualche altra categoria di personale statale, la stessa legge n. 734 del 1973 ha previsto assegni speciali in rapporto a particolari attribuzioni.

Di tale circostanza non si mancherà di tener conto qualora le circostanze lo rendessero possibile, sia pure nel rispetto dei principi fondamentali della più volte citata legge n. 734 del 1973.

Per quanto riguarda poi il problema dell'ampliamento dell'organico del personale della MCTC, si è già detto che si provvederà quanto prima alla messa a punto di un idoneo strumento legislativo, ritenendo che trattasi di operazione quanto mai necessaria in relazione anche alla estensione di compiti dell'Amministrazione già rilevati in precedenza.

Inoltre nello schema di disegno di legge in via di approntamento, pur senza pregiudizio di quella che sarà la definitiva ristrutturazione dei Ministeri in relazione al citato provvedimento attualmente all'esame del Senato, sarà necessario quanto meno stabilire le strutture periferiche dell'Amministrazione della MCTC, strutture attualmente carenti, dopo che il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, ha trasferito alle regioni le direzioni compartimentali della MCTC.

R O S A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R O S A . Signor Presidente, desidero esprimere il nostro riconoscimento ed il nostro apprezzamento per il lavoro impegnativo e qualificato che il sottosegretario Cengarle svolge in un settore certamente importante e quanto mai difficile per la complessità dei problemi, oggi in particolare più gravosi per le note questioni dovute sia all'aumento del traffico sia alle restrizioni in ordine al rifornimento di carburante.

Desidero solo osservare brevemente come i miglioramenti richiesti dal personale non siano un fatto di rivendicazione ma ritengo siano un fatto di giustizia nel senso di ripristinare i benefici previsti da una legge già più volte qui richiamata, cioè la legge n. 14 del 1967.

Vorrei anche aggiungere, signor Presidente, che i ruoli organici di questa amministrazione sono molto contenuti — cosa che è stata da tutti sottolineata — e che è necessario operare sostanziali aumenti a questo personale così benemerito per l'impegno che mette nell'adempimento del suo dovere e per il compito altamente specializzato cui assolve dato che gli organici non sono stati sostanzialmente modificati dal lontano 1939. Inoltre il lavoro che svolge è veramente oneroso e ponderoso oltre che qualificato.

Mi permetto anche di richiamare l'attenzione del Sottosegretario su un aspetto direi di sperequazione che si è venuta a determinare con altro personale delle amministrazioni dello Stato, se è vero che, per esempio, l'istituto superiore di sanità e quello della marina mercantile hanno conservato per i propri dipendenti alcuni benefici oltre le norme stabilite dalla nuova disciplina affermata con la legge n. 734, sicchè ritengo che a buon motivo e diritto il personale della motorizzazione civile richieda che sia riconosciuto quanto da esso goduto con l'affermazione dell'articolo 4 della legge del 1967.

Questo anche perchè molto complesso è il lavoro che svolge questo personale, che si è sempre affermato per qualità attraverso il tempo. Non vorremmo che queste restrizio-

ni di ordine economico portassero ad impoverire numericamente e qualitativamente lo stesso personale, con grave danno per l'espletamento del lavoro da parte dell'amministrazione. A mio parere dunque si dovrebbe riconsiderare il problema, anche alla luce di quanto è stato affermato dal sottosegretario Cengarle.

Si è ipotizzato il possibile razionamento della benzina a breve tempo; si è anche parlato da parte della stampa della possibilità di affidare all'amministrazione delle poste il servizio di distribuzione delle tessere del razionamento. Credo che il Parlamento ed il Governo debbano porre particolare attenzione a questo problema. È noto a tutti che l'amministrazione delle poste già compie un oneroso e ponderoso lavoro; però tutti noi sappiamo che, per insufficienza di personale ed anche per la complessità dei meccanismi che sono nella natura del servizio, non si riesce a soddisfare le esigenze della utenza: i ritardi sono notevolissimi, se è vero che una raccomandata nello stesso centro abitato può addirittura impiegare qualcosa come 15 giorni per arrivare a destinazione.

Per concludere ritengo che, nella ipotesi del razionamento del carburante, si potrebbe prevedere di affidare questo servizio proprio al personale della motorizzazione civile, che oltretutto giudichiamo altamente qualificato ed idoneo a svolgere un simile compito in quanto attiene al sistema della motorizzazione, con tutti gli altri aspetti che sono ad esso connessi.

A me pare di poter dire che gli interventi degli interpellanti e la stessa risposta del Sottosegretario concordano sostanzialmente nel ritenere fondata la richiesta del personale della motorizzazione civile. Credo che il Sottosegretario a buon motivo abbia affermato che la nuova normativa della legge n. 734 non consente compensi nei termini giuridici di cui alla legge del 1967; ha affermato che il lavoro straordinario e i limiti fissati dalle trasferte non possono essere superati. Però ha riconosciuto il diritto del personale ad un trattamento incentivante, sicchè vorrei pregare l'onorevole Sottosegretario rappresentante del Ministero di rendersi interprete di una volontà del Parlamento sostanzialmente favo-

revole al ripristino del trattamento incentivante, dei benefici incentivanti al personale, attraverso un atto legislativo straordinario che potrebbe essere costituito da norme nell'ipotizzato caso in cui ci dovesse essere il razionamento. Si tratterebbe cioè di prevedere delle norme particolari che si riferiscano al personale per dare il nuovo beneficio; oppure si potrebbe intervenire con altro atto legislativo proprio per riconoscere un diritto non solo morale ma sostanziale di una benemerita categoria, da tutti quanti noi apprezzata per il sacrificio del suo lavoro e per la qualità del suo impegno. Grazie, signor Presidente; grazie, signor Sottosegretario.

P R E M O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P R E M O L I . Signor Presidente, ringrazio l'onorevole Sottosegretario per la risposta, perchè vedo che il suo animo è molto vicino al mio; in altre parole egli vorrebbe darmi ragione perchè nella realtà ho ragione, ma deve difendere d'ufficio una certa legge che è venuta praticamente ad appiattare le prestazioni anche quando esse sono atipiche, anche quando il personale rende e lavora effettivamente di più.

Ora, comprendo perfettamente le esigenze di bilancio, ma non vorrei che, in nome di una certa uguaglianza, piombassimo nell'appiattimento in basso invece che in alto, praticamente scoraggiando questi funzionari a prestarsi sempre di più nel loro lavoro. Mi associo quindi a quanto ha detto il collega nell'auspicare al più presto una soluzione, anche per una ragione: il Ministro praticamente si era impegnato, data la fondatezza della tesi che noi sosteniamo, a trovare una via d'uscita. Non dirò che si tratta di tremila persone, perchè effettivamente non vorrei mai agganciare una tesi di diritto al numero delle persone interessate, ma in questo caso non stiamo difendendo una causa priva di fondamento e lo stesso onorevole Sottosegretario ce lo ha detto in tutti i modi. Mi attendo, quindi, che veramente una via d'uscita si trovi, prima di tutto perchè

il ministro Preti aveva riconosciuto la fondatezza del problema — e sappiamo con quale oculatezza e, direi, spirito liberale il ministro Preti amministra il suo dicastero — e poi perchè vi è effettivamente l'esigenza di riconsiderare la questione in termini legislativi, non soltanto riconoscendo *ad personam* dei diritti acquisiti.

Inoltre, vi è il problema degli organici. L'onorevole Sottosegretario ha ammesso che vi è una grande carenza del personale che fa fronte a questi servizi, che sono, oltretutto, estremamente impegnativi da un punto di vista psichico, dato il numero dei controlli e delle valutazioni che bisogna fare. Sarebbe opportuno quindi che il Governo ci sottoponesse subito una legge relativa agli organici, perchè non possiamo aspettare le calende greche, mentre questo benemerito personale della motorizzazione civile si sta sottoponendo ad un lavoro che oltrepassa quasi i limiti dell'umanità. Ringrazio comunque per quello che il Sottosegretario mi ha fatto intravedere di voler fare.

D E R I U . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

D E R I U . Signor Presidente, anch'io mi associo alle parole di gratitudine che nei confronti dell'onorevole Sottosegretario hanno pronunciato i colleghi che mi hanno preceduto. Effettivamente egli ha dato ragione, non tanto a noi, quanto ai propri dipendenti, a coloro cioè che in questo periodo si sono mossi per difendere dei diritti che, essendo stati acquisiti per legge, non potevano essere in nessun modo lesi.

Il Sottosegretario ha però rivelato nella sua risposta, mi perdoni, il tormento di una ricerca di soluzioni che forse non riuscirà a trovare, almeno per quanto attiene gli aspetti retributivi. La legge che istituisce l'assegno perequativo, che procede in qualche modo da accordi sindacali (e qui vorrei aprire una larghissima parentesi per considerare o riconsiderare la funzione del Parlamento, ma non mi pare che sia il caso nè il momento più adatto) ha certamente lo scopo principale di

« perequare ». Ma con questa parola, anche considerata nella sua radice etimologica, non si intende certo migliorare il trattamento di alcune categorie e danneggiarne contemporaneamente delle altre; non avrebbe senso, come diceva il collega Premoli, perchè si tratterebbe di un livellamento verso il basso, il che, lungi dal perequare, creerebbe nuove e più gravi ingiustizie, conculcando diritti già acquisiti attraverso una legge dello Stato.

Attendiamo ora la legge che si sta elaborando, l'attendiamo anche perchè è necessaria e urgente la ristrutturazione dell'amministrazione della motorizzazione civile, l'attendiamo perchè è giusto unificare compiti fra loro omogenei, l'attendiamo perchè si debbono adeguare gli organici e si deve mettere il personale in condizioni di dare la propria opera senza essere costretto a compiere un lavoro massacrante come è avvenuto finora. Se è vero, come è vero, che il fenomeno della motorizzazione è caratterizzante della civiltà attuale, mi domando perchè tanta scarsa considerazione nei confronti di coloro che sono addetti alla disciplina, in tutti i suoi aspetti, del fenomeno della motorizzazione dilagante.

Onorevole Sottosegretario, per evitare di ripetere errori non dimentichiamo mai che se il personale non chiedesse più di frequentare i corsi di specializzazione, di conseguire l'abilitazione che gli consente di compiere determinate operazioni tecniche e amministrative, l'amministrazione dei trasporti civili si ridurrebbe a fare della pura e semplice amministrazione burocratica.

Concludo dicendo che attendiamo, per riaprire un dibattito che qui si ferma ma non si chiude, la presentazione del provvedimento in elaborazione, e ricordo a chi l'avesse dimenticato che il personale della motorizzazione civile non sta rivendicando nuovi aumenti, sta chiedendo semplicemente il rispetto delle indennità di cui godeva, sta rivendicando il diritto di non perdere parte della retribuzione che gli aveva assegnato una legge della Repubblica.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze è esaurito.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Delega al Governo per la integrazione e la modifica delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, concernente norme di polizia delle miniere e delle cave » (1007)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Delega al Governo per la integrazione e la modifica delle norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, concernente norme di polizia delle miniere e delle cave ».

Poichè non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

MERLONI, relatore. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, su questo disegno di legge ho presentato una relazione scritta che do per conosciuta dall'Assemblea.

Comunque, in assenza di un dibattito e di interventi specifici, vorrei aggiungere alcune brevi considerazioni.

In primo luogo il provvedimento, così come è formulato, ci sembra piuttosto limitativo, così come è limitativa la sua intitolazione che parla di « integrazione e modifica » al decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, numero 128. In realtà il disegno di legge e la delega al Governo si riferiscono in modo specifico alla sicurezza nelle perforazioni sottomarine e nella piattaforma continentale. Per la complessità della materia di cui viene data la delega al Governo, sarebbe stato meglio parlare di delega al Governo per l'emanazione di norme specifiche per la sicurezza nelle perforazioni sottomarine. Auspichiamo, comunque, che il Governo voglia attenersi, nell'emanare queste norme, allo spirito più che alla lettera della delega e dia una regolamentazione la più ampia e completa possibile.

Si ritiene che uno dei cardini della nuova norma dovrà essere la chiara definizione del-

le competenze e delle responsabilità; ciò è di fondamentale importanza in una materia che interessa la sicurezza dei lavoratori, che partecipano a queste particolari impegnative lavorazioni in mare, la sicurezza della navigazione, la sicurezza dell'esercizio dei cavi sottomarini per le comunicazioni continentali e intercontinentali e, infine, la sicurezza dai pericoli dell'inquinamento marino dovuto alla fuoriuscita di gas e di idrocarburi.

Si ritiene, altresì, che i compiti di controllo e di sorveglianza comportati da questa legge possano essere accentrati in un organo che esiste e che è l'Ufficio nazionale minerario per gli idrocarburi presso il Ministero dell'industria, che già, di fatto, esercita un certo controllo sulla materia, ed anche, per quanto specificamente la riguarda, l'Amministrazione della marina mercantile, per quanto attiene la navigazione marittima.

Le indicazioni espresse hanno carattere generale esente da pregiudizio per gli interessi oggettivi delle altre amministrazioni dello Stato, possibilmente interessate, quali le poste e l'amministrazione militare.

Per quanto concerne le responsabilità di conduzione degli impianti, occorre definire tale punto con estrema chiarezza, date le implicazioni che la materia presenta: tutto ciò può essere abbastanza semplice, quando la perforazione è esercitata attraverso i natanti, considerato che nei natanti la responsabilità è, per lunga tradizione, affidata al comandante; ove, invece, si dovranno fissare responsabilità di conduzione per gli impianti fissi, cioè piattaforme marine, in questo caso bisognerà trovare una figura che sia analoga a quella del comandante di natanti.

Altro aspetto da definire in modo molto chiaro è quello riguardante i mezzi atti a garantire la sicurezza. Si può fare per questo agevole richiamo alle norme vigenti per quanto riguarda la segnalazione, le distanze di rispetto e tutte le altre norme meno specifiche. Molte di tali norme sono già contenute nel decreto del Presidente della Repubblica n. 128, per quanto riguarda la sicurezza personale dei lavoratori, le cautele e le norme da osservare a tale proposito. Ci sembra che si possano introdurre nella normativa pre-

scrizioni specifiche, abbastanza precise, per la costruzione e per l'esercizio degli impianti, tenuto conto che in lavori del genere molto dipende dal modo in cui gli impianti sono stati progettati e costruite dalla considerazione tenuta di tutte le possibili situazioni anomale con carattere di prevedibilità. Diciamo quindi che la realizzazione dei requisiti di sicurezza può essere agevolmente conseguita obbligando al rispetto di certe regole nella costruzione e nella manutenzione degli impianti.

Dal modo in cui gli impianti sono stati costruiti dipende anche la salvaguardia dai pericoli dell'inquinamento marino. A questo proposito va rilevato che i rischi d'inquinamento da parte degli impianti di perforazione marina sono di gran lunga inferiori a quelli derivanti dall'esercizio delle motocisterne, specie per quanto deriva dallo scarico delle acque di lavaggio delle navi cisterne stesse. Peraltro non appare che per le motocisterne si abbia ancora una normativa veramente valida a scongiurare i pericoli di inquinamento marino. Ma siffatta considerazione, ovviamente, non ci esime dal proporre che nelle norme per l'esercizio delle perforazioni sottomarine vengano previsti e prescritti tutti quegli accorgimenti atti a prevenire l'inquinamento del mare circostante, del fondo marino e quindi il danneggiamento della fauna ittica. Si ritengono applicabili, nella specie, le norme delle convenzioni internazionali di Londra del 1954 e del 1962, recepite, peraltro, anche nella legislazione italiana. A queste convenzioni si può fare riferimento con l'aggiunta eventuale di specifiche e particolari norme. Non sarà inutile caldeggiare a questo proposito la riduzione, allo strettissimo necessario, delle prospezioni sismiche mediante cariche esplosive che, come è noto, danneggiano notevolmente il fondo marino e sono, oggi, sostituibili, in quasi tutti i casi, con procedimenti più moderni e meno dannosi.

Infine una particolare attenzione va riservata alle attrezzature e ai metodi di salvataggio. Esistono per i metodi di salvataggio delle norme molto precise relative ai natanti e ad esse anche in questo caso si può fare richiamo per le norme riguardanti gli impianti

fissi in mare aperto. Per gli impianti fissi appare di estrema importanza la garanzia di un sicuro e continuo collegamento con la terra ferma sia per il trasporto delle persone e dei materiali, sia per le comunicazioni rapide e sicure via filo o via radio.

Come breve conclusione di questo mio completamento della relazione presentata vorrei dire che il relatore conferma il parere favorevole all'approvazione del disegno di legge in esame con la raccomandazione al Governo di operare in modo che al più presto vengano emanate norme precise su una materia che, da tempo, ha necessità di essere chiaramente regolamentata. Grazie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.

AVERARDI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato. Mi associo alle osservazioni del relatore; aggiungo soltanto che, per quanto riguarda la questione sollevata e cioè che il Governo si attenga alla delega stessa, debbo qui dire che la direzione generale delle miniere ha già pronto, in effetti, il testo da sottoporre al Governo e dall'esame di quel testo elaborato in sede di Ministero risulta un rispetto scrupoloso della delega stessa.

Circa i tempi di attuazione dobbiamo dire che il fatto che il Ministero sia già pronto vuol dire che consegnerà la materia entro breve termine al Parlamento. Si tratta di stabilire se i tempi di attuazione successivi ci consentiranno di arrivare entro il prossimo giugno ad emanare l'intera normativa; ma ciò riguarda l'attività complessiva del Governo e non tanto il Ministero dell'industria che ha competenza in materia.

PRESIDENTE. Passiamo ora all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

RICCI, Segretario:

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro un anno dall'entrata in vi-

gore della presente legge, norme di polizia mineraria ad integrazione e modifica di quelle di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 aprile 1959, n. 128, per regolare le attività di ricerca e coltivazione degli idrocarburi nel mare territoriale e nella piattaforma continentale, uniformandosi ai seguenti principi e criteri direttivi:

1) garantire la sicurezza dei lavoratori in relazione ai particolari sistemi e mezzi impiegati nelle aree marine;

2) tutelare la sicurezza e la salute dei lavoratori, tenendo conto del particolare ambiente in cui operano;

3) assicurare il regolare svolgimento delle lavorazioni, anche al fine di evitare impedimenti o intralci alla navigazione marittima od aerea e alla pesca;

4) prevenire ogni danno ai terzi, alla fauna ittica, ai cavi o ad altri impianti sottomarini, e prevenire l'inquinamento dell'aria, del mare, del fondo e del sottofondo marino.

(È approvato).

Art. 2.

Per la violazione delle norme che saranno emanate in forza della presente legge potrà essere comminata la pena dell'arresto fino a sei mesi e dell'ammenda non superiore a lire dieci milioni, alternativamente o congiuntamente, qualora il fatto non costituisca reato più grave.

(È approvato).

Art. 3.

Le norme delegate di cui all'articolo 1 saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'interno, della marina mercantile, della difesa, delle poste e delle telecomunicazioni, di grazia e giustizia, del lavoro e della previdenza sociale, sentito il Comitato tecnico per gli idrocarburi.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

F U S I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F U S I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, il senatore Merloni, nelle considerazioni che ha fatto, in aggiunta alla relazione stessa, ha spostato il terreno della discussione su aspetti di carattere tecnico sui quali indubbiamente sarebbe opportuno aprire un dibattito; ma dal momento che la legge non contiene questa impostazione, mi limiterò a dichiarare il parere del mio Gruppo su questo provvedimento, parere che intendo sintetizzare sui punti fondamentali del disegno di legge.

A nostro avviso questo è uno degli ennesimi provvedimenti che, giustificati con l'urgenza di tutelare legittimi interessi, nascondono invece la mancanza di volontà politica di affrontare i problemi nel modo completamente nuovo che la situazione richiede per continuare, purtroppo, nelle impostazioni politiche che anche in questo settore, ed in quello più vasto che investe la sicurezza sociale, hanno dimostrato e dimostrano il loro più completo fallimento.

Infatti questa e non altra è la sostanza del problema perchè, mentre a parole, in ogni occasione viene sostenuta da larghi settori della maggioranza di Governo l'esigenza di un cambiamento radicale della politica fin qui perseguita, anche in questo settore, fatta di leggi e leggine, di provvedimenti parziali e settoriali, scollegati e spesso in contraddizione l'uno con l'altro, nei fatti si continua nella vecchia impostazione, aggravata, come in questo caso, dalla cosiddetta delega al Governo.

La richiesta di delega al Governo è perciò in netto contrasto con ciò che invece sarebbe opportuno e necessario fare in un settore così delicato che comprende l'esigenza di tutelare la sicurezza dei lavoratori non solo in rapporto al tipo di lavoro da essi espletato, unitamente al rapporto di interdipendenza

che esiste con la prevenzione dall'inquinamento dell'aria, del mare e della fauna ittica. Non si tratta infatti, come potrebbe apparire da un esame superficiale, di problemi di poco conto, che poi l'onorevole senatore Merloni, ripeto, ha cercato di ampliare per cui il problema diventa ancora più complesso. Al contrario si tratta di questioni di grande portata che vanno al di là della necessaria tutela dei lavoratori direttamente interessati. Infatti l'articolo 1 di questa legge contiene problemi di rilevante importanza. Primo, garantire la sicurezza dei lavoratori in relazione a particolari sistemi e mezzi impiegati nelle aree marine; secondo, tutelare la sicurezza e la salute dei lavoratori tenendo conto del particolare ambiente in cui operano; terzo, assicurare un regolare svolgimento delle lavorazioni anche al fine di evitare impedimenti e intralci alla navigazione marittima od aerea o alla pesca; quarto, prevenire ogni danno ai terzi, alla fauna ittica, ai cavi ed altri impianti sottomarini e prevenire l'inquinamento dell'aria, del mare, del fondo e del sottofondo marino. Delegare il Governo a stabilire normative su problemi di così grande importanza significa delegare la redazione di queste norme ad un funzionario, quasi sempre un burocrate, magari un conoscitore di leggi e di cavilli, ma estraneo alla realtà dei problemi che dovrebbero essere regolarizzati; indicare le questioni relative alla sicurezza del lavoro, ai pericoli dell'inquinamento, alla tutela dei diritti dei terzi, senza entrare nel merito di problemi così importanti; non prevedere garanzie reali su ogni problema indicato nel provvedimento di legge, significa a nostro avviso ridurre il tutto ad un fatto privo di efficacia e di conseguenze pratiche. Inoltre insieme a queste considerazioni di ordine generale è doveroso sottolineare la gravità dei concetti che vengono espressi nella richiesta di delega. Infatti nella relazione che accompagna il disegno di legge, presentata dai ministri dell'epoca Ferri e Gonella e che viene ripresa anche dal senatore Merloni, si afferma che la delega legislativa si rende opportuna dato che trattasi di materia complessa e strettamente tecnica, la cui discussione in

Parlamento sarebbe particolarmente onerosa. Questa affermazione, certamente in sintonia con la politica del governo di centro-destra dell'onorevole Andreotti, mal si concilia a nostro avviso con le posizioni che vengono espresse dall'attuale compagine governativa. Infatti valutazioni di questo tipo, insieme alla sottovalutazione dell'organo legislativo, rappresentano la mancanza della volontà politica di affrontare in modo nuovo i problemi connessi alle norme di sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro e a quelli più generali della sicurezza sociale. Ciò che invece occorre oggi, in questo importantissimo settore, è una profonda riforma della normativa vigente. Per determinare più che l'aggiornamento o l'integrazione di determinate norme in gran parte superate è necessario invece predisporre una normativa nuova e moderna che costituisca un quadro di riferimento organico nel quale siano contenuti i principi fondamentali delle attività di prevenzione. Solo in questa maniera sarà possibile avviare a soluzione questi problemi gravissimi e solo se ci sarà una normativa generale che tra l'altro abolisca il coacervo di leggi e leggende che dicevo all'inizio, molte volte contraddittorie e inapplicabili, e affermi principi fondamentali come quello della tutela dell'ambiente naturale che deve essere preservato da ogni inquinamento, della progettazione e costruzione di macchine, come ricordava il relatore Merloni, della progettazione e costruzione di ambienti di lavoro adeguati e corrispondenti, dell'organizzazione dei processi lavorativi connessi alla nocività dell'ambiente e del lavoro in cui si opera, della determinazione di misure *standard* di igiene e di sicurezza riferite alle condizioni di lavoro, del controllo sulle condizioni di salute dei lavoratori e dei cittadini in relazione alle specifiche condizioni di lavoro, del controllo igienico-sanitario degli ambienti di lavoro e delle altre condizioni ambientali in cui vivono i lavoratori e le loro famiglie.

Soltanto in un quadro così delineato è possibile, appunto, trovare le soluzioni a tutti i problemi che si presentano senza ricorrere ogni volta a provvedimenti parziali, come quello di cui si discute senza ricorrere ogni

volta alla delega ed alle integrazioni che, alla fine, non integrano più nulla e praticamente restano inattuata.

In conclusione oggi, di fronte ai drammatici problemi della sicurezza dei rapporti di lavoro, degli inquinamenti e nel più vasto campo della sicurezza sociale è necessaria ed urgente tale normativa, richiesta da tempo non soltanto dalle forze politiche riformatrici, non soltanto dalle organizzazioni sindacali, ma dallo stesso Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro che, attraverso un rapporto preliminare presentato al Governo dell'epoca, nel novembre 1967, faceva proprio riferimento all'esigenza, anzi all'urgenza del riordinamento della prevenzione. E proprio in quel rapporto il CNEL ebbe a formulare proposte precise che purtroppo fino ad oggi sono state disattese.

Il problema perciò non si risolve con nuove richieste di delega, ma con una visione d'insieme e attraverso una legislazione che affermi, come dicevo prima, principi generali: si risolve semmai decentrando alle regioni le relative norme di attuazione e i compiti che tra l'altro sono previsti dall'ultimo comma dell'articolo 117 e dal secondo comma dell'articolo 118 della Costituzione.

Questi sono i motivi di principio per i quali abbiamo sentito l'esigenza, anche nei confronti di un provvedimento di questo tipo, di esprimere la nostra valutazione. Ed è per queste ragioni che dichiariamo la nostra astensione sul disegno di legge n. 1007.

B E R L A N D A . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B E R L A N D A . Signor Presidente, credo che la relazione esauriente del collega Merloni abbia inquadrato più che a sufficienza il problema per risolvere il quale si arriva alla richiesta da parte del Governo della presente delega. Certamente le perplessità del collega Fusi hanno un fondamento; ma se egli vorrà portare attenzione al fatto che qui

si tratta di integrare « norme di polizia mineraria » sotto alcuni profili lacunose, potrà certamente capire come non venga pregiudicato il problema più vasto che è quello della regolamentazione della materia, così come egli auspica per quanto disposto dal punto 4 dell'articolo 1, vedendone anche un'ingerenza in materia di stretta competenza delle regioni.

I punti fondamentali dell'articolo 1 sono certamente quelli che tendono ad assicurare protezione e cautele per i lavoratori addetti al settore ed in questa materia credo che ogni momento di cui ci si possa avvantaggiare rispetto alla legislazione generale, sia un qualche cosa di prezioso e di positivo.

Certamente non si può dire che la richiesta di un'integrazione di norme di polizia mineraria, attraverso la delega, denoti specificamente una mancanza di volontà politica. La volontà politica si manifesterà in settori complementari, nel momento opportuno e certamente con provvedimenti organici. Con questo specifico disegno di legge si va però a colmare rapidamente una lacuna che le norme di polizia mineraria contengono.

Il collega Fusi ha fatto un accenno che mi trova consenziente, come trova consenziente il Gruppo della democrazia cristiana: si tratta di non consentire, attraverso una delega che integra le norme di polizia mineraria, una invasione nelle specifiche sfere di competenza affidate alle regioni.

Ci sono alcuni aspetti per quanto riguarda la ecologia, la fauna ittica costiera ed altri aspetti particolari, per cui la collaborazione dovrà certamente essere posta in atto. Ma non occorrono ulteriori parole per dire che sulla relazione del collega Merloni il Gruppo della democrazia cristiana esprime un parere favorevole e che quindi si appresta a votare a favore di questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1441

SANTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTI. A nome delle Commissioni riunite 1ª e 8ª, chiedo, ai sensi dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 1441: « Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1973, n. 796, concernente la gestione dei servizi di radiodiffusione circolare, di televisione circolare, di tele-diffusione su filo e di radiofotografia circolare per il periodo 1º gennaio-30 aprile 1974 ».

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, la richiesta del senatore Santi è accolta.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

PRESIDENTE. I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad interrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

RICCI, Segretario:

NENCIONI, BACCHI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE, TANUCCI NANNINI. — *Al Presidente del*

Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa. — Premesso:

che, da informazioni pervenute da fonte attendibile, si è appreso che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende accordare le consuete agevolazioni tariffarie agli iscritti alle Associazioni d'Arma ed ai loro familiari, in occasione dei « raduni nazionali »;

che a giustificazione si richiamerebbero la nota situazione economica ed il conseguente clima di austerità imposto alla nazione;

poichè le agevolazioni consistevano nella concessione della tariffa n. 5 (riduzione del 40 per cento) per i familiari conviventi a carico (il rilascio dei biglietti di corsa semplice non era ammesso), mentre siffatte agevolazioni, ed anche più consistenti, sono accordate ai privati cittadini, senza necessità di particolari autorizzazioni, essendo in merito prevista una precisa disposizione;

poichè le Associazioni d'Arma hanno sempre richiesto al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile specifiche agevolazioni per venire incontro, soprattutto, alle esigenze di coloro che, risiedendo in località isolate o in piccolissimi centri, non hanno modo di formare « gruppi di viaggio » per i quali, come accennato, esiste una favorevole normativa;

in considerazione del fatto che l'atteggiamento negativo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non allevierebbe in alcun modo il pesante *deficit* del bilancio dell'Azienda ferroviaria e susciterebbe una penosa impressione nell'ambiente associazionistico d'Arma, cui certamente non sfuggono quotidiani e ben più rilevanti sprechi:

1) perchè i raduni non sono certo annuali;

2) perchè l'agevolazione è una semplice riduzione e non una concessione gratuita, sì che l'Amministrazione, cessata l'agevolazione, perderebbe il 60 per cento del prezzo, gli interpellanti chiedono di conoscere:

a) se il fatto risponde a verità;

b) se, in tal caso, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non intende, per

le ragioni esposte, recedere dal suo atteggiamento discriminatorio e lesivo degli interessi spirituali dei più umili cittadini-soldati;

c) se il Governo si è reso conto del profondo rammarico dei componenti le Associazioni d'Arma, colpiti nel loro riconoscimento morale e nelle loro legittime attese.

(2 - 0264)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

R I C C I , Segretario:

FERMARIELLO, PAPA, ABENANTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quale giudizio esprima e quali misure intenda adottare in relazione alla incredibile opera di demolizione della settecentesca villa Meuricoffre a Capodimonte di Napoli — vincolata perchè monumento nazionale — per fare posto, con licenza illegittima, ad un enorme edificio costruito dalla curia arcivescovile napoletana, per la facoltà giuridica e teologica meridionale.

(3 - 0970)

CHIAROMONTE, FERMARIELLO, PAPA, ABENANTE. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere in base a quali criteri il Comitato provinciale prezzi di Napoli abbia deciso, con provvedimento assurdo ed immotivato, di aumentare il prezzo del pane comune e di liberalizzare quello degli altri tipi, provocando uno stato di acuta tensione nella città.

Tale decisione è stata adottata nonostante che il Ministro avesse assicurato l'approvvigionamento della farina da parte della AIMA in misura corrispondente al fabbisogno della popolazione.

La deliberazione del Comitato prezzi ha avuto come risultato quello di un aumento generalizzato del prezzo del pane di oltre 100 lire al chilo, insostenibile nelle condi-

zioni di profondo disagio della città. Contemporaneamente, malgrado le assicurazioni del prefetto, il rifornimento del pane comune è risultato assolutamente insufficiente, mettendo in gravissima difficoltà gli strati più poveri della città.

Alla stregua di quanto esposto, gli interroganti chiedono di conoscere se si intenda affrontare con urgenza e senso di responsabilità la situazione, modificando le decisioni adottate, onde evitare l'exasperarsi del malcontento.

(3 - 0971)

FERMARIELLO, CHIAROMONTE, VALENZA, COLAJANNI. — *Ai Ministri del tesoro e delle finanze ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere quale esemplare provvedimento sia stato adottato contro la sfrontata ed illegale deliberazione del consiglio di amministrazione dell'« Isveimer » che, nella seduta del 27 dicembre 1973, ha deciso il licenziamento di comodo del suo direttore generale, dottor Mario Giordano, attribuendogli una liquidazione di 170 milioni di lire, e, nella seduta stessa, lo ha riassunto, consentendogli così di sottrarsi illecitamente alla giusta imposizione fiscale.

(3 - 0972)

CAROLLO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Premesso che numerosi studenti dell'Università di Palermo, per quanto bisognosi o poveri, non hanno ottenuto il presalario per insufficienza dei finanziamenti ministeriali e che, conseguentemente, la graduatoria è stata compilata tenendo conto della media dei voti riportati dagli studenti più che dello stato di necessità delle rispettive famiglie, si chiede di sapere perchè:

1) il Ministero ha destinato all'Università di Palermo fondi comparativamente insufficienti alle obiettive necessità;

2) altre università delle regioni economicamente sviluppate d'Italia hanno ottenuto fondi superiori, in percentuale, allo

stato di necessità economica delle famiglie degli studenti assistiti, tanto che, pure in tale settore, si è creata una situazione di grave discriminazione, secondo la quale non tutti gli studenti poveri delle università meridionali sono riconosciuti come tali, mentre lo sono perfino i non poveri delle università del Nord, come Milano.

Si desidera, altresì, sapere se sia favorevolmente giudicato il criterio, che è stata costretta ad adottare l'Università di Palermo, secondo il quale la media dei voti riportati dagli studenti sia preminente rispetto allo stato di bisogno accertato e se, in caso negativo, non ritenga il Ministero di disporre tempestivamente un finanziamento integrativo, che viene valutato intorno ai 500 milioni di lire.

(3 - 0973)

PREMOLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Di fronte alla notizia, sconcertante quanto incredibile, riportata da alcuni quotidiani e settimanali, relativa all'acquisto « semiclandestino », da parte del Governo italiano, di due aerei — uno dei quali già arrivato in Italia — « DC-9 » versione VIP (*very important persons*), da adibire al trasporto di « pezzi grossi » della nostra Repubblica;

considerata la particolare durissima congiuntura, conseguente alla crisi petrolifera e monetaria, che numerosi Paesi, tra cui il nostro, stanno attraversando;

sottolineata la gravità dell'iniziativa che, se è comunque ed in ogni caso da deplorare, è oggi da considerare quanto meno inopportuna ed anacronistica — per usare degli eufemismi — e quindi decisamente da condannare,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) se il Governo intende confermare o smentire la suddetta notizia;

2) in caso affermativo, da chi è partita l'iniziativa e quando è stata adottata la decisione;

3) la data dell'ordinazione degli aerei alla società costruttrice statunitense « Mc Donnell Douglas »;

4) se risponde a verità l'indiscrezione secondo la quale avrebbe fatto da tramite per l'acquisto un Ente di Stato.

(3 - 0974)

CAVALLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali misure intende prendere per:

a) conoscere con esattezza le cause, vicine e lontane, che hanno provocato il deragliamento del treno sulla ferrovia Genova-Casella (avvenuto il 17 gennaio 1974), a gestione commissariale dipendente dal suo Ministero, e la morte di una cittadina ed il ferimento di altre numerose persone;

b) potenziare rapidamente, nel settore dell'armamento delle apparecchiature di sicurezza e del materiale rotabile, detta importante linea di comunicazione tra la città capoluogo ed i comuni della valle Scrivia, rappresentando il « trenino » Genova-Casella il mezzo di collegamento più comodo per foltissimi gruppi di lavoratori pendolari e, in questo momento di « austerità » domenicale, un servizio di larga e riconosciuta utilità sociale e turistica.

(3 - 0975)

MANCINI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Le prospettive dell'azienda agricola di Maccarese già da tempo destano apprensioni e gravi interrogativi.

Le condizioni economiche della suddetta azienda, a conduzione pubblica, risentono degli effetti negativi di una gestione orientata a criteri prevalentemente privatistici, che hanno di fatto ignorato la rilevante funzione che l'azienda stessa può assolvere nel rifornimento dei prodotti alimentari in direzione del mercato romano.

Sta di fatto che gli opinabili programmi colturali adottati, l'alienazione di ampie zone della superficie aziendale a favore di equivoche lottizzazioni e per l'ampliamento delle strutture aeroportuali di Fiumicino, la mancata attuazione di un esteso piano di riconversione accompagnato da adeguati investimenti, nonché l'occasionale e caotico rapporto con le strutture di mercato, ten-

dono a ridurre la capacità competitiva dell'azienda e pongono in pericolo i livelli occupazionali. Il fatiscente stato delle strutture e dei servizi civili esistenti lasciano, peraltro, presagire che l'obiettivo strategico sia non il potenziamento, ma la graduale smobilitazione dell'unica azienda agricola delle Partecipazioni statali.

Tenendo conto di tale situazione, l'interrogante chiede di sapere:

1) se esiste un piano di sviluppo agricolo e zootecnico dell'azienda di Maccarese, armonizzato con la valorizzazione economica e sociale dell'ambiente in cui essa si colloca;

2) quali sono gli obiettivi produttivi, la consistenza degli investimenti ed i livelli di occupazione della manodopera che detto piano prevede;

3) se il Ministero intende, come proposto dalle organizzazioni sindacali e dalla Conferenza regionale laziale sulle Partecipazioni statali, richiedere al « Pio Istituto di Santo Spirito » l'utilizzazione in affitto di circa 2.000 ettari di terreno non coltivato, confinante con l'azienda di Maccarese;

4) quale ruolo, d'intesa con il comune di Roma e la Regione Lazio, si ritiene di dover assegnare all'azienda medesima, nei confronti del fabbisogno alimentare del mercato romano e del contenimento dei prezzi;

5) quando e come s'intende attuare integralmente, nell'ambito aziendale, il piano di risanamento e di costruzione delle abitazioni e dei necessari servizi sociali.

(3 - 0976)

NOE'. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se corrispondono a verità le notizie secondo le quali il piano quinquennale del CNEN verrebbe esaminato dal CIPE prima che la Commissione consultiva del Ministero abbia espresso la propria opinione al riguardo, come richiesto dall'articolo 24 della legge n. 1240, e senza che il gruppo di lavoro nucleare del CIPE si sia riunito per esaminare il piano stesso.

(3 - 0977)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

GAUDIO. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della pubblica istruzione.* — Premesso:

che il Conservatorio di musica « Stanislao Giacomantonio » di Cosenza, con l'annessa scuola media, attraversa un momento veramente difficile a causa dell'assoluta insufficienza dei locali, che ne minaccia il regolare funzionamento, in conseguenza del notevole incremento scolastico che, a 3 anni di distanza dall'istituzione della scuola, avvenuta il 1° ottobre 1970, ha raggiunto complessivamente il numero di 412 alunni;

che, pertanto, il Conservatorio non potrà continuare a funzionare in un piccolo edificio di 12 vani con 316 studenti, 50 docenti e 21 dipendenti non insegnanti, nè altrettanto lo potrà la scuola media, dislocata in un piccolo ed inidoneo appartamento con 96 alunni, 12 docenti e 4 unità di personale subalterno;

che, inoltre, mancano le sale dell'*auditorium* e dei concerti per saggi scolastici, considerato:

che tale stato di cose non può ulteriormente protrarsi, senza correre il rischio di compromettere definitivamente il regolare andamento della scuola;

che, all'inizio dell'anno scolastico in corso, per tale situazione è stato attuato dagli alunni e dai docenti uno sciopero di 10 giorni;

tenuto presente che il sindaco della città di Cosenza, tempestivamente, in data 9 giugno 1973, ha fatto all'INPS (sezione patrimonio, in piazza Augusto Imperatore, Roma) una regolare richiesta di fitto dei locali dell'ex sede dell'INPS di via Isonzo in Cosenza, accompagnata da un'equa offerta quale canone, riconfermata con nota n. 34061 del 18 ottobre 1973,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ravvisi tutta l'urgenza di svolgere ogni azione perchè l'INPS di Roma voglia acco-

gliere la richiesta avanzata dal sindaco del comune di Cosenza, concedendo in fitto i locali richiesti per trasferirvi il Conservatorio di musica con la scuola media annessa, assicurandone, così, il regolare funzionamento e ridando la tranquillità a quanti sono interessati.

(4 - 2833)

GAUDIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso che alcuni comuni della fascia presilana (Celico, Spezzano della Sila, Spezzano Piccolo, Pedace, Serrapedace, Casole Bruzio, Trenta e Rovito) da tempo non riescono ad ottenere l'allacciamento telefonico alla rete urbana di Cosenza, pur non distando da tale centro più di 10 chilometri in linea d'aria, come è stabilito dell'articolo 1 del decreto presidenziale numero 549 del 28 agosto 1972;

considerato che i sopraelencati comuni gravitano, data la vicinanza, per tutti i loro affari e relazioni, sulla città di Cosenza e che l'utenza telefonica è per essi abbastanza gravosa per la sensibile differenza tra la tariffa settoriale e quella urbana,

l'interrogante chiede di sapere se non sia possibile esaminare il problema e disporre l'allacciamento telefonico richiesto alla rete urbana di Cosenza, accogliendo, così, le giuste aspirazioni della popolazione dei comuni interessati.

(4 - 2834)

MERZAGORA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri delle partecipazioni statali, del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premessa la gravissima crisi petrolifera che pone in difficoltà tutte le fabbriche italiane di autovetture, FIAT e « Lancia » comprese;

premesso il presunto e preteso nuovo modulo di sviluppo dell'economia italiana, che dovrebbe logicamente e doverosamente comprimere i consumi individuali a favore di quelli collettivi,

si chiede al Presidente del Consiglio dei ministri che senso abbia oggi continuare a

discutere se si debba o meno creare nel Mezzogiorno una nuova fabbrica di montaggio « Alfa Romeo », piuttosto che sviluppare quella già esistente di Arese, e se non sarebbe più sensato cessare ogni discussione in merito, dichiarandolo ufficialmente per non ingannare il Mezzogiorno, e rimandare il problema a tempi migliori.

In tale situazione, si chiede, altresì, al Presidente del Consiglio dei ministri che senso abbia — cessata ogni materia del contendere — di cacciare dall'« Alfa Romeo » il suo onesto ed eccellente presidente, dottor Luraghi, per di più con una formula assolutamente disdicevole ed inconsueta, indebolendo così l'azienda proprio nel momento della sua più grave e prevedibile crisi.

(4 - 2835)

ENDRICH. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere per quale ragione l'INADEL non ha ancora provveduto alla liquidazione ed alla corresponsione del premio dovuto per fine del rapporto di lavoro a favore dei seguenti dipendenti del comune di Cagliari, collocati a riposo il 31 dicembre 1972: Agus Mario, Cadeddu Paolo, Serra Costante e Scalas Francesco.

(4 - 2836)

GATTONI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se ritenga lecita la situazione degli addetti al totalizzatore, al servizio ingressi ed alla vigilanza alle dipendenze della società ippica « Villa Glori », che gestisce l'ippodromo di Agnano, privi del benchè minimo contratto di lavoro, nonostante le numerose leggi che regolano la materia a tutela dei sacrosanti diritti dei lavoratori;

se, in particolare, in presenza di una dilagante disoccupazione napoletana, resa più tragica dall'epidemia colerica, sia consentito che presso l'ippodromo prestino servizio dipendenti dello Stato, dei comuni e di vari enti pubblici, assunti con il compiacente *placet* dei sindacati e non tramite — come sarebbe logico — l'Ufficio di collo-

camento provinciale, togliendo il pane a numerosi autentici disoccupati e permettendo all'ente di evadere, così, il versamento dei contributi sociali e degli assegni familiari.

(4 - 2837)

GATTONI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Premesso:

che anche in occasione del discorso di inaugurazione dell'anno giudiziario fatto dal procuratore generale della Corte d'appello di Napoli è stata posta in evidenza l'assoluta inefficienza dei locali ove attualmente hanno sede gli Uffici giudiziari di Napoli;

che, in concomitanza della nuova legge sul processo del lavoro, è stato necessario reperire con urgenza altri locali, idonei per struttura e per igiene, al fine di rendere meno oneroso il lavoro di avvocati, magistrati e funzionari di cancelleria;

che da parte degli operatori della giustizia non si possono più sopportare misure e provvedimenti di emergenza e di ripiego, come fino ad oggi si è fatto per Napoli;

ritenuto che anche la situazione del Tribunale per i minorenni di Napoli appare insostenibile per essere i locali attualmente a sua disposizione insufficienti ed indecorosi;

considerato che da anni sono stati stanziati i fondi per la costruzione di un nuovo e degno Palazzo di giustizia,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intendono prendere perchè la costruzione del nuovo Palazzo di giustizia di Napoli abbia finalmente inizio, sì da consentire che la città partenopea sia quanto prima dotata di un Tribunale degno della centenaria tradizione del foro partenopeo.

(4 - 2838)

MANCINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se non ritiene opportuno — onde evitare il prolungarsi di una contingenza poco decorosa per la Capitale, nonchè il prodursi di disagi ed incresciosi episodi nei rapporti tra il cittadino ed i vigili urbani recentemente assunti dall'Amministrazione comunale di Roma — intervenire presso le autorità capitoline affinché, alle

nuove reclute del Corpo dei vigili urbani già impegnate nel servizio di vigilanza del traffico urbano, venga, dopo sei mesi di attesa, finalmente consegnata la regolamentare divisa.

(4 - 2839)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se non consideri quanto mai scorretto, e forse perseguibile, l'uso invalso di inviare in contrassegno volumi o merce a persone che non ne abbiano fatto precisa richiesta.

Tale sistema — in uso anche presso case editrici di buon nome, quali « Rizzoli », « Giuffrè », « Cedam », « Di Donato » — arreca indubbio incomodo ai cittadini, costretti ad acquisti non desiderati o a restituire i plichi, con aggravio di sia pur limitata spesa, o ad affrontare noiose pratiche con l'Amministrazione delle poste.

(4 - 2840)

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 23 gennaio 1974**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 23 gennaio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 20 dicembre 1973, n. 796, concernente gestione dei servizi di radiodiffusione circolare, di televisione circolare, di telediffusione su filo e di radiofotografia circolare per il periodo 1° gennaio-30 aprile 1974 (1441) (*Relazione orale*).

La seduta è tolta (ore 19,25).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari