SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

9° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 LUGLIO 1984

Presidenza del Vice Presidente PADULA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Istituzione delle direzioni compartimentali della Basilicata, Molise ed Umbria dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni» **(629)**, d'iniziativa dei deputati Lamorte ed altri; Sedati ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 7, 8, 9
BOGI, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni* 9
GIUSTINELLI *(PCI)* 8
LOTTI *(PCI)* 8
PACINI *(DC), relatore alla Commissione* 7, 9

«Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali» **(694)**, d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 4, 6
CARTIA *(PRI), relatore alla Commissione* ... 2, 6
COLOMBO Vittorino (V.) *(DC)* 5, 6
LOTTI *(PCI)* 5
MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 6

I lavori hanno inizio alle ore 9,45.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali» (694), d'iniziativa dei deputati Aniasi ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali», d'iniziativa dei deputati Aniasi, Sangalli e Quercioli, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Cartia di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

CARTIA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 694 propone una modifica all'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, relativa alla disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali.

Il primo comma della legge citata recita: «Nell'ambito degli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile la competenza a disciplinare la circolazione nelle aree stradali aperte all'uso pubblico, le attività commerciali inerenti al trasporto che in esse si svolgono e l'accesso alle aerostazioni, è riservata al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, che vi provvede a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del codice della strada e del codice della navigazione».

La modifica proposta all'articolo 1 della legge n. 125 tende a regolamentare, nell'ambito degli aeroporti, il servizio automobilistico di piazza.

I presentatori della modifica, i deputati Aniasi, Sangalli e Quercioli sembra siano stati sollecitati a questa proposta dal disservizio che si era prevalentemente manifestato ed evidenziato presso l'aeroporto di Linate. Sicchè la proposta di modifica è precipuamente rivolta a quegli aeroporti che insistono su più comuni, essendo qui più facile uno scontro di interessi fra i tassisti dei paesi circostanti l'aeroporto. Conosciamo quali sono i collegamenti che usualmente portano l'utente del mezzo aereo dall'aerostazione al centro cittadino: automezzo proprio, l'autobus, l'autonoleggio, il taxi e infine, ma non ultimi, gli automezzi offerti dagli abusivi, oltre alla possibilità di andare a piedi o di fare l'autostop. Ma è in particolar modo fra i tassisti che nasce il maggiore disaccordo, vuoi per gli spazi di sosta, vuoi per i turni di lavoro e ancora per le tariffe adottate.

Quando l'aeroporto insiste su una città soltanto i problemi sono minori, ma ci sono ugualmente; quando poi più paesi contornano la stazione aerea, la problematica si aggrava.

Nel breve tempo che mi è stato concesso per stendere questa sia pur sintetica e modesta relazione, ho cercato di conoscere il problema incontrandomi direttamente o per via telefonica con funzionari della regione Piemonte, per ovvi motivi logistici miei, con responsabili di aeroporti (Fiumicino e Torino), con tassisti legali ed abusivi, con sindacalisti e solo questa mattina ho tentato con Civilavia e il direttore dell'aeroporto, ma non ci sono ancora riuscito. Ne è emerso che quasi tutti quelli coi quali ho parlato sono concordi nel ritenere necessaria una regolamentazione del sistema taxi-territorio aeroportuale e comuni circostanti per migliorare il servizio all'utenza. Finora si è tentato sia da parte delle organizzazioni dei tassisti, sia da parte dei responsabili dell'aeroporto di creare una certa armonia nel servizio, ma non sono mancati episodi di tensione e di scontro. L'articolo unico di questo disegno di legge propone l'aggunta, dopo il primo comma dell'articolo 1 della legge n. 125 del 1976, del seguente comma: «Nell'ambito degli aeroporti, di cui al comma precedente, sono autorizzati a effettuare il servizio da piazza i titolari di licenza di autopubblica da piazza rilasciata dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade o dai consorzi tra comuni interessati istituiti su decreto del presidente della regione. La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio è delegata al presidente della regione che vi provvede a mezzo di apposito decreto, sentita l'apposita commissione regionale».

Per la verità, nella relazione allegata al disegno di legge gli estensori non specificano l'abolizione del secondo comma dell'articolo 1 stesso, che recita: «Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione ad enti o società, il potere di ordinanza di cui al comma precedente viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati».

Un'altra osservazione necessaria è la seguente: si ritiene che, così formulata la proposta di modifica dell'articolo 1, possano accedere al servizio da piazza anche i tassisti provenienti dalle città sulle quali l'aeroporto insiste solo in senso funzionale, vedi il caso di Torino, il cui aeroporto insiste su tre comuni circostanti, ma non su Torino stessa, cosicchè i tassisti di Torino hanno richiesto di poter accedere al turno di servizio presso l'aeroporto. Con la modifica proposta si comprende già la possibilità che il presidente della regione possa estendere il servizio di piazza ai comuni al di fuori di quelli di cui l'aeroporto fa parte, oppure bisogna specificare? Chiedo cioè al Governo e alla Commissione se ritengono o meno necessario specificare una più ampia delega al presidente della regione nel senso di comprendere comuni sui quali legalmente non insiste, dal punto di vista territoriale, l'aeroporto.

L'*iter* della proposta di legge che stiamo èsaminando è iniziato alla Camera; si è discusso in Commissione il 4 e il 18 aprile 1984 e, dopo l'invito ad un parere da parte della Commissione affari costituzionali, la proposta è stata approvata, con voto segreto, all'unanimità. Devo specificare che, avendo parlato con un sindacalista dei tassisti della città di Roma, mi ha posto questa riserva: mentre per gli aeroporti dove ci

sono più comuni è bene che ci sia la regione a normalizzare questo tipo di servizio, per Roma in particolare e per qualche altro che insiste soltanto su una città, sarebbe preferibile che l'adeguamento tariffario e le altre normative venissero date solo dal comune, questo perchè, a giudizio di quel sindacalista, hanno a che fare già col comune che deve riferire alla Giunta comunale, quindi al Coreco, se ci aggiungiamo le regioni complichiamo ulteriormente le cose. Questo mi è stato riferito e ritengo doveroso comunicarlo alla Commissione.

C'è poi il problema degli abusivi che usufruendo del proprio automezzo, offrono all'utente dell'aeroporto il servizio del trasporto. Ritenendo giusto che queste persone che hanno bisogno di lavorare siano inserite in una struttura, ho chiesto il loro avviso, e mi è stato detto che tra gli abusivi ci sono anche dei dipendenti dell'aeroporto che a fine giornata aspettano qualche cliente per utilizzare il viaggio di ritorno e che inoltre tra gli abusivi ve ne sono anche alcuni con una discutibile fedina penale. Vi è a questo proposito un'ordinanza del direttore dell'aeroporto che ha cercato di normalizzare il comportamento degli abusivi, con un esito in parte non favorevole.

Prego il Presidente, il rappresentante del Governo e gli onorevoli senatori di aiutarmi in particolare a chiarire se il comma aggiunto intenda allargare la competenza del Presidente della regione anche sui comuni al di fuori della sede aeroportuale, e se quindi, per esempio, benchè la città di Torino non insista sull'aeroporto di Caselle, il Presidente della regione possa egualmente autorizzare i tassisti del comune di Torino ad effettuare il servizio presso l'aeroporto.

L'altro quesito riguarda la sussistenza o meno della intenzione di eliminare il comma secondo dell'articolo n. 1 della legge n. 125 del 1976.

Dato che – nonostante la riserva che riguarda l'aeroporto di Fiumicino – le persone interessate hanno mostrato il loro assenso al disegno di legge, manifestando inoltre la soddisfazione per la richiesta di questo parere, esprimo personalmente parere favorevole sul disegno di legge, riservandomi tuttavia il giudizio definitivo al termine delle osservazioni svolte dai colleghi senatori.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore Cartia per la sua esauriente esposizione.

Circa i due quesiti posti dal relatore e cioè se si debba intendere l'articolato come autorizzativo alla regione per l'estensione ai comuni in cui non ricada il territorio dell'aeroporto, mi sembra pacifico dal testo dell'articolo che questo potere è previsto solo nell'ipotesi di consorzio; la regione – qualora si formi un consorzio tra i comuni interessati – può autorizzare i tassisti di questi comuni a svolgere il servizio presso l'aeroporto; il relatore si chiede se questa formulazione non sia insufficiente e se quindi non sia opportuno attribuire questo potere alla regione, indipendentemente dalla formazione dei consorzi. Mi permetto soltanto di far osservare che questo potere regionale dovrebbe essere esclusivamente la convalida di un'intesa tra i comuni che a loro volta rappresentano gli interessati che sono poi quelli che si scontrano sulla piazza dell'aeroporto.

Sul secondo punto sollevato dal relatore mi sembra che l'approvazione di questo secondo comma non collida con la sopravvivenza del vecchio secondo comma dell'articolo 1, in quanto il comma che è oggi alla nostra approvazione disciplina il diritto ad esercitare il servizio pubblico da piazza e definisce chi debba determinare le tariffe, mentre il vecchio secondo comma disciplina il potere di polizia o di ordinanza che nell'ambito del perimetro aeroportuale spetta sempre al direttore dell'aeroporto che è l'organo esecutivo che garantisce l'applicazione delle norme. Mi pare che si debba in questo modo spiegare il fatto che i proponenti non abbiano previsto la soppressione del vecchio secondo comma dell'articolo 1 con cui si è voluto stabilire che nell'ambito del perimetro aeroportuale, l'autorità di governo del traffico spetta al direttore dell'aeroporto.

Dichiaro aperta la discussione generale.

LOTTI. Esprimo il nostro voto favorevole a questo disegno di legge proprio per le motivazioni già evidenziate dal relatore Cartia, e per tentare quindi di fronteggiare la situazione di forte conflittualità che si è determinata in quest'ultimo periodo anche all'interno della categoria dei tassisti.

Relativamente alle questioni sollevate, mi pare che, dopo aver letto meglio il testo del comma cui si riferisce il relatore, non ci sia contraddittorietà tra la nuova disposizione e il permanere della vecchia normativa, in quanto si tratta di ambiti di intervento diversi.

Per quanto concerne l'estensione della partecipazione di altri comuni ai consorzi, ritengo che ciò sia pericoloso, dato che allargherebbe a macchia d'olio un problema difficilmente risolvibile; il criterio proposto dall'articolo unico è invece un criterio oggettivo, determinando i comuni sul cui territorio insiste l'aeroporto. Come tutte le norme che si rifanno a criteri oggettivi, anche questa può apparire una norma troncante, in quanto taglia il nodo in modo radicale; credo però che non vi siano altri criteri, in quanto se aprissimo anche ad altri comuni, si determinerebbe la questione di quali comuni possano inserirsi nel consorzio, e creeremmo un pasticcio dal quale forse le stesse regioni non saprebbero uscire.

Mi pare quindi che convenga mantenere la dizione così come è stata proposta dalla Camera dei deputati, ed è anche per questo motivo che voteremo a favore dell'articolo unico.

COLOMBO VITTORINO (V.). Ho ascoltato la diligente relazione del senatore Cartia su un problema del quale, finora, non mi ero mai interessato; non conoscevo questa proposta di legge e per la verità neanche la legge n. 125. Confesso di avere a questo proposito qualche perplessità: ho l'impressione che la legge n. 125 tendesse a disciplinare il potere di polizia per la circolazione nell'ambito dell'aeroporto.

Qui, viceversa, si aggiunge un comma che riguarda un qualcosa che inizia nell'ambito dell'aeroporto, ma poi si svolge al di fuori di questo; il discorso delle tariffe non si esaurisce all'interno dell'aeroporto come quello del parcheggio o quello del trasporto bagagli. Qui, a mio giudizio, si involge un problema molto più grosso perchè si possono creare disparità di tariffe per lo stesso tipo di servizio sol perchè hanno in un

certo caso come punto di partenza o di arrivo l'aeroporto e in altri casi si svolge in territori diversi dello stesso comune. Si verrebbero quindi a creare delle tariffe alternative di trasporto relative a servizi che con percorsi diversi hanno sostanzialmente lo stesso fine. Pertanto non nego che il problema esiste, ma parlare «nell'ambito dell'aeroporto» a me sembra fuori luogo. Mi lascia nel dubbio anche la dizione «è deferito alle regioni il potere di emanare» eccetera: questa delega è dei comuni, non delle regioni.

PRESIDENTE. È un sinonimo di «demandato».

COLOMBO VITTORINO (V.). È un sinonimo non del tutto corretto. Non voglio, ripeto, sollevare questioni; capisco che si vuole risolvere un problema di ordine pratico, ma mi chiedo se la forma adottata sia la più corretta per eliminare motivi di litigio fra tassisti di diversi comuni. Forse si poteva creare qualcosa di diverso.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CARTIA, *relatore alla Commissione.* Al senatore Lotti dico che il problema si pone, indubbiamente, e potrebbe suscitare altri litigi fra paesi circostanti; purtroppo per ogni aeroporto esistono delle competenze un po' particolari. Comunque, se rimane il secondo comma della legge n. 125, va cambiato il riferimento.

PRESIDENTE. È una disarmonia legislativa che non incide sulla sostanza della legge. Cerchiamo di evitare il rinvio del testo alla Camera.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo è d'accordo sulla proposta di legge e si felicita col Parlamento che ha speditamente provveduto a modificare una normativa fonte di molti inconvenienti e conflitti: una serie di agitazioni ha turbato la tranquillità dei nostri aeroporti, specialmente Linate. Devo complimentarmi col relatore per l'approfondimento fatto e per avere in pochi giorni preso visione della situazione. Per quanto riguarda le sue preoccupazioni, soprattutto per quanto attiene il secondo comma dell'articolo 1 della legge n. 125, sono d'accordo con il Presidente. L'articolo unico che la Commissione va ad approvare inserisce un comma aggiuntivo che va a porsi tra il primo e il secondo comma dell'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125. Mi auguro che l'approvazione definitiva di questo provvedimento possa riportare ordine e tranquillità nella vita dei nostri aeroporti.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

Articolo unico.

All'articolo 1 della legge 7 aprile 1976, n. 125, dopo il primo comma è aggiunto il seguente:

«Nell'ambito degli aeroporti, di cui al comma precedente, sono autorizzati a effettuare il servizio da piazza i titolari di licenza di autopubblica da piazza rilasciata dal comune o dai comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade o dai consorzi tra comuni interessati istituiti su decreto del presidente della regione. La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio è delegata al presidente della regione che vi provvede a mezzo di apposito decreto, sentita la apposita commissione regionale».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

«Istituzione delle direzioni compartimentali della Basilicata, Molise ed Umbria dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni» (629), d'iniziativa dei deputati Lamorte ed altri, Sedati ed altri; approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Istituzione delle direzioni compartimentali della Basilicata, Molise ed Umbria dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni», d'iniziativa dei deputati Lamorte, La Penna e Radi; Sedati, D'Aimmo, Sanza, Manca, Malfatti, Conti, Scaramucci Guaitini, Petrocelli, Provantini e Curcio; già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 629, al nostro esame, ripropone una materia che è già stata oggetto di discussione nella precedente legislatura: l'istituzione di tre direzioni compartimentali dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni nelle regioni Umbria, Molise e Basilicata.

Com'è noto, l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni ha potuto attuare con la legge 12 marzo 1968, n. 325, un proprio autonomo decentramento delle competenze centrali, realizzando un tipo di organizzazione dei servizi e degli uffici strettamente correlata con la realtà territoriale e quindi più rispondente alle esigenze nazionali e delle singole regioni.

Con detta legge furono istituite 16 direzioni compartimentali la cui area circoscrizionale coincideva con quella amministrativo-territoriale delle singole regioni, ad eccezione di quelle del Piemonte-Val D'Aosta, del Friuli-Venezia Giulia, del Trentino-Alto Adige, della Puglia – Basilicata, delle Marche – Umbria e dell'Abruzzo – Molise che avevano un ambito territoriale sovraregionale.

Con il passare degli anni e soprattutto con l'attuazione del decentramento regionale è stata sempre più avvertita da quelle regioni sprovviste di sede compartimentale l'esigenza di un migliore raccordo dei servizi postali e di telecomunicazione sul proprio territorio.

Effettivamente, se si escludono la Val d'Aosta – che ha un territorio molto limitato – e le altre due regioni ad ordinamento autonomo, la Basilicata, il Molise e l'Umbria, sia per le dimensioni territoriali, sia per le caratteristiche orografiche e delle vie di comunicazioni, necessitano di una propria autonomia anche nell'amministrazione di servizi di così alto contenuto sociale quali sono quelli postali.

Il disegno di legge in discussione, che è già stato approvato dalla Camera dei deputati ed è il risultato di un approfondito esame di alcune proposte di legge, consente di risolvere numerosi problemi operativi cui va incontro l'Amministrazione postale nell'erogazione dei singoli servizi.

Esso consta di 4 articoli: all'articoio 1 vengono istituite le suddette sedi compartimentali (Basilicata, Molise, Umbria) con l'indicazione degli ambiti circoscrizionali e delle sedi, previste nei capoluoghi regionali (Potenza, Campobasso, Perugia).

All'articolo 2 si dispone che le norme di attuazione conseguenti all'istituzione delle nuove sedi compartimentali debbano essere emanate con decreto del Ministro delle poste e telecomunicazioni, entro un anno dall'entrata in vigore delle emanande disposizioni.

All'articolo 3 è indicato l'aumento delle dotazioni organiche dirigenziali indispensabile per il funzionamento degli istituendi compartimenti.

All'articolo 4 si dispone che alla copertura finanziaria dell'onere complessivo del disegno di legge, valutato per gli anni 1984-1985 nella misura di 415.000.000, si provvede mediante riduzione delle dotazioni organiche delle categorie VII ed VIII determinate secondo i criteri indicati dalle leggi n. 101 del 1979 e n. 797 del 1981. Viene inoltre stabilito che la determinazione dei contingenti in cui deve essere apportata la riduzione dei posti debba essere effettuata entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge in emanazione.

Considerato il parere favorevole della Commissione affari costituzionali e sulla base delle considerazioni testè espresse, sollecito l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Pacini per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

GIUSTINELLI. Esprimo il voto favorevole del mio Gruppo al disegno di legge, condividendo le considerazioni espresse dal relatore circa l'opportunità di porre fine in queste tre realtà alle direzioni a carattere sovraregionale; vorrei raccomandare al rappresentante del Governo di fare tutto quanto è nella sua potestà affinchè l'emanazione delle norme attuative di cui all'articolo 2 avvenga il più rapidamente possibile. La legge prevede un tempo massimo di un anno, ma ritengo che si debba dar corso agli impegni relativi in modo più sollecito.

Su questa base esprimiamo una valutazione positiva circa l'approvazione del testo che è stato unanimemente votato dalla Camera dei deputati.

LOTTI. Vorrei cogliere l'occasione della presenza del Sottosegretario per fare una riflessione: siamo ormai alla vigilia della redazione del

bilancio di previsione dello Stato per il 1985; durante la discussione del bilancio del 1984, il Gruppo comunista richiamò l'attenzione del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni sullo stato dell'amministrazione di questo settore: siamo in presenza di un sistema postale che presenta molti sintomi di inadeguatezza rispetto alle nuove domande che l'utenza propone. Sappiamo che ormai sta prendendo piede in modo consistente e diffuso un parallello servizio privato di trasmissione di effetti e di documenti, mentre continuiamo a trovarci di fronte al gigantesco apparato delle poste la cui produttività va certamente verificata.

Credo che sia giusto sollevare nuovamente la questione, con l'auspicio che in sede di redazione del bilancio di previsione del 1985, sulla scorta dei dati che ci auguriamo vengano offerti al Parlamento, si possano preannunciare una serie di interventi volti ad individuare gli strumenti attuativi per rendere più efficiente il sistema postale in modo che sia effettivamente concorrente con i servizi paralleli che si vanno affermando anche grazie alle notevoli innovazioni di carattere tecnologico.

Per rendere più produttiva la spesa pubblica e per evitare una serie di sprechi nella amministrazione del servizio delle poste, è necessario utilizzare tutti gli strumenti che il pubblico potere ha a disposizione: non solo, ad esempio, l'assunzione di nuovo personale, ma anche la mobilità dello stesso. Molti disservizi derivano infatti dalla concentrazione del personale in alcune aree, con carenza in altre. A questi scompensi si è sempre data risposta con l'assunzione di nuovo personale; noi crediamo che occorra andare ad un risanamento sostanziale della gestione del servizio postale anche attraverso un'accorta politica dell'utilizzo del personale stesso.

Si tratta di semplici raccomandazioni che facciamo con l'auspicio che in sede di bilancio 1985 il Ministro porti alla nostra attenzione delle novità rispetto a quanto c'è stato detto, comunicato e deciso in sede di bilancio di previsione 1984.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ringrazio per gli interventi; io non devo aggiungere altro.

BOGI, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Ringrazio il senatore Pacini per la sua esauriente relazione. Al senatore Giustinelli rispondo che sarà cura del Ministero emanare nel più breve tempo possibile delle norme così come lui auspica. Per quanto riguarda le osservazioni del senatore Lotti, non v'è dubbio che in occasione della discussione del prossimo bilancio il Governo cercherà di fare quanto da lui raccomandato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

Ne do lettura:

Art. 1.

In aggiunta a quelle previste all'articolo 11 della legge 12 marzo 1968, n. 325, sono istituite le seguenti direzioni compartimentali con gli ambiti circoscrizionali e le sedi appresso indicati:

Basilicata ..... Potenza
Molise ..... Campobasso
Umbria ..... Perugia

È approvato.

Art. 2.

All'emanazione delle norme di attuazione di quanto stabilito nel precedente articolo si provvede, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

È approvato.

Art. 3.

Le dotazioni organiche dirigenziali dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni sono aumentate dei seguenti posti:

3 dirigenti generali con funzione di direttore compartimentale;

3 dirigenti superiori amministrativi con funzione di vice direttore compartimentale;

1 dirigente superiore tecnico delle telecomunicazioni con funzione di ispettore generale per i compartimenti;

1 dirigente superiore tecnico delle costruzioni con funzione di ispettore generale per i compartimenti;

1 dirigente superiore tecnico dei trasporti con funzione di ispettore generale per i compartimenti;

12 primi dirigenti amministrativi con funzione di direttore di ufficio compartimentale;

3 primi dirigenti tecnici delle telecomunicazioni con funzione di vice direttore del circolo delle costruzioni telegrafiche e telefoniche;

3 primi dirigenti tecnici delle costruzioni con funzione di direttore di ufficio compartimentale;

3 primi dirigenti tecnici dei trasporti con funzioni di direttore di ufficio compartimentale.

Nulla muta circa la sede, le competenze e la dipendenza dei circoli delle costruzioni telegrafiche e telefoniche.

È approvato.

Art. 4.

L'onere complessivo derivante dalla presente legge, valutato perr l'esercizio 1984 e per l'esercizio 1985 in lire 185.000.000 e per l'esercizio 1986 in lire 230.000.000, sarà fronteggiato mediante la seguente riduzione delle dotazioni organiche delle categorie VII e VIII di cui alla legge 22 dicembre 1981, n. 797:

vice dirigenti 26
consiglieri 15

La determinazione dei contingenti in cui deve essere apportata la riduzione e del numero dei posti da ridurre è effettuata, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

La riduzione effettuata sarà tenuta ferma ad ogni successiva rideterminazione, di cui all'articolo 5 della legge 22 dicembre 1981, n. 797, della dotazione organica del personale direttivo.

È approvato.

L'esame degli articoli è cosi esaurito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO