

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 565<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 15 FEBBRAIO 1967

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente SPATARO

#### INDICE

<b>CONGEDI</b> . . . . .	Pag. 30507	Presentazione (n. 2071) e approvazione di procedura d'urgenza:	
<b>CORTE DEI CONTI</b>		<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	Pag. 30526
Trasmissione di relazione sulla gestione fi- nanziaria di Ente . . . . .	30507	CORONA, <i>Ministro del turismo e dello spet- tacolo</i> . . . . .	30526
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>		Reiezione da parte di Commissione per- manente . . . . .	30508
Annunzio di presentazione . . . . .	30507	<b>Discussione e approvazione:</b>	
Approvazione da parte di Commissioni per- manenti . . . . .	30508	« Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corre- sponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari e pro- roga della corresponsione degli assegni fami- liari ai disoccupati in luogo delle mag- giorazioni per carichi di famiglia » (2046) (Approvato dalla Camera dei deputati):	
Deferimento a Commissione permanente in sede referente . . . . .	30507	Bosco, <i>Ministro del lavoro e della previ- denza sociale</i> . . . . .	30512
Per l'iscrizione all'ordine del giorno del di- segno di legge n. 1391:		DI PRISCO . . . . .	30509
<b>PRESIDENTE</b> . . . . .	30556	PEZZINI, <i>relatore</i> . . . . .	30512
<b>GUANTI</b> . . . . .	30556		
Presentazione . . . . .	30514		

565<sup>a</sup> SEDUTA

ASSEMBLEA - RESOCONTO STENOGRAFICO

15 FEBBRAIO 1967

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente: " Sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso " » (2045) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . Pag. 30517  
 ALBARELLO . . . . . 30515  
 CAROLI, *relatore* . . . . . 30516  
 PESERICO . . . . . 30515  
 REALE, *Ministro di grazia e giustizia* . . . 30516

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (2054) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE . . . . . 30555  
 ADAMOLI . . . . . 30517  
 ARTOM . . . . . 30524  
 BATTISTA . . . . . 30556

DERIU . . . . . Pag. 30530  
 GENCO, *relatore* . . . . . 30537, 30548, 30555  
 GRIMALDI . . . . . 30526, 30555  
 \* SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* . . . . . 30541, 30547, 30555  
 TOMASSINI . . . . . 30522

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio di interpellanze . . . . . 30557  
 Annunzio di interrogazioni . . . . . 30557

**INVERSIONE DELL'ORDINE DEL GIORNO**

PRESIDENTE . . . . . 30509

**MOZIONI**

Annunzio . . . . . 30556

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**PRESIDENTE.** La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

**SIMONUCCI**, Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

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

### Congedi

**PRESIDENTE.** Ha chiesto congedo il senatore Chabod per giorni 3.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

### Annunzio di presentazione di disegni di legge

**PRESIDENTE.** Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

**NENCIONI, GRAY, PICARDO, BASILE, CREMISINI, CROLLALANZA, FERRETTI, FIORENTINO, FRANZA, GRIMALDI, LATANZA, LESSONA, MAGGIO, PACE, PINNA, PONTE e TURCHI.** — « Interpretazione autentica della norma contenuta nell'articolo 385 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 » (2068);

**LEPORE.** — « Riconoscimento agli insegnanti elementari di ruolo del servizio prestato nei doposcuola e nelle scuole sussidiate » (2069).

Comunico inoltre che è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale:*

« Disciplina temporanea e definitiva del trattamento economico del personale degli istituti che gestiscono forme obbligatorie di previdenza ed assistenza » (2067).

### Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissione permanente in sede referente

**PRESIDENTE.** Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

*alla 2ª Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):*

**DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE.** — « Estradizione per i delitti di genocidio » (1376-bis), previo parere della 3ª Commissione (in seconda deliberazione);

« Prevenzione e repressione del delitto di genocidio » (2038), previo parere della 3ª Commissione.

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

**PRESIDENTE.** Comunico che 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 nazionale per il turismo, per gli esercizi 1961-62, 1962-63, 1963-64, 1º luglio-31 dicembre 1964 e 1965 (Doc. 29).

**Annuncio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che, nelle sedute di stamane, sono stati approvati i seguenti disegni di legge:

*1ª Commissione permanente* (Affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno):

« Aumento del contributo ordinario dello Stato e concessione di un contributo straordinario per l'attuazione dei programmi assistenziali dell'Amministrazione per le attività assistenziali italiane e internazionali » (1878);

*5ª Commissione permanente* (Finanze e tesoro):

« Autorizzazione alla cessione al Comune di Trapani di un'area demaniale sita nel comune stesso, prospiciente alla Via XXX Gennaio, estesa metri quadrati 7.414 in permuta, verso conguaglio della somma di lire 70.000.000 a favore dello Stato, di un'area comunale sita tra le Vie Mazzini, Marinella e Malta ed estesa metri quadrati 4.030 » (1785);

« Modifiche alla disciplina fiscale degli assegni bancari » (1836);

« Modifiche alla legge 5 maggio 1956, n. 525, relativa alla concessione alla Valle d'Aosta dell'esenzione fiscale per determinate merci e contingenti » (1839);

*7ª Commissione permanente* (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Norme interpretative ed integrative della legge 13 giugno 1961, n. 528, contenente provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna » (1534-B);

« Provvedimenti per completare il risanamento dei rioni "Sassi" di Matera e per la loro tutela storico-artistica » (1542-B);

**DE UNTERRICHTER e CORNAGGIA MEDICI** . — « Norme transitorie per l'ammissione a sostenere gli esami di ufficiali di rotta » (1706);

« Disposizioni concernenti il Consiglio centrale ed i Consigli provinciali di disciplina dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, la Commissione di disciplina dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici e l'istituzione degli organi collegiali presso la Direzione circondariale delle poste e delle telecomunicazioni di Pordenone » (1790-B);

« Adeguamento dell'indennità di alloggio al personale del ruolo degli ufficiali e dei sorveglianti idraulici » (1964);

« Proroga dei termini previsti dall'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1964, n. 438, per l'esercizio, da parte dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, delle attribuzioni conferite ai Compartimenti di traffico aereo » (2010);

*9ª Commissione permanente* (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Disposizioni sull'assicurazione e sul finanziamento dei crediti inerenti alle esportazioni di merci e servizi, all'esecuzione di lavori all'estero nonchè all'assistenza ai Paesi in via di sviluppo » (1843-B);

**GIUNTOLI Graziuccia ed altri** . — « Istituzione di un'addizionale dello 0,30 per cento all'aliquota massima d'imposta camerale applicata sui redditi di ricchezza mobile delle categorie B) e C-1) a favore della Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Foggia, per il finanziamento delle opere di completamento e delle attrezzature del Porto di Manfredonia e per il ripristino e la gestione dell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia » (1942);

*11ª Commissione permanente* (Igiene e sanità):

« Disciplina dell'arte ausiliaria sanitaria di ottico » (1486).

**Annuncio di reiezione di disegno di legge da parte di Commissione permanente**

**P R E S I D E N T E** . Comunico che, nella seduta di stamane, la 5ª Commissione (Finanze e tesoro) non ha approvato il se-

guente disegno di legge: VACCHETTA ed altri. — « Ulteriore modifica dell'articolo 1 della legge 3 agosto 1949, n. 623, già modificato con legge 5 maggio 1956, n. 525, relative alla concessione alla Valle d'Aosta della esenzione fiscale per determinate merci e contingenti » (1922).

### Inversione dell'ordine del giorno

**P R E S I D E N T E .** Onorevoli colleghi, stante la momentanea assenza del Ministro di grazia e giustizia, propongo l'inversione dell'ordine del giorno, nel senso che si discuta per primo il disegno di legge n. 2046, posto al secondo punto della prima parte dell'ordine del giorno.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari e proroga della corresponsione degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia » (2046) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in Cassa integrazione guadagni degli assegni familiari e proroga della corresponsione degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Di Prisco. Ne ha facoltà.

**D I P R I S C O .** Onorevoli colleghi, questo provvedimento, di notevole importanza di ordine sociale, proroga per due anni i benefici che erano stati concessi con

leggi precedenti ai lavoratori dell'industria che si trovino in cassa integrazione guadagni per riduzione di orari di lavoro, ai lavoratori dell'edilizia e affini e ai lavoratori disoccupati, in modo che queste categorie di lavoratori, quando si trovino nelle condizioni per poter beneficiare della cassa integrazioni guadagni (lavoratori dell'industria e dell'edilizia) o quando siano disoccupati possano, anche per i prossimi due anni, beneficiare degli assegni familiari per le persone a carico.

La legge n. 433 del giugno 1964 prevedeva l'erogazione, in favore degli operai dell'industria ammessi al trattamento di integrazione salariale, degli assegni familiari in misura intera ancorchè non venisse raggiunto il minimo di 24 ore settimanali di effettivo lavoro, mentre, anteriormente alla legge del 1964, gli operai che lavoravano ad orario ridotto al di sotto delle 24 ore, avevano diritto all'erogazione degli assegni familiari solo per le giornate nelle quali avevano esplicito effettivo lavoro e gli operai sospesi dal lavoro, pur ammessi alle integrazioni salariali per un periodo allora massimo di tre mesi, erano esclusi del tutto dagli assegni familiari. La norma del giugno 1964, quindi, ha portato questa innovazione nel trattamento a favore di quella categoria. Successivamente la legge del 19 febbraio 1965, n. 21, che convertiva il decreto-legge 23 dicembre 1964, n. 1358, disponeva a favore degli operai dipendenti dalle aziende edilizie che cessassero dal lavoro nel periodo compreso fino al 30 giugno 1965, termine poi prorogato fino al dicembre del 1966, in luogo della maggiorazione della indennità di disoccupazione per i familiari a carico, che venissero invece corrisposti gli assegni familiari a carico della cassa unica assegni familiari.

La successiva legge del 13 maggio 1965 ha esteso ai disoccupati l'erogazione degli assegni familiari in luogo delle maggiorazioni previste prima di allora per i familiari a carico. Quindi abbiamo un provvedimento di proroga a beneficio di determinate categorie di lavoratori; tutti i provvedimenti che hanno prorogato le disposizioni fino al 31 dicembre 1966, oltre l'erogazione degli assegni familiari per le persone a carico, com-

prendevano, anche per queste categorie, l'assistenza malattia. Cioè a dire coloro che si trovavano in condizioni di usufruire di questi benefici previsti dalla legge per la corresponsione degli assegni familiari, avevano anche diritto all'assistenza malattie dallo stesso istituto, che era l'INAM, del quale beneficiavano finchè erano in attività di servizio.

In questo provvedimento di proroga ci si sofferma solo su quella che è la concessione degli assegni familiari, non si trova alcun riferimento all'assistenza malattia per queste categorie. In sede di Commissione, alla Camera e al Senato, avevamo rilevato il fatto di questo arretramento, rispetto ai benefici di cui usufruivano prima questi lavoratori, perchè ritenevamo che le ragioni per le quali si erano dati questi benefici sussistessero ancora. Il rappresentante del Governo, in sede di Commissione, disse allora che un provvedimento per colmare la lacuna sarebbe stato presentato quanto prima al Parlamento onde completare quelli che erano i benefici. Abbiamo sentito questa mattina le dichiarazioni del Ministro del lavoro, che il provvedimento è pronto, mi fa cenno l'onorevole Ministro che sarà presentato qui al Senato, ci compiacciamo di questo perchè la battaglia di questa mattina ha avuto esito positivo, venendosi così a mantenere l'assistenza malattia a favore di queste categorie proprio in un momento nel quale è particolare il bisogno.

Fatto questo riferimento al disegno di legge, che noi approveremo, e auspicando che questo provvedimento che completa i benefici per queste categorie, possa venire presto assegnato alla nostra Commissione, insieme a quell'altro per l'assistenza malattia ai coloni, ai mezzadri e coltivatori diretti, mi voglio soffermare brevemente sul problema degli assegni familiari intendendo soprattutto fare riferimento al fatto che questo provvedimento, come il precedente, va a reperire le fonti di finanziamento nella cassa unica assegni familiari. Si riconosce cioè per i lavoratori, sia in stato di servizio, sia in cassa integrazione, questa forma di prestazione ad integrazione di quella che è una somma di denaro che percepisce sia se è al

lavoro sia se è disoccupato. Quindi che cosa si configura, se ci vogliamo portare su una strada un po' più avanzata, per quanto concerne questi assegni familiari? Vi è una prestazione che vien data al lavoratore per la sua famiglia, proprio in relazione a un completamento di spese che la famiglia del lavoratore deve sostenere. Io ritengo, ad esempio, che gli assegni familiari oggi debbano essere portati a un livello tale per cui vengano a costituire una prestazione proprio integrativa del salario o del guadagno, o delle prestazioni previste, poniamo, nel caso di coloro che non hanno l'orario pieno o sono disoccupati: una prestazione, cioè, che serva a soddisfare i bisogni reali che vi sono in queste famiglie, per queste persone a carico del lavoratore.

Prendiamo l'esempio dei figli, per i quali è previsto l'assegno familiare. Al giorno di oggi i nostri figli hanno bisogno di essere aiutati da parte dei genitori per affrontare determinate spese, che io chiamerei le spese di aggiornamento. Infatti essi hanno bisogno di consultare determinate pubblicazioni, hanno bisogno di consultare libri, hanno bisogno di verificare di persona alcune esperienze anche nel mondo culturale e produttivo; cioè devono muoversi e quindi devono sostenere determinate spese.

Il problema degli assegni familiari, cioè, deve essere visto in base ad una concezione moderna di queste prestazioni, fatte proprio per andare incontro a un bisogno della famiglia, in relazione a queste esigenze che via via aumentano e che via via si fanno sempre più pesanti.

Vi è ancora un'altra questione, sempre per quanto riguarda i figlioli. Se poniamo mente ai ragazzi e alle ragazze che vanno alla scuola media unificata, noi sappiamo che vi è la sentenza della Corte che ha stabilito che i libri di testo devono essere a carico dei genitori, pur se la legge rende obbligatoria la frequenza alla scuola. Ecco quindi il problema dei libri di testo, ecco il problema dei trasporti per questi ragazzi che vanno obbligatoriamente a scuola. E allora noi vediamo come sia necessario che le fonti finanziarie della famiglia del lavoratore sia-

no aumentate attraverso anche le prestazioni degli assegni familiari.

È quindi un criterio nuovo che deve essere affrontato dal legislatore. Non è questa la sede, ma voglio accennarne perchè mi pare che qualche passo in avanti lo dobbiamo fare. Questa visione deve portarci a far sì che anche il livello delle prestazioni per gli assegni familiari non sia più differenziato secondo le varie categorie, perchè non dovremmo avere, come oggi abbiamo, categorie privilegiate rispetto ad altre; invece con questo criterio, che ritengo giusto, il livello deve essere unico per tutti e deve essere un livello sufficientemente dignitoso per affrontare i vari problemi e le varie situazioni.

**PENNACCHIO.** Queste sarebbero infrastrutture familiari.

**DI PRISCO.** In una discussione di questa natura le definizioni le lascerei da parte. Dico solo che deve esserci una tendenza in questo senso. Ecco perchè noi, da questa parte, per esempio, riteniamo che la proroga dei massimali per gli assegni familiari sia stata un errore, perchè evidentemente si è tenuto fermo un discorso che può, che deve essere portato avanti.

L'ho già detto altre volte: discutiamo pure su quello che può essere il livello, l'ammontare del contributo degli assegni familiari, ma ritengo che sia giustizia di carattere equitativo e di carattere distributivo che l'insieme dell'ammontare delle retribuzioni sia assoggettato a contributo per gli assegni familiari. In quella occasione, trattando questo problema, occorrerà dare veramente un criterio, una svolta decisiva a queste visioni che devono essere portate avanti da parte di un Parlamento che vuole, per lo meno su questa strada, incamminarsi verso i grossi traguardi della sicurezza sociale.

Quindi, d'accordo su questo provvedimento. Ripeto, in sede di discussione in Commissione vi era stata da parte nostra l'amara constatazione che non vi era la proroga dell'assistenza malattia. Poi abbiamo sentito dall'onorevole Ministro che è pronto

il disegno di legge e che sarà presentato al Senato per essere discusso. Io mi auguro che vi sia l'effetto retroattivo dal 1° gennaio 1967, perchè, altrimenti, ci troveremo nella situazione un po' curiosa per cui hanno beneficiato fino al 31 dicembre 1966 di questa assistenza malattia: poniamo che entro il mese di marzo si possa approvare la legge: quelli che hanno avuto la disavventura di ricorrere a prestazioni nel corso dei due o tre mesi precedenti, soltanto per un ritardo del meccanismo di carattere legislativo, si troveranno ad affrontare degli oneri che altrimenti non avrebbero dovuto affrontare. Mi auguro che almeno questa situazione che riguarda una questione di giustizia possa essere sanata.

Per quanto riguarda l'andamento della gestione della cassa unica degli assegni familiari, noi abbiamo il bilancio del 1965. Il direttore generale della Previdenza sociale, all'inizio della relazione che accompagna le risultanze di questa gestione, parla di quelle che sono le eccedenze delle entrate rispetto alle uscite e ricorda come nel 1962 l'avanzo fu di 38 miliardi, nel 1963 di 81 miliardi, nel 1964 di 96 miliardi, e come tale avanzo si sia ridotto nel 1965 a 12 miliardi e mezzo. Ricordiamo tutti i provvedimenti che vennero nel corso dell'anno e che hanno mutato quello che era l'andamento della gestione; dobbiamo però ricordare anche che, in base ai dati concernenti la gestione patrimoniale al 31 dicembre 1965, nella voce attività c'è il credito in conto corrente verso l'INPS di 109 miliardi e 653 milioni. Ciò significa che l'INPS nelle sue varie gestioni ha attinto alla cassa unica degli assegni familiari, anche per disposizioni di carattere legislativo, quei fondi che servivano per determinate prestazioni. Io ritengo che, anche in previsione di quella che dovrà essere la discussione che faremo, mi auguro, prima della fine dell'anno, proprio per la cessazione del massimale sugli assegni familiari, ci si debba accingere a mettere ordine anche in questa situazione che determina sempre dei grossi interrogativi e soprattutto ci impedisce di affrontare in una visione organica, come mi sono sforzato in questo breve intervento di dimostrare, quello che, secondo noi, deve essere il concetto base di que-

sto intervento che la collettività opera in favore di queste categorie, in un quadro di carattere mutualistico, proprio per dare la possibilità di affrontare nel vivo quelle che sono le nuove esigenze nei confronti dei familiari a carico dei lavoratori.

Fatte queste considerazioni, riconfermiamo il nostro voto favorevole al disegno di legge in esame. (*Applausi*).

**P R E S I D E N T E**. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**P E Z Z I N I**, *relatore*. Signor Presidente, io sono grato al collega senatore Di Prisco che con il suo intervento ha integrato la relazione che ho avuto l'onore di sottoporre a questa Assemblea. In sostanza egli ha riconfermato qui quell'approvazione che già in sede di Commissione, insieme con tutti gli altri componenti, aveva dato a questo decreto legge di cui oggi si chiede al Senato la conversione.

Il senatore Di Prisco ha anche manifestato la sua soddisfazione, che è condivisa ovviamente da tutti i componenti della 10ª Commissione e, penso, da tutto il Senato, per il fatto che sia stata colmata la lacuna che la Commissione aveva rilevato nel testo del provvedimento. Nella mia relazione, infatti, conchiudevo che « dando mandato al sottoscritto di presentare alla Assemblea una relazione favorevole all'approvazione del disegno di legge di conversione, la 10ª Commissione permanente ha unanimemente riconosciuto la necessità e l'urgenza del provvedimento legislativo di proroga, rivolto ad alleviare i disagi della disoccupazione transitoria. La Commissione, tuttavia, ha espresso il voto che il Governo si impegni a risolvere nel più breve termine anche il problema dell'assistenza sanitaria per i lavoratori disoccupati o sospesi, prendendo atto con compiacimento delle assicurazioni fornite a tale riguardo dal rappresentante del Governo ». Una volta tanto diamo atto al Governo di non aver frapposto ritardo...

**B O S C O**, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Perché una volta tanto?

**P E Z Z I N I**, *relatore*. Perché noi siamo facili a lamentare ritardi, mentre stavolta dobbiamo riconoscere che il Governo ha provveduto con una celerità veramente sorprendente; questo voto, infatti, veniva espresso soltanto alcuni giorni orsono e ora siamo già in presenza di un disegno di legge che il Consiglio dei ministri ha già approvato e che quindi sarà di prossima presentazione alle Camere.

Il senatore Di Prisco ha colto l'occasione per avviare un certo discorso sul tema generale della disciplina dell'istituto dell'assegno familiare. Egli stesso, però, ha riconosciuto che questa non è la sede più adatta per trattare un argomento del genere, molto interessante in verità e sul quale avremo occasione di intrattenerci quando dovremo occuparci della riforma del sistema previdenziale e, in particolare, di questo istituto.

Non ho quindi che da confermare l'invito che ho rivolto al Senato con la mia relazione, cioè che esso voglia confortare col suo assenso unanime questo disegno di legge che converte in legge un provvedimento che soddisfa l'attesa di una categoria di lavoratori, che versa in condizioni di grave disagio: sono disoccupati, sono lavoratori sospesi dal lavoro, che sarebbero ancora più danneggiati se non concedessimo loro la proroga del beneficio della corresponsione degli assegni familiari disposta dai noti provvedimenti anticongiunturali.

**P R E S I D E N T E**. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale.

**B O S C O**, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero ringraziare l'onorevole relatore il quale, non soltanto nella relazione orale, ma anche nella relazione scritta ha illustrato al Senato il significato sociale di questo importante provvedimento. In realtà, con il provvedimento che il Senato è chiamato a convertire in legge, il Governo ha voluto assicurare, senza soluzioni di continuità, il trattamento degli assegni familiari non soltanto agli operai disoccupati, ma anche agli operai ammessi alla cassa integrazione guadagni. Per i primi, cioè per i di-

soccupati, il provvedimento oggi all'esame del Parlamento comporta soltanto un'integrazione di poco più di due mila lire mensili per ciascun figlio a carico; per gli operai ammessi in cassa integrazione guadagni comporta, invece, l'intero ammontare degli assegni familiari, poichè per le leggi vigenti gli operai ammessi in cassa integrazione che siano totalmente sospesi dal lavoro non hanno diritto agli assegni familiari.

Al Governo è sembrato particolarmente opportuno estendere questo beneficio degli assegni familiari anche agli operai delle industrie ammesse alla cassa integrazione guadagni soprattutto in relazione alla circostanza che, con il decreto-legge relativo ai provvedimenti per gli alluvionati, fu esteso largamente nelle provincie colpite dalle calamità naturali il provvedimento dell'ammissione alla cassa integrazione guadagni. Non sembrava quindi giusto far terminare questa provvidenza degli assegni familiari con il 31 dicembre 1966.

Ringrazio il senatore collega Di Prisco il quale ha voluto riconoscere l'importanza di questo provvedimento e dirò subito che, anche nell'altro ramo del Parlamento, e precisamente nella seduta del 30 gennaio, quando fu discusso il disegno di legge di conversione in legge di questo decreto-legge fu rilevata la lacuna del provvedimento che non conteneva anche l'assistenza malattia. Nella stessa occasione fu sollecitato altresì il Governo a considerare il problema della assistenza malattia ai coloni, mezzadri e coltivatori diretti.

Perchè il Governo limitò il beneficio agli assegni familiari senza estenderlo anche all'assistenza malattia? Dirò subito che proprio in quei giorni la Corte dei conti, con una determinazione del 6 dicembre, nell'esame dei bilanci consuntivi dell'INAM dal 1961 al 1965 — relazione depositata anche alla Presidenza dei due rami del Parlamento — aveva fatto questo rilievo a proposito del bilancio dell'INAM: « Le cause che hanno determinato il peggioramento finanziario dell'INAM, che è ragionevole prevedere non mancheranno di far sentire la loro influenza negativa anche per l'avvenire, sono da individuarsi principalmente

in due fattori, uno attinente alla metodologia della gestione finanziaria e l'altro che involge l'intera condotta dell'attività istituzionale. Il primo è dato dall'inosservanza di un principio fondamentale dell'ordinamento giuridico di rilevanza costituzionale consistente nell'obbligo di reperire per ogni nuova spesa la corrispondente copertura, allo scopo di non turbare l'equilibrio finanziario dell'ente; il secondo è dato dall'essere l'ente stesso privo di un potere autonomo nella scelta dei modi di attuazione dei compiti istituzionali ». Sicchè, data anche la situazione deficitaria del bilancio dell'INAM per il 1966 come già per il 1965 (anzi il *deficit* finanziario si è aggravato anche per effetto del riporto del precedente *deficit* del 1965), non è sembrato opportuno al Governo di prorogare in quel momento la norma relativa all'assistenza di malattia per i disoccupati e gli operai ammessi alla cassa integrazione guadagni, finchè non si fosse trovato il modo di coprire la spesa relativa, perchè la sola spesa di assistenza per queste due categorie dei disoccupati e degli operai ammessi alla cassa integrazione è di 5 miliardi e 800 milioni all'anno. Quindi 5 miliardi e 800 milioni moltiplicati per due (gli anni) fanno 11 miliardi e 600 milioni.

Il Governo inoltre si è dovuto preoccupare di reperire i fondi per la copertura dell'assistenza di malattia ai coltivatori diretti, che richiede altri 22 miliardi; ai coloni e mezzadri, per i quali occorrono altri 15 miliardi. Quindi è un provvedimento abbastanza consistente quello che si è dovuto in questi giorni mettere a punto. Il senatore Di Prisco, cogliendo l'occasione della discussione di questo disegno di legge, ha chiesto in sostanza qual è la politica che il Governo intende seguire in materia di assegni familiari. La politica è quella segnata dall'articolo 31 della nostra Costituzione, che dice che la famiglia deve essere aiutata dalla Repubblica anche mediante adeguate misure economiche. Quindi noi siamo proprio nel senso indicato dal senatore Di Prisco. La collettività nazionale deve, in ogni modo possibile, aiutare non soltanto la formazione della famiglia, ma anche l'adempimento dei compiti relativi alla costituzione della fa-

miglia stessa. Noi dunque siamo pienamente favorevoli ad una politica di progressiva estensione degli assegni familiari. Tanto ciò è vero che abbiamo presentato in questa stessa sede al Senato della Repubblica il provvedimento di estensione degli assegni familiari anche ai coloni, mezzadri e coltivatori diretti; l'ho presentato proprio il 9 febbraio scorso, e mi auguro che quel provvedimento, come anche quello che sto per presentare, sia al più presto possibile esaminato dalla Commissione competente e poi dal Senato.

Dicevo che la nostra tendenza è di allargare sempre più la sfera di applicazione degli assegni familiari; anche nel programma quinquennale è scritto che nel periodo lungo bisogna equiparare l'ammontare degli assegni familiari di tutte le categorie, annullando quelle differenze che ancora esistono non soltanto all'interno della stessa categoria dei lavoratori dipendenti, ma soprattutto tra la categoria dei lavoratori dipendenti e quella dei lavoratori autonomi. La tendenza del Governo, è, quindi, quella di allargare sempre più la sfera di applicazione degli assegni familiari, ma, naturalmente, anche per questo occorre una prudente gradualità. Già un'altra volta ho avuto occasione di dire che la parte che l'Italia riserva alle spese di carattere sociale è, a mia conoscenza, la più alta rispetto al reddito nazionale, perchè nel 1966 la ripartizione del reddito nazionale per le spese sociali è stata del 21,24 per cento, cioè una percentuale molto rilevante, che, a mia conoscenza, è la più alta di tutti gli altri Paesi.

Quindi, mentre riaffermiamo la tendenza all'estensione e all'uguaglianza per tutti i lavoratori dell'ammontare degli assegni familiari, naturalmente dobbiamo fare questa riserva di prudente gradualità nell'interesse del Paese.

Per quanto riguarda il risanamento delle varie gestioni ed in modo particolare della gestione degli assegni familiari, dalla quale sono stati prelevati, come accennava il senatore Di Prisco, fondi cospicui per far fronte ad altri bisogni di carattere previdenziale, soprattutto ai bisogni della cassa integrazione guadagni, le cui spese in eccedenza

sono state messe a carico anch'esse dagli assegni familiari, questo risanamento si potrà fare soprattutto allorquando sarà ritornata normale l'occupazione degli operai. Questo è l'auspicio che io formulo in questa occasione: cioè che al più presto la ripresa economica si possa registrare non soltanto nel campo della produzione, ma anche nel campo dell'occupazione degli operai, che è materia che sta particolarmente a cuore al Ministro del lavoro e alla sua Amministrazione.

Mi permetterò, signor Presidente, di presentare al Senato un disegno di legge concernente: « Assistenza di malattia ai titolari di pensione delle categorie dei coloni, mezzadri e coltivatori diretti, nonchè ai lavoratori disoccupati e agli operai sospesi dal lavoro », augurandomi che il Senato, con questa integrazione, voglia approvare all'unanimità il disegno di legge in esame. *(Applausi dal centro e dalla sinistra).*

**P R E S I D E N T E .** Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

**S I M O N U C C I ,** *Segretario:*

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1089, concernente corresponsione ai lavoratori in cassa integrazione guadagni degli assegni familiari e proroga della corresponsione degli assegni familiari ai disoccupati in luogo delle maggiorazioni per carichi di famiglia.

**P R E S I D E N T E .** Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

**Presentazione di disegno di legge**

**B O S C O ,** *Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B O S C O , *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Assistenza di malattia ai titolari di pensione delle categorie dei coloni, mezzadri e coltivatori diretti, nonché ai lavoratori disoccupati e agli operai sospesi dal lavoro ». (2070)

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro del lavoro e della previdenza sociale della presentazione del predetto disegno di legge.

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente: " Sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso " » (2045) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente: " Sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso " », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Peserico. Ne ha facoltà.

P E S E R I C O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, come senatore veneto, e soprattutto come testimone oculare della tremenda sciagura del Vajont, nella quale, accanto a tante vittime, io (mi sia concesso di ricordarlo) ho perduto amici carissimi, sento una certa commozione nel chiedere che sia approvato un provvedimento a favore di queste disgraziate popolazioni e che sia convertito in legge il decreto-legge 19 dicembre 1966, concernente la sospensione dei procedimen-

ti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso.

Mi sia anche concesso di rilevare (e ritengo che sia, questo, un mio preciso dovere) che il fatto stesso della necessità urgente di questa legge è la dimostrazione più certa della gravità tuttora persistente delle condizioni economiche di queste popolazioni. Facendomi eco delle accorate parole del sindaco di Longarone, dottor Protti, che nel ricordo della sua famiglia distrutta in quella tremenda notte dedica ogni sua attività al sollievo dei suoi amministrati, e facendomi eco anche della crescente indignazione delle popolazioni per i mille ostacoli frapposti alla loro ripresa economica e alla possibilità di avere una casa, io chiedo al Governo di attuare senza indugio i provvedimenti a suo tempo presi e di rimuovere gli ostacoli che si oppongono alla ricostruzione, perchè allo scandalo (per usare un termine caro ad Albert Camus) della natura cieca ed ostile che ha distrutto in pochi istanti tante vite e tanti beni non si aggiunga lo scandalo ancora più grave della insensibilità e dell'inerzia degli organi responsabili. (*Applausi dal centro-destra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Albarello. Ne ha facoltà.

A L B A R E L L O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, dirò innanzitutto che noi siamo favorevoli alla conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente la sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso. Però l'occasione di questa conversione mi offre il destro di dire una parola sulla situazione veramente tragica in cui versano i superstiti della tremenda sciagura del 9 ottobre 1963. Del resto lo stesso relatore ci dice che la situazione è gravissima e che è ancora peggiorata in relazione alle recenti alluvioni del novembre 1966.

Il Presidente della Repubblica, ricevendo gli ambasciatori dei Paesi che hanno offerto somme di denaro e aiuti all'Italia in oc-

casione delle alluvioni del novembre 1966, ha voluto pubblicamente ringraziare i rappresentanti di questi Paesi per i loro aiuti. Ebbene, mi sia consentito qui sottolineare che il disastro del Vajont ebbe luogo nell'ottobre del 1963 e che sia gli italiani che gli stranieri che in quell'occasione offrirono somme considerevoli non hanno ancora visto tradotte le loro offerte in opere concrete nei comuni danneggiati.

Ho letto con indignazione, per esempio, che in occasione della discussione del bilancio della Croce rossa è risultato che circa 300 milioni, offerti appunto attraverso la Croce rossa, sono ancora depositati in banca; si tratta di denaro offerto dagli italiani per i danneggiati, per i sinistrati, per le famiglie delle vittime del Vajont, e la Croce rossa non ha ancora sentito la necessità di devolvere questa cifra per i fini ai quali era stata destinata. È la pura e semplice verità, signor Presidente. Si dice che non è stato ancora approvato il piano regolatore, che ci sono molte difficoltà, eccetera. Ma citerò un altro esempio. Il giornale quotidiano di Venezia ha raccolto anch'esso delle somme offerte dai cittadini: circa 70 milioni. Ebbene, questi 70 milioni sono ancora depositati in banca.

È una vergogna per il nostro Paese, è cosa che desta la nostra indignazione vedere che il Governo non ha dato ancora conto dei 4 miliardi raccolti dalla Televisione — raccolti tra tutti gli italiani — per i sinistrati del Vajont. Le somme sono ancora depositate in banca e coloro che avrebbero diritto di riceverle o di veder sorgere nelle zone danneggiate delle case, delle scuole od altro, non hanno visto ancora niente. Stiamo dando un triste spettacolo, e la discussione di questo disegno di legge mi offre l'occasione per rivolgere un appello al Senato e al Governo affinché questo stato di cose nel nostro Paese abbia finalmente termine.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**CAROLI, relatore.** Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, nella brevissima relazione che ho sottoposto al Senato ho esposto le ragioni che ci spingono ad approvare al più presto questo disegno di legge, e le appassionante parole e i giusti rilievi fatti dal senatore Peserico e dal senatore Albarello non fanno che convalidare quelle ragioni. Io faccio miei quei rilievi e quelle parole, ed anch'io rivolgo al Governo la preghiera di sollecitare i provvedimenti tanto attesi da queste popolazioni.

Non aggiungo altro perchè ritengo che il Senato darà concordemente voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge, così come è stato fatto nell'altro ramo del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro di grazia e giustizia.

**REALE, Ministro di grazia e giustizia.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di conversione è talmente semplice e chiaro nella sua portata — e abbiamo già udito il consenso degli oratori che sono intervenuti — che di per sè non ha bisogno di alcuna parola di commento.

È stata presa occasione dalla discussione di questo disegno di legge (veramente si tratta di un'occasione non di un pretesto, posso riconoscerlo) per deplorare ancora una volta — e già ho avuto occasione di udire parole di deplorazione simili nell'altro ramo del Parlamento — che non sia stato fatto a Longarone e dintorni, cioè nei comuni danneggiati dal terribile evento, quel che andava fatto per la ricostruzione e per riportare la vita civile in quelle zone.

Certamente io non posso fare altro qui che assicurare, da una parte, che mi renderò interprete di questa richiesta che è stata di nuovo rivolta al Governo, e dall'altra chiedere solo la vostra considerazione sulla rilevanza di certe cause, che non sono certamente attribuibili al Governo, le quali hanno impedito o ritardato l'esecuzione di tutti quei lavori che debbono assicurare l'opera di ripresa.

Quindi nel raccomandare, come hanno fatto già il relatore e gli onorevoli senatori che hanno parlato, l'approvazione della conversione del decreto-legge il quale appunto nella sua motivazione confessa l'esistenza di uno stato di cose che ancora crea disagio alle popolazioni, non posso che promettere di farmi interprete di questa sollecitazione che viene dal Senato e che il Governo credo per sua parte sarà pronto ad accogliere.

**PRESIDENTE.** Sento il bisogno, onorevole Ministro, di ringraziarla per queste sue parole a nome di tutto il Senato.

Passiamo all'esame dell'articolo unico. Se ne dia lettura.

**CARELLI, Segretario:**

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 19 dicembre 1966, n. 1075, concernente: « Sospensione dei procedimenti di esecuzione forzata nei confronti di debitori residenti o domiciliati nei comuni di Longarone, Castellavazzo, Erto e Casso ».

**PRESIDENTE.** Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

**Discussione e approvazione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (2054) (Approvato dalla Camera dei deputati)**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti al-

l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Adamoli. Ne ha facoltà.

**A D A M O L I.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, siamo di fronte a un provvedimento che affronta un problema indubbiamente di grande interesse, uno degli aspetti tipici del nostro tempo, quello del traffico automobilistico, veicolare, dei trasporti in concessione, funivie, sciovie eccetera, ossia un tema che potrebbe impegnarci parecchio e io credo che su una tale materia il Parlamento dovrà intrattenersi a fondo anche se questa non è l'occasione pienamente valida. Con il presente provvedimento si intende solo sanare una situazione anormale che si è creata anche per responsabilità del Potere esecutivo in un settore così delicato della vita nazionale. E siamo giunti, tra l'altro, a pochi giorni dalla scadenza costituzionale per la conversione in legge di questo decreto-legge, il che rende impossibile un serio dibattito.

Vi è poi in noi la coscienza che se, anche volessimo tentare di modificare in meglio il decreto-legge, e ve ne sarebbe certamente la materia, assumeremmo una grave responsabilità, poichè non siamo certi, data anche la contingente situazione politica che stiamo attraversando e il dibattito che si sta svolgendo all'altro ramo del Parlamento, che questo provvedimento nel movimento di andata e ritorno tra i due rami del Parlamento giunga ad approvazione nei tempi stabiliti dalla Costituzione. Questo mi consente legittimamente, prima ancora di affrontare rapidamente il contenuto del disegno di legge, di richiamare l'attenzione dei colleghi sul metodo seguito dal Governo anche in questo caso: questa singolare pratica di governo, che si potrà chiamare di governo, ma non è certo di buon governo, onorevole Ministro. Infatti, la situazione che si è creata nel settore della Motorizzazione civile non è improvvisa, non era sconosciuta: era un qualcosa che era maturato da tempo. E anche se voi foste stati indifferenti, come qualche vol-

ta volete essere, vi era stato nel 1964 un episodio, un intervento della Magistratura che non poteva non richiamare la vostra attenzione.

Si parlava, allora, di una gestione di fondi che creava una serie di problemi anche giuridici, anche costituzionali; si trattava di tener conto delle condizioni di lavoro spesso massacranti di questi dipendenti. Era quindi un aspetto molto complesso. Erano emerse gravi responsabilità che derivavano dal lavoro di questi funzionari, di questi dipendenti: vi erano quindi seri motivi per affrontare tutta la questione.

E qui la cosa che più colpisce è l'immobilità dell'azione governativa di fronte ad un fenomeno la cui dinamica aveva assunto aspetti travolgenti.

Onorevole Ministro, lei ha assunto la responsabilità del suo Dicastero dopo una serie di altre presenze, quindi ha raccolto un'eredità, non ha creato lei questa situazione, anzi lei ha cercato di intervenire, in un modo più o meno accettabile. Ma con quello che era accaduto e accade in Italia e nel mondo per quanto riguarda la circolazione automobilistica, c'era forse bisogno di una particolare sensibilità per capire che occorre fare qualche cosa di nuovo? Tutti sappiamo che in trent'anni la circolazione automobilistica in Italia è aumentata di venti volte, e parlo solo degli aspetti quantitativi: dal mezzo milione circa di motoautoveicoli del 1938 siamo oggi passati agli attuali 11 milioni circa. Il personale di quanto è aumentato? La materia del lavoro è aumentata di venti volte, lo strumento di lavoro è aumentato solo di tre volte, nel complesso.

Se poi guardiamo il settore che fino a questo momento era il più impegnato, quello degli ingegneri, i quali avevano le attribuzioni quasi totali per gli aspetti più importanti, vediamo che gli ingegneri erano 260 prima della guerra ed oggi sono 327. Non si può dire certo che vi sia stato un movimento minimamente adeguato: l'1,3 per cento di fronte ad un aumento della circolazione superiore di venti volte.

E non parlo dell'incremento che si è avuto nel campo delle funivie, delle sciovie; sono già nate in Italia le metropolitane ed

altre ne sorgeranno; sappiamo che vi sono le ferrovie in concessione e così via. Ho saputo perfino — e questo in verità non lo sapevo prima — che l'Ispettorato della motorizzazione civile gestisce in un modo diretto certi trasporti: per esempio le ferrovie calabro-lucane, per esempio i trasporti lacuali del lago Maggiore e del lago di Como, per esempio i servizi di autotrasporti di certe regioni dove sono state tolte le ferrovie secondarie. Ed anche questo è un aspetto non certamente logico; abbiamo infatti l'Istituto nazionale dei trasporti, che è anche una filiazione del Ministero dei trasporti, e non si capisce perché quando si deve creare un servizio di autocorriere in sostituzione di servizi ferroviari precedenti ci si rivolge all'Ispettorato della motorizzazione e non all'Istituto nazionale trasporti. I servizi tra Pescara e Penne sono svolti in questo modo. Queste cose le abbiamo sapute cercando di approfondire meglio questo problema. Può darsi che sbagli, onorevole Scalfaro ...

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti.*  
Non sbaglia, fa un po' di confusione.

A D A M O L I . Forse non è neanche lei molto informato in una materia così aggrovigliata, e non gliene faccio nemmeno un torto proprio perchè si è creata una situazione tale che non ci lascia certo entusiasti.

Passiamo ora ad esaminare l'attività di cui più si parla. Purtroppo in Italia si tende ad esemplificare tutto, e quando si parla dell'Ispettorato della motorizzazione civile ecco che escono subito fuori le patenti, mentre ben altri problemi ci sarebbero da affrontare, da quello di una coscienza del traffico a quello della collaborazione per la fissazione di nuovi principi nella circolazione, oltre i collaudi e le costruzioni che richiedono davvero grande preparazione. Però, ripeto, oggi in Italia il tema che più colpisce è quello delle patenti: in questo campo la situazione è tale che va richiamata all'attenzione del Senato.

In Italia gli ingegneri rilasciavano ciascuno in media 44 patenti al giorno ed in più effettuavano ciascuno almeno 100 operazioni particolari di collaudo, di verifica eccetera,

tutte operazioni previste dalla legge. Pensate che in Francia sono soltanto venti le patenti rilasciate da ciascun esaminatore ogni giorno, ed è questa una cifra già molto alta di cui si discute. In Svezia addirittura (e forse qui i socialdemocratici al solito tireranno fuori le grandi capacità dell'ordine socialdemocratico) soltanto cinque sono le patenti che ogni giorno un esaminatore rilascia. Se facciamo il socialismo su questa base, onorevole Ministro, possiamo stare tranquilli. Ebbene, tutto questo è stato ignorato, e la cosa non può non colpire, onorevole Ministro. Di fronte a questa situazione, a questo aumento impetuoso della circolazione, a questo carico enorme di lavoro che incideva su un gruppo di funzionari di alta qualità che meritano tutto il nostro rispetto e che in definitiva erano posti di fronte ad un compito certamente superiore alle loro fisiche possibilità, sorprende che il Governo sia stato completamente indifferente.

**GENCO**, *relatore*. Ma lei sa benissimo che molti concorsi sono anche andati deserti, e non soltanto alla Motorizzazione civile.

**ADAMOLI**. Caro Genco, non raccontiamo queste favole! In certi settori della Pubblica amministrazione capita che vadano deserti i concorsi per ingegneri, ed è questo uno dei difetti del nostro sistema. Io sono andato ad esaminare il rapporto tra i posti previsti in organico per gli ingegneri e quelli realmente coperti: ebbene, non c'è nessun Ministero dove vi siano tanti ingegneri quanti sono i posti previsti in organico; soltanto alla Motorizzazione civile l'organico è completamente coperto: 327 posti coperti da altrettanti ingegneri. Quindi, collega Genco, in questo caso il problema non si poneva.

Il fatto è che improvvisamente il Governo si è accorto di questa situazione ed ecco che, come un fungo sotto la pioggia d'autunno, emana il decreto-legge. Questo proprio non lo possiamo accettare perchè voi usate a proposito e a sproposito uno strumento estremamente delicato quale è il decreto-legge, tra l'altro con delle valutazioni che non so fino a che punto sono convincenti.

Io capisco che tra i Ministri si può creare addirittura una questione di prestigio: se quel Ministro presenta il suo decreto-legge, perchè non lo debbo presentare anch'io? Non voglio dire che lei abbia ragionato così, onorevole Ministro, ma certo si ha l'impressione che ci sia una gara per dimostrare che ognuno ha il pugno forte e può imporre un decreto-legge. Infatti ce ne sono tutti i momenti, a proposito e a sproposito. Il fatto è che il Governo, che usa con tanta disinvoltura uno strumento creato dalla Costituzione con dei confini molto rigorosi, poi non vuole accettarne affatto la responsabilità politica. Infatti, proprio ieri, l'onorevole Moro qui ha negato che il ricorso al decreto-legge, ossia alla misura eccezionale che produce effetti normativi immediati, possa significare l'assunzione di una particolare responsabilità politica diversa da quella derivante da ogni altro atto normale di Governo. Per cui il Governo usa a suo piacimento il decreto-legge mettendo il Parlamento di fronte ad una specie, non dirò di ricatto, ma certamente di pressione, obbligando noi a discutere sotto l'urgenza dei tempi. Però, se per caso il Parlamento respinge il decreto-legge, per il Governo questo è un atto completamente normale. Anche qui abbiamo fatto della strada. Ricordo che nel 1959, senatore Gava, nell'altro ramo del Parlamento, il Governo Fanfani è stato battuto per la prima volta sulla benzina, sul gas liquido e sui mercati. Quando i decreti-legge presentati dal Governo Fanfani non sono stati approvati dalla Camera, il Governo Fanfani si è dimesso. Ma si tratta di tempi ormai lontani si vede! Qui noi dobbiamo accettare il decreto-legge così come ci viene presentato, e se per caso non lo potessimo approvare non dovrebbe accadere proprio nulla. Io non so che cosa farete per la cedolare. In quel caso si può capire, perchè secondo la soluzione che prenderete sulla cedolare si verificheranno i famosi denti di sega, cioè la borsa andrà su e andrà giù. E così quando si parla di dazio e di IGE. Ma qui non era proprio il caso di seguire una strada di questo genere: bisogna seguire la via normale proprio per la complessità della materia trattata.

Inoltre, onorevole Ministro, con questo decreto-legge non è che voi abbiate sanato la situazione. Avete in qualche modo dato una sistemazione provvisoria, ma voi stessi riconoscete che siamo lontani dalla vera sistemazione. Anche perchè in qualche modo avete cercato di sanare un'altra illegalità. Onorevole Scalfaro (l'ho già detto in Commissione ma sono costretto a ripeterlo perchè a mio giudizio è un argomento che ha rilevanza come giudizio verso il Governo, non verso la persona), lei, nel maggio 1966, ha da un giorno all'altro eliminato tutto il sistema della cassa di colleganza creando quindi per qualche migliaia di lavoratori una situazione nuova, gravissima. Infatti si può

discutere sulla validità, sulla piena legittimità di un sistema, su tutto quello che si vuole, ma non si può trascurare che migliaia di lavoratori e le loro famiglie hanno organizzato la loro vita secondo un *plafond* che era riconosciuto giusto. E non si può da un giorno all'altro sconvolgere tutta la loro vita. Questo è stato fatto e non è giusto per principio. Inoltre per il problema dei fondi bisognava considerare l'entrata e l'uscita. Voi vi siete preoccupati di bloccare il tubo di scarico, ma il rubinetto non l'avete chiuso! Avete cioè continuato a percepire dagli utenti tutto quello che voi perceivate in precedenza, continuando ad avere nelle casse dello Stato grandi somme non più distribuite in attesa della sistemazione.

## Presidenza del Vice Presidente SPATARO

**S C A L F A R O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come si discuterebbe il provvedimento odierno se non ci fosse la copertura? Se avessimo chiuso questo versamento, oggi staremmo in vacanza; lei non dovrebbe fare il discorso, ma non avremmo la copertura del provvedimento. Questo mi pare di una chiarezza assoluta, e chiedo scusa.

**A D A M O L I**. Non contesto che lei, dato il metodo che ha seguito dell'intervento drastico ed improvviso, forse poteva coprirsi soltanto in questo modo; ma se avesse preparato un disegno di legge organico, un disegno di legge che affrontasse tutta la materia e quindi se oggi potessimo sistemare tutto l'aspetto dell'entrata e dell'uscita, la copertura come lei ce l'aveva ieri ce l'avrebbe anche oggi. Senonchè lei ha lasciato in vita una grave illegalità, perchè ha risolto con un suo atto, non so fino a che punto accettabile (perché una legge c'era, discutibile quanto si vuole, un articolo c'era, discutibile quanto si vuole, siamo d'accordo), un aspetto del problema, l'uscita; ma non

si risolvono i problemi cancellando con un tratto di penna qualche superata disposizione e lasciando aperti altri problemi. Io questo lo contesto proprio come procedura, perchè in realtà gli utenti hanno continuato a pagare ed il discorso che avremmo dovuto fare qui era se in questo ridimensionamento delle somme che vanno distribuite non si poteva anche pensare agli utenti.

Ad ogni modo questo provvedimento rappresenta una sistemazione-ponte che possiamo accettare e l'abbiamo già accettata all'altro ramo del Parlamento. Vi sono alcuni aspetti convincenti: vi è la sistemazione delle somme fuori bilancio che viene sanata, si allargano i benefici, partecipano anche, in aspetti nuovi, categorie nuove di lavoratori, la piramide come base si è allargata, il vertice si è ristretto. Questi credo che siano aspetti positivi. I criteri di ripartizione per percentuale sono rovesciati: più si va verso il basso più aumentano le aliquote di distribuzione; anche questo è un aspetto positivo. Vi è anche la partecipazione delle associazioni sindacali. A questo il Governo non aveva pensato, però in Commissione all'altro

ramo del Parlamento c'è stato un emendamento che è stato accettato. Quindi abbiamo anche la presenza delle associazioni sindacali, e questo è un altro aspetto positivo.

Sappiamo che questo provvedimento non è accettato da tutto il personale con lo stesso entusiasmo; qualche categoria ha motivo di avere delle perplessità, ma noi vediamo l'insieme della situazione e ci pare che questa soluzione dia una risposta alle attese della gran parte, della stragrande maggioranza dei dipendenti e quindi l'accettiamo così come è, anche se, ripeto, avremmo potuto proporre ancora delle modifiche. Quello che auspichiamo è che il problema venga affrontato di nuovo in modo razionale, unitario ed organico. Qui c'è anche il collegamento con la riforma della Pubblica amministrazione. Non dimentichiamoci, cari colleghi, che le soluzioni anche giuste che diamo a certi settori creano dei riflessi in altri settori. Non dimentichiamo che nel pubblico impiego le soluzioni parziali alle quali si giunge per questo o per quel gruppo, soluzioni anche giuste, creano dei problemi. Ecco perchè sarebbe giunto il momento (altro che giunto il momento!) di dare una risposta generale a tutto il settore del pubblico impiego, per non creare delle amarezze nell'interno di questo grande mondo del lavoro italiano, e senza procedere di volta in volta a sistemazioni parziali. Riteniamo anche, per quanto riguarda questo provvedimento, che si sarebbe potuto andare ancora più avanti anche nell'interesse di tutti i lavoratori del settore. Quando affermiamo che, secondo noi, qui siamo di fronte ad un anticipo di quello che deve essere dato giustamente a questi lavoratori, diciamo qualche cosa di cui siamo profondamente convinti. Però vi invitiamo a considerare l'aspetto più generale, e quindi ad assumere una iniziativa che sia pienamente valida.

Noi siamo convinti che non passerà molto tempo che dovremo di nuovo trattare questa questione, e vorrei sperare che ciò non fosse per questioni marginali. Per esempio, il sistema tecnico da voi escogitato per riscuotere dagli utenti i diritti che essi devono versare non ci convince. Probabilmente dovrete essere costretti a rivederlo subito.

Siamo in fase sperimentale, e nessuno può sapere le cose prima che si verifichino: d'accordo; ma se questo dovesse avvenire, se davvero nel funzionamento del provvedimento qualche ingranaggio si dimostrasse molto pesante, ebbene, non limitatevi a mettere un po' di olio in qualche ingranaggio. Affrontiamo le questioni più generali.

Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, all'inizio ho detto che questo è un tema che avrebbe potuto impegnarci molto, e ne sono convinto, anzi ne siamo convinti tutti. Il problema del traffico, il livello che deve raggiungere in Italia lo studio di questo settore: questi sono i temi che stanno di fronte a lei, onorevole Ministro, e noi vogliamo augurarci che il Governo riesca ad assumere l'iniziativa in un modo autonomo e tempestivo e non sia sospinto dagli eventi, perchè questo decreto-legge nasce in seguito ad una esplosione della situazione, in quanto il Governo non è stato sensibile alla maturazione di un problema.

Restano ancora problemi aperti, sperequazioni interne fra le categorie, sperequazioni verso altre categorie. Abbiamo tutti rilevato l'assenza della soluzione del problema dei dipendenti dell'aviazione civile; abbiamo fatto un ordine del giorno comune, ma il problema resta. Non c'è dubbio che oggi i dipendenti dell'aviazione civile devono chiedersi perchè il Senato, il Parlamento e il Governo hanno dato una risposta a certi gruppi ed hanno ignorato completamente il loro gruppo.

**G E N C O**, *relatore*. Non potevano fare carico sulle entrate della Motorizzazione.

**A D A M O L I**. Il fatto è che noi dobbiamo superare questi limiti e questi inconvenienti. Non possiamo rispondere a questi lavoratori che si poteva o non si poteva. Noi possiamo tutto, il Parlamento è sovrano, e dobbiamo affrontare i problemi quando si incontrano. Non possiamo scaricare a chissà chi le responsabilità che competono a noi.

In attesa di un provvedimento organico e definitivo, noi annunciamo il nostro voto favorevole come un voto che vuole anzitutto

to dare al Governo ancora un contributo per arrivare alla soluzione definitiva di questo problema. Ci lasciamo alle spalle una situazione confusa, una situazione incerta, anacronistica, ma non siamo ancora approdati sulla riva del tempo moderno. Aspettiamo il provvedimento che faccia anche del nostro Paese in questo settore un Paese che sa cogliere la realtà del nostro tempo. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**P R E S I D E N T E** . È iscritto a parlare il senatore Tomassini. Ne ha facoltà.

**T O M A S S I N I** . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, questa mia non può essere che una dichiarazione di voto, in sostanza, perchè il provvedimento di legge che oggi discutiamo è stato approvato dalla Camera, per lo meno in linea di massima, con il consenso di tutte le parti politiche, e così è avvenuto anche nella Commissione. Però il fatto che io mi limiti ad una dichiarazione di voto non significa che il provvedimento non sia suscettibile di critiche, di molte critiche. Vi sono indubbiamente degli aspetti positivi. Ma dobbiamo notare che il provvedimento si inserisce in una situazione certamente caotica, non soltanto nel settore della Motorizzazione, ma in genere in tutte le Amministrazioni dello Stato.

Sembrirebbe addirittura un luogo comune, da parte nostra, ripetere di fronte ad ogni decreto-legge le stesse critiche e le stesse obiezioni. Onorevole Ministro, il ricorso al decreto-legge (lo abbiamo detto tante volte, non ultima quella di ieri, parlando proprio in sede di dichiarazione di voto sulle dichiarazioni del Presidente del Consiglio), da parte del Potere esecutivo, e cioè all'uso eccezionale del potere legislativo, sta diventando addirittura un abuso. Quella di cui ci occupiamo è una materia che esige una regolamentazione già da molti anni, e tale esigenza è stata avvertita da molto tempo. Tuttavia si è trascinato il problema di mese in mese, di anno in anno, fino a che siete stati costretti a far ricorso al decreto-legge.

Ma c'è un altro grave inconveniente: che questo decreto-legge viene al Senato quando

stanno per scadere i termini, e quindi noi con l'acqua alla gola, proprio per le ragioni che diceva poco fa il collega Adamoli, siamo quasi costretti a mettere lo spolverino sul decreto-legge stesso. Non è la prima volta che questo avviene e non è la prima volta che a questo proposito noi abbiamo sollevato le nostre critiche e le nostre proteste. Al Senato, in seconda istanza, se così si può dire, non viene lasciata, per ragioni di tempo, quell'ampiezza di giudizio e di osservazione che sarebbe necessaria per poter apportare a qualunque decreto-legge, e a questo in particolare, delle modifiche.

È questa una critica che io, prendendo lo spunto dal caso particolare, voglio ancora una volta ripetere, perché mi auguro che per lo meno in questo ultimo anno di legislatura non si abbiano più a verificare inconvenienti di questo genere.

**M A S C I A L E** . Lei si illude!

**T O M A S S I N I** . Mi voglio illudere, caro Masciale.

Lo scopo della legge era quello di realizzare delle condizioni il più possibile soddisfacenti per il buon andamento dei servizi affidati alla Motorizzazione. Ora, non vi è dubbio che la soluzione del problema dei dipendenti della Motorizzazione civile può essere trovata nell'ambito della riforma della Pubblica amministrazione e in relazione all'inquadramento di tutte le altre categorie del pubblico impiego. Invece, seguendo una vecchia prassi, un vecchio costume, continuiamo ancora con le riforme settoriali perdendo di vista la visione generale di una riforma organica e non ponendo una riforma parziale in relazione con la riforma di carattere generale. Ecco quindi che, dopo aver fatto una riforma, a distanza di 24 ore ne cogliamo immediatamente i difetti e gli inconvenienti.

Tuttavia non ci si poteva naturalmente adagiare nell'attesa speranzosa o illusoria di una riforma più generale di tutto il sistema. Ecco perchè si è aderito, in un certo senso, alla soluzione proposta dal Governo in questo settore.

Quali sono i punti che ci inducono a dare al provvedimento il nostro voto favorevole? Potrei dire che nelle linee essenziali sono due. Aderiamo al provvedimento anzitutto perchè definisce quali sono i versamenti che i cittadini sono tenuti ad effettuare come corrispettivo per la prestazione da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile; in secondo luogo perchè fissa legalmente le competenze accessorie dello stesso personale eliminando una gestione fuori bilancio. Se si tiene presente che il provvedimento legislativo interviene dopo che si era manifestata una situazione anomala nella Motorizzazione civile, non si può, sia pure entro certi limiti, non aderire ad esso, anche perchè pone fine a determinate situazioni di privilegio.

Ma dobbiamo anche rilevare un fatto che a mio avviso non denota — anzi denota il contrario — la volontà da parte del Ministero di dare una regolamentazione a questa materia. Sapete, onorevoli colleghi, qual è stata l'occasione per cui il Governo è intervenuto? Lo scandalo, la stampa quotidiana che ha parlato di questo argomento, l'autorità giudiziaria che se ne è occupata; di qui la necessità da parte del Governo di non rimanere assente e di intervenire con quei provvedimenti che mi pare sia stato proprio lei, onorevole Scalfaro, ad adottare. Ora, se ciò può essere da un lato accettabile, sotto altri aspetti denuncia sempre quel vizio fondamentale dell'inerzia, da parte del Governo e dell'Amministrazione centrale, nel porsi il problema indipendentemente dagli scandali che possono accadere. In altri termini, occorre che il Governo si metta definitivamente in testa che occorre riformare tutto e per bene e non attendere che accadano gli scandali per poi intervenire.

Ora quello stato di cose che esisteva nella Motorizzazione civile, come in molti altri settori della nostra amministrazione, era noto perchè risaliva ai tempi del ventennio fascista. Ebbene, quello che vogliamo sottolineare sono i caratteri, direi positivi, del provvedimento che ci inducono a votarlo, ma non riteniamo che il provvedimento nel suo complesso abbia posto finalmente una regola, una disciplina, un ordine a tutta la

materia, anche perchè, se è vero che in questo modo è consentito un svolgimento più rapido delle funzioni ed è permessa una maggior utilizzazione del personale dell'Ispettorato, è pur vero che molti difetti rimangono soprattutto per altre categorie.

Per esempio, onorevole Ministro, non so se a lei siano pervenute le doglianze da parte degli ingegneri. Certamente anche la categoria degli ingegneri doveva essere disciplinata, ma qui, mentre volete tappare un buco, ne scoprite altri quattro, proprio perchè prescindete da una visione organica delle cose. È vero, avete cercato di utilizzare meglio tutto il personale per i servizi nei confronti dei cittadini, ma poi non avete provveduto a regolare adeguatamente, per esempio, gli interessi e le esigenze della categoria degli ingegneri. Come taluno diceva, se io ingegnere ho fatto un concorso perchè sapevo che in quel settore della Pubblica amministrazione vi erano determinati emolumenti e un determinato stato giuridico, e poi questo stato giuridico ed economico mi viene modificato, vengo leso nei miei interessi. Anche in questo caso sarebbe stato opportuno adottare delle disposizioni quanto meno transitorie.

Onorevole Ministro, io ho voluto esporre le ragioni che ci inducono a dare il voto favorevole al decreto, ma d'altra parte ho dovuto esporre anche le critiche che questo decreto suscita da parte nostra. Ragioni di carattere sostanziale ci sollecitano a dare il nostro voto favorevole perchè, se avessimo proposto degli emendamenti a questa legge, certo non saremmo qui a votare la conversione ma, dovendo tornare alla Camera, il provvedimento molto probabilmente sarebbe decaduto. Siamo stati jugulati dal tempo e dalla necessità e purtroppo siamo costretti ad accettare il decreto così come è. Ci riserviamo però in altra sede di risolvere il problema.

Ella, onorevole Ministro, che ha voluto mostrare buona volontà, una sollecitudine a porre un certo ordine in questo settore ed è intervenuto tempestivamente, con urgenza, addirittura con energia, mi auguro che vorrà riesaminare tutta la materia e proporre al Parlamento un sistema diverso che

contemperì le esigenze e i bisogni di tutte le categorie senza mortificarne alcuna.

Questo è l'augurio, questa è l'esortazione che mi permetto di fare per rendere maggiormente armonica tutta la materia e per rendere riconoscimento a tutte le categorie che prestano un servizio così encomiabile nella Motorizzazione civile. Specie, per le ragioni già esposte, in questo periodo, nella civiltà e nella società contemporanea, per il continuo crescere della motorizzazione civile. Io mi auguro che lei davvero voglia porre mente e mano a tutta la materia e portare a noi un disegno di legge che riesamini tutto il problema e dia una disciplina armonica, giusta, corrispondente ai bisogni ed alle esigenze di tutto il personale dipendente. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Artom. Ne ha facoltà.

**A R T O M .** Io non ho molte illusioni sulla possibilità che in questo ultimo anno di legislatura si possa rinunciare al sistema dei decreti-legge. Non ho illusioni perchè il Governo di centro-sinistra, per la sua formazione e per la sua costituzione, è molto lento nel prendere le sue decisioni, estremamente lento; specialmente nelle questioni più discusse, che presentano contrasti di ideologie, di interessi e di doveri, ed aspetta sempre l'ultimo momento, quando una scadenza sta per verificarsi, quando una decisione non può essere ulteriormente protratta. E allora all'ultimo momento, con l'acqua alla gola, si ricorre al sistema del decreto-legge.

Noi abbiamo convertito ora in legge un altro provvedimento molto discusso, il provvedimento che proroga il sistema dei massimali per gli assegni di famiglia. Anche quella era una decisione che doveva essere presa da molti mesi, prima che si arrivasse a una scadenza da tempo conosciuta, a un termine da molto tempo precisamente indicato, e anche qui si è provveduto all'ultimo momento, naturalmente con un decreto-legge.

Così l'onorevole Scalfaro, che ha dovuto affrontare un problema di estrema complessità,

di estrema difficoltà, non ha potuto trovare sulla sua decisione un consenso delle delegazioni al Governo dei vari partiti di maggioranza se non alla vigilia del 1° gennaio, alla vigilia dell'inizio di un nuovo esercizio finanziario quando era necessario che per questo nuovo esercizio fosse regolata una materia che dal mese di maggio era rimasta in sospenso.

Noi ci associamo agli oratori che ci hanno preceduto nella deplorazione dell'uso e dell'abuso dei decreti-legge. Noi siamo difensori appassionati dei diritti del Parlamento e riteniamo che il Parlamento abbia diritto di decidere prima che una disposizione abbia acquisito valore di legge e sia entrata in vigore obbligando alla sua osservanza tutti i cittadini. Ma dobbiamo rassegnarci a quello che è un portato inevitabile di un Governo di coalizione i cui membri non vanno d'accordo tra di loro.

Noi voteremo a favore del disegno di legge, o meglio del decreto-legge; e forse credo che in questo caso il mio errore di terminologia risponda alla verità più di quanto non sembri. Perchè vi è stato un decreto-legge, ma vi è stata poi una lunga elaborazione nella Commissione della Camera che ha notevolmente trasformato il decreto nella sua forma, nei suoi dettagli e forse anche un poco nel suo insieme. Noi lo voteremo, anche se rappresenta in gran parte una transazione: una transazione tra interessi diversi, una transazione tra sentimenti diversi, una transazione tra esigenze diverse, una transazione che — come tutte le transazioni — rappresenta un compromesso che lascia scontenti tutte le parti.

Vi è qui in gioco un primo interesse, un interesse che non è stato ricordato dagli oratori che mi hanno preceduto, cioè l'interesse dello Stato che deve affermare la propria unità, l'unità della propria organizzazione, l'unità dei propri strumenti di esercizio della sovranità e che deve quindi stabilire una perequazione tra i diversi servizi in cui l'esercizio della sovranità si divide e deve evitare che si costituiscano delle situazioni di privilegio attraverso le quali sia possibile a determinate categorie riscuotere dei tributi di scopo nell'interesse esclusivo di coloro

che esercitano una certa attività e non nell'interesse dello Stato.

È questo uno dei mali che affliggono tanta parte della nostra burocrazia. Quando da questo stesso banco, poche settimane or sono, ho affrontato questo problema, ho ricordato che le stesse affermazioni che io facevo contro il sistema dei diritti casuali spettanti all'Ispettorato della motorizzazione erano valide anche nei confronti di altri settori, come quello dei laboratori chimici di dogana, ad esempio, dove riscontriamo l'uso di determinati diritti di urgenza ignorati dallo stesso direttore generale del servizio, non previsti da nessuna circolare e da nessuna disposizione di legge; e ricordavo altresì la battaglia che abbiamo condotto e conduciamo nei confronti dei diritti casuali spettanti ai doganali. E potrei continuare ancora oggi ad elencare questa lunga serie di sperequazioni tra servizio e servizio da cui nascono tutti i danni che ben conosciamo.

Vi è pertanto un interesse diretto dello Stato a rimettere ordine in casa sua, a ristabilire giustizia tra le diverse categorie dei suoi servitori, a ridare uguaglianza di trattamento ai diversi servizi in modo che non vi siano più privilegiati e non privilegiati.

Ma vi è poi un secondo interesse dello Stato, non più per sè stesso ma a vantaggio dei cittadini utenti. C'è nel testo che stiamo approvando una disposizione sulla quale si è un po' sorvolato ma che è pacifica, tanto da non aver trovato nessuna critica nè in sede di Commissione nè in sede di Assemblea all'altro ramo del Parlamento, e che merita di essere ricordata. È la disposizione in cui si dice che nessun particolare onere deve gravare sugli utenti per acquisto di moduli o di marche da bollo. Sono i famosi *pro rata*, sono i famosi moduli che si vendevano non a profitto dello Stato; sono quelle speculazioni che si svolgevano nell'ambito del sistema che trovava nella cassa di colleganza il suo centro. È una moralizzazione del sistema che gli stessi funzionari della Motorizzazione — ne sono convinto — saranno lieti di veder realizzata.

Ma vi è ancora un altro interesse dello Stato che deve essere tutelato e di cui dobbiamo compiacerci: quello di veder cessare le gestioni fuori bilancio. È questa la fine di una gestione privatisticamente trattata e non controllata da nessuno, o meglio controllata in parte dalla Corte dei conti ma più formalmente che sostanzialmente, la quale rientra finalmente nella normalità.

Il fatto che questi interessi trovino ora miglior tutela costituisce un successo che merita di essere posto in rilievo. E per questo, parlando a nome di un Gruppo di opposizione e come oppositore, io credo doveroso rendere omaggio al ministro Scalfaro.

L'amico Adamoli ha notato come questa situazione durasse da molto tempo e avesse assunto da molto tempo proporzioni talmente abnormi da imporre un rimedio. Questo rimedio non era mai stato trovato.

Per questo credo opportuno rendere omaggio all'onorevole Scalfaro per avere avuto il coraggio di affrontare questa materia. Sarà forse intervenuto perchè la Magistratura, da cui egli esce e alla quale appartiene ancora, era intervenuta in sede penale in questa materia, ma non credo che sarebbe bastato questo a determinare un'azione in grande stile tendente ad affrontare a fondo il problema, se il ministro Scalfaro non avesse avuto la sensibilità politica di affrontare il problema e se non avesse avuto il coraggio di affrontare l'impopolarità che questo suo intervento avrebbe determinato e che infatti ha determinato.

Questo è uno degli interessi da tutelare. Vi è ora un altro interesse da considerare: quello dei lavoratori che traevano un vantaggio, un rilevante vantaggio dal sistema esistente, ma che facevano il loro dovere e che nel servizio in cui si trovano ora erano entrati perchè conoscevano le condizioni in cui il loro lavoro si sarebbe svolto e la retribuzione che il lavoro avrebbe loro portato. Era un diritto che ormai essi avevano acquisito: un diritto nei confronti dello Stato, che lo Stato era obbligato a tutelare sia pure soddisfacendolo in forma consona agli ordinamenti statali, nel modo e nelle forme che le necessità dell'organico funzionamento dello Stato richiedevano e imponevano.

Io credo che i diritti del personale siano stati salvaguardati dal Ministro e forse anche, e più ancora, dalla discussione svoltasi alla Camera, e credo che in complesso si possa riconoscere che nessuno esca leso nei suoi diritti da questo tentativo di ricostruire la giustizia, di ricondurre l'ordine nella burocrazia statale, di ridare giusto funzionamento e giusta ossequenza alle leggi.

Per questo, signor Ministro, noi voteremo senza esitazioni questo disegno di legge.

Se una preoccupazione restava in noi (io parlo a nome di tutto il mio Gruppo e quindi il mio « noi » non ha certo il significato di un noi maiestatico), se un ultimo dubbio restava in noi, se una particolare preoccupazione premeva il nostro spirito, essi si riferivano alla situazione dei beneficiari dell'assistenza del particolare fondo creato a fianco della cassa di colleganza per i funzionari andati in pensione. A questi funzionari era stata promessa formalmente una particolare integrazione, un particolare contributo di assistenza, e a questa promessa mantenuta per alcun tempo era seguita una sospensione nei mesi successivi al maggio 1966; sospensione di diritto, di forma più che di fatto, poichè in realtà delle somme erano state corrisposte anche a questa categoria: ma sempre una sospensione. Le assicurazioni che ho chiesto al signor Ministro e che il signor Ministro mi ha dato mi persuadono che anche questo dubbio può essere superato. Ed è per questo che noi voteremo questo disegno di legge senza esitazioni. Lo voteremo certamente (e come l'hanno detto i senatori Adamoli posso dirlo anch'io) auspicando che una più larga riforma venga realizzata, coordinando ed unificando tutti gli ordinamenti della burocrazia statale, dando a questo grande mondo dei servitori dello Stato uguaglianza di diritti nell'uguaglianza dei doveri, senza privilegi, senza posizioni di preferenza, senza posizioni di particolare vantaggio. Ma questo auspicio trova, contro la speranza di un suo realizzarsi, il fatto che da quasi venti anni abbiamo un Ministero per la riforma burocratica che ancora non ha proposto un solo disegno di legge alla nostra approvazione; ancora non è giunto nemmeno a darci

un primo schema di questa riforma. Ralleghiamoci quindi se anche con un provvedimento parziale, se anche con un provvedimento che probabilmente dovrà essere seguito da altri provvedimenti integrativi e correttivi, almeno un abuso sarà stato stroncato, una ingiustizia sarà stata eliminata, una serenità sarà stata riportata nel mondo dei lavoratori dello Stato. (*Applausi dal centro-destra. Congratulazioni*).

#### **Presentazione di disegno di legge (n. 2071) e approvazione di procedura d'urgenza**

**C O R O N A**, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E**. Ne ha facoltà.

**C O R O N A**, *Ministro del turismo e dello spettacolo*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Nuovo ordinamento degli enti lirici e delle attività musicali » (2071).

Chiedo che per tale disegno di legge sia adottata la procedura di urgenza.

**P R E S I D E N T E**. Do atto all'onorevole Ministro del turismo e dello spettacolo della presentazione del predetto disegno di legge.

Il Senato dovrà pronunciarsi sulla richiesta di procedura di urgenza. Non essendovi osservazioni, la procedura di urgenza è approvata.

#### **Ripresa della discussione**

**P R E S I D E N T E**. Riprendiamo la discussione sul disegno di legge n. 2054. È iscritto a parlare il senatore Battista. Non essendo presente, si intende che abbia rinunciato.

È iscritto a parlare il senatore Grimaldi. Ne ha facoltà.

**G R I M A L D I**. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, non

staremo a ripetere ancora una volta le nostre censure sull'abuso ormai sistematico che il Governo commette emanando, in contrasto con la chiara norma costituzionale dettata dall'articolo 77, una serie copiosa di decreti-legge. Ricorre a tale mezzo ogni qualvolta un malumore, già manifestato attraverso le normali vie (proteste sindacali, memoriali, interrogazioni ed interpellanze di parlamentari spesso rimaste senza una risposta), esplose con manifestazioni di piazza e scioperi ad oltranza. Solo allora il Governo, destatosi dal tradizionale torpore e nella preoccupazione di affrettatamente tamponare una ennesima falla, ricorre all'emanazione di un decreto-legge sconoscendo o fingendo di sconoscere che avrebbe potuto evitare la falla stessa con la tempestiva presentazione di un disegno di legge che con procedura urgente o urgentissima avrebbe potuto essere approvato nel giro di pochi giorni.

A proposito di interrogazioni, vorremmo far rilevare al signor Ministro che le risposte date ad un parlamentare hanno valore di un documento responsabile ed ufficiale rivolto non soltanto all'interrogante, ma al popolo o a quella cerchia di popolazione interessata all'argomento. Se alla distanza di otto giorni il Ministro e per essere più precisi lei, signor Ministro, compie azioni perfettamente contrarie e contrastanti alle affermazioni fatte in un documento scritto, allora il gesto diventa di difficile qualificazione in quest'Aula. Certo si è che l'atto è irriguardoso non tanto verso l'interrogante, ma verso quell'istituzione parlamentare di cui ella stesso, signor Ministro, si onora di far parte.

Ma di questo, in maniera più ampia, parleremo in occasione più opportuna.

Ritornando all'argomento che incidentalmente abbiamo interrotto, le esprimiamo tutta la nostra perplessità sulla legittimità del ricorso al sistema dell'emanazione di decreti-legge, sia perchè essi, come ha illustrato magistralmente il collega senatore Nencioni nell'intervento svolto sulle dichiarazioni del Presidente del Consiglio, non sono strumenti previsti dalla nostra Costituzione, che al citato articolo 77 parla sola-

mente di provvedimenti provvisori con forza di legge, sia perchè non si ravvisano nella specie quei casi di straordinaria necessità e urgenza che consentono al Governo di adottare i citati provvedimenti provvisori aventi forza di legge.

Sappiamo che tali nostri richiami al rispetto delle norme costituzionali non arrivano alle orecchie ormai sorde del Governo. La sordità gli è necessaria per non sentire il coro di proteste che si leva da ogni parte d'Italia e da ogni schieramento politico, anche da quelli che compongono la maggioranza, che non hanno lesinato critiche e proteste sull'operato di un Governo che si regge più per le intese, anche telefoniche, tra il Presidente ed il Vice Presidente del Consiglio, che per coesione vera, sentita, spontanea dei partiti di maggioranza.

Ma, ammettendo per facilitare il discorso e giammai come accettazione di un principio, che possa farsi ricorso ai decreti-legge, resta da esaminare quale utilità da essi deriva e che consistenza essi hanno. L'esperienza ci ha insegnato che il Governo li adotta quando gli interessati, esasperati per non avere avuti esaminati i loro problemi, sono passati alle azioni sindacali; che tali provvedimenti sono stati così deludenti da determinare l'inasprimento della lotta.

Dato che questi, e non altri, sono i risultati, e dato che il Parlamento ha dovuto sempre radicalmente modificare gli strumenti proposti dal Governo, anche l'ammissione di cui prima abbiamo parlato non trova senso. Non possiamo nemmeno dire che il fine giustifica i mezzi, perchè con questi mezzi si persegue solo il proposito di violare la norma costituzionale.

Si è appena concluso — e lo hanno detto altri colleghi intervenendo stasera — il primo atto del clamoroso caso del decreto-legge sui previdenziali, e siamo già al caso degli addetti all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Questo caso è meno clamoroso: il clamore si misura, in questo Paese, dal numero delle persone interessate alla controversia. Molte persone finiscono per avere ra-

gione, poche raramente riescono ad avere riconosciuti i loro diritti.

Gli addetti alla Motorizzazione sono circa 3.800, compresi 327 ingegneri. Pochi, quindi, per sensibilizzare l'attivismo delle grosse confederazioni dei lavoratori; pochi per trovare anche in Parlamento uomini disposti a sostenere la tutela dei loro diritti acquisiti, e per far sì che possa ottenersi una più giusta e armonica formulazione della legge.

Noi lo facciamo, convinti come siamo della necessità di questo intervento. Parliamo quindi del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, che la Camera dei deputati ha radicalmente modificato ed approvato nella seduta del 7 corrente.

Diamo atto ai colleghi deputati di avere lavorato con saggezza trasformando l'originario strumento non idoneo in un provvedimento che in linea di massima ha anche tenuto conto di un principio che deve essere sempre tutelato: il rispetto dei diritti acquisiti dai lavoratori.

Ma alla saggezza della Camera è certamente sfuggita una migliore valutazione delle conseguenze scaturenti dalle norme contenute al comma quarto dell'articolo 5-bis. Su questo punto, in particolare, gradiremmo si fermasse la cortese attenzione del Senato e del Governo.

Al citato articolo 5-bis sono stabilite le qualifiche che devono avere i funzionari che possono effettuare gli adempimenti previsti nel decreto-legge, attribuendo:

con il primo comma, agli ingegneri la competenza esclusiva degli esami di patente di guida che implicano maggiore responsabilità nonchè l'esecuzione dei controlli tecnici;

con il comma secondo, ai funzionari della carriera direttiva amministrativa che abbiano conseguito specifica abilitazione dopo aver seguito con esito favorevole appositi corsi di qualificazione, gli esami per la patente di guida ad uso privato, per autoveicoli e motoveicoli delle categorie A, B e C e per le macchine agricole;

con il terzo comma, ai funzionari della carriera di concetto muniti di titolo di studio di perito industriale o geometra o del

diploma di maturità scientifica, abilitati sempre come previsto dal secondo comma, gli esami per la patente di guida per gli autoveicoli già indicati nel comma precedente, più accertamenti tecnici, oltre agli esami per la patente di guida ad uso privato per motoscafi ed imbarcazioni a motore;

con il comma quarto, ai funzionari della carriera di concetto muniti di titolo di studio diverso da quelli previsti dal terzo comma ed agli impiegati della carriera esecutiva, sempre abilitati come previsto dal secondo comma, gli stessi adempimenti affidati ai funzionari della carriera direttiva.

Quindi con il quarto comma si dà la possibilità anche ai funzionari della carriera esecutiva di svolgere gli stessi adempimenti che si sono attribuiti con il secondo comma ai funzionari della carriera direttiva.

La formulazione stessa dell'articolo dimostra che qualche cosa è sfuggita all'attento esame degli onorevoli colleghi dell'altro ramo del Parlamento. È sfuggita quanto meno l'inutilità di formulare il quarto comma, dato che sarebbe stato sufficiente precisare nel secondo comma, senza riferimento al terzo comma erroneamente citato, che anche coloro non in possesso dei titoli di studio ma inquadrati nella carriera di concetto e gli impiegati della carriera esecutiva avevano gli stessi diritti e pertanto avrebbero potuto esplicare le stesse mansioni.

La formulazione in tal senso avrebbe subito fatto risaltare l'esistenza di un orientamento nuovo e rivoluzionario nell'attuazione dello statuto degli impiegati dello Stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Noi muoviamo al quarto comma del disegno di legge in corso di esame le seguenti critiche:

1) l'articolo 181 del citato decreto presidenziale precisa che il personale della carriera esecutiva disimpegna mansioni di archivio, di protocollo, di registrazione e di copia anche con l'utilizzazione di macchine, nonchè quella di collaborazione contabile ed amministrativa. Secondo il nostro parere, implicando gli esami una valutazione discrezionale da parte dell'esaminatore, il quale

ha piena libertà circa i criteri da seguire negli accertamenti, è assurdo che tale mansione possa essere affidata ad impiegati che hanno completato sì e no la scuola d'obbligo (licenza terza media);

2) l'articolo 492 del regolamento del codice della strada ha opportunamente stabilito che gli insegnanti di teoria delle autoscuole devono essere muniti di diploma di laurea in ingegneria o, quanto meno, di diploma di abilitazione tecnica: industriale, nautica, per geometri, o di altri diplomi di scuola media dell'ordine superiore equipollenti, ma ad indirizzo tecnico.

Appare evidente l'assurdità che nasce dalla norma che abilita gli impiegati della carriera esecutiva o quelli di concetto non forniti di un titolo di studio ad indirizzo tecnico a giudicare la preparazione di candidati di autoscuole i cui insegnanti hanno un grado di cultura superiore, senza accennare al fatto che l'esaminatore potrebbe trovarsi nella necessità di fornire chiarimenti ad eventuali osservazioni da parte dei predetti insegnanti. E — terza osservazione che per noi è la più grave — lo sviluppo crescente dell'uso degli autoveicoli e le conseguenti sciagure che insanguinano le strade italiane consentono un allentamento nella disciplina della abilitazione alla guida, o impongono, anche se ciò non fa piacere alle industrie automobilistiche, una maggiore severità nella preparazione dei candidati e, quindi una sempre più accurata selezione nella scelta del personale esaminatore?

La risposta, onorevoli colleghi, credo che sia una e soltanto una se è vero che la patente di guida ha lo scopo di accertare la capacità del futuro automobilista. Necessita una sempre più accurata selezione del personale che deve rilasciare questa abilitazione.

In verità abbiamo faticato a capire le ragioni tecniche che hanno consigliato la formulazione dell'intero articolo 5-bis. Perché la realtà di ogni giorno, tragica realtà fatta di lutti e di sciagure, insegna che ogni autoveicolo e motoveicolo è strumento atto a seminare la morte. E siccome questa è la verità, sarebbe stato necessario disciplinare

la esazione e la ripartizione dei diritti senza modificare le attribuzioni del personale, modificazioni che non concernono rapporti interni dell'Ispettorato della motorizzazione, ma che investono direttamente l'incolumità pubblica.

Pertanto, avendo noi ritenuto che questa sia prevalente (non crediamo che vi sia persona disposta a pensare cosa diversa) sugli affari interni del personale del predetto Ispettorato, abbiamo presentato un emendamento atto a correggere la lacuna che abbiamo rilevato.

Per brevità riassumiamo ora lo spirito della proposta di modifica.

Riteniamo che gli esami di patente di guida debbano essere affidati principalmente, se non esclusivamente, a personale tecnico, così come è previsto dal primo e dal terzo comma del disegno di legge, in via subordinata al personale della carriera direttiva nei limiti previsti dal secondo comma, con esclusione del personale amministrativo della carriera di concetto e della carriera esecutiva prevista dal quarto comma. Pertanto ne abbiamo proposto la soppressione.

Onorevoli colleghi, siamo convinti che la scadenza costituzionale sia un grosso ostacolo che si presenta a noi chiamati, come al solito, all'ultimo momento ad approvare un provvedimento di legge.

Riteniamo però che l'ostacolo debba essere da noi superato per la tutela di quel patrimonio insostituibile che è la vita umana.

Il Senato non può non tener presente questo ammonimento, non può, per la intempestività con la quale siamo stati chiamati ad esaminare il disegno di legge, approvarlo senza eliminare da esso quei pericoli e quei controsensi che abbiamo illustrato. Nè vale a modificare questa verità l'accento fatto dal relatore senatore Genco alla presentazione da parte del Governo del disegno di legge 27 gennaio 1967, numero 3751, che disciplinerà definitivamente il trattamento accessorio al personale della motorizzazione, per indurci ad approvare il testo al nostro esame, anzi ciò dovrebbe darci, ove questo fosse il motivo principa-

le delle nostre preoccupazioni, la sicurezza che in sede di discussione e approvazione di tale disegno di legge la materia economica troverà equa sistemazione.

Ma ripetiamo, concludendo, per noi è motivo di serie apprensioni il fatto che, per un malinteso senso di compromesso, si sia pervenuti alla concessione della abilitazione a rilasciare patenti di guida a personale privo di ogni preparazione tecnica e ciò non tanto per la difesa (d'altronde meritata) del personale tecnico che ha lavorato incessantemente, fino ai limiti della sopportazione fisica, ma per la difesa della vita dei cittadini. (*Applausi dall'estrema destra*).

**P R E S I D E N T E .** È iscritto a parlare il senatore Deriu. Ne ha facoltà.

**D E R I U .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è doveroso per me, anche per la parte vivace che ho avuto nella vicenda riguardante il personale della Motorizzazione, dare atto al ministro Scalfaro dell'impegno intelligente e generoso con cui ha perseguito il fine che si era proposto: portare cioè a conclusione — la più rapida possibile — una vicenda che di giorno in giorno pareva assumere proporzioni sempre più vaste e aspetti sempre più seri e preoccupanti.

L'odierno provvedimento che il Senato è chiamato a ratificare, pur essendo lontano dalla perfezione, serve però a porre un punto fermo nella controversia, a dare ad un servizio di pubblica utilità la certezza del diritto, ad arrestare una crisi che minacciava di travolgere le strutture stesse di un organismo che ha tanta parte di responsabilità nell'evoluzione della civiltà della motorizzazione che caratterizza la società contemporanea.

Certo, la legge al nostro esame, se può ridare una certa serenità ad una categoria di servitori dello Stato che è stata così spietatamente giudicata, non riesce ancora, per la sua incompletezza e per certe lacune che vi si riscontrano, a dare alla stessa categoria quella fiducia totale e indispensabile per l'assolvimento di compiti che ri-

chiedono tanto impegno, tanta capacità e tanta fatica. Si può dire che si chiude positivamente un capitolo, ma non si completa il disegno organico dell'opera: il libro, onorevoli colleghi, rimane ancora aperto, molte pagine restano ancora in bianco, molte linee da tracciare e da definire. E tutto questo non solo e non tanto per ciò che concerne il personale quanto per ciò che concerne gli uffici, l'aggiornamento delle loro strutture tecniche e amministrative, le loro esigenze, la loro razionale funzionalità.

Ma il decreto-legge che noi stiamo esaminando pone dei limiti di tempo ai quali noi non possiamo sottrarci, e pertanto rimanderemo a circostanza più favorevole, che noi ci auguriamo non molto lontana, l'esame approfondito dell'intera materia e dell'intero settore. Tutti ricordiamo come il personale della Motorizzazione e la stessa Amministrazione siano stati lapidati moralmente, *coram populo*, dai troppo improvvisati moralisti che ogni tanto discoprono nel proprio « io » la personalità e la vocazione del celebre, antico avvocato romano. Ma quante volte si parla di certi problemi senza averli sufficientemente approfonditi e sufficientemente meditati! E se l'ora non fosse tarda e se il mio intervento per la sua durata non rischiasse di divenire in certo senso disarmonico rispetto a quello dei colleghi che hanno parlato tanto brevemente, io mi sentirei, scusate l'immodestia, di confutare talune affermazioni molto gravi fatte dal senatore Artom il quale — mi dispiace dirlo — ha fatto una enorme confusione tra i diversi istituti dell'articolo 108, come quando ha parlato di cassa di colleganza e di fondo centrale di previdenza.

Intanto, io ritengo che non sia fuori luogo che, ancora una volta, si rammenti e si sottolinei che il personale ha operato in questi anni non fuori della legge o contro la legge, ma nella legge e secondo lo spirito della legge. Se questo non sarà detto alto e forte, se non riusciremo ad acquisire alla coscienza della pubblica opinione una tale certezza, non riusciremo mai a rendere piena giustizia a chi da molti mesi geme e soffre per avere visto intaccato un vasto patrimonio morale di correttezza e di one-

stà acquisito in decenni di lavoro e di sacrificio. Questo soprattutto è importante, questa è la base più solida sulla quale si potrà costruire un proficuo rapporto di fiducia, un'amministrazione efficiente e dinamica. Certo, gli errori non sono mancati, commessi in buona fede e talvolta magari in mala fede: ogni categoria sociale ha in sé degli elementi deteriori, e non credo che mi corra l'obbligo di dimostrarlo. Io vorrei pregare l'onorevole Ministro a questo proposito di proseguire l'indagine e di enucleare dall'organismo di cui si parla chi avesse deliberatamente mancato ai propri doveri di lealtà e di correttezza verso lo Stato e verso il pubblico che era chiamato a servire. È questo che vuole la totalità del personale perchè è il modo migliore di allontanare le ombre che indistintamente si proiettano su tutti ed è il modo più idoneo per rendere più giustizia a chi la merita.

Forse non tutti coloro che si sono improvvisati giudici tanto severi quanto parziali fanno che fin dal 1905 gli ingegneri dei circoli ferroviari, come si esprime la legge, ora Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, percepivano, oltre allo stipendio, compensi aggiuntivi per operazioni professionali compiute nel settore della motorizzazione. La materia venne poi disciplinata globalmente, anche se non troppo chiaramente e felicemente, dall'articolo 108 della legge sulla circolazione 8 dicembre 1933. Certo, sono passati quasi 34 anni ed evidentemente molta acqua, come ho già detto altra volta, è passata sotto i ponti. In altra occasione ho trattato questo aspetto del problema e l'ho fatto ampiamente. Questa volta desidero farvi solo qualche accenno per un necessario chiarimento. L'articolo 108 — teniamolo presente — si compone di due parti, di cui la prima fissa con precisione le operazioni tecniche da compiere, le cifre da corrispondere e le modalità di pagamento. Fin qui dunque nessun dubbio sulla certezza del diritto e sulla ortodossia dell'applicazione della legge. La cassa di colleganza non è stata una invenzione degli ingegneri della Motorizzazione; è semmai una invenzione del legislatore che ne parla, come tut-

ti sappiamo, nella prima parte dell'articolo 108 già richiamato. Le somme percepite venivano versate al Tesoro dello Stato il quale tratteneva il 40 per cento e il residuo 60 per cento lo versava appunto a quella cassa di colleganza fra gli ingegneri da cui si attingevano i fondi per la corresponsione agli stessi delle indennità collegate alle operazioni tecniche che effettuavano.

La seconda parte dell'articolo 108, onorevoli colleghi, è meno precisa, e domanda all'Ispettorato generale, vale a dire al Ministero, le determinazioni tanto delle cifre da esigere dai privati quanto delle modalità da seguire. Infatti, si legge testualmente: « Nessuna indennità compete al funzionario che procede alle operazioni, salvo nel caso di pernottazione fuori sede; in tal caso compete il rimborso delle spese di viaggio effettivamente sostenute ed una quota di indennità che verrà stabilita con disposizione dell'Ispettorato della motorizzazione civile ». E così più avanti: « Nella misura che sarà stabilita dall'Ispettorato predetto i richiedenti sono tenuti altresì a rimborsare l'importo delle spese inerenti alle operazioni demandate ». È risaputo che i Ministri hanno, in ogni caso, poteri regolamentari: nel caso in esame questi poteri sono stati espressamente previsti dalla legge. Forse il legislatore ha fatto male — ne convengo — a conferire poteri tanto ampi quanto vaghi all'Esecutivo ma, tant'è, ciò riguarda semmai una critica politica, che noi possiamo e forse dobbiamo fare, e non può infirmare invece una norma di diritto positivo consacrata da una legge che ha 33 anni di vita.

L'articolo 108 (io devo insistere, onorevoli colleghi, su questo punto, perchè è stato completamente trascurato; si è parlato di caos, si è parlato di privilegi, si è parlato di rimettere ordine e via di seguito; dico anche io che c'è da rimettere ordine, però la matrice del disordine, se disordine c'era — e resta da dimostrarlo — sta nella legge, risale al legislatore e non ai funzionari che l'hanno dovuta applicare nella pratica quotidiana), l'articolo 108, dicevo, ha fissato degli obiettivi; l'Amministrazione, avvalen-

dosi dei suoi indiscussi poteri regolamentari, ha indicato gli strumenti e le norme per raggiungere tali obiettivi che è quanto dire per poter dare esecuzione alla legge stessa. Sempre l'articolo 108 parla di operazioni tecniche e fa riferimento esplicito agli ingegneri membri della cassa di colleganza. Ma una interpretazione logica e corretta della legge, nei suoi motivi ispiratori e nelle sue finalità, non poteva portare a restringere così drasticamente il suo raggio di applicazione e a lasciare fuori, quindi, tutta una massa di tecnici minori e del personale delle carriere amministrative, la cui opera — ricordiamolo — è inscindibilmente legata a quella degli ingegneri operatori.

Fu proprio in considerazione di questo fatto, del fatto cioè che la legge non poteva contenere in sé un principio tanto iniquo, che il Ministro dei trasporti, l'onorevole Riccardo Lombardi, nel 1946 — teniamo presente l'epoca e il contesto politico e sociale nel quale ci si trovava — con suo decreto istituì il fondo centrale di previdenza, sanzionando — si badi bene e se ne prenda atto — un accordo raggiunto tra le categorie (onorevoli colleghi, noi tanto ci agitiamo in difesa degli accordi sindacali e delle prerogative del sindacato; e non vorrei ripetere a questo punto certe considerazioni specifiche fatte dal collega Grimaldi) dopo anni di lotte e di rivendicazioni, e senza per ciò stesso o per ciò solo che si aumentasse l'onere a carico degli utenti. Al fondo così istituito affluiva parte dei proventi di cui all'articolo 108, i quali venivano erogati a scopo previdenziale, assistenziale e mutualistico oltre che a titolo di indennità aggiuntiva al personale di ogni categoria. Questi proventi, che assunsero il nome di pro-rata e di quota spese (e non credo che sia il caso di ritornare nemmeno a fare una discussione etimologica e filologica come l'altra volta), vennero disciplinati e distribuiti secondo le modalità stabilite con decreto ministeriale in data 4 giugno 1954. L'Amministrazione dei trasporti ha esorbitato dai propri poteri regolamentari nel fissare le misure delle somme da richiedere agli utenti, che la legge, ripeto, lasciava indeterminate, e nello stabilire i criteri e le

modalità di ripartizione tra i funzionari dipendenti? Può anche darsi, ma ciò comporta anche qui un giudizio politico e nulla di più; tanto meno ciò può implicare responsabilità e colpe per il personale dipendente. È doveroso in proposito considerare che il legislatore anche in tempi a noi molto vicini ha preso atto e convalidato esplicitamente le disposizioni dell'articolo 108, e non in astratto, si badi bene, ma in concreto, cioè nella pratica applicazione che se ne era data per tanti decenni, per un così lungo periodo. Infatti l'esplicito consenso del legislatore discende in modo particolare dall'articolo 145 della legge del 1959. Tale esplicito consenso risulta poi anche da successive leggi. Che cos'altro può significare il riferimento previsto dall'articolo 7 della legge del 1961 e le disposizioni contemplate dalle leggi del 1962, n. 173 e n. 179, le quali ultime hanno escluso il personale della Motorizzazione civile dal godimento degli assegni mensili concessi ad altre categorie di impiegati dello Stato? Il riferimento del legislatore, ripeto ancora una volta, non riguarda le disposizioni astratte, così come erano contenute nell'articolo della legge del 1933, ma la loro concreta attuazione quale da innumerevoli anni è stata posta in essere dall'Amministrazione dei trasporti. In altra occasione, sostenendo come oggi faccio la legittimità dei diritti riscossi dal personale della Motorizzazione, non trascuri di rilevare che le norme che li regolavano erano antiquate nella forma e nella sostanza; ragione per la quale si ebbero certi fenomeni di lievitazione che parevano non corrispondere ad un equo parametro retributivo. È necessario e doveroso però tener conto che se quei compensi apparvero in taluni casi molto elevati, eccezionalmente elevato era anche il ritmo di lavoro del personale come pure la sua produttività, come dirò appresso.

Io vorrei pregarvi di consentirmi di rifarmi ancora una volta a qualche esperienza personale. Negli anni in cui presiedevo, come vice presidente della Giunta regionale, il Comitato di coordinamento trasporti in Sardegna, ho avuto modo di vedere quale lavoro eccezionale, e con quale ritmo, ve-

niva effettuato dal personale. E ricordo che molte sere, per molte settimane, per molti mesi, rispondendo con una prontezza non facilmente riscontrabile in altre amministrazioni (e lo dice uno che fa parte dell'Amministrazione dello Stato) alla richiesta del Capo del compartimento, i funzionari tecnici e amministrativi dopo cena, alle ore 21, si recavano in ufficio a sbrigare una montagna di lavoro che di giorno non avevano potuto evadere perchè impegnati totalmente a ricevere decine e centinaia di persone. Più di una volta questo lavoro si protraeva fino alle ore una o alle due di notte, per essere poi ripreso alle otto della mattina successiva. E questo non era un fenomeno isolato, non riguardava soltanto la sede di Cagliari.

Così, onorevoli colleghi, si spiegano certe punte retributive, dato che esse erano direttamente collegate alla produttività e quindi alla prestazione ed al rendimento di ciascuno e di tutti.

Vi è stato qualche abuso in sede di applicazione pratica da parte di taluni? È possibile, onorevoli colleghi, ma ciò appartiene ad altro ordine di cose e di valutazioni e non ha nulla a che vedere con un diritto consolidato da parecchi decenni.

E qui io mi apro la strada per giungere a quel principio che deve essere in tutte le circostanze considerato sacro e inviolabile: al principio dei diritti quesiti. Parlando l'altro giorno in quest'Aula sul decreto-legge dei previdenziali dissi che, anche quando si fosse potuto configurare, nell'atto che aveva originato l'acquisizione di quei diritti, un vizio di legittimità, poichè la responsabilità non poteva farsi risalire al personale, ciò non poteva infirmare la validità di un trattamento economico in godimento, non poteva danneggiare il personale stesso, e i diritti quesiti dovevano rimanere tali.

Le stesse affermazioni io ripeto oggi, rammaricandomi ancora una volta che la stessa posizione non sia stata assunta dalle grandi organizzazioni sindacali anche in questa circostanza.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Senatore Deriu, bi-

sogna che siano diritti: il concetto di diritto è un concetto di una certa pesantezza.

D E R I U . D'accordo, onorevole Ministro, e qui noi potremmo discutere a lunga sul concetto anche in relazione ad una prassi costante che può essere apprezzata obiettivamente anche da chi, come me, non ha il privilegio di appartenere alla categoria dei cultori del diritto.

Passo oltre, poichè per quanto riguarda i diritti quesiti non è il caso che ripeta quanto ho detto qualche settimana fa sul decreto-legge dei previdenziali. Potrei piuttosto argomentare attorno al carattere sociologico richiamando tesi consacrate nella dottrina e nella prassi della dinamica prevalente nel campo delle conquiste che hanno caratterizzato il mondo del lavoro nell'ultimo mezzo secolo.

Il provvedimento, onorevole Ministro — non si dispiaccia se io dico con obiettività le cose che penso; non se ne deve dispiacere nessuno — il provvedimento, dicevo, per gli ingegneri riduce al 35-40 per cento le indennità mediamente percepite negli ultimi tempi; per gli amministrativi le riduce al 50 per cento. Ora io mi chiedo: è possibile questo? È costituzionalmente corretto? È possibile che una legge con decorrenza retroattiva intacchi un patrimonio personale acquisito?

Ricordo che in una delle ultime sentenze la Corte costituzionale — proprio in quella sentenza con la quale indirettamente polemizzava con la suprema Corte di cassazione — ha affermato (evidentemente con parole più appropriate e più precise delle mie) che mentre l'abrogazione di una legge decorre dalla data in cui il legislatore la formula e l'approva, cioè *ex nunc*, la dichiarazione di illegittimità costituzionale annulla la legge nella sua stessa ragion d'essere e con effetto *ex tunc*. Questo dice la Corte costituzionale, e comportarci oggi diversamente significherebbe incidere sul principio della certezza del diritto.

Uno degli argomenti che a me interessano particolarmente e che forse non trovano consenzienti i colleghi, poichè nessuno vi ha fatto il minimo accenno, è quello del nuovo principio che la legge introduce, cioè

quello legato, come per la generalità dei casi, alla prestazione del servizio, al rapporto puro e semplice di impiego comunque esso si attui, annullando il principio, contenuto nell'articolo 108 della legge del 1933, della incentivazione, che pure esiste nel campo privato e che informa anzi la legislazione meridionalistica dei Governi. Disancorando la retribuzione aggiuntiva, la retribuzione addizionale dal principio della produttività si corre il rischio, e non in forma ipotetica, di rallentare il ritmo del lavoro, con conseguenze facilmente prevedibili.

G E N C O , *relatore*. Ci sono i 600 milioni.

D E R I U . Senatore Genco, i 600 milioni non risolvono niente. E poi è una questione di principio. So che l'onorevole Ministro ha creduto di mitigare l'effetto negativo introducendo questa norma, ma il principio è stato abolito, ed era questo che aveva valore decisivo.

Per l'esperienza che ho, io mi permetterei modestamente di suggerire al Ministro per la riforma burocratica di tener conto di questo quando andrà ad elaborare e a proporre al Parlamento — se vi si giungerà — la cosiddetta riforma della Pubblica Amministrazione, la riforma burocratica. Forse non sarebbe male — ed io ho letto qualche dichiarazione del ministro Bertinelli recentemente proprio con riferimento a quanto dicevo prima — forse non sarebbe male, dicevo, se una parte della retribuzione del personale dello Stato fosse non fissa ma mobile, a titolo di incentivazione, ancorata proprio al concetto di produttività.

Onorevole Ministro, non so quanto sia giusto sul piano dell'equità pagare allo stesso modo i « ventisettisti » (e sa cosa intendo dire con questo termine) e coloro che nel lavoro mettono tutto l'impegno, tutta la diligenza e tutta la loro passione; pagare nella stessa misura, cioè, coloro che si fossilizzano nell'attesa del ventisette e coloro che si aggiornano continuamente anche sul piano culturale e avvertono come una missione il proprio compito al servizio dello Stato e, quindi, dell'intera società italiana.

È molto importante questo aspetto e non dovrebbe essere sottovalutato, altrimenti non so se la Pubblica Amministrazione riuscirà mai a darsi una organizzazione capace, efficiente, in grado di rispondere ai poderosi compiti che particolarmente la politica di programmazione impone in questo momento agli organi dello Stato.

Ed ora qualche accenno particolare proprio a mo' di esempio. Vorrei pregare l'onorevole Ministro che nella legge che andrà a proporre corregga quell'emendamento introdotto dai nostri colleghi alla Camera che riguarda le diverse percentuali (25 per cento, 33 per cento) stabilite per talune categorie, onde evitare che si crei una situazione di disparità tra gli stessi gradi della Pubblica Amministrazione, tra il personale della carriera amministrativa e quello della carriera tecnica.

Si obietta che esiste una differenza tra personale del centro e quello della periferia, ma non bisogna dimenticare che anche gli ingegneri che stanno al centro, ed essi soltanto, sono abilitati per legge alle operazioni tecniche per compiere le quali sono costretti a recarsi spesso in periferia, per cui non mi pare che la discriminazione introdotta ora tenga conto del principio dell'equità, e questo nel momento in cui questa visione di equità la si vorrebbe alla base del criterio ispiratore della nuova regolamentazione giuridica.

Il caso per me clamoroso è quello che riguarda la prevista abilitazione del personale della carriera esecutiva. Io sono per la valorizzazione di tutto il personale, però solo perché ognuno venga messo al posto giusto; non ho il feticcio del titolo di studio e ho visto professori degnamente seduti sulle cattedre universitarie anche senza laurea, ma si è trattato di fenomeni, di geni, sono eccezioni, e le eccezioni non possono che confermare la regola generale.

Quando esaminiamo il fenomeno della circolazione stradale, non possiamo non considerare il problema dei piloti. Si dice a Roma, quando si vede qualcuno che non sa guidare: ma chi ti ha dato la patente?

Dove si arriverà ora? Io penso che l'Ispettorato della motorizzazione dovrebbe servirsi in modo molto più ampio dell'ausilio del-

la tecnica che suggerisce la medicina del lavoro, vale a dire della psicotecnica, attraverso bene organizzati gabinetti di psicologia del lavoro. Il rilascio della patente di guida comporta un esame medico per accertare l'idoneità fisica, un esame sulle norme della circolazione e, secondo i casi, un esame sulla conoscenza della struttura e del funzionamento dei veicoli e una prova pratica di guida.

All'esame, onorevoli colleghi, si presentano persone di tutte le categorie sociali, di tutte le età, ed esso si svolge con un confronto diretto davanti all'esaminatore. Il giudizio che viene espresso dall'esaminatore spesso incide in senso positivo o negativo sulle attività professionali del candidato o anche solo sulla sua personalità. Per essere esso totalmente accettato da chiunque, oltre ad essere giusto, occorre che sia emesso da chi abbia spiccata personalità e riconosciuta competenza, quale solo una qualificazione professionale può dare.

Può un corso di qualificazione essere sufficiente a formare impiegati della carriera esecutiva, con preparazione scolastica limitata, alle funzioni di esaminatori? E non vi è contraddizione nel fatto che gli insegnanti e i direttori di scuole-guida debbano per legge possedere almeno il diploma di perito industriale? Che dire poi dell'insufficienza che tutti gli uffici presentano di personale esecutivo, in particolar modo di archivisti e dattilografi?

Si è affermato che lo si faceva per migliorare le condizioni culturali e sociali del personale della carriera esecutiva e soprattutto per migliorare la loro retribuzione. Onorevole Ministro, io mi permisi in Commissione di contraddirla su questo ultimo punto. Ella mi ha interrotto e mi ha detto di leggermi bene la legge. Io l'avevo letta; l'ho riletta e ho visto che alla tabella VII esistono due finche, la 10ª e l'11ª, con due differenti coefficienti, come io sostenevo, e dove sta scritto: Sede centrale e Sedi periferiche: coefficiente 195 (finca 10ª); Sedi periferiche per gli abilitati ad effettuare operazioni tecniche, 270 (finca 11ª); vedete, onorevoli colleghi! E così si va avanti: 225 i non abilitati, 315 gli abilitati; e prosegue ancora, sta-

bilendo fra gli abilitati e i non abilitati una differenza che supera il 30 per cento. Cosa determinerà la nuova norma? Come minimo, uno sfollamento anche psicologico, oltre che economico, nell'ambito della stessa categoria di personale!

Io invece avevo chiesto che si unificassero le due finche, che si eliminasse quella intermedia e che si considerasse tutto il personale esecutivo come « addetto alle operazioni tecniche » e quindi beneficiasse del maggiore coefficiente. Come si vede, non avevo sbagliato nel leggere la legge: e ne ho piacere!

Ma, onorevoli colleghi, l'analisi fatta finora non può che portarci a considerare improcrastinabile la riorganizzazione dell'Ispettorato sulla base dell'ampiezza, della natura, della complessità delle sue funzioni. Non è possibile infatti che, mentre tutto progredisce nel settore dei trasporti e della circolazione, solo l'organo tecnico preposto alla vigilanza e alla disciplina rimanga fermo e statico nel tempo. La pubblicistica specializzata sostiene che stiamo vivendo uno dei decenni più tipici e decisivi del fenomeno più importante dopo la rivoluzione industriale: quello dei trasporti. Basti pensare che solo nel nostro Paese, negli anni fra il 1950 e il 1965, si è avuto un incremento di veicoli circolanti che ha portato gli stessi da 600.000 a 10.600.000, e i patentati, ogni anno, da 60.000 a circa 1.000.000. Sempre in un anno, nel 1966, il solo costo dei trasporti ha superato, escluse evidentemente le ferrovie dello Stato, i 400 miliardi di lire ed il gettito delle imposte specifiche sulla motorizzazione i mille miliardi di lire. Di questo grandioso fenomeno la Pubblica Amministrazione deve interessarsi sempre più e sempre meglio poichè il suo prodursi condiziona gran parte dello sviluppo economico e del progresso sociale di una Nazione. Ma interessarsene vuol dire innanzitutto adeguare la strumentazione scientifica ed operativa ai compiti che si propone di assolvere, e non si può dire che ciò sia stato sufficientemente meditato ove si tenga presente che l'organo specifico, l'Ispettorato della motorizzazione civile, dispone della stessa attrezzatura anteguerra ed ha un organico (3.697

unità di cui soltanto 327 ingegneri) che è aumentato soltanto di circa due volte e mezzo rispetto al 1938, mentre il fenomeno della motorizzazione nello stesso periodo di tempo è aumentato di venti volte secondo i dati più recenti e più aggiornati. Se si considera che l'opera dell'Ispettorato non si limita al solo rilascio delle patenti di guida, ai collaudi e alle revisioni di veicoli, ma si sostanzia soprattutto nell'attività di sperimentazione e di ricerca applicata presso i vari centri di studio (in Italia ne esistono cinque e sono pochi), ci si rende perfettamente conto di quanto sia urgente una legislazione che sia in grado di far fronte alle dimensioni e all'importanza che la macchina a trazione ha assunto nella realtà del mondo moderno.

Oltre allo studio e alle attività di ricerca e di perfezionamento tecnologico, non può essere trascurata la più stretta vigilanza tecnica e amministrativa sui servizi pubblici dei trasporti in concessione all'industria privata o agli enti locali, concernenti ferrovie, tranvie e metropolitane (oltre cinquemila chilometri, vale a dire più di un terzo dell'intera rete delle ferrovie gestite dall'azienda autonoma dello Stato che era di 15 mila chilometri e che adesso si è ridotta con la soppressione dei cosiddetti rami secchi), funicolari aeree e terrestri (oltre 1.500 impianti), filovie urbane ed extra urbane, autoservizi di linea urbani, extra urbani e di gran turismo (oltre 500 mila chilometri), servizi di navigazione interna sui laghi, e via di seguito.

Il nuovo organismo che auspichiamo — e mi avvio a concludere — articolato in uffici regionali, provinciali e, a seconda dei casi, anche circondariali, dovrà tener conto, a mio modo di vedere, dei più importanti eventi che hanno contribuito a modificare negli ultimi anni la situazione nei settori che stiamo esaminando e che sono particolarmente rappresentati, oltre che dallo sviluppo eccezionale della motorizzazione, come abbiamo visto, dalla modificazione del mercato dei trasporti per effetto dell'urbanesimo e delle migrazioni interne, dal costante ampliamento delle funzioni sociali dei pubblici trasporti in relazione alle ten-

denze dell'economia nazionale verso forme di accentuata industrializzazione e alla diffusione dell'istruzione, dall'esigenza sempre sentita di una pianificazione dei trasporti, sia urbani che extra urbani, sia pubblici che privati, dalla necessità della sicurezza e della rapidità componenti essenziali dell'economicità dei trasporti e come dettato morale per il rispetto della persona umana. La circolazione dei veicoli stradali è solo un aspetto, per quanto macroscopico, dell'accrescersi della mobilità delle persone e delle cose, connesso allo sviluppo economico e civile della società umana. Esso perciò va inquadrato e coordinato con il più vasto e generale problema dei trasporti in tutti i settori. Moderne tendenze scientifiche consigliano, per evitare la congestione del traffico e la saturazione delle aree metropolitane, vale a dire per garantire una più razionale e sicura mobilità delle persone e delle cose, un coordinamento, più o meno imperativo, dei vari sistemi di trasporto pubblico e privato, in rapporto soprattutto alle esigenze postulate dai nuovi insediamenti umani.

È importante anche che l'intervento normativo ed organizzatore dello Stato in questo campo non debba essere disperso, onorevole Ministro, fra le varie branche dell'Esecutivo. Tutta la materia deve avere unità di trattazione e di condotta. È auspicabile, a questo proposito, che le competenze su tutta la materia contemplata dal codice della strada vengano riunite in un'unica amministrazione, che non può non essere quella del Ministero dei trasporti, riqualificando appositamente l'Ispettorato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Ed ho veramente finito.

In relazione a tutto questo, onorevole Ministro, io la pregherei di ritirare, oppure di voler integrare il disegno di legge che ella ha già presentato alla Camera. Si tratta di integrarlo non soltanto introducendovi (migliorate) le norme contenute nel decreto-legge ma anche con le nuove disposizioni riguardanti la ristrutturazione e la riorganizzazione dell'Ispettorato e, quindi, degli uffici in cui esso si deve articolare e attraverso i quali deve esplicare la propria attività e assolvere ai propri compiti istituzio-

nali, così come la nuova realtà impone, tenendo conto delle tesi di cui si è fatto doverosamente portatore il Parlamento.

Io ho fiducia che questo avverrà. Ed è anche per questa fiducia che, mentre la ringrazio (e ciò non contraddice con quanto ho detto finora: sono pensieri che dovevo esprimere, linee, orientamenti e pareri che dovevo dare per quel conto che il Ministro ed il legislatore di domani potranno e vorranno tenerne) di aver mantenuto la parola e l'impegno assunto in quest'Aula in occasione della trattazione della mia interpellanza, cioè di chiudere la vertenza entro l'anno 1966, come ha fatto, esprimo il desiderio che la nuova legge (ecco perchè le dicevo di ritirarla) si componga di due titoli: il primo riguardante l'organo e tutta la nuova disciplina da dare alla complessa materia secondo una visione comprensiva della vastità, della natura, della delicatezza, dell'importanza del fenomeno della Motorizzazione, in tutti i suoi aspetti e attraverso tutte le sue esplicazioni ed implicazioni; il secondo titolo, invece, tutta la regolamentazione organica sullo stato giuridico e sul trattamento economico del personale. Mi auguro che prima della fine di questa legislatura questo problema venga messo a fuoco e risolto con piena soddisfazione di tutti. Mi auguro anche che il ministro Scalfaro voglia legare il proprio nome a questa opera, a questa nuova legge di importanza eccezionale, come apporto al riordinamento di un settore che è il veicolo su cui passa lo sviluppo dell'economia del Paese e che rappresenta un forte incentivo al progresso sociale e culturale di una Nazione.

Con questa prospettiva, onorevole Ministro, e con questa speranza io mi accingo a dare il voto favorevole al decreto-legge che sta davanti al Senato della Repubblica. (*Applausi del centro*).

**P R E S I D E N T E** . Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

**G E N C O** , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli Sottose-

cretari, onorevoli colleghi, il nostro Presidente mi invita a condensare il mio intervento e a non imitare i cattivi esempi (scusi senatore Deriu); ma il relatore deve pur dire qualcosa non avendo voluto allungare molto la sua relazione scritta — stampato n. 2054-A — che accompagna il disegno di legge. Ho citato il numero dello stampato per fare una piccola osservazione — me lo consentono la Presidenza e la Segreteria generale —: alla Camera (non sempre *exemplatrahunt*) in questa occasione hanno seguito un metodo diverso dal precedente. Hanno predisposto lo stampato n. 3682-A nel quale in una colonna a sinistra hanno messo il testo del decreto-legge e nell'altra colonna a destra hanno messo gli emendamenti, sicché chi prende in mano tale stampato è in condizioni di controllare subito quali fossero le norme precedenti e quali siano state mutate.

**G R I M A L D I** . Infatti ce lo siamo procurato.

**G E N C O** , *relatore*. Invece al Senato nello stampato 2054-A c'è la mia relazione con le sole modifiche apportate al decreto-legge. Pertanto, chi vuol vedere il decreto-legge e confrontarlo con le modifiche apportate dalla Camera deve leggere una volta in una pagina e un'altra volta in pagine successive, nelle quali non sono riportate tutte le tabelle così come ci sono pervenute dalla Camera. La Camera, proprio perché ha fatto una cosa eccezionale, ha inserito in una nota a pie' di pagina questa dizione: « Al fine di consentire un più agevole esame dell'intero provvedimento, le modifiche apportate dalla Commissione sono riportate nella forma di testo a fronte del decreto presentato dal Governo per la conversione ». Questo potevamo fare pure noi, risparmiando della carta ed evitando anche delle confusioni, perché qualche collega mi ha candidamente confessato che, attraverso la mia relazione, per altri aspetti piuttosto chiara anche se succinta, non aveva compreso quali fossero le variazioni introdotte dalla Camera.

**G U A N T I** . Ma questa non è materia di Assemblea!

G E N C O . La prego di non interrompere, perché la polemica provoca ritardo.

Questo disegno di legge mette finalmente termine ad una campagna di stampa e alle attese ed alle agitazioni del personale. Il senatore Deriu prescinde, in quello che ha detto, da tutto quello che è successo. Io condivido le sue valutazioni in materia di prestazioni del personale della Motorizzazione, ma nessuno deve dimenticare che per mesi vi è stata una campagna di stampa che ha investito accanitamente una categoria di dipendenti dello Stato quale quella degli addetti agli uffici della Motorizzazione. E se la polemica si è attenuata, ciò è dovuto soltanto al fatto che ad un certo momento sono capitati, non ultimi, i previdenziali. Non ultimi, perché domani o dopo domani sarà la volta di altri enti o categorie, se è vero, come è vero (e qui bisogna mettere un po' di ordine in questa materia) che in Italia ci sono 3.500 enti che camminano, per dir così a ruota libera. Enti nei quali i dipendenti sono trattati ognuno in un modo diverso dall'altro; enti dai quali i dipendenti escono dopo pochi o molti anni di servizio con buonuscita altissime; enti che, però, quando ad un certo momento non riescono a far quadrare i loro bilanci, quasi tutti gravanti sullo Stato, chiedono allo Stato stesso delle integrazioni e non si capisce perché lo Stato debba pagare i suoi dipendenti in modo diverso da quello degli enti previdenziali. Contro questi io non ho assolutamente niente, ma dico che uno Stato di diritto, deve almeno avere una legge fondamentale, entro la quale inquadrare tutti i dipendenti degli enti statali e parastatali, i dipendenti degli enti previdenziali, i dipendenti delle banche a partecipazione statale e infine i dipendenti di numerosi enti che non voglio citare per non crearmi più grane di quante già non ne abbia.

Quanto la polemica abbia nuociuto all'autorità dello Stato è superfluo dire. L'agitazione del personale non era soltanto di carattere economico, ma tendeva anche a ristabilire la verità e a liberare la categoria da tutte le ingiuste accuse, che hanno furoreggiato per mesi e che hanno avuto momenti di crudezza veramente drammatica.

Ricordo che un giorno in un ufficio della Motorizzazione vi erano davanti agli sportelli degli autisti che si rivolsero agli impiegati con l'altezzosità propria degli autisti; anzi, *pardon*, propria di chi solitamente ha in mano un volante (perché così si spieghino molti incidenti della strada: l'uomo normale, quando cammina per la strada è un cittadino come gli altri, ha un certo equilibrio, ma appena prende nelle mani un volante, sembra che dica: il padrone sono io, levatevi di mezzo). Dunque, agli sportelli c'erano degli autisti, che protestavano dicendo: avete finito di rubare! E volevano essere serviti immediatamente, e non tolleravano le code. Finalmente il ministro Scalfaro ha fatto bene ad emanare il decreto-legge. Lei dice, senatore Adamoli: perché non si è fatto prima? Perché non si è adottata una legge? Io non voglio fare l'avvocato difensore, perché gli avvocati difensori finiscono quasi sempre (lo dirò in un orecchio all'amico Deriu) per far perdere la causa ai loro difesi quando sono eccessivamente, vorrei dire, passionali. Non farò, dunque, l'avvocato difensore del Ministro, che d'altra parte non ne ha bisogno. Ma dato che si è fatto ricorso al decreto-legge per i previdenziali, il Ministro è stato in un certo senso spinto a concludere: lo faccio anch'io e chiudiamo così questa partita.

Esaminiamo in concreto il provvedimento di legge nel suo complesso. Nel nuovo articolo 3 (ex articolo 4) si dice: « Al personale non dipendente dall'Ispettorato che esplica i relativi servizi contabili e di ragioneria è attribuito, nella misura di due terzi, l'assegno mensile previsto dal primo comma » per il personale dipendente dall'Ispettorato. Questo emendamento è stato aggiunto dalla Camera dei deputati. Dio mi guardi dal presentare emendamenti (dirò dopo i motivi), ma faccio rilevare che alla Camera si sono dimenticati che vi sono altre persone che compiono operazioni connesse con il rilascio delle patenti: per esempio il personale delle Prefetture, il quale, in conseguenza di tali operazioni, è sottoposto ad un lavoro notevole. Ricordo (per quel che si dovrà fare in seguito, quando sarà emendato o rifatto questo provvedimento) che al per-

sonale delle Prefetture si impone un carico notevolissimo di lavoro perché la patente si consegue mediante esame presso la Motorizzazione, ma si ritira presso la Prefettura, dove si fa la domanda in carta bollata — in Italia bisogna fare la domanda in carta bollata anche per morire! (*Ilarità*) — e si consegna una marca da bollo; poi si attende per 15 o 20 giorni perché la Prefettura deve prendere le informazioni e solo allora rilascia la patente. Io la prego, pertanto, onorevole Ministro, di considerare in provvedimenti futuri anche questo personale che esplica un notevole servizio nell'interesse dello Stato, in questo particolare settore delle patenti.

E veniamo al punto dolente della questione. Una doglianza è venuta dagli ingegneri, — se ne è fatto eco il senatore Tomassini, se ne è fatto eco, sia pure debolmente, il senatore Adamoli, se ne è fatto eco il senatore Deriu, ne parlerà nella dichiarazione di voto il senatore Battista e io stesso ho ricevuto stamani un telegramma degli ingegneri di Roma in tal senso — i quali si dolgono della facoltà accordata al personale della carriera esecutiva per quanto riguarda alcuni esami di patente. Come ingegnere non posso che condividere le preoccupazioni manifestate dai colleghi sia della Motorizzazione che di altre Amministrazioni pubbliche uniti nell'Associazione ingegneri di Stato. Pertanto ho predisposto un ordine del giorno e lo rivolgo all'onorevole Ministro dei trasporti, benché impegni tutto il Governo, perché riguarda tutte le Amministrazioni dello Stato.

Leggo l'ordine del giorno: « Il Senato, approvando la conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, nota che con tale provvedimento si è disciplinato il trattamento economico del personale dell'Ispettorato generale MCTC ed in particolare per gli ingegneri della carriera direttiva tecnica si è contemporaneamente confermato un titolo che da lungo tempo la legge aveva riconosciuto per le funzioni e responsabilità professionali degli stessi e che ha permesso alla detta Amministrazione di disporre di quadri tecnici adeguati ed efficienti;

che la situazione attuale delle altre Amministrazioni tecniche dello Stato e delle Aziende autonome dello Stato denuncia una grave carenza dei quadri tecnici e in particolare degli ingegneri;

che detta carenza è dovuta principalmente al fatto che tali funzionari, nello svolgimento del lavoro al servizio dello Stato, effettuano operazioni e prestazioni che impegnano la loro personale competenza e responsabilità professionale senza averne adeguato riconoscimento morale ed economico;

impegna il Governo a sanare tale situazione nell'ambito delle singole Amministrazioni e Aziende e in relazione alle specifiche attribuzioni degli ingegneri con provvedimenti adeguati, che sanciscano il detto riconoscimento morale ed economico delle funzioni e responsabilità professionali, evitando così che gli ingegneri e i tecnici in genere rifuggano dall'Amministrazione dello Stato verso altri settori di impiego professionali più convenienti ».

G R I M A L D I . Quanti ingegneri hanno presentato le dimissioni dalla Motorizzazione?

G E N C O , *relatore*. Ho condiviso le preoccupazioni degli ingegneri per quell'inciso che autorizza il personale delle carriere esecutive a fare gli esami per alcuni tipi di patente. Però dopo le dichiarazioni del Ministro, il quale ha detto in Commissione che avrebbe istituito dei particolari corsi ai quali sarebbero stati ammessi in seguito ad esame, da non poter ripetere, quelli della carriera esecutiva i quali fossero muniti di adeguato titoli di studio...

G R I M A L D I . Non è possibile, la legge dice cose diverse.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se interessa un dato di fatto, fino a questo momento sul tavolo del Ministro non è giunta nessuna dimissione di alcun ingegnere della Motorizzazione civile.

G E N C O , *relatore*. Io intendo dare atto ai colleghi ingegneri della motorizzazione che sono persone di altissima preparazione tecnica e scientifica: basta vedere la rivista pubblicata e l'annuario dal quale risultano i servizi che compie l'ispettorato della motorizzazione. Si occupano dalle funivie al gas liquefatto, ma di tutto questo ha già parlato il senatore Deriu. Dagli ingegneri della motorizzazione poi sono usciti illustri docenti universitari e io ricordo di aver avuto come insegnante alla cattedra di costruzioni di strade e ferrovie un ingegnere uscito dalla motorizzazione civile.

Può darsi che per attenuare le preoccupazioni del senatore Grimaldi sarebbe stato opportuno presentare un piccolo emendamento, ma chi in questo momento poteva prendersi la responsabilità politica di un emendamento che poteva mandare a carte quarantotto questo decreto? Io al momento opportuno pregherò il senatore Grimaldi di ritirare il suo emendamento perchè anche se noi volessimo mandare il provvedimento alla Camera, domenica scade il termine per la conversione del decreto e la Camera, come sapete, nella situazione politica attuale ha ben altre cose da fare.

A D A M O L I . Speriamo almeno che faccia cadere il Governo.

G E N C O , *relatore*. Senatore Adamoli, lei si fa molte illusioni in proposito, mi dispiace. Io credo di averle detto in privato, dal primo momento, che non succedeva niente; e mi lasci tacere sull'argomento.

Voglio dire che è previsto nel disegno di legge anche un premio di operosità o di produttività, o di incentivazione come lo chiama il senatore Deriu. Sono 600 milioni; il senatore Deriu dice che è una bazzecola ma, amici miei, dobbiamo considerare che tutto il personale della Motorizzazione è formato da 3.600 persone. E i 600 milioni non vanno divisi fra tutto il personale, vanno divisi tra coloro che lavorano di più! Io ho detto e spero e mi auguro che il Ministro, nel dividere questo premio di incentivazione e di operosità, tenga conto non tanto della produttività quantitativa quanto di

quella qualitativa; ed è chiaro che con questa mia richiesta viene tenuta in un certo conto anche la possibilità di accontentare particolarmente gli ingegneri.

Sto per finire, onorevoli colleghi: non ho raggiunto ancora i venti minuti. (*Interruzione del senatore Adamoli*). Lei ha parlato mezz'ora e io non ho detto niente!

Con le nuove tariffe stabilite per le singole operazioni si realizza una riduzione, a favore degli utenti, del 25 per cento all'incirca, forse un po' meno, onorevole Ministro, secondo alcuni miei calcoli. Ci sono delle operazioni per le quali proprio, onorevole Ministro, non vale la pena di andare a perdere tempo all'ufficio postale per fare il conto corrente, e di andare poi alla Motorizzazione! Vediamo che ad esempio alla tabella I, n. 7, per certe operazioni, sono segnate 50 lire; questo a pagina 10 dello stampato della Camera dei deputati (neanche io mi oriento in quello del Senato). Cinquanta lire, onorevole Ministro! E poi, esame per la patente per la guida di motoveicoli, 150 lire. Se aggiungete a questo che chi vuol fare il conto corrente postale deve recarsi all'ufficio postale e deve versare la tassa postale di 50 lire, voi capite che tutto ciò sembra un po' un controsenso. Ecco perchè sia in Commissione, sia in un colloquio che ho avuto giorni fa con il direttore generale del Tesoro, ho detto che bisognava studiare eventualmente insieme un sistema diverso, ad esempio l'applicazione di un francobollo o di una speciale marca o di qualcosa del genere. Il Ministro, comunque, ha promesso che, ove si fosse trovata una maniera più rapida, migliore e soprattutto più gradita al pubblico, l'avrebbe senz'altro attuata, anche a pochi giorni dall'approvazione di questo disegno di legge.

G R I M A L D I . Si potrebbe sostituire con un francobollo...

G E N C O , *relatore*. L'ho già detto io in Commissione e l'ho riferito qui; se lei mi avesse fatto l'onore di ascoltarmi, non mi avrebbe interrotto! E poi molte cose che ho detto in Commissione o nella relazione

sono state riprese dai colleghi di tutti i settori.

Col sistema del pagamento a mezzo di conto corrente postale, supponendo un totale di 6 miliardi e mezzo di entrate e calcolando un costo medio di 1.000 lire per operazione, si effettueranno operazioni per sei milioni e mezzo. Considerando la tassa di 50 lire per ogni conto corrente, le Poste realizzeranno un'entrata di 350 milioni, che non sono a mio parere sufficienti per dimezzare il disavanzo delle Poste che è di circa 60 o 70 miliardi!

Ecco perchè, onorevoli colleghi, io mi auguro che si trovi una maniera più semplice e soprattutto più accetta al pubblico il quale non gradisce questo metodo del conto corrente postale.

Ho finito. Senatore Deriu, lei ha parlato *de iure condito*; noi stiamo parlando *de iure condendo*. Tra un'ora o anche meno, tra mezz'ora, quando avremo finito questa discussione, questa legge sarà approvata e non sarà *ius condendum*. Fare la storia di tutto quello che è accaduto è perfettamente inutile. Noi dobbiamo chiudere questa partita, della quale, è bene non dimenticarlo, si è occupata, prima ancora che il ministro Scalfaro andasse al Ministero dei trasporti, la Magistratura, e della quale la Magistratura non si è ancora disinteressata. Quindi, qualunque parola noi dicessimo a questo riguardo sarebbe fuori di luogo.

Nel chiudere, mi sia consentito di rivolgere un saluto a tutto il personale, che vede finalmente, dopo tanti attacchi e dopo tanti mesi di attesa, realizzate le sue aspirazioni, anche se non proprio nel modo da essi atteso. Si è allargata comunque la base del personale che viene accontentato e che vede riconosciuta la somma delle sue fatiche e dei suoi sacrifici. Chi segue, come io ho spesso occasione di fare, il lavoro degli uffici della motorizzazione in periferia, sa che ogni giorno della settimana tale lavoro è febbrile e l'affollamento agli sportelli è la norma. Gli ingegneri e coloro che sono chiamati a fare questi esami, svolgono il loro lavoro in sede e fuori sede, e non alla carlona, come l'altro giorno è stato ingenerosamente detto da qualche collega, ma

in modo serio, tanto serio che i candidati non idonei tentano l'esame più volte e molti alla fine si ritirano rinunciando a prendere la patente. Oltre agli esami, fatti con il bello e con il cattivo tempo, ci sono i collaudi e le revisioni, in una parole tutto un complesso lavoro che fino ad ora aveva avuto un riconoscimento non del tutto preciso ma che ora invece ha la sanzione del Senato dopo avere conseguito quella della Camera dei deputati. Tale conclusione mi auguro sia soddisfacente per tutti, per la gran massa di utenti e per il personale cui va il mio saluto che sono certo è condiviso da tutta questa Assemblea.

Al ministro Scalfaro, il quale, senatore Adamoli, ha dovuto cavare la castagna dal fuoco con le sue mani, va dato atto di aver posto finalmente termine a questo problema nonostante gli attacchi che egli pure ha subito e che ha affrontato con la dignità e l'imperturbabilità che gli sono proprie. Egli ha atteso la fine delle polemiche più vivaci per rendere giustizia al personale che da lui dipende, così come due settimane fa fece in questa stessa Aula concedendo e facendo approvare — relatore il sottoscritto — il quinto provvedimento a favore della grande famiglia dei ferrovieri.

Mi consenta, onorevole Presidente, di ringraziare, concludendo, tutte le parti politiche per la dichiarazione di voto favorevole che hanno fatto e in particolare i colleghi intervenuti, cioè i senatori Adamoli, Tomassini, Artom, Grimaldi e Deriu. Mi auguro che il Senato voglia rapidamente approvare la conversione in legge di questo decreto-legge. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

\* **S C A L F A R O**, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, cercherò di essere il più sintetico possibile per disturbare il meno possibile l'Assemblea che si è occupata con tanta cura di questo tema, il quale peraltro è stato lungamente discusso alla Camera dei deputati nel giugno scorso, lungamente di-

scusso in sede di interpellanza qui al Senato, è poi stato discusso in Commissione e in Aula alla Camera e la settimana scorsa in Commissione qui al Senato. Anche se i decreti-legge sono un po' iugulatori, fino a quando il soffocamento consente di parlare in tante sedi e così a lungo è segno che è un soffocamento che consente una lunga vitalità. (*Interruzione del senatore Adamoli*). Senatore Adamoli, non le sottrarrò assolutamente alcuna possibilità di citazione, ne sia certo.

Debbo dire una parola di gratitudine al Presidente della Commissione che ha avuto tanta benevolenza nel far affrontare il tema con sollecitudine e al relatore Genco per tutto lo studio che ne ha fatto. Quegli onorevoli senatori che hanno pensato di approfondire con una certa cura questo tema avranno visto qual è l'aridità, la difficoltà, la complicazione delle impostazioni e delle soluzioni del tipo di quella che è stata adottata. Ringrazio altresì il relatore delle benevole parole che ha voluto dire nei miei confronti in quella... perorazione finale che il Senato ha ascoltato con tanta pazienza, e ringrazio infine tutti gli intervenuti nel dibattito.

Il provvedimento è frutto di uno studio attento — indubbiamente ha lasciato spazio a errori e a lacune — ed è anche frutto di studio fatto da altri colleghi, se io penso alle varie discussioni avvenute, che si è cercato di tener presenti nell'elaborazione del provvedimento ed alle proposte di legge presentate alla Camera dagli onorevoli Bianchi, Fabbri, Lettieri, Cervone: una serie di proposte, alcune delle quali probabilmente sono servite per scartare talune tesi, ma anche in questo senso senza dubbio sono servite per preparare l'elaborato che è stato poi presentato.

Chiedendo scusa se non risponderò a molti interventi estremamente particolareggiati, vorrei dire anzitutto che il provvedimento ha un suo evidente sapore, una sua evidente impostazione politica, poichè tende — affrontando una parte non marginale se pure non fondamentale dello Stato, tuttavia una parte viva e vitale dell'Amministrazione dello Stato — anzitutto a difende-

re lo Stato: lo Stato nella concezione più ortodossa, costituzionale, amministrativa e politica, lo Stato nella chiarezza dei suoi compiti, lo Stato nella chiarezza dei suoi rapporti con i cittadini. Il provvedimento tende a difendere il funzionario, il dipendente dello Stato nella sua dignità, affinché non gli venga meno in alcun modo e non venga turbata in alcun modo la fiducia che ha diritto di riscuotere per svolgere serenamente il suo compito. Il provvedimento difende il funzionario nel suo prestigio. Non è poca cosa il fatto di aver affermato il principio che la retribuzione ai dipendenti, dai più elevati ai più umili, ai più modesti, viene data solo, esclusivamente dal Ministero del tesoro. Il principio, che può essere correttissimo nella sostanza, ma a me è sempre parso offensivo nella forma, secondo il quale a un certo punto e con una certa procedura il dipendente dello Stato si retribuisce da sé medesimo, è offensivo per la dignità del funzionario e del dipendente dello Stato. (*Applausi dal centro e dal centro-destra*).

Il provvedimento difende il funzionario e il dipendente nel loro personale rapporto con il cittadino, rapporto che deve essere chiaro, limpido, senza sospetti. Il funzionario e il cittadino si sentono — e da varie parti del Senato si è avvertita l'eco di questa impostazione — criticati, commentati. È tanto facile poi la critica e tanto facile il commento: basta trovare qualche cosa che non quadri perché essi si rovescino. A un certo punto sembrava che l'unico settore dello Stato che non funzionasse fosse questo e che, se colpevoli vi erano nelle varie Amministrazioni dello Stato, si erano finalmente trovati coagulati, cristallizzati decisamente ed esclusivamente nel settore della motorizzazione. Non credo di essere stato tenero come Ministro nell'affrontare questo problema. Ho accettato le critiche e le discussioni — anche se, devo dire, non me ne sono pentito — del Senato e della Camera, ma credo fin dal mio primo intervento di aver detto cose che sentivo, cioè che non avrei mai permesso, per quel poco che poteva dipendere da me, che questo settore diventasse il capro espiatorio di un certo livore dei cittadini nei confronti degli uffici

dello Stato o di una certa situazione a volte meno positiva, meno funzionale delle Amministrazioni dello Stato stesso.

Per il personale che ho citato vorrei dire ancora una volta non parole di elogio, poiché le abbiamo già detto — ed io temo tanto che l'eccedere in questo abbia quasi un sapore di difesa: non c'è bisogno di difenderle! —, ma una parola di ringraziamento, se me lo consentite nella solennità dell'Aula del Senato, al personale tutto, dai più alti vertici ai più modesti dipendenti, il mio grazie, la mia fiducia più profonda, come Ministro (quella mia personale può contare molto poco), la mia stima profonda, doverosa, ma sentita come Ministro.

Il provvedimento difende il cittadino nel suo diritto di essere servito dallo Stato nel modo più chiaro, possibilmente più rapido, nel modo più giusto, nel suo diritto a rapporti di lealtà con i funzionari, difende il cittadino nel suo diritto-dovere di contribuire a che lo Stato sia la casa trasparente di tutti. Possono apparire frasi dette infinite volte, ma, se una volta sono all'ordine del giorno per un provvedimento che non è il toccasana di tutto ma che cerca di affrontare e di risolvere taluni problemi, mi pare opportuno di ricordare e di sottolineare questi principi per insieme confortarci nel vederli approvati. Per questo il decreto, come ho detto alla Camera (e chiedo scusa se ripeterò alcune cose ma, essendo il provvedimento lo stesso, non posso che ripetere le stesse cose), esprime il no ad un sistema atipico, ad un sistema irregolare, ad un sistema, ad avviso del Ministro attualmente avente l'onore di essere a capo di questo Dicastero, non accettabile, ad un sistema non compatibile con i principi dello Stato di diritto. Ciò secondo il Ministro, perchè non impongo a nessuno questa impostazione: questa però è la ragione che mi ha convinto a presentare un provvedimento e ad intervenire con quella repentinità che è stata anche oggi commentata, ma che ho ritenuto indispensabile, non avendo trovato altra maniera nel maggio scorso.

Il provvedimento vuole dire sì ad una ristrutturazione: per questo anzitutto cado-

no le gestioni fuori bilancio. Si è parlato della cassa di colleganza prevista dalla legge: senza dubbio prevista dalla legge come gestione fuori bilancio, che è una delle cose che, quanto meno mi si consenta sotto il profilo di una visione personale dello Stato, non ritengo riposino su una base, su un fondamento corretto. Cade una gestione che, come dissi alla Camera e come ripeto qui, è fuori di tutto, perché, se la cassa di colleganza è fuori del bilancio per legge, il fondo di previdenza, con tutti i decreti del 1946, è un provvedimento assolutamente fuori di ogni pensabile concezione dello Stato. Cade l'articolo 108 che aveva probabilmente un merito, ed era quello di fissare una motivazione che riguardava gli ingegneri, che spiegava quella particolare retribuzione. Motivazione che, come loro sanno, alla Camera in particolare, si è cercato in ogni modo di poter ripristinare: ma o si ripristinava per l'intero consesso dei funzionari e dei dipendenti e non suonava offesa a nessuno, o si ripristinava soltanto per una categoria lasciando che solo per una categoria una retribuzione particolare avesse una motivazione giuridica e vorrei dire morale. Ma, poiché tale motivazione non sarebbe potuta valere per gli altri, si sarebbe confermata la desolante impressione che per tutti gli altri il trattamento particolare fosse non motivato e quindi non dovuto. Perciò non mi sono sentito assolutamente di accettare una motivazione che fosse parziale; nè si è trovato il modo di escogitarne una che fosse generale, nel timore che una motivazione particolare generalizzata a tutti anzitutto venisse svuotata (e questo forse è il meno), ma certamente potesse porre degli interrogativi nel momento dell'applicazione. Mi spiego. Qualora si fosse detto: per le particolari attività svolte i dipendenti hanno diritto a..., sarebbe intervenuta la necessità mese per mese, di motivare e spiegare le particolari attività svolte, affinché la retribuzione fosse corrisposta e quindi la Corte dei conti potesse registrare i relativi provvedimenti. Se non è stata posta motivazione è nell'interesse esatto, preciso dei dipendenti. Cade dunque l'articolo 108, fonte di ogni guaio, fonte

del procedimento penale (e non l'articolo in sé, ma l'applicazione), fonte di quel procedimento alla Corte dei conti che è ancora sospeso in attesa di quello penale, fonte di una serie di guai. Cade. Cade quella confusione, quell'incomprensibilità degli adempimenti e delle somme dovute che hanno ingenerato tante polemiche.

Le caratteristiche particolari del provvedimento sono quindi questo rientro in quella che ho chiamato e ripeto legittimità certa e definitiva. Per scrupolo parlo di legittimità certa e definitiva, poichè, essendoci procedimenti di fronte ad altre autorità autonome, indipendenti, non ho titolo per parlare di legittimità o meno, potendo far sospettare che definisca come legittima o non legittima una situazione precedente. Non vi è dubbio però che, essendovi dei procedimenti in corso, è segno che quanto meno si è ritenuto che non fosse certa la legittimità, che il provvedimento di oggi presenta una legittimità certa e definitiva, presenta delle procedure normali per riscuotere e per pagare il personale, presenta una certa semplificazione per il cittadino. Il relatore ne ha già dato spiegazione. Dirò soltanto che il sistema di effettuazione dei pagamenti attraverso gli uffici postali può essere certissimamente migliorato, qualora si trovi una soluzione diversa da questa. Poiché il provvedimento tende a quegli scopi che ho indicato prima, evidentemente, se si troverà un sistema più rapido ed egualmente tranquillo e certo, senza sovraccaricare di lavoro il personale della Motorizzazione, il Ministro sarà ben lieto di proporlo con urgenza.

Il provvedimento definisce delle retribuzioni che, a nostro avviso, sembrano giuste ed eque, non eccessive nel *quantum* (e non apro il problema dei diritti acquisiti) nè certamente irrituali nella forma e nella procedura.

Si è discusso alquanto sulla validità o meno del decreto-legge, soprattutto da parte del senatore Adamoli. Io ho accennato prima che non si può negare che il decreto-legge determini una accelerazione di procedura, e quindi una certa costrizione, soprattutto — come ha accennato il senatore Artom — poichè presenta un provvedimento che è vi-

vo: e questo, da un certo punto di vista, rappresenta la spinta più forte che il Governo opera legiferando in modo eccezionale nei confronti del Potere legislativo.

Perchè il decreto-legge? Poichè nessuno lo ha impugnato dal punto di vista giuridico, io non ne faccio una difesa. Però il provvedimento è legato direttamente al modo di intervento del Ministro del maggio passato. Si può contestarlo, questo modo, senatore Adamoli, anche se — mi consenta — lei ha presentato una serie di critiche lievemente contraddittorie l'una con l'altra, in quanto ha negato la validità del decreto-legge, dopo aver detto a lungo che il Governo non si è mai accorto di una serie di cose storte che andavano innanzi; il che è quanto dire che quanto meno, quando colui che parla ha assunto la sua responsabilità di Ministro, ha trovato delle cose che, come ha detto poco fa il senatore Genco, duravano da tempo. Il procedimento penale mi pare che avesse oltre un anno di anzianità negli uffici della Magistratura romana.

Lei ha poi affermato, senatore Adamoli, che l'intervento è stato troppo drastico. Ma devo dirle che pochi giorni dopo l'intervento del Ministro (come loro sanno, perchè tutta la stampa ne ha parlato) il magistrato ha compiuto un passo ulteriore, e cioè ha fatto eseguire un provvedimento di sequestro giudiziario. Figuriamoci se non c'era l'urgenza! Se il provvedimento del Ministro fosse venuto dopo, ciò sarebbe avvenuto sotto una spinta, peraltro legittima. Il Ministro ha ritenuto, constatata la situazione, di dover intervenire con una certa urgenza.

Quanto poi a ciò che ella mi ha detto già una volta e che oggi ha ripetuto, cioè che si sarebbe potuta sospendere la distribuzione ai dipendenti, sospendere anche i pagamenti da parte dei cittadini...

A D A M O L I . Bisognava regolare anche questo.

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ecco, infatti lo stiamo regolando. Io ho fatto un provvedimento di sospensiva. Il provvedimento di sospensiva non regola nulla, ma dice soltanto: non

accetto questa situazione, ed inizia una procedura per risolverla. Dopo un certo numero di mesi che possono parere anche lunghi (ma chi ha affrontato il tema, anche solo per discuterlo in Aula, si sarà reso conto di quante difficoltà si sono dovute superare), si è giunti ad un provvedimento che accampa la ragione di urgenza, fissa anzitutto gli adempimenti e i motivi per cui il cittadino deve pagare certe somme.

Il decreto-legge era legato anche ad una situazione ben nota di procedimento penale e di procedimento della Corte dei conti, di indagini del Tesoro in corso e a quel sequestro giudiziario al quale ho fatto cenno, nonché all'urgenza di dare una sistemazione definitiva anche al personale che stava attendendo da tempo.

Non voglio difendere i decreti-legge in genere, anche se, prevedendoli la Costituzione, evidentemente possono essere costituzionali se rispondono a certi criteri. Dirò soltanto che mi pare che il Parlamento sarebbe defraudato se si dovesse presentare un provvedimento che sfuggisse totalmente ad una certa volontà politica del Parlamento stesso. Mi si lasci pensare che, attraverso le discussioni svoltesi in Commissione e qui attraverso quella preparazione che è avvenuta alla Camera e qui con la discussione sulle interpellanze e sulle interrogazioni, non vi era dubbio circa la volontà politica di massima che il Parlamento esprimeva. Il voto pressochè unanime (solo 26 voti contrari) che la Camera ha dato, quando poteva far passare il decreto-legge per ragioni di urgenza anche soltanto con un minimo voto di scarto ha dimostrato che il Ministro ha cercato di interpretare una volontà politica che lo ha confortato, ma che certamente andava ben oltre ogni pensabile maggioranza nel Parlamento italiano.

Non accetto, mi si consenta, l'interpretazione che talune norme del provvedimento ridondino a mortificazione della categoria degli ingegneri. Questa — l'ho già detto in Commissione — è una pagina che non mi sento di accettare. Infatti non è assolutamente vero che questa possa essere stata in qualunque maniera l'impostazione. Quando il Governo ha presentato il decreto-legge con

conti non approssimativi, quasi esatti alla virgola, si prevedeva nel testo del decreto-legge che un giovane ingegnere che vince il concorso come stipendio del primo mese complessivamente se è in sede centrale prenda 280 mila lire e se è alla periferia ne prenda 350 mila. La Camera ha migliorato il provvedimento con due emendamenti. Lo voleva migliorare con una serie di emendamenti; il Ministro disse che non avrebbe mai accettato, a costo di andarsene, lo snaturamento politico del provvedimento. Ha accettato due emendamenti migliorativi...

BERTOLI. Prima quanto prendevano questi ingegneri?

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'indennità nel 1965 per gli ingegneri alla periferia è stata in media di 620 mila lire oltre lo stipendio (anche per i giovanissimi ingegneri), al centro è stata in media di 460 mila lire oltre lo stipendio.

Ho voluto indicare delle cifre, che non avrei gradito rileggere, perché devo dire che taluni discorsi che vogliono far passare il provvedimento come pesante, negativo e veramente ingiusto nei confronti di una categoria costituiscono osservazioni — mi consentano il termine assolutamente chiaro — che devo totalmente respingere. Accetto altri tipi di critiche; queste non mi sento di accettarle perché sono contro il fatto. E mi rincresce che eventualmente vi sia stato chi ha creato, nella mente di qualche onorevole senatore (nessuno di loro è tenuto a conoscere i fatti alla virgola) una certa carica di lamentazioni che ha portato a uno stato d'animo che è contro la verità dei fatti.

Che cosa c'è di vero? Di vero c'è che non ci sono più quelle somme che raggiunsero al massimo vertice, nel 1965, oltre le 800 mila lire al mese in aggiunta allo stipendio; che è stato abolito il sistema di pagarsi con queste forme interne; che non c'è più il sistema per cui taluni collaboratori degli ingegneri, che hanno la massima autorità e responsabilità, sono stati pagati per anni come se tutto dipendesse da un gruppo di ingegneri qualificatissimi, ma come se i rap-

porti fra loro fossero da datori di lavoro a lavoratori, rapporti che nell'interno di uno Stato organizzato non sono assolutamente previsti.

Non si può soprattutto parlare di mortificazione quando si toccano le patenti. Dirò qualche cosa per quanto riguarda l'emendamento che è stato presentato, come l'ho detto in Commissione e come l'ho detto ad altri che me ne hanno parlato. Vorrei dire che una richiesta avrebbe dovuto essere fatta da sempre: quella di alleggerire gli ingegneri dal compito di effettuare gli esami di patente, quando in tutta Europa solo l'Italia manteneva il primato che dei laureati facessero gli esami di patente a coloro che si presentavano. Quindi è dignità togliere una competenza che non ha bisogno di laurea per essere esplicata, non è sottrazione di dignità, ed è rispetto delle qualifiche fondamentali della competenza degli ingegneri, che sono il cervello più alto e tecnico del settore, lasciarli fare ciò che è degno di un cervello alto e tecnico, e non degli esami di patente che io non mi sentirei offeso se fossero stati assegnati da sempre ad altra Amministrazione e mi fossi visto, ad esempio, esaminato da un maresciallo della Polizia stradale che, credo, per guidare macchine e insegnare può dare lezioni a chiunque, avendo un'esperienza, una capacità e una preparazione oltre la quale forse non c'è bisogno. (*Applausi*).

Posso accettare il commento che la estensione della competenze a far gli esami al personale di quello che una volta si chiamava gruppo C — per intenderci con terminologie, anche se non modernissime, chiare — possa costituire un problema aperto, ma problema aperto non vuole dire problema insuperabile. Anzitutto l'ingegnere rimane il capo responsabile di ufficio, rimane come ho detto poco fa il cervello tecnico, primario dell'ufficio per cui il giorno in cui un dipendente di gruppo C abilitato, e dirò qualche cosa su questa competenza di far degli esami, farà degli esami in modo meno esatto, è chiaro che il capo dell'ufficio come lo farebbe cessare da qualunque funzione, lo farà cessare anche da questa funzione, perchè nel momento in cui ha fatto gli esami ed ha ac-

quisito il titolo per essere esaminatore, di questo titolo non è che risponderà davanti a Dio e agli uomini: ne risponde al suo superiore che come lui si trova ad esercitare i suoi compiti.

È chiaro che l'ingegnere avrà una responsabilità di massima su tutto ciò che capita nel suo ufficio e nel suo settore, dovrà controllare, cosa che del resto è sempre avvenuta.

Ma debbo aggiungere che, quando si parla di corsi di esaminatore, io spero di potere con la massima celerità — gli uffici stanno da tempo preparando tutto il materiale per l'esecuzione del provvedimento — presentare le norme relative allo svolgimento dei corsi. Saranno lunghi, perchè l'abilitazione è una cosa seria, pesanti, faticosi. Quando il senatore Deriu in Commissione mi legge un brano di un giornale del Nord il quale diceva che su cento incidenti 70 si debbono ricondurre a difetti di guida, io ho risposto che, dunque, queste cose capitano anche con gli esami fatti da persone di qualificazione elevatissima. Si tratta di dire, giustamente: non peggioriamo la situazione; si tratta di fare le cose con assoluta oculatezza così come si fanno oggi. Rimaniamo dunque su questa strada e, se possibile, miglioriamo le cose.

I corsi saranno tenuti da ingegneri e amministratori della motorizzazione civile; saranno lunghi anche perchè non è nelle intenzioni del Ministro che ha l'onore in questo momento di parlarvi che coloro che dovranno seguire i corsi non facciano prima quello che è loro compito negli uffici. Quindi in orari fuori servizio dovranno esser fatti questi corsi, con assoluta tranquillità.

A D A M O L I . Non è eccessivo?

S C A L F A R O , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. In un settore dove ci sono poche persone come ella ha detto — e pensi cosa avrebbe detto se ce ne fossero state troppe, alle critiche opposte e contrarie che mi avrebbe fatto — sarebbe segno di poca serietà togliere dal lavoro di ufficio queste persone.

Terminati i corsi ci saranno gli esami e le Commissioni non saranno composte solo da funzionari della motorizzazione ma in prevalenza da funzionari estranei, per impedire due critiche: che le promozioni vengano ritenute cose fatte in famiglia e le bocciature siano ritenute imputabili agli ingegneri, dopo le polemiche che sono avvenute, quasi che essi non gradiscano vi siano persone promosse.

BERTOLI. Questo significa che non ha fiducia nell'obiettività dei suoi funzionari.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Credo di aver spiegato le ragioni, ma se lei vuole per forza creare delle vittime da difendere non le tolgo questo gusto. Faccia delle vittime e le difenda, così ognuno ha preso il suo posto. (*Applausi dal centro*).

Sto rispondendo a critiche venute da ogni parte sulla preoccupazione che ci siano cose fatte non con sufficiente serenità. Non credo di avere altre particolari cose da sottolineare — e con questo chiarimento vorrei pregare gli onorevoli senatori di non insistere sull'emendamento — dato il tempo così breve, che però non ha impedito una discussione approfondita, particolareggiata, dettagliata e responsabile. Ho fatto quel poco che mi sembrava fosse mio compito e dovere fare, nulla di eccezionale, ma credo, nei limiti della mia capacità, di avere collaborato per mettere ordine in un settore dello Stato. Non è facile, onorevoli senatori, in Italia, tentare di mettere ordine. Occorre vincere resistenze visibili e non visibili, impensate. Occorre vincere opposizioni di ogni tipo e provenienti da ogni parte. Ci si spiega a volte perchè in genere si preferisca non metter mano a situazioni delicate.

Non l'ho fatto per avere consensi, ma per adempiere ad un dovere giuridico e morale.

Ringrazio la Provvidenza se sono riuscito, con tanta collaborazione, a portare a termine un certo sforzo; ringrazierò con devozione ammirata il Parlamento, questa sera il Senato, se vorrà dare valore e vita a que-

sto modesto sforzo. (*Vivissimi applausi dal centro e dalla sinistra. Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed esprimere il suo avviso sull'ordine del giorno del senatore Genco, di cui do nuovamente lettura:

« Il Senato, approvando la conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, nota che con tale provvedimento si è disciplinato il trattamento economico del personale dell'Ispettorato generale MCTC ed in particolare per gli ingegneri della carriera direttiva tecnica si è contemporaneamente confermato un titolo che da lungo tempo la legge aveva riconosciuto per le funzioni e responsabilità professionali degli stessi e che ha permesso alla detta Amministrazione di disporre di quadri tecnici adeguati ed efficienti;

che la situazione attuale delle altre Amministrazioni tecniche dello Stato e delle Aziende autonome dello Stato denuncia una grave carenza dei quadri tecnici ed in particolare degli ingegneri;

che detta carenza è dovuta principalmente al fatto che tali funzionari, nello svolgimento del lavoro al servizio dello Stato, effettuano operazioni e prestazioni che impegnano la loro personale competenza e responsabilità professionale senza averne adeguato riconoscimento morale ed economico,

impegna il Governo a sanare tale situazione nell'ambito delle singole Amministrazioni ed Aziende ed in relazione alle specifiche attribuzioni degli ingegneri con provvedimenti adeguati, che sanciscano il detto riconoscimento morale ed economico delle funzioni e responsabilità professionali, evitando così che gli ingegneri ed i tecnici in genere rifuggano dall'Amministrazione dello Stato verso altri settori di impiego professionale più convenienti ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Signor Presidente, questo ordine del giorno è rivolto all'intero

Governo, perché riguarda tutte le Amministrazioni dello Stato. Non so se ho la veste per accettarlo quanto meno come raccomandazione. Lo trasmetterò comunque al Presidente del Consiglio, il quale certo lo sottoporrà al Ministro competente per la riforma burocratica affinché tenga conto di questa opinione del Senato.

G E N C O , *relatore*. La ringrazio.

P R E S I D E N T E . Passiamo allora all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

B O N A F I N I , *Segretario*:

*Articolo unico.*

È convertito in legge il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, con le seguenti modificazioni:

*L'articolo 1 è soppresso, e le relative disposizioni sono assorbite nel nuovo testo dell'articolo 6.*

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

« Per le operazioni tecniche e tecnico-amministrative di competenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in materia di veicoli a motore e rimorchi o della loro guida, di motoscafi e imbarcazioni a motore o della loro guida, di navi e galleggianti impiegati per la navigazione interna, i richiedenti sono tenuti a corrispondere i diritti specificati nelle tabelle da I a VI annesse al presente decreto, comprensivi delle spese per moduli di domanda e stampati, nonché di ogni altra spesa e prestazione relative alle operazioni richieste ».

L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

« I diritti di cui al precedente articolo 2 unitamente alle imposte di bollo inerenti alle domande ed ai documenti, sono pagati dagli interessati anticipatamente, mediante versamento in conto corrente postale. I di-

ritti medesimi affluiscono alle entrate dello Stato, con imputazione ad apposito capitolo, secondo le norme e le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile, di concerto col Ministro del tesoro. Le imposte di bollo suddette sono mensilmente accreditate al conto corrente postale dell'ufficio bollo straordinario di Roma.

Parimenti, mediante versamento in conto corrente postale, per affluire alle entrate dello Stato o per essere accreditati all'ufficio del bollo come specificato nel precedente comma, sono pagati all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per le operazioni relative ai recipienti per gas compressi, liquefatti o disciolti di sua competenza a norma dell'articolo 2 del decreto ministeriale 12 settembre 1925 e dell'articolo 2 del decreto ministeriale 22 luglio 1930, i diritti, nella misura dovuta in applicazione del regio decreto-legge 9 luglio 1926, n. 1331 e del regio decreto 12 maggio 1927, n. 824, e sono versate le imposte di bollo inerenti alle domande ed ai documenti. Sul detto conto corrente postale, inoltre, va versato il deposito delle somme occorrenti per la liquidazione del trattamento di missione e del rimborso spese per le operazioni di cui al presente comma, quando sono da effettuare fuori sede.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è autorizzato a stipulare con l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni apposita convenzione per l'istituzione ed il funzionamento, nell'ambito delle principali sedi periferiche dell'Ispettorato, di uffici postali presso i quali possono essere effettuati i versamenti previsti dal presente articolo ».

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« Al personale dipendente dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è attribuito un assegno mensile lordo, non pensionabile, pari al prodotto dell'ex coefficiente di stipendio relativo alla qualifica rivestita per l'indice corrispondente, specificato nella tabella VII annessa al presente decreto.

Al personale dell'Ispettorato in servizio alla data di entrata in vigore del presente decreto è, altresì, attribuito un assegno personale lordo che, rispetto a quello di cui al precedente comma, è del 20 per cento per il direttore generale e i direttori centrali, del 25 per cento per i funzionari della carriera direttiva tecnica e per le tre qualifiche più elevate della carriera direttiva amministrativa e del 33 per cento per il rimanente personale.

Al personale dell'Ispettorato, a decorrere dal 1° maggio 1966 e sino alla data di entrata in vigore del presente decreto, sono attribuiti, in sostituzione dei diritti, emolumenti ed indennità comunque previsti da precedenti disposizioni, gli assegni di cui ai precedenti commi.

Al personale non dipendente dall'Ispettorato che esplica i relativi servizi contabili e di ragioneria è attribuito, nella misura di due terzi, l'assegno mensile previsto dal primo comma.

L'assegno mensile previsto dal primo comma è suscettibile, a decorrere dal 1° gennaio 1969, di aumenti percentuali sino ad un massimo del 50 per cento da determinarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro, in relazione all'incremento annuale degli introiti rispetto a quello di sei miliardi e cinquecento milioni preso a base per la determinazione della tabella suddetta. A tal fine le frazioni di percentuali uguali o superiori a 0,50 si arrotondano all'unità.

L'assegno personale previsto dal secondo comma è riassorbibile in ragione della metà dell'incremento dell'assegno mensile come previsto nel precedente comma.

Al personale dell'Ispettorato, per l'effettuazione delle operazioni tecniche di cui al precedente articolo 2, non spetta alcun diritto o indennità.

Al personale periferico dell'Ispettorato non spetta il trattamento economico di missione quando effettua fuori sede le operazioni tecniche di cui al precedente articolo 2 o è addetto all'espletamento delle medesime.

I relativi pagamenti, per il periodo intercorrente dal 1° maggio 1966 sino all'entrata in vigore del presente decreto, saranno effettuati a valere sulle somme di pertinenza della Cassa di colleganza fra gli ingegneri dell'Ispettorato, nonchè sugli introiti del Fondo centrale di previdenza fra i dipendenti dell'Ispettorato stesso.

A partire dal 1° gennaio 1967 il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in relazione alle operazioni espletate da ogni categoria di personale dei singoli uffici periferici, può disporre, con proprio decreto, sentiti i rappresentanti dei sindacati, l'aumento dell'assegno mensile previsto dal primo comma del presente articolo sino al 40 per cento e nei limiti di una spesa annua di lire 600 milioni. Detti limiti sono suscettibili, a decorrere dal 1° gennaio 1969, di aumenti percentuali sino ad un massimo del 50 per cento da determinarsi nel modo specificato nel quinto comma.

L'aumento è corrisposto mensilmente per il 70 per cento del suo ammontare; la restante somma è corrisposta, invece, in una sola volta dopo la fine del semestre e dopo che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, su proposta del direttore dell'ufficio, abbia stabilito la somma da attribuire a ciascun impiegato in relazione alle prestazioni effettuate nel semestre stesso e nei limiti dell'aumento del 40 per cento previsto per l'assegno mensile. Tale aumento non va considerato ai fini della determinazione dell'assegno personale di cui al secondo comma ».

L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

« In relazione agli introiti affluiti al capitolo di entrata di cui al precedente articolo 3, con decreti del Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, saranno disposte assegnazioni di fondi ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — rubrica " Motorizzazione civile e trasporti in concessione " — distintamente per ciascuna del-

le spese di cui alle lettere seguenti e con la dotazione rispettiva riferita in percentuale ai detti introiti:

a) fino al 4 per cento — per spese relative a misure previdenziali contro i rischi connessi all'espletamento da parte del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dei servizi ad essi demandati e per spese relative ad interventi previdenziali in favore del personale dell'Ispettorato, nonchè per interventi assistenziali in favore del personale in servizio o in quiescenza o dei loro aventi causa, sentite le organizzazioni sindacali;

b) fino al 7 per cento — per la provvista e la fornitura gratuita agli interessati di patenti, carte di circolazione, moduli di domande e di versamenti in conto corrente postale, nonchè per fabbisogni di stampati, registri, per le spese relative alle gare, collaudi, magazzinaggio, distribuzione e spedizione dei materiali suddetti, per sopperire agli oneri derivanti dalla convenzione di cui all'ultimo comma del precedente articolo 3, e per le spese inerenti ai corsi di qualificazione di cui al successivo articolo 5-bis; è, invece, escluso ogni compenso al personale;

c) fino al 3 per cento — per spese relative alle attrezzature tecniche per i servizi della motorizzazione civile ».

Dopo l'articolo 5 sono aggiunti i seguenti:

Art. 5-bis.

Sono effettuati esclusivamente dagli ingegneri dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione:

1) gli esami per la patente di guida ad uso pubblico dei veicoli a motore, gli esami per la patente di guida ad uso privato dei veicoli a motore delle categorie *D* ed *E*, nonchè gli esami dei mutilati e minorati fisici;

2) gli esami di idoneità per insegnanti o istruttori di scuole guida;

3) le visite e prove degli autobus e dei complessi di veicoli, nonchè di veicoli a motore di peso complessivo a pieno carico superiore a 3.500 chilogrammi;

4) le operazioni tecniche previste dalle tabelle III, IV, V e VI lettera *B*) annesse al presente decreto.

Possono essere effettuati da funzionari della carriera direttiva amministrativa dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione all'uopo abilitati dopo aver seguito con esito favorevole appositi corsi di qualificazione svolti dall'Ispettorato medesimo:

1) gli esami per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* e *C*, esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici;

2) gli esami per la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici.

Possono essere effettuati da funzionari della carriera di concetto dell'Ispettorato muniti di titolo di studio di perito industriale o geometra o del diploma di maturità scientifica ed all'uopo abilitati come previsto dal precedente comma:

1) gli esami per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* e *C*, esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici;

2) gli esami per la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici;

3) le visite e prove di veicoli a motore e rimorchi, esclusi quelli di peso complessivo a pieno carico superiore a 3.500 chilogrammi, gli autobus e i complessi di veicoli;

4) l'accertamento attrezzature per trasporto persone su autocarri e macchine agricole;

5) la visita e prova di motoscafi e di imbarcazioni a motore e la verifica di motori;

6) la stazzatura di motoscafi e di imbarcazioni a motore;

7) l'esame per la patente di guida ad uso privato per motoscafi e imbarcazioni a motore.

Possono essere effettuati da impiegati della carriera di concetto muniti di titolo di studio diverso da quelli previsti dal terzo comma e da impiegati della carriera esecutiva dell'Ispettorato, in servizio alla data di entrata in vigore del presente decreto, all'uopo abilitati come previsto dal secondo comma:

1) gli esami per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli delle categorie *A*, *B* e *C*, esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici;

2) gli esami per la patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno stabilite le norme e le modalità per l'ammissione ai corsi, per lo svolgimento dei medesimi per il conseguimento dell'abilitazione.

#### Art. 5-ter.

I ruoli organici del personale di concetto e del personale salariato del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, previsti dalle tabelle II e V annesse alla legge 1° febbraio 1960, n. 26, sono rispettivamente aumentati di 2 unità nella qualifica di ispettore aggiunto capo, di 8 unità nella qualifica di ispettore aggiunto superiore, di 16 unità nella qualifica di ispettore aggiunto e di 74 unità nelle qualifiche di sotto ispettore di prima classe, di sotto ispettore di seconda classe e di aiuto ispettore, nonché di 50 unità nella qualifica di operai di prima categoria (specializzati) ».

L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

« Sono abrogati l'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e l'articolo 24 del regio decreto-legge 9 maggio 1932,

n. 813; sono altresì abrogati il decreto ministeriale 28 gennaio 1934 di approvazione dello statuto della Cassa di colleganza fra gli ingegneri dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il decreto ministeriale 28 maggio 1946 istitutivo del Fondo centrale di previdenza tra i dipendenti dello stesso Ispettorato, nonché le disposizioni comunque incompatibili con il presente decreto.

È istituita una Cassa di previdenza e assistenza tra i dipendenti di detto Ispettorato. Con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali, sarà approvato lo statuto della Cassa e potrà essere autorizzata la devoluzione alla medesima, quale contributo, dei fondi per le spese di cui alla lettera *a*) del precedente articolo 5.

La Cassa di previdenza è sottoposta al controllo della Corte dei conti a termini della legge 21 marzo 1958, n. 259.

Fermo restando quanto disposto dal nono comma dell'articolo 4, le disponibilità esistenti presso la Cassa ed il Fondo di cui al primo comma afferenti al periodo intercorrente dal 1° maggio 1966 sino all'entrata in vigore del presente decreto sono devolute allo Stato. Le somme accantonate per la previdenza sino al 30 aprile 1966 sono devolute alla Cassa di previdenza e assistenza istituita ai sensi del secondo comma; le rimanenti somme disponibili sono devolute al personale secondo le norme già in vigore presso la Cassa ed il Fondo di cui al primo comma.

La temporanea amministrazione delle somme e delle disponibilità indicate nel precedente comma resta affidata al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, il quale, con le disponibilità afferenti al periodo 1° maggio 1966 sino all'entrata in vigore del presente decreto, potrà sopperire, fino a quando non verrà determinata la dotazione dei capitoli di bilancio specificati nel precedente articolo 5, alle spese previste dall'articolo stesso, aventi carattere di urgenza, salvo successiva sistemazione ».

Alla Tabella I, n. 2), prima dell'articolo « 85 » è aggiunto l'articolo « 80 ».

Il n. 7) è soppresso.

È aggiunta la seguente nota:

« *N. B.* — Le tariffe di cui ai nn. 4), 5) e 6) non sono applicabili qualora si tratti di patente ad uso privato per la guida di motoveicoli della categoria *A* ».

Alla Tabella II è aggiunta la seguente nota:

« *N. B.* — Le tariffe relative alle operazioni di cui ai nn. 1) e 2) sono comprensive del rilascio del documento di circolazione e del foglio di via, quando necessari ».

Alla Tabella III è aggiunto il seguente n. 5):

« 5) Visita e prova di dispositivi per alimentazione di veicoli a motore a gas compresso o liquefatto . . . . . 1.000 »

Nella stessa Tabella la nota è sostituita dalla seguente:

« *N. B.* — Le operazioni di cui ai nn. 1), 2), 3) e 4) sono previste dagli articoli 10, 54, 55, 58, 62, 72, 76 e correlativi articoli del decreto Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420. Le tariffe relative a dette operazioni sono comprensive del rilascio del documento di circolazione e del foglio di via, quando necessari. L'operazione di cui al n. 5) è prevista dall'articolo 351 di detto decreto ».

Alla Tabella VI, lettera *a*), nn. 4) e 5) sono aggiunte le parole « (articolo 1) ».

È aggiunta la seguente nota:

« *N. B.* — Le tariffe relative alle operazioni di cui ai nn. 1), 2), 3), 4) e 5) sono comprensive del rilascio dei documenti per la navigazione, quando necessari. La tariffa relativa all'operazione di cui al n. 1) è comprensiva di quella per l'operazione di cui al n. 3) ».

La Tabella VII è sostituita dalla seguente:

TABELLA VII.

## INDICE

QUALIFICA	Ex coefficiente di stipendio	Direttore generale e direttore centrale	Carriera direttiva tecnica		Carriera direttiva amministrativa		Carriera di concetto	
			Sede centrale	Sedi perife- riche	Sede centrale e Sedi perife- riche	Sedi perife- riche per gli abilitati ad effet- tuare opera- zioni tecniche	Sede centrale e Sedi perife- riche	Sedi perife- riche per gli abilitati ad effet- tuare opera- zioni tecniche
Direttore generale ...	900	300	—	—	—	—	—	—
Direttore centrale .....	900	260	—	—	—	—	—	—
Ispettore generale .....	670	—	260	320	260	320	—	—
Ispettore capo .....	} 500	—	340	420	300	380	160	220
Ispettore aggiunto capo ed equiparati .....								
Ispettore principale .....	} 402	—	410	510	310	410	190	265
Ispettore aggiunto superiore								
Ispettore di 1ª classe ..	} 325	—	490	615	310	435	225	315
Ispettore aggiunto .....								
Ispettore di 2ª classe ..	} 271	—	570	715	340	490	260	370
Sotto ispettore di 1ª classe								
Ispettore di 3ª classe ...	} 229	—	—	—	370	545	290	420
Sotto ispettore di 2ª classe								
Aiuto ispettore .....	202	—	—	—	—	—	315	465

Segue TABELLA VII.

QUALIFICA	Ex coeffi- ciente di stipendio	Carriera esecutiva		Carriera ausiliaria	Salariati		Non di ruolo
		Sede centrale e Sedi perife- riche	Sedi perife- riche per gli abilitati ad effet- tuare opera- zioni tecniche		Sedi centrali e Sedi perife- riche	Sedi perife- riche per gli addetti alle opera- zioni tecniche	
Aiutante superiore o assistente su- periore ed equiparati .....	325	195	270	—	—	—	—
Archivista capo o aiutante capo o assistente capo ed equiparati....	271	225	315	—	—	—	—
Primo archivista o aiutante prin- cipale o assistente principale ed equiparati .....	229	260	370	—	—	—	—
Archivista o dattilografo di 1ª clas- se o primo aiutante o primo as- sistente .....	202	290	415	—	—	—	—
Applicato o dattilografo di 2ª clas- se o aiutante o assistente ed equiparati .....	180	305	435	—	—	—	—
Applicato aggiunto o dattilografo aggiunto o aiutante aggiunto o assistente aggiunto .....	157	335	495	—	—	—	—
Commesso .....	173	—	—	235	—	—	—
Usciere capo .....	159	—	—	245	—	—	—
Usciere .....	151	—	—	250	—	—	—
Inserviente .....	142	—	—	255	—	—	—
Capi operai .....	193	—	—	—	215	320	—
Prima categoria (specializzati) . . . .	167	—	—	—	240	360	—
Seconda categoria (qualificati) . . . .	157	—	—	—	250	375	—
Terza categoria (comuni) . . . . .	151	—	—	—	250	380	—
Quarta categoria (manovali).....	148	—	—	—	250	380	—
Avventizio o giornaliero o diurni- sta di II categoria . . . . .	155	—	—	—	—	—	330
Avventizio o giornaliero o diurni- sta di III categoria .....	144	—	—	—	—	—	300
Avventizio o giornaliero o diurni- sta di IV categoria .....	136	—	—	—	—	—	265

**P R E S I D E N T E .** I senatori Grimaldi, Pinna, Maggio, Cremisini, Turchi e Pace hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il quarto comma dell'articolo 5-bis del decreto-legge, articolo introdotto dalla Camera dei deputati.

Senatore Grimaldi, insiste nel suo emendamento?

**G R I M A L D I .** Signor Presidente, desidererei fare una breve dichiarazione. Anzitutto, vorremmo ringraziare il signor Ministro perchè ha preso in considerazione i motivi fondamentali che ci hanno indotto a presentare l'emendamento. L'emendamento è stato presentato non in funzione di tutela di interessi di funzionari della Motorizzazione, ma in funzione di tutela della vita dei cittadini. Per questo non sapremmo rinunciare a chiedere al Senato la valutazione, sotto questo profilo, dell'emendamento che abbiamo presentato.

Pur dando il massimo ossequio agli intendimenti del Ministro, il quale intende che i corsi siano fatti con assoluta severità, che i corsi diano garanzia di essere fatti in maniera tale da dare al personale che li frequenterà una qualificazione, vorremmo chiedere: che validità resta all'articolo 181 dello statuto degli impiegati dello Stato? Desidereremmo sapere se possiamo superare con una mia rinuncia, che personalmente farei volentieri in omaggio a quanto lei, signor Ministro, con garbo squisito e con impegno preciso ha detto in quest'Aula, certe perplessità e certe preoccupazioni. La vita dei cittadini non si tutela con l'impegno, che, mi scusi, rappresenta in questo momento solo una espressione di volontà e non una norma di legge.

**P R E S I D E N T E .** Senatore Grimaldi, lei ha già illustrato l'emendamento, se vuole che lo metta ai voti...

**G R I M A L D I .** Ho finito, signor Presidente; e le dico subito che non l'ho illustrato, ho solo accennato alla presentazione di un emendamento. Lei mi ha dato la parola ed io ho il diritto e il dovere di illustrarlo. D'altronde ho finito, io non sono di quelli a

cui piace dilungarsi per ore. Però chiedo se non sia il caso, anziché di ridurre queste garanzie, di estendere l'obbligo, signor Ministro, di imporre l'applicazione della targa d'identificazione anche a tutti i motocicli. Io ho visto uccidere un padre di famiglia da una motocicletta non targata che è scappata via; non abbiamo potuto sapere chi fosse il delinquente che aveva commesso quel delitto, è sfuggito!

Chiedo se non sia il caso, anziché di ridurre le cautele, di estendere l'esame psicotecnico dei tempi di reazione a tutti coloro i quali chiedono la patente, compresi quelli che chiedono la patente per la guida dell'automobile per uso privato.

Se queste cose chiedo, signor Ministro e onorevoli colleghi, come posso con tranquillità rinunciare all'emendamento che ho presentato? Ecco le ragioni per le quali io insisto e per le quali chiedo che l'emendamento sia posto ai voti.

**P R E S I D E N T E .** Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il loro avviso sull'emendamento in esame.

**G E N C O , relatore.** Onorevole Presidente, ho già avuto occasione di spiegare i motivi per i quali sono contrario a qualsiasi emendamento. Capisco che il senatore Grimaldi insista, ma la Commissione è contraria, perchè altrimenti rischiamo di mandare a gambe all'aria il provvedimento: e noi non ci sentiamo di farlo.

**S C A L F A R O , Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Confermo il parere contrario con le motivazioni che ho già dato.

**P R E S I D E N T E .** Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Grimaldi e da altri senatori. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**Non è approvato.**

Passiamo ora alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Battista. Ne ha facoltà.

**B A T T I S T A** . Ringrazio i colleghi che avranno la cortesia di rimanere in quest'Aula qualche minuto soltanto poiché sento il dovere, a nome della Democrazia cristiana e non soltanto mio personale, di esprimere i motivi del nostro voto favorevole alla conversione in legge di questo decreto-legge.

Si tratta di un provvedimento molto serio ed importante che mette ordine in una materia che si trascina dal 1905. Non si tratta tanto, quindi, di diritti quesiti, quanto di una materia che è nata un po' per caso, quando ai circoli ferroviari di ispezione nel lontano 1905 venne affidata in più la mansione di collaudare le automobili che allora erano pochissime. Ciò giustificava un maggior compenso che è poi andato aumentando man mano che le cose si complicavano e si aggrovigliavano con successivi provvedimenti, fino alla legge del 1933 con la quale di fatto si volle dare una sistemazione che però in effetti è sempre risultata poco chiara e non molto legittima poiché non completamente inquadrata nell'organizzazione amministrativa dello Stato. È per questa ragione che bene ha fatto l'onorevole Scalfaro ad affrontare in pieno il problema ricordando le benemerite degli ingegneri della Motorizzazione civile che hanno sempre bene operato nello svolgimento delle loro funzioni, dando nello stesso tempo ad essi maggiore dignità derivante dal fatto che i maggiori compensi che essi percepiscono sono regolati da una legge che garantisce loro una piena legalità e non presta il fianco ad alcuna critica come è avvenuto per la cassa di colleganza.

Per queste ragioni dichiaro, a nome della Democrazia cristiana, di votare a favore del disegno di legge in esame. (*Applausi dal centro*).

**P R E S I D E N T E** . Poiché nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

**È approvato.**

### **Per l'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge n. 1391**

**G U A N T I** . Domando di parlare.

**P R E S I D E N T E** . Ne ha facoltà.

**G U A N T I** . Vorrei pregarla, signor Presidente, a norma di Regolamento, di iscrivere all'ordine del giorno il disegno di legge n. 1391, assegnato in sede referente alla 5ª Commissione sin dal 26 ottobre 1965. Dichiaro che questa è la seconda volta che io sollecito una tale discussione. Il provvedimento riguarda il diritto a pensione degli orfani e orfane di ex insegnanti elementari deceduti anteriormente al 1° ottobre 1948. Sono passati 20 anni dal 1948 e ancora non si riesce a risolvere questo problema.

Prego pertanto la Presidenza che, a norma del Regolamento, il disegno di legge sia iscritto all'ordine del giorno.

**P R E S I D E N T E** . Secondo la prassi, interpellero il Presidente della Commissione competente.

### **Annunzio di mozioni**

**P R E S I D E N T E** . Si dia lettura della mozione pervenuta alla Presidenza.

**B O N A F I N I** , *Segretario*:

**SALERNI, ALBERTI, JODICE, BONAFINI, TEDESCHI, BANFI, FERRONI, MAIER, GIANCANE, GIORGI** . — Il Senato,

esaminata la relazione al Parlamento del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord sull'attuazione della legge recante provvedimenti straordinari per la Calabria;

considerato che essa, come una serie di altri documenti ufficiali, testimonia la gravità della situazione regionale;

mentre condivide la necessità di proseguire la politica di conservazione del suolo postulata da tale relazione;

ritiene che una politica di rinascita economica della Calabria non possa limitarsi alla sola difesa idro-geologica del territorio regionale,

impegna, pertanto, il Governo a formulare un'organica politica di sviluppo della regione che:

abbia in primo luogo presenti le possibilità che alla Calabria offre la creazione di una Università ad indirizzo tecnologico la quale ricalchi le più avanzate esperienze internazionali in materia e costituisca un polo d'attrazione per le industrie di tipo nuovo che si localizzano a valle dei centri di ricerca scientifica;

consenta la migliore valorizzazione turistica della regione e ne garantisca l'inserimento nelle correnti turistiche internazionali; a tal uopo si sollecita il Governo ad una rapida attrezzatura di diversi comprensori di sviluppo turistico identificati nella regione ed auspica che lo studio, in corso da parte della CEE, per la creazione di un polo di sviluppo turistico calabrese abbia una sollecita conclusione in modo da passare tempestivamente alla fase operativa;

permetta una ordinata crescita dell'agricoltura calabrese che trovi i propri punti di forza nei comprensori irrigui, per i quali si sollecita il completamento delle opere in corso e la tempestiva esecuzione di quelle programmate, che tenga parimenti in evidenza i problemi del riassetto delle zone collinari, la cui stessa sopravvivenza economica è legata all'integrazione dei redditi rurali con quelli provenienti da altre attività. (39)

#### Annunzio di interpellanze

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

**BONAFINI**, Segretario:

**FIORE, BITOSSO, DI PRISCO, BRAMBILLA, BOCCASSI.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere:

1) se è al corrente che nel bilancio 1965 dell'Istituto nazionale della previdenza so-

ciale sono stati iscritti in uscita 85 miliardi relativi all'assegno straordinario, pari ad una mensilità di pensione, erogato sulla base del decreto-legge 23 dicembre 1964;

2) se non crede che tale attribuzione al bilancio del 1965 sia illegale in quanto l'assegno straordinario conseguito dopo lunga lotta dei pensionati è stato ottenuto per il 1964;

3) se non crede che il fatto che un grande Istituto come l'INPS, il quale per il passato ha licenziato ed intende ancora licenziare bilanci di cassa e non di competenza, sia contrario ad ogni sana e corretta contabilità;

4) se è d'avviso che tale contabilità anormale debba essere pagata duramente dai pensionati a cui si sottraggono 85 miliardi che avrebbero dovuto e dovrebbero attribuirsi al bilancio 1964, così come hanno dichiarato sia il Presidente che il Direttore generale, se l'INPS avesse redatto bilanci di competenza. (565)

**GULLO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Per conoscere il pensiero del Governo in merito alla costituzione e all'attività del Tribunale internazionale, promosso da B. Russel e da altri noti intellettuali e politici di varie nazionalità, per accertare e condannare i crimini di guerra commessi nel Vietnam.

In particolare, l'interrogante chiede di conoscere il loro pensiero sugli aspetti politici e giuridici del fatto e sulla influenza di esso nella lotta per la pace, che i popoli del mondo di ogni colore, di ogni ordinamento politico e di ogni religione conducono con costante impegno. (566)

#### Annunzio di interrogazioni

**PRESIDENTE.** Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**BONAFINI**, Segretario:

**SAMARITANI, DI PRISCO, CONTE, FARNETI Ariella, GAIANI, ROFFI, SANTARELLI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e del-*

*le foreste.* — Per conoscere quale atteggiamento ha assunto nei confronti del Regolamento, proposto dalla Commissione della CEE, riguardante alcune misure di organizzazione dei mercati nel settore dello zucchero per la campagna 1967-68 ed inoltre quale azione ha svolto alla 208ª sessione del Consiglio dei ministri della CEE e quali risultati ha conseguito al fine di salvaguardare la nostra produzione bieticola-saccarifera, gli interessi dei produttori e quelli più generali del nostro Paese. (1683)

**CUZARI.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — In relazione alla situazione venutasi a determinare a seguito del decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1966, n. 1185, con il quale nell'organico della Pretura di Barcellona Pozzo di Gotto è stato soppresso un posto di Pretore.

Tale provvedimento, pur adottato nel quadro di una generale revisione degli organici degli uffici giudiziari in tutto il territorio della Repubblica, non tiene sufficientemente conto del carico di affari giudiziari trattati da quella Pretura che nel 1965 è stato così ripartito:

Procedimenti civili . . . . n.	273
Sentenze civili . . . . »	76
Decreti ingiuntivi . . . . »	181
Esecuzioni . . . . »	328
Procedimenti penali . . . . »	1.830
Sentenze dibattimentali . . »	251
Sentenze istruttorie . . . . »	166
Decreti penali . . . . »	371
Rogatorie penali e perizie psichiatriche . . . . »	544

Rilevantissima è anche l'attività amministrativa demandata al Pretore (verifiche dello stato civile, commissioni elettorali, eccetera) in un mandamento che conta oltre 100.000 abitanti;

ancora va rilevato che in aggiunta alla succennata imponente mole di lavoro, dalla Pretura di Barcellona P. G. dipendono due sedi distaccate (Castroreale e Montalbano Elicona) mentre, nel mandamento ha sede uno dei più importanti manicomi giudiziari d'Italia, circostanza questa che caratterizza

profondamente la situazione dell'Ufficio di Barcellona P. G. talchè l'adottato provvedimento di soppressione di un posto di pretore ne compromette il funzionamento mantenuto fino ad oggi in condizioni di normalità solo per lo spirito di sacrificio dei due Pretori e del personale ausiliario.

L'interrogante sottolinea l'allarme ingeneratosi nel mandamento e in quelli limitrofi di Milazzo e Novara di Sicilia che auspicano da tempo la istituzione di una sezione staccata di tribunale resa indispensabile dal volume degli affari giudiziari, dalla omogeneità della zona e dalle distanze e difficoltà attuali, e chiede quindi al Ministro di voler riesaminare il provvedimento alla luce dei dati sovraindicati per restituire alla Pretura di Barcellona P.G. la funzionalità di cui menava vanto. (1684)

*Interrogazioni  
con richiesta di risposta scritta*

**D'ERRICO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se risponde a verità la notizia diffusa dalla stampa e ripresa dalla Radio-televisione, secondo la quale nel prossimo autunno verrebbe inaugurato in Milano un monumento denominato « Onda-Vittoria » dedicato al marinaio d'Italia. A tal proposito l'interrogante crede doveroso ricordare che un monumento nazionale al marinaio d'Italia fu inaugurato nella città di Brindisi nel 1933 e che da allora detto monumento è stato sempre considerato il Sacario dei caduti della Marina militare. Trattasi, in effetti, di un imponente monumento, posto in felicissima posizione di fronte all'ingresso del porto interno di Brindisi, sulle cui lapidi figurano i nomi dei Caduti del mare e davanti al quale vi è un'ara votiva perenne. Stando così le cose, la creazione di un secondo monumento al marinaio d'Italia, in una città che non è marittima, non avrebbe alcun significato e suonerebbe offesa alla nobile città di Brindisi che ebbe grandissima importanza per la nostra Marina militare, specialmente durante la prima guerra mondiale. (5827)

MILITERNI, BERLINGIERI, MURDACA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere:

in considerazione della gravissima ed improvvisa decisione delle Direzioni dello stabilimento tessile Lini e Lane s.p.a di Tortora (Cosenza) e delle Ditte associate Packing, Hirkta e dello Stabilimento elettromeccanico calabro, tutti ubicati nell'area del nucleo di sviluppo industriale di Praia a Mare (Cosenza), di cessazione dell'attività industriale, con conseguente risoluzione del rapporto di lavoro, notificata, inopinatamente, con periodo di preavviso decorrente dal 16 febbraio 1967, a tecnici, impiegati e maestranze, cioè complessivamente a circa 400 (quattrocento) prestatori d'opera;

constato che l'improvvisa cessazione dell'attività dei predetti stabilimenti, tutti, peraltro, sorti con finanziamenti ed incentivi della Cassa per il Mezzogiorno, ha determinato una situazione di vivissimo allarme nelle popolazioni dei comuni della predetta area di sviluppo industriale che rischia di trasformarsi nel dramma umano di centinaia di famiglie di lavoratori;

considerata, inoltre, la già pesante e notoria avversa congiuntura di sottoccupazione e disoccupazione che imperversa nella Regione calabrese.

se non ritengano doveroso e necessario, nel quadro dell'urgente predisposizione ed attuazione di un organico programma di intervento delle Partecipazioni statali per attivare il processo di industrializzazione della Calabria, e ciò anche in adempimento alla riserva della quota di investimenti nei territori meridionali, di cui all'articolo 5, primo comma, della legge 26 giugno 1965, n. 717 ed all'articolo 2 della legge 29 luglio 1957, n. 634, provvedere, intanto, ed immediatamente, alla irizzazione dei predetti stabilimenti, sia per garantire alle maestranze la continuità dell'occupazione, sia per non compromettere il processo di industrializzazione in atto nell'area del predetto nucleo, per la realizzazione delle cui infra-

strutture ed iniziative già lo Stato ha impegnato notevoli interventi finanziari attraverso l'azione meritoria e propulsiva della Cassa per il Mezzogiorno. (5828)

BASILE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se non ritengano opportuno e, tenendo presente la più volte deprecata carenza degli interventi delle aziende ed enti a partecipazione statale in Calabria, doveroso un urgentissimo intervento onde sanare la gravissima situazione determinatasi in due importanti stabilimenti siti a Praia a Mare in provincia di Cosenza, e precisamente quello tessile della Lini e Lane s.p.a. di Tortora e ditte associate e quello elettromeccanico del Gruppo Rivetti che in questi giorni sono stati costretti a cessare la loro attività licenziando improvvisamente molte centinaia di lavoratori. (5829)

MENCARAGLIA. — *Ai Ministri del tesoro e della difesa.* — Per sapere se intendono disporre per il riesame dell'istanza di pensione del signor Mori Angiolino da Casole d'Elsa (Siena), classe 1896.

Al Mori, con determinazione del Ministro della difesa in data 16 dicembre 1965, brevetto n. 464947, venne concessa la croce al merito di guerra. Risulta dal suo foglio matricolare che egli « riportò ustioni di secondo grado alla faccia e padiglione dell'orecchio sinistro per la fiammata dello scoppio di una bombarda il 17 agosto 1917 durante un'azione a Monfalcone, come da verbale, eccetera ». Nel maggio 1963 la Commissione medica dell'O. M. di Firenze gli riconobbe « otite media cronica catarrale bilaterale... » e propose l'assegnazione di una pensione di settima categoria per due anni. Il Ministero del tesoro, con suo decreto 2069881 del 16 luglio 1964 negò il pensionamento non riconoscendo la « causa di servizio di guerra ».

L'interrogante chiede quindi di sapere se i Ministri interessati ritengono tra loro conciliabili i giudizi separatamente emessi. (5830)

**PREZIOSI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non reputa opportuno e giusto, in relazione alla legge Bellisario n. 603, chiarire e definire con circolari ai Provveditorati agli studi la posizione dei laureati in economia e commercio abilitati in materie commerciali tabella 6 Avv. i quali, pure essendo abilitati come sopra ed attualmente insegnando con nomine triennali la matematica nelle scuole medie, sarebbero esclusi dallo insegnamento di detta materia perchè non in possesso della laurea in matematica.

In relazione a ciò si chiede al Ministro di voler provvedere a che sia chiarita e definita la posizione di insegnamento dei predetti laureati in economia e commercio, i quali hanno ottenuto da oltre dieci anni la abilitazione per concorso a cattedre e non abilitazione decentrata ed insegnano attualmente matematica nelle scuole medie stesse. (5831)

**VALLAURI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se i lavori per la costruzione dell'autostrada Villesse-Gorizia, prevista come raccordo all'autostrada Mestre-Trieste, possano venire iniziati subito.

Nel merito l'interrogante fa presente:

che la fase di progettazione è in gran parte ultimata, sì da poter eseguire almeno un primo lotto;

che la Regione a statuto speciale Friuli-Venezia Giulia sarebbe disposta ad anticipare l'importo di 2 miliardi già stanziati dal Ministero e l'importo in eccedenza che il completamento dell'opera potesse comportare.

L'interrogante gradirebbe ricevere dal Ministro una risposta che potesse precisare la data di inizio dei lavori di esecuzione dell'autostrada, la quale, come è noto, è prevista come una indispensabile infrastruttura della Regione, ed è in particolare una arteria essenziale per i traffici della città di Gorizia. (5832)

**BRAMBILLA, VERGANI, PIOVANO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sape-

re se è in corso, e a che punto è, la concessione del secondo e del terzo contributo per la costruzione del secondo e del terzo lotto della fognatura del comune di Rosasco (Pavia) richiesta nel 1965 al Ministero dei lavori pubblici quando già i lavori di costruzione del primo lotto, per un valore di 30 milioni di lire (già ammesso al contributo in base alla legge 3 agosto 1949, n. 589), stavano per terminare.

Lo stesso comune di Rosasco in data 29 dicembre 1959 ha chiesto anche di essere ammesso al contributo statale previsto dalla legge 15 febbraio 1953, n. 184, per la sistemazione straordinaria di alcune strade interne e della frazione « Rivoltella » per un valore di lire 20.000.000. Si chiede di conoscere a che punto è attualmente la pratica di concessione del predetto contributo, data l'urgenza dei lavori e l'impossibilità del Comune di farvi fronte con i propri mezzi. (5833)

#### **Ordine del giorno per le sedute di giovedì 16 febbraio 1967**

**P R E S I D E N T E.** Il Senato tornerà a riunirsi giovedì 16 febbraio in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 17 con il seguente ordine del giorno:

I. Discussione delle mozioni nn. 37 e 39 e svolgimento delle interpellanze nn. 473, 560 e 561.

II. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1. Modificazioni al sistema sanzionatorio delle norme in tema di circolazione stradale e delle norme dei regolamenti locali (1808) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. Condono di sanzioni disciplinari (1798).

**TOMASSINI ed altri.** — Condono di sanzioni disciplinari (1608-Urgenza).

## III. Discussione dei disegni di legge:

1. Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica (1758) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

2. BOSCO. — Inclusione dei tribunali di Brescia, Cagliari, Lecce, Messina, Salerno e S. Maria Capua Vetere fra quelli cui sono addetti magistrati di Corte di casazione in funzioni di Presidente e di Procuratore della Repubblica (891).

3. Disposizioni integrative della legge 11 marzo 1953, n. 87, sulla costituzione e sul funzionamento della Corte costituzionale (202).

4. Proroga della delega contenuta nell'articolo 26 della legge 26 febbraio 1963, n. 441, per la unificazione di servizi nel Ministero della sanità (588).

IV. Seguito della discussione della mozione n. 21 e dello svolgimento delle interpellanze nn. 451 e 505 e della interrogazione n. 873.

V. Seguito della discussione della proposta di modificazioni agli articoli 63 e 83 del Regolamento del Senato della Repubblica (*Doc. 80*).

## VI. Discussione del disegno di legge:

TERRACINI e SPEZZANO. — Del giuramento fiscale di verità (1564) (*Isritto all'ordine del giorno ai sensi dell'articolo 32, secondo comma, del Regolamento*).

*Mozioni e interpellanze al punto I dell'ordine del giorno*

## MOZIONI:

MILITERNI, SPASARI, BERLINGIERI, MURDACA, PERUGINI, INDELLI, CARELLI, BARTOLOMEI. — Il Senato,

preso atto con soddisfazione che il Ministro per gli interventi straordinari nel

Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord ha presentato al Parlamento la relazione riassuntiva sull'attuazione della legge recante provvedimenti straordinari per la Calabria (legge 26 novembre 1955, numero 1177), nonché le proposte di spesa per il completamento degli interventi ai sensi e nel termine di cui all'articolo 6 della legge 10 luglio 1962, n. 890;

considerato che l'efficacia della citata legge n. 1177 verrà a cessare il 30 giugno 1967;

rilevato che la relazione offre al Parlamento un documentato, analitico ed organico quadro unitario dei risultati dell'azione fin qui svolta per la difesa idrogeologica del suolo della penisola calabrese ed indica proposte di spesa per il completamento degli interventi;

constatato che la difesa, la conservazione e la valorizzazione del suolo assurgono, nel quadro della programmazione, a problema prioritario in considerazione della stretta interdipendenza fra questo tipo di intervento e la stessa crescita economica e civile della Regione;

valutata la nuova realtà della situazione calabrese conseguente agli interventi pubblici finora effettuati in specie da parte della « Cassa » nonché alle prospettive che il progresso economico di tutto il Paese e la stessa azione pubblica fin qui svolta hanno aperto all'economia della Regione;

constatata la urgente necessità di proseguire gli interventi straordinari dello Stato diretti soprattutto alla difesa idrogeologica del territorio calabrese, ma contestualmente finalizzati alla valorizzazione socio-economica della Calabria;

ritenuto che gli stessi interventi debbano inquadrarsi, in attuazione del programma economico nazionale, nell'ambito dei Piani di coordinamento di cui all'articolo 1 della legge n. 717 del 1965 e che, in particolare, gli interventi debbano tendere, attraverso un programma da attuarsi entro il 1980;

a) alla conservazione del suolo, mediante:

1) interventi volti al rimboschimento ed al rinfoltimento di boschi degradati, alla

sistemazione di frane, alla realizzazione delle sistemazioni idrauliche connesse, alla regimazione valliva dei corsi d'acqua e delle reti dei colli — secondo le valutazioni fatte nella citata relazione del Governo — e ad assicurare la manutenzione delle opere realizzate;

2) il perseguimento di un effettivo equilibrio tra superficie destinata alla difesa idrogeologica e superficie destinata alla coltivazione, anche attraverso l'acquisto di terreni da parte dell'Azienda di Stato delle foreste demaniali;

3) il coordinamento, a livello programmatico ed operativo, degli interventi, secondo le prescrizioni della legge 26 giugno 1965, n. 717, con i già citati piani di coordinamento degli interventi nelle Regioni meridionali;

b) alla valorizzazione agraria, anche mediante:

1) l'accelerazione dei programmi d'irrigazione secondo le valutazioni della citata relazione del Governo;

2) la concessione di contributi per opere di miglioramento fondiario che — a differenza di quanto accaduto talora nel passato — deve assicurare, con i fondi della legislazione speciale per la Calabria, soltanto l'attuazione del criterio integrativo previsto dalla legge n. 1177 del 1955, mentre il contributo base dev'essere assicurato dalle altre leggi ordinarie e straordinarie dello Stato;

c) al consolidamento e trasferimento degli abitati, inteso quale « risanamento integrale » da ricercarsi attraverso una modifica degli assetti urbanistici locali e non soltanto, come verificatosi nel passato, limitato ad interventi sistematori parziali privi di una concreta impostazione oltre che urbanistica anche socio-economica;

d) alla incentivazione delle attività agricole ed extra-agricole, attraverso anche un'azione particolarmente accentuata, nella Regione, delle Società finanziarie esistenti (FINAM e INSUD) in ordine alla promozione e partecipazione alle imprese agricole ed extra-agricole o mediante la istituzione

di un'apposita Società finanziaria per la Regione calabrese, nonchè attraverso una più articolata e specificamente integrata manovra degli incentivi per le nuove localizzazioni industriali ;

e) all'attuazione degli interventi per il fattore umano, mediante anche una sistematica assistenza all'emigrazione;

impegna il Governo a predisporre sollecitamente uno schema di provvedimento legislativo inerente alla prosecuzione fino al 1980 degli interventi speciali a favore della Calabria, che tenga conto delle indicazioni fin qui emerse nell'applicazione delle provvidenze a tutt'oggi in vigore per la Regione, nonchè della opportunità di finalizzare, sempre più organicamente, la integrale soluzione del problema della difesa del suolo alla valorizzazione socio-economica della Calabria, in prospettiva del contributo che la estrema Regione peninsulare e mediterranea del nostro Paese e dell'Europa — per la sua naturale posizione strategica all'incrocio dei traffici delle materie prime e delle fonti di energia provenienti dal Medio Oriente, dall'Africa e da oltre Oceano — potrà e dovrà dare ai più vasti processi di sviluppo e di integrazione delle moderne economie. (37)

SALERNI, ALBERTI, JODICE, BONAFINI, TEDESCHI, BANFI, FERRONI, MAIER, GIANCANE, GIORGI. — Il Senato,

esaminata la relazione al Parlamento del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord, sull'attuazione della legge recante provvedimenti straordinari per la Calabria;

considerato che essa, come una serie di altri documenti ufficiali, testimonia la gravità della situazione regionale;

mentre condivide la necessità di proseguire la politica di conservazione del suolo postulata da tale relazione;

ritiene che una politica di rinascita economica della Calabria non possa limitarsi alla sola difesa idro-geologica del territorio regionale,

impegna, pertanto, il Governo a formulare un'organica politica di sviluppo della regione che:

abbia in primo luogo presenti le possibilità che alla Calabria offre la creazione di una Università ad indirizzo tecnologico la quale ricalchi le più avanzate esperienze internazionali in materia e costituisca un polo d'attrazione per le industrie di tipo nuovo che si localizzano a valle dei centri di ricerca scientifica;

consenta la migliore valorizzazione turistica della regione e ne garantisca l'inserimento nelle correnti turistiche internazionali; a tal uopo si sollecita il Governo ad una rapida attrezzatura di diversi comprensori di sviluppo turistico identificati nella regione ed auspica che lo studio, in corso da parte della CEE, per la creazione di un polo di sviluppo turistico calabrese abbia una sollecita conclusione in modo da passare tempestivamente alla fase operativa;

permetta una ordinata crescita dell'agricoltura calabrese che trovi i propri punti di forza nei comprensori irrigui, per i quali si sollecita il completamento delle opere in corso e la tempestiva esecuzione di quelle programmate, che tenga parimenti in evidenza i problemi del riassetto delle zone collinari, la cui stessa sopravvivenza economica è legata all'integrazione dei redditi rurali con quelli provenienti da altre attività. (39).

#### INTERPELLANZE:

**BASILE, NENCIONI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord ed ai Ministri del bilancio e delle finanze.* — Per conoscere, in relazione al giustificato allarme destato in tutti gli ambienti della regione calabrese dalla preoccupante situazione che si sta profilando circa il rinnovo della « Legge Calabria », del quale era stato formalmente assicurato l'anticipo di un anno sulla scadenza del 30 giugno 1966, anticipo di cui sempre più si va dileguando, assieme alla possibilità di realizzazione, la speranza,

mentre invece si sta provvedendo alla proroga pura e semplice per altri 5 anni della sola addizionale 5 per cento istituita all'articolo 18 della stessa « Legge Calabria » appunto per il finanziamento, con un impegno di solidarietà di tutta la Nazione, del programma di interventi straordinari atti ad assicurare le fondamentali esigenze di esistenza della regione, ma dei cui proventi per altro, riscossi durante tutto il periodo di applicazione della legge, appena un terzo è stato effettivamente devoluto alla Calabria:

a) se considerano tuttora valido l'impegno del Governo di anticipare di un anno la proroga della legge Calabria, dotandola naturalmente di una copertura finanziaria adeguata, per assicurare il completamento del programma originario e fondamentale di difesa del suolo, sinora solo parzialmente e frammentariamente realizzato, e per renderla una efficace legge di sviluppo della regione, atta, purchè ne sia garantita la effettiva aggiuntività degli interventi, a limitare il gravissimo squilibrio che la politica meridionalistica degli ultimi 15 anni ha creato a danno della Calabria nei confronti di tutte le altre zone depresse del Mezzogiorno di Italia;

b) in caso affermativo, entro quale termine il Governo intende attuare tale impegno e se non ritiene opportuno, anzi doveroso, procedere al rinnovo della legge per gli interventi straordinari in Calabria contemporaneamente e contestualmente alla proroga dell'addizionale 5 per cento. (473)

**PERNA, SPEZZANO, BERTOLI, SCARPINO, GIGLIOTTI, GULLO.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Sugli orientamenti e sui provvedimenti che intende adottare per la difesa del suolo e l'assetto del territorio della regione calabrese, tenuto conto:

a) che le leggi 26 novembre 1955, n. 1177, e 10 luglio 1962, n. 890, recanti provvedimenti straordinari a favore della Calabria, perdono qualsiasi efficacia dal 30 giugno 1967;

b) che la relazione sullo stato di applicazione delle due leggi e le proposte per ulteriori interventi, a norma dell'articolo 6 della menzionata legge n. 890, sono state già presentate al Parlamento da parte del Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord;

c) che, in atto, di fronte al Parlamento trovasi in discussione il programma di sviluppo economico per il quinquennio 1966-1970, e che tutti i finanziamenti necessari per gli interventi strutturali, infrastrutturali, produttivi per la regione calabrese debbono essere previsti in misura idonea alle condizioni generali della Calabria ed erogati tempestivamente attraverso il piano regionale di sviluppo economico;

d) che il Parlamento si trova di fronte al disegno di legge governativo di proroga dell'addizionale di cui alla suddetta legge n. 1177, senza alcun aggancio a provvedimenti per la Calabria e, d'altro canto, a proposte di legge di iniziativa parlamentare di proroga dei provvedimenti straordinari per la Calabria, in contraddizione col criterio generale della programmazione del Paese;

e) del persistente e preoccupante stato di dissesto idro-geologico, per cui si rende difficile e incerto ogni sviluppo economico della Regione, si scoraggiano i necessari investimenti produttivi e si mantengono in permanente pericolo gli stessi insediamenti urbani;

f) della constatazione, contenuta nella stessa relazione Pastore, che molto limitati rispetto alle necessità sono stati gli effetti sistematori e gli interventi operati in applicazione della legge n. 1177 e ciò per l'insufficiente finanziamento, l'inorganicità funzionale, l'imperfezione nell'attuazione e per la irrazionale dispersività della loro collocazione, anche a causa dei criteri clientelari ed elettoralistici prevalsi;

g) dei rilievi sulla limitatezza dei risultati conseguiti a causa dell'estensione qualitativa e dispersiva degli interventi della legge n. 1177, che invece avrebbe dovuto ser-

vire ad affrontare il grave dissesto del territorio calabrese;

h) del carattere sostitutivo invece che aggiuntivo dei finanziamenti della legge speciale rispetto a quelli ordinari delle Amministrazioni dello Stato e di quelli straordinari della Cassa del Mezzogiorno;

i) della constatazione che i contribuenti italiani sono stati gravati da un'imposizione il cui gettito di circa 700 miliardi solo in parte, per 254 miliardi, è stato destinato alla Calabria ed appena 153 miliardi sono stati finora spesi.

Gli interpellanti chiedono di conoscere, nel momento in cui si chiede la proroga dell'addizionale, di cui alla legge n. 1177, se non intenda prevedere e garantire per il prossimo quinquennio interventi e finanziamenti adeguati ed idonei ad assicurare la continuazione e il completamento delle opere, limitatamente alla difesa geo-fisica ed idro-geologica della Calabria, secondo un piano organico per la salvezza del suolo calabrese, nel quadro e in attesa della approvazione del programma quinquennale e, in particolare, in riferimento agli orientamenti emergenti per la salvaguardia del territorio nazionale, avendo cura di chiedere la collaborazione degli Enti locali in assenza dell'Ente Regione. (560)

BATTAGLIA, BONALDI, CATALDO, CHIARIELLO, D'ANDREA, D'ERRICO, NICOLETTI, TRIMARCHI, BERGAMASCO, VERNESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord.* — Gli interpellanti:

considerato che dalla stessa relazione presentata dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle aree depresse del Centro-nord sull'attuazione della legge per gli interventi straordinari nella Calabria risultano necessari ulteriori interventi per la sistemazione idrogeologica e per la creazione delle condizioni indispensabili per lo sviluppo della regione calabrese;

constatato che, nonostante la prossima scadenza, 30 giugno 1967, della legge 26 no-

vembre 1955, n. 1177, per gli interventi straordinari in Calabria il Governo non ha predisposto alcun provvedimento per il rinnovo, il potenziamento e l'aggiornamento degli interventi straordinari in Calabria;

rilevato, viceversa, che il Governo ha richiesto e il Parlamento ha approvato la proroga dell'addizionale pro-Calabria istituita appunto per finanziare gli interventi straordinari in Calabria;

ritenuto necessario non interrompere l'azione per la sistemazione idrogeologica della Calabria e nello stesso tempo ampliare la sfera di interventi in modo da predisporre le condizioni indispensabili per lo sviluppo della regione calabra;

chiedono di conoscere:

a) se sia allo studio presso gli organi competenti un piano organico di interventi straordinari a favore della Calabria che, pur inquadrato nei piani di coordinamento della legge n. 717 del 1965, risulti aggiuntivo sia agli interventi generali previsti per il Mezzogiorno sia agli interventi ordinari della pubblica Amministrazione;

b) quale sia l'indirizzo, secondo il Governo, che si dovrà dare ai nuovi interventi straordinari della Calabria e più in particolare se essi debbano essere limitati alla sistemazione idrogeologica della regione o se, come sembra più correttamente, debbano essere rivolti anche verso quei settori economici che presentano possibilità di sviluppo, capaci di produrre lo sviluppo indotto di tutta l'economia della regione;

c) entro quale termine il Governo sia in grado di presentare al Parlamento il disegno di legge relativo al rinnovo degli interventi straordinari a favore della Calabria;

d) se nelle more della presentazione e approvazione della nuova legge per gli interventi straordinari a favore della Calabria il Governo non ritenga necessario ed urgente provvedere ad integrare i fondi attualmente stanziati in bilancio tenendo conto del maggior gettito derivante dalla proroga dell'addizionale pro-Calabria e dalla necessità di continuare senza soluzione di continuità gli sforzi per lo sviluppo della Calabria. (561)

*Mozioni, interpellanze e interrogazioni al punto IV dell'ordine del giorno*

MOZIONE:

MINELLA MOLINARI Angiola, BITOSSÌ, BRAMBILLA, MACCARRONE, VACCHETTA, FIORE, BOCCASSI, BERA, CAPONI, SAMARITANI, TREBBI, SCOTTI, CASSESE, SIMONUCCI, ZANARDI.

Il Senato,

constatata la gravità che ha assunto il problema dei rischi e della nocività del lavoro, di cui testimoniano i livelli di frequenza raggiunti dagli eventi dannosi invalidanti e mortali, nonostante il calo dell'occupazione e mentre sempre più preoccupante si fa l'estendersi delle malattie da ambiente e da ritmi di lavoro che intaccano la salute fisica e psichica dei lavoratori e ne provocano un logoramento precoce senza precedenti;

considerando quale prezzo di energie e di dolore significa per le classi lavoratrici tale processo, nonché il costo economico diretto e indiretto che esso comporta per la società e la responsabilità che implica per una Nazione che proclama nella sua legge fondamentale la salute diritto per tutti e patrimonio essenziale della collettività in uno Stato fondato sul lavoro;

considerando, altresì, quali ulteriori, sempre più gravi conseguenze comportano processi di ristrutturazione produttiva e di riorganizzazione delle tecniche del lavoro che si svolgono sotto la spinta della ricerca del massimo profitto in una chiusa visione di esasperata produttività aziendale, in mancanza di un adeguato sistema di controllo e di intervento pubblico a tutela della salute dei lavoratori;

rilevato come la legislazione italiana sia carente in molti aspetti della tutela sanitaria inerente al lavoro e come il sistema di controllo dell'applicazione delle norme, nonché di studio e intervento per l'adeguamento della prevenzione antinfortunistica e sanitaria del lavoro, risulti del tutto insoddisfacente in quanto parziale, frammentario affidato ad organi essenzialmente burocratici o addirittura padronali,

impegna il Governo ad attuare una politica della prevenzione dei rischi da lavoro e della tutela della salute nei luoghi di lavoro profondamente innovatrice, che affronti la questione globalmente e organicamente, assicurando, in armonia alle raccomandazioni del BIT e ai voti recentemente espressi dal CNEL e dal Consiglio superiore di sanità, una organizzazione di servizi di medicina del lavoro unitariamente diretta, pubblica e totalmente indipendente dalle imprese, collegata ad un effettivo controllo democratico all'interno dei luoghi di lavoro cui tende anche l'intervento sempre più esteso dei sindacati per rafforzare il potere di contrattazione dei lavoratori sulle condizioni ambientali del lavoro e per la vigilanza delle condizioni di sicurezza e di igiene.

Ai fini della realizzazione di tale indirizzo, il Senato invita il Governo a prendere le misure necessarie a:

dare efficacia agli articoli 40 e 103 del testo unico delle leggi sanitarie e 55 del testo unico della legge comunale e provinciale promuovendo l'organizzazione di servizi di medicina del lavoro da attuarsi presso gli uffici sanitari comunali e attraverso la riforma della condotta medica e ostetrica, con la riqualificazione della funzione sanitaria degli Enti locali che deve essere sempre più orientata verso la prevenzione, nel quadro delle unità sanitarie locali e in vista della riforma sanitaria generale;

trasformare i Comitati provinciali antinfortunistici in organi di controllo democratico, di studio e di iniziative, nonchè di coordinamento dell'operato degli Enti e delle Istituzioni che agiscono nel campo della prevenzione, e predisporre, attraverso misure appropriate, il trasferimento presso le Amministrazioni provinciali;

potenziare quantitativamente e qualitativamente l'Ispettorato del lavoro onde garantire che l'azione di vigilanza, di controllo e di repressione sia armonizzata nel senso che, di fronte alla violazione delle norme di prevenzione e al mancato assolvimento da parte dei datori di lavoro dell'obbligo stabilito dall'articolo 2087 del Codice

civile, gli Ispettori del lavoro non si sottraggano alla osservanza dell'articolo 2 del Codice di procedura penale che prevede l'obbligo per il pubblico ufficiale di denunciare colui che ha violato la legge;

dare pratica attuazione al decreto legislativo luogotenenziale 1° marzo 1945, n. 82, per la parte che riguarda il riordinamento del Consiglio nazionale delle ricerche, particolarmente per quanto previsto ai punti 1 e 4 del capo 1° della suddetta norma, attribuendo al Consiglio nazionale delle ricerche il compito di stabilire norme tecniche di carattere generale per la progettazione, la standardizzazione, l'unificazione, il collaudo dei mezzi di produzione e delle costruzioni, onde far corrispondere gli impianti produttivi e le attrezzature alle esigenze psicosomatiche dell'uomo;

promuovere il rinnovamento della legislazione antinfortunistica attraverso la riforma dell'attuale Regolamento generale di igiene (decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547) e delle successive norme di cui è ampiamente dimostrata l'incompletezza e l'arretratezza rispetto alle moderne conquiste dell'ergonomia e della tecnologia, e a tale scopo incaricare la Commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro, prevista dal decreto del Presidente della Repubblica sopracitato, di riesaminare la intera normativa e fare adeguate proposte di riforma. (21)

#### INTERPELLANZE:

DI PRISCO, MASCIALE. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale e della sanità.* — Per conoscere se non ritengano sia cosa urgente prendere opportune iniziative atte a promuovere una aggiornata organizzazione di servizi di medicina del lavoro per adeguare alle esigenze moderne di tutela la prevenzione antinfortunistica e sanitaria del lavoro.

Il rilevante accrescersi di eventi dannosi invalidati e mortali derivanti da ambiente e ritmi di lavoro, conseguenza molto spesso della ristrutturazione e riorganizzazione di tecniche produttive, fanno riscontrare come

inadeguate e basate su criteri burocratici le relative norme tuttora vigenti nella legislazione italiana. (451)

MACAGGI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se e quali provvedimenti il Governo intenda adottare, con l'urgenza imposta dalla persistente e, in determinati settori, dal preoccupante aumento degli infortuni sul lavoro e delle malattie di natura professionale, per una più efficace azione di prevenzione di tali dolorosi fenomeni che incidono pesantemente sia sulla salute e integrità fisiopsichica dei nostri lavoratori, sia sulla economia nazionale;

se non ritenga dover provvedere, a tal fine, ad una migliore strutturazione funzionale degli enti ed organi a tale opera di prevenzione deputati dalla nostra vigente legislazione e da accordi internazionali, con riguardo al coordinamento dei loro compiti, all'adeguamento della loro azione e dei loro mezzi alla incombente trasformazione tecnica nei vari settori operativi, nonchè ad una maggiore incidenza della medicina del lavoro in tale opera di prevenzione, mediante una diretta estensione dei suoi interventi nell'ambito lavorativo ed una autonomia funzionale che a questi assicuri tempestività ed efficacia. (505)

INTERROGAZIONE:

AUDISIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritiene siano sufficienti ed idonee allo scopo da raggiungere le istruzioni recentemente diramate per rendere efficace l'azione dei comitati per la prevenzione degli infortuni e per le malattie professionali, sia nella loro espressione territoriale (Comitati regionali e Comitati provinciali), quanto nella dinamica propulsiva e nel coordinamento dell'attività dei diversi enti ed organismi preposti alla salvaguardia della sicurezza del lavoro. E se, concordando con l'interrogante nella constatazione dell'eccessiva inadeguatezza di mezzi e di personale qualificato per una moderna prevenzione degli infortuni, non reputi urgente porre allo studio, per una rapida applicazione, metodi e soluzioni che, sulla base anche di esperienze di altri Paesi altamente industrializzati, rispondano adeguatamente alle umane esigenze di coloro che, prestando la propria opera nei vari campi dell'attività produttiva e dei servizi, richiedono il massimo di sicurezza per l'incolumità fisica. (873)

La seduta è tolta (ore 20,55).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari