SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

46° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 1° AGOSTO 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea » **(1189)**
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 545, 550, 551
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 551
SGHERRI (*PCI*), *relatore alla Commissione* 546, 551

« Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e per l'adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione » **(1270)** (1)
(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . . 551, 557, 559 e *passim*
ACCILI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . . . 559, 561, 564 e *passim*
CARRI (*PCI*) . . . *Pag.* 557, 560, 561 e *passim*
CEBRELLI (*PCI*) 566
PACINI (*DC*), *relatore alla Commissione* 551, 559 561 e *passim*
SEGRETO (*PSI*) . . . . . 558, 561, 566 e *passim*
TONUTTI (*DC*) 561, 569

(1) Nel corso della discussione, il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 ».

La seduta ha inizio alle ore 17.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea » (1189)
(*Discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Modifica di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea ».

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

S G H E R R I , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, il vigente codice della navigazione è un vecchio codice fascista. Infatti, esso nacque, per la parte aeronautica, sulla base della Convenzione di Parigi del 1919, denunciata contestualmente alla ratifica della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago del 1944, e risente nella sua impostazione metodologico-giuridica dei particolarismi nazionalistici tipici del fascismo. Non si può in alcun modo dissentire sulla necessità e l'urgenza, non solo di correggerlo, ma di superarlo al più presto possibile. Si deve dare atto alla sensibilità ed all'accortezza dei Ministri che hanno presentato il disegno di legge, ma non si può evitare il rammarico per il fatto che siano passati tanti anni e tanti governi si siano succeduti in questo lungo periodo, senza che i titolari di tali dicasteri abbiano sentito il bisogno, non solo di superare un codice fascista, ma di adempiere agli impegni internazionali nel frattempo presi e di colmare il distacco del codice stesso dalla moderna realtà aeronautica.

Sia permesso anche di ricordare che il codice della navigazione in vigore, tema della normativa in discussione, risale al 1942. Del pari, ha continuato ad esercitare la sua influenza un regolamento del 1925 (regio decreto 11 gennaio 1125, n. 356) contenente disposizioni di natura tecnica che il codice del 1942 non aveva affrontato. Inutile soffermarsi su quanto, sia per gli aspetti cosiddetti « nazionalistici » contenuti in tali strumenti legislativi, sia per gli aspetti tecnici ivi contemplati, queste disposizioni siano totalmente avulse e contrarie alla realtà odierna.

In effetti, a porre fuori dalla storia gran parte delle regolamentazioni tecniche del codice della navigazione e l'intero regolamento del 1925 sono stati non solo il decorso del tempo e gli eventi storici nel mondo, ma anche l'eccezionale evoluzione della tecnica e, soprattutto, il sopraggiungere della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di Chicago, approvata il 7 dicembre 1944 e ratificata dall'Italia con decreto legislativo luogotenenziale 16 marzo 1948, n. 98, e con legge n. 561 del 17 aprile 1956.

Infatti, la relazione presentata dai Ministri di grazia e giustizia e dei trasporti invoca l'adeguamento di alcune disposizioni onde armonizzarle con le norme internazionali derivate dalla Convenzione di Chicago e note anche come « allegati tecnici » della stessa (articoli 37, 38 e 54 lettera *l*) della Convenzione).

A questo punto è doveroso fare certe considerazioni di carattere nazionale ed internazionale: la Convenzione di Chicago, con una vocazione alla universalità coronata da pieno successo (vanta oggi 144 paesi aderenti, dagli Stati Uniti di America all'Unione Sovietica, ai paesi dell'Europa occidentale, alla Cina ed altri; ed anche quelli che non hanno aderito alla Convenzione attuano e rispettano gli *standards* tecnici allegati alla Convenzione) ha risolto il problema dell'uniformità tecnica universale indispensabile all'esercizio della navigazione aerea internazionale, ponendo in essere un meccanismo di continuo adeguamento alla realtà tecnica in evoluzione tramite l'attività della istituzione predisposta dalla Convenzione stessa per la traduzione dei suoi princìpi e dettati nella realtà: l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO).

L'ICAO, oltre ad essere una istituzione specializzata delle Nazioni Unite, è la Convenzione « vivente », rappresenta sotto ogni profilo la comunità internazionale aeronautica e, attraverso i suoi organi rappresentativi, la collaborazione istituzionalizzata collettiva e la contrattazione tecnica. Essa ha, con pieno successo, evitato ogni distacco tra norme (ovunque uniformi) e realtà. Tale successo è stato ottenuto evitando la cristallizzazione delle singole norme tecniche in un testo definitivo ed immutabile, adottando, al contrario, un meccanismo conti-

nuo di trasformazione, evoluzione e modifica contrattata delle norme (*Standards and Raccomended Practices*) raggruppate per materia, e chiamate per comodità allegati tecnici alla Convenzione. Anche a tale meccanismo si è impegnata l'Italia ratificando la Convenzione.

Codesti allegati tecnici (raggruppamenti per materia di norme tecniche, *standards*, e di procedure raccomandate, adottate e modificate dall'ICAO secondo il meccanismo convenzionale) hanno la funzione di stabilire appunto *standards*, sistemi pratici, procedure raccomandate affinchè, attraverso la loro adozione da parte degli Stati contraenti, venga assicurato il conseguimento del più alto grado di uniformità quanto a regolamenti, modelli, procedure ed organizzazione in attinenza agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree, ai servizi ausiliari. Una delle attribuzioni obbligatorie dell'ICAO, attraverso il suo Consiglio, del quale l'Italia è membro, è appunto quella di adottare e modificare — in ordine a tutte le materie connesse con la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea — gli *standards*, i sistemi pratici, le procedure raccomandate. Queste norme tecniche dunque, chiamate solo per convenienza Allegati alla Convenzione, sono di essa parte integrante e non distinta; sono un modo di essere della Convenzione viva ed operante. Non staremo qui a dilungarci sull'*iter* che ogni modifica, quando è necessaria, segue all'interno dell'ICAO e sulla sua adozione da parte degli Stati contraenti; comunque, trattasi di un metodo abbastanza snello e rassicurante.

Ricordando sommariamente l'intero processo della Convenzione ed i sistemi adottati internazionalmente per accordo raggiunto dalla maggior parte degli Stati nel mondo, in ogni area e continente, si è voluto fare rilevare quanto sia importante ricercare, anche a livello nazionale, sistemi e procedure snelle volte ad agevolare e ad affrontare il continuo evolversi e lo sviluppo prorompente e dilagante della navigazione aerea. Se si pensa solo alle migliaia di aerei che contemporaneamente si trovano in volo sopra i cieli di tutti i continenti, l'uniformità delle norme tecniche a livello universale è condizione indispensabile per facilitare e migliorare la navigazione aerea e, soprattutto, per garantire la sicurezza del volo.

Facciamo il punto sulla situazione in Italia per quanto riguarda la navigazione aerea: come si è detto all'inizio, le disposizioni che regolano la navigazione aerea in Italia sono un codice del 1942 ed un regolamento del 1925. La Commissione che sta elaborando il nuovo regolamento (con 36 anni di ritardo) per l'esecuzione del codice, come rileva la relazione dei Ministri proponenti sulla normativa in discussione, ha postulato con urgenza la necessità di quelle modifiche « al fine di consentire la emanazione di un regolamento adeguato alle nuove esigenze del traffico aereo attuale ».

Dal punto di vista internazionale, l'Italia è formalmente inadempiente nei confronti degli accordi stipulati e ratificati. È vero, si è approvata la Convenzione di Chicago, si è promulgata una legge « per la piena ed intera esecuzione della Convenzione »; si sono adottate e rispettate in via pratica quasi tutte le norme tecniche. Ma sono rimaste in vita, come legge vigente, tutte le disposizioni ante-Convenzione, la maggioranza delle quali è in contrasto con la realtà tecnica, o è da essa superata, ed è in contrasto conseguenziale con gli *standards* internazionali ai quali ci siamo impegnati. Ci si trova dunque davanti all'inosservanza della Pubblica amministrazione e dei cittadini nei confronti della legislazione vigente e, contemporaneamente, all'inadempienza del lo Stato agli obblighi convenzionali.

L'iniziativa dei Ministri di grazia e giustizia e dei trasporti non si potrebbe in alcun modo criticare, nel senso che le modifiche al codice della navigazione sono oltremodo necessarie e rappresentano una soluzione ad alcuni (alcuni e non tutti) problemi di distacco della situazione del diritto aeronautico vigente in Italia dalla evoluzione del paese e dallo sviluppo della tecnica. Ciò nonostante, pur aderendo al principio che ha dato origine a tale iniziativa, si potrebbe obiettare che essa resta ancora ferma a un passato più recente e non ade-

risce alla moderna realtà aeronautica e allo spirito e rispetto della Convenzione internazionale, compresi gli allegati tecnici privi di *imprimatur* formale all'interno del nostro ordinamento giuridico. Si propone pertanto di andare oltre alle modifiche in questione, aggiornando definitivamente le normative che riguardano questo settore della navigazione e specificamente avviandosi al superamento, in tutto e non solo in parte, del campo tecnico del vecchio codice avulso per tanti versi dalla realtà che sta vivendo il nostro paese.

Lo sviluppo dell'Italia, le tendenze evolutive nel mondo, il progresso scientifico e culturale fanno sì che il domani sia una realtà odierna. Se il nostro paese vorrà camminare a pari passo delle comunità sviluppate nel mondo, occorre un maggiore dinamismo, ed una sicura efficienza. Non ci deve essere più posto per pratiche burocratiche ed amministrative anchilosate; i vecchi sistemi vanno snelliti; più fiducia si dovrà avere e più responsabilità si dovrà esigere dai nostri amministratori. È con questo spirito che si propongono modifiche più allargate di quelle indicate nel disegno di legge governativo; che peraltro si ritiene debbano trovare consensi perchè intieramente corrispondenti e compatibili con le procedure in atto, in Italia ed altrove, e con gli accordi internazionali che lo Stato italiano ha ratificato come suoi.

Il punto essenziale e qualificante di codeste modifiche proposte è la delega al Ministro dei trasporti a emanare, sentiti i Ministri interessati, disposizioni riguardanti sistemi, procedure ed altre materie tecniche, in conformità con quelle adottate o raccomandate dall'ICAO, nel quadro dei princìpi e dello spirito di universalità ed uniformità che stanno alla base della ragione di essere della Convenzione di Chicago. Si fa notare che questo metodo rispecchia quanto è già pratica quotidiana in paesi quali la Francia, l'Inghilterra, eccetera. Trattasi di una consuetudine passata al vaglio di una esperienza positiva nei paesi dove è in atto. Del resto, si tratta di regolarizzare dal punto di vista legislativo una situazione di fatto esistente in Italia. La delega al Ministro, pur limitativa, agevolerà lo snellimento delle procedure, in armonia con le esigenze del traffico aereo e della prassi internazionale e garantirà una maggiore sicurezza del volo nel nostro paese. Dobbiamo avere coscienza che se non operiamo in questo modo, saremo costretti a fare in Parlamento leggine tecniche in continuità per adeguarci agli allegati tecnici ICAO. È, d'altra parte, doveroso assicurare che nulla del lavoro sin qui svolto per il regolamento di applicazione del codice della navigazione possa andare perduto. Infatti la normativa elaborata per il testo del regolamento, nelle materie tecniche di cui abbiamo trattato, può ancor più celermente essere utilizzata proprio attraverso i nuovi meccanismi proposti.

Le proposte di modifica del disegno di legge governativo sono le seguenti.

L'articolo 1 propone un nuovo testo che prospetta la sostituzione dell'articolo 687 del codice della navigazione e delega il Ministro dei trasporti a deliberare, sentiti i Ministri dei dicasteri interessati, in materia di norme tecniche in adempimento alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale, nonchè di quelle che riguardano gli impianti, la navigazione aerea ed i servizi destinati al solo uso interno per alcune materie tecniche.

Si propone un altro articolo, col numero 2, che abroga il regolamento della navigazione aerea di cui al regio decreto 11 gennaio 1925, n. 356, ed una serie di articoli del codice della navigazione che risultano in contrasto con la nuova normativa (articolo 1) concernenti le disposizioni e formalità la cui prescrizione è oggetto della delega al Ministro dei trasporti.

Questi due articoli praticamente aggiornano ed equiparano la nostra situazione giuridico-tecnica ai sistemi internazionali prima ricordati ed alle pratiche da tempo adottate dai paesi più attivi nel settore della navigazione aerea, e come si è detto già in pratica anche nel nostro paese.

L'articolo 3 è tale e quale all'articolo 1 presentato dal Governo, che ampia la rubrica del titolo IV del libro I della parte seconda del codice della navigazione.

L'articolo 2 del disegno di legge governativo diventa articolo 4, che integra l'articolo 731 del codice della navigazione in merito alle norme sulle licenze e sulle abilitazioni per l'esercizio di attività di volo, per il lancio con paracadute e per i servizi di bordo e a terra negli aerodromi, con la modifica alla fine dell'ultimo capoverso che toglie le ultime due parole e le sostituisce con la frase « con le modalità previste dall'articolo 687 ».

L'articolo 3 del disegno di legge governativo diventa articolo 5 e resta il testo integrale, il quale elimina una categoria di personale di fatto ormai scomparso, e cioè, il personale addetto agli apparati radioelettrici, che gli aereomobili moderni, dotati di impianti di radiocomunicazioni, rendono superflua. Codesto articolo, diventato n. 5, relativo all'articolo 732 del codice della navigazione, prevede quindi tre sole categorie di personale di volo anzichè quattro.

Conseguentemente, l'articolo 4 del disegno di legge governativo, che diventa articolo 6, adegua l'articolo 735 del codice della navigazione alla soppressione della categoria del personale addetto agli apparati radioelettrici, per quanto concerne le disposizioni per l'iscrizione agli albi nazionali, ora prevista solo per due categorie, cioè, il personale addetto al comando ed alla guida di aeromobili, ed il personale addetto agli apparati motori e agli altri impianti di bordo; mentre la terza categoria, il personale addetto ai servizi complementari di bordo continuerà ad essere iscritta in apposito registro.

Lo stesso dicasi per l'articolo 5 del disegno di legge governativo, che diventa articolo 7, concernente i titoli professionali del personale di volo, che sostituisce l'articolo 739 del codice della navigazione, largamente superato dalle mansioni veramente svolte dal personale di volo in conseguenza della trasformazione degli aeromobili e della evoluzione tecnica dell'aeronautica. Si mantiene integrale il testo dei primi sette paragrafi, dopodichè si propone una aggiunta come segue: « I titoli professionali del personale di volo della terza categoria sono: *a*) assistenti di volo, *b*) tecnico di bordo, *c*) assistente commerciale, *d*) categorie similari ». (Vedi legge 2 marzo 1974, n. 72, articolo 2). All'ultimo capoverso di questo articolo si propone l'aggiunta: « rilasciate con le modalità previste dall'articolo 687 ».

Si propone la sostituzione dell'articolo 6 del disegno di legge governativo, che diventa articolo 8, con un testo che si collega all'articolo 687 di cui all'articolo 2 di questa proposta in discussione e rimanda, in merito ai documenti che gli aeromobili devono avere a bordo durante il volo, alle modalità stabilite dal Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri dei dicasteri interessati, norme che si conformeranno a quanto stabilito dagli allegati tecnici alla Convenzione di Chicago ed alle reali esigenze, via via aggiornate, del traffico aereo.

Lo stesso vale per il giornale di bordo, tema dell'articolo 7 del disegno di legge governativo, ora diventato articolo 9, che sostituisce l'articolo 772 del codice della navigazione, il cui testo si propone di cambiare con l'aggiunta del seguente primo comma: « Gli aeromobili civili impiegati per il trasporto di passeggeri e di merci devono avere a bordo durante il volo il giornale di bordo », e con la soppressione del secondo comma. Va recepita quindi integralmente la proposta governativa in merito alla nuova figura del « giornale di rotta », opportunamente ora denominato « giornale di bordo », per la sua attinenza ad atti e fatti non tecnici della navigazione aerea.

Si propone la soppressione dell'articolo 8 del disegno di legge del Governo, in collegamento con il nuovo testo dell'articolo 771 del codice e con il nuovo testo dell'articolo 687.

In conseguenza del nuovo meccanismo previsto dall'articolo 687 e richiamato dall'articolo 771 nel nuovo testo da me proposto e della conseguente soppressione dell'articolo 773, diviene necessario leggere i riferimenti dell'articolo 775 agli articoli 771 e 772 in luogo degli articoli 772 e 773; il che rende esplicito l'articolo 10 da me proposto.

L'articolo 9 del disegno di legge governativo diventa così articolo 11. Si propone di sostituire l'ultimo comma con il seguente: « L'esercente o chi ne fa le veci deve curare

che il direttore dell'aeroporto autorizzi la partenza » per renderlo più rispondente alle vigenti procedure del traffico aereo.
tore dell'aeroporto autorizzi la partenza » per renderlo più rispondente alle procedure vigenti del traffico aereo.

L'articolo 10 del disegno di legge governativo diventa articolo 12 e per le già esposte ragioni si propone la soppressione delle parole « della dichiarazione generale, nonchè » dalla sesta e settima riga del secondo capoverso e dalla seconda riga del terzo capoverso. Si propone altresì la soppressione totale del quarto capoverso.

I nuovi articoli 11 e 12, sostituendo gli articoli 801 e 807 del codice della navigazione, conformano le formalità espletate prima della partenza e dopo l'approdo degli aeromobili alla prassi internazionale che consiglia lo snellimento delle procedure in armonia con le esigenze del traffico aereo.

Si propone la soppressione integrale dell'articolo 11 del disegno di legge del Governo.

L'espressione « giornale di rotta » modificata per quella di « giornale di bordo » nell'articolo 772 non ha più ragione di esistere nemmeno nei testi degli articoli 834, 835, 884 e 890 e 1127 del codice della navigazione, così come lo riporta l'articolo 12 del disegno di legge governativo che diventa articolo 13 nel nuovo testo da me formulato, il quale prevede solamente la soppressione del numero 845 della prima riga dell'articolo, poichè esso è contenuto nell'elenco degli articoli da annullare secondo il nuovo testo dell'articolo 2.

Gli articoli 14 e 15 che modificano gli articoli 1201 e 1202 del codice della navigazione sono una conseguenza della soppressione degli articoli 799 e 803, 841 e 844 del codice della navigazione.

In considerazione che l'articolo 844 del codice della navigazione è anche esso fra gli articoli da sopprimere, si propone di abolire l'articolo 13 del disegno di legge governativo.

Pertanto, il nuovo testo che sottopongo alla vostra approvazione risulta notevolmente modificato; mi sono permesso di rielaborarlo interamente perchè era necessario per il lavoro della nostra Commissione. Mi rendo conto che tutto questo comporterà un mese di riflessione, di noiosa lettura degli articoli del codice che ho introdotto.

Le proposte di modifica che ho presentato sono numerose, importanti, senza dubbio delicate e chiamano in causa anche il Ministero di grazia e giustizia: della loro bontà, utilità ed urgenza sono pienamente convinto per i motivi già illustrati. Tuttavia, comprendo che sia il Governo sia i colleghi possono sentire la necessità ed il dovere di una più attenta e approfondita riflessione nell'esame delle modifiche stesse. Di conseguenza, se il Governo ed i colleghi lo ritengono opportuno e lo richiedono, si può nominare una Sottocommissione, oppure sospendere il dibattito per un breve tempo o per il periodo delle vacanze affinchè la discussione di questo provvedimento possa essere svolta con una migliore conoscenza ed una più approfondita consapevolezza delle proposte di modifica. Se questa proposta fosse accolta, credo che bisognerebbe consegnare ad ogni membro della Commissione la relazione, gli emendamenti presentati ed il disegno di legge governativo.

Ritengo che sia doveroso aggiungere che tutto questo comporta un ulteriore rinvio, sia pure breve, dell'approvazione del provvedimento, quando l'urgenza, la necessità di modificare determinate disposizioni del codice della navigazione si fa ogni giorno più pressante per le ragioni che ho cercato di illustrare.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Sgherri per la problematica relazione che crea forse un fatto nuovo. Non ci si deve però allarmare o scandalizzare; il Parlamento è organo sovrano e pertanto qualsiasi parlamentare può fare le proposte modificative che ritiene opportune.

Occorrerebbe consegnare, come il relatore ha già proposto, la relazione e gli emendamenti al rappresentante del Governo ed ai membri della Commissione per poter consentire una riflessione sulle proposte del senatore Sgherri, che spero si possano condividere.

Prego il relatore di prendere contatti con il Governo, alla ripresa dei lavori dopo le ferie estive, per concertare tutte le proposte di modifica avanzate; successivamente si valuterà l'opportunità di costituire una Sottocommissione.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo è favorevole al rinvio della discussione e fa presente alla Commissione che abbiamo superato la fase relativa alla revisione del codice della navigazione e che il nuovo testo è già stato definito. Poichè esistono esigenze importanti connesse con questo disegno di legge che il relatore propone di modificare notevolmente, ritengo che ogni membro della Commissione debba essere messo in grado di compiere un esame analitico degli emendamenti. Se dovessero in seguito emergere punti di contrasto o per i quali sarebbe difficile una soluzione concordata, al fine di bruciare le tappe e di rendere il lavoro concreto si arriverà alla costituzione di una Sottocommissione, come è del resto accaduto per il disegno di legge che esamineremo questa sera.

Vedremo poi in quale maniera più concreta e più razionale si possa affrontare il problema, tenendo presenti la riforma del codice ed il testo da molto tempo formulato, ed accertare quali siano i punti concordanti. Se punti di contrasto emergeranno, si rinvierà la soluzione definitiva in Commissione. In questo spirito penso che una soluzione possa essere trovata.

Questi sono i motivi per i quali concordo con quanto ha proposto il Presidente.

S G H E R R I , *relatore alla Commissione.* Sono d'accordo anch'io. Vorrei aggiungere, per dovere e per rispetto verso il Governo, che da oltre una settimana avevo già consegnato al sottosegretario Degan il testo delle proposte di modifica: non volevo mettere il Governo di fronte a difficoltà impreviste ed in tal modo il rappresentante del Governo è in grado di affrontare la discussione su tali modifiche. Mi sembra poi che la Direzione generale dell'aviazione civile concorda con questo orientamento.

Ritengo, dopo quanto sopra premesso e dichiarato anche dal sottosegretario Accili, che la Commissione possa affrontare rapidamente l'esame del provvedimento, apportandovi le eventuali correzioni, poichè il testo da me proposto è aperto a tutte le modificazioni.

P R E S I D E N T E . Rimane inteso che il testo degli emendamenti verrà rimesso a ciascun componente della Commissione, in modo che il provvedimento possa venire esaminato alla ripresa dei lavori nel prossimo settembre.

Poichè nessuno fa obiezioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione del disegno di legge è pertanto rinviato ad altra seduta.

« Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e per l'adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione » (1270)

(*Discussione e approvazione con modificazioni*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e per l'adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione ».

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

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Tutte le volte che ci troviamo di fronte agli innumerevoli problemi del settore dei trasporti in genere si ripresenta, probabilmente fra i più vecchi, forse il più noto ed anche il più rinviato dei problemi del settore: quello della riforma della Direzione generale della motorizzazione civile e

dei trasporti in concessione. Se ne riparla ogni anno in sede di discussione del bilancio dello Stato; se n'è parlato in questa Commissione nel corso dell'*iter* legislativo delle norme relative all'autotrasporto merci in conto proprio e in conto terzi, dei trasporti in concessione, della circolazione degli autoveicoli, dei motoscafi e delle imbarcazioni, in occasione delle ratifiche delle norme comunitarie in materia di sicurezza degli autoveicoli, dell'approvazione delle norme in materia di organizzazione delle carriere degli impiegati dello Stato e di quelle dell'ordinamento regionale sulla organizzazione della Pubblica amministrazione ed in numerosissime altre circostanze che non sto qui ad elencare; ogni volta si concorda sulla necessità di una riforma generale, ma se ne differisce l'emanazione e si cerca la soluzione di problemi contingenti con provvedimenti parziali che a volte subiscono essi stessi rinvii.

È il caso del disegno di legge n. 1270 recante « Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e per l'adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione », oggi al nostro esame, provvedimento urgentissimo, che ha già subìto lunghi rinvii.

Si tratta indubbiamente di una situazione che si è venuta a creare per una serie di coincidenze non volute giacchè, fin dal 1973, ogni Ministro dei trasporti in carica, ogni relatore al bilancio di previsione della spesa del Ministero dei trasporti ha riproposto all'attenzione del Parlamento le vaste problematiche del settore; tutte le componenti politiche e sociali si sono dichiarate sempre d'accordo a voler esaminare e risolvere con sollecitudine i singoli problemi; purtroppo fino ad oggi ci siamo riusciti solo in parte.

Non potendo, data la delicatezza della situazione interna di questo settore della Pubblica amministrazione, rinviare ad un provvedimento di riforma generale la modifica di disposizioni oggi vigenti che paralizzano tutta l'attività del settore, il Governo ha deciso di presentare il disegno di legge in questione.

L'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, che ha determinato le sfere di attribuzioni delle Regioni anche per il settore dei trasporti permette di definire con precisione quali sono le competenze istituzionali della Direzione generale oggetto del dibattito.

Esse investono i seguenti settori:

a) la motorizzazione civile, in tutti i suoi aspetti, normativi e operativi;

b) la sicurezza dei trasporti (ad impianti fissi e stradali) sia per quanto riguarda la normativa, che per quanto concerne i controlli;

c) la disciplina dell'autotrasporto di persone internazionale e interregionale e dell'autotrasporto di merci in conto proprio e in conto terzi (tranne le incombenze istruttorie locali relative all'Albo degli autotrasportatori che sono state demandate alle Regioni);

d) il risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in concessione e dei servizi di trasporto in gestione governativa, come presupposto della delega delle relative funzioni amministrative alle Regioni, in conformità di quanto disposto dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 616;

e) la disciplina della navigazione sulle acque interne ed in particolare la navigazione di diporto.

Si tratta indubbiamente di un'imponente mole di lavoro che necessita di personale adeguato sul piano quantitativo e qualitativo visto che si tratta di attribuzioni riguardanti la tutela della sicurezza dei trasporti e di conseguenza la pubblica incolumità oltre che il funzionamento del sistema economico del paese.

Diciamo, quindi, che fra gli altri problemi che investono l'Amministrazione della motorizzazione civile, quello del personale è il principale ed è quello che fin dal 1974 attende adeguata soluzione.

Cito la data del 1° gennaio 1974 perchè, sulla base della situazione dello stato del

personale esistente al 1° gennaio di quell'anno, fu elaborato il disegno di legge n. 3927 che, su iniziativa del ministro dei trasporti Martinelli, di concerto con il Ministro del tesoro e con quello del bilancio e della programmazione economica, venne presentato alla Camera dei deputati il 15 luglio 1975. Tale provvedimento, decaduto per lo scioglimento anticipato del Parlamento, prevedeva un aumento degli organici di 950 unità.

Se si considera che anche questo settore della Pubblica amministrazione ha subìto l'esodo del personale che ha usufruito dei benefici previsti dalle norme in favore degli ex combattenti e di quelle relative alla abolizione degli incentivi economici per il personale insite nella legge 15 novembre 1973, n. 734, nonchè di quelle riguardanti l'accantonamento di un crescente numero di posti di primo dirigente (articolo 62, terzo comma del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748) che lascia senza titolari altrettante Divisioni, si può dedurre quanto modesto sia il contingente di persone disponibili a fronteggiare problemi così gravi. Oggi che la situazione è notevolmente peggiorata rispetto al passato, il personale di questa Direzione, che ha sempre dato prova di efficienza, di iniziativa e di serietà, comincia a mostrare i sintomi non solo della stanchezza, ma anche della demoralizzazione, che le stesse agitazioni sindacali non hanno evidenziato appieno. In tale Amministrazione tra il 1° gennaio 1972 ed il 1° maggio 1978 è stata registrata la diminuzione di 961 unità, nonostante l'assegnazione di 329 dipendenti dell'ex SETAF, quasi tutti operai di età avanzata e non qualificati per i compiti chiamati a svolgere. Questo ritmo riduttivo tuttora rimane costante e tale è destinato a mantenersi in avvenire.

Potrei aggiungere un'altra innumerevole serie di dati tutti illustrativi della situazione abnorme che si è venuta a creare in un settore così delicato dell'Amministrazione pubblica. Non intendo però dilungarmi in particolari; so che tutte le parti politiche sono state sensibilizzate dai responsabili di tale Direzione generale che tra l'altro ha fatto dei tentativi per cercare di rimediare allo stato di deficenza a cui si è pervenuti.

Infatti si è cercato di reperire personale utilizzando le disposizioni di cui al decreto 21 febbraio 1977, n. 30, con il quale veniva stabilita la possibilità di reclutare un contingente di 560 impiegati da altre amministrazioni statali e da enti pubblici, mediante comandi o distacchi, ma tali enti non hanno dimostrato alcuna disponibilità per tale operazione. L'Amministrazione ha tentato anche di inserirsi nella vasta operazione di creazione di posti di lavoro per i giovani disoccupati, predisponendo due progetti. Il primo riguardante il potenziamento dell'attività operativa ed il ripristino del controllo quinquennale degli autoveicoli, che avrebbe consentito la assunzione presso gli uffici della MCTC di 136 giovani per il Centro-Nord e 436 per il Sud, per un totale di 572 unità; il secondo, relativo specificamente all'autotrasporto di merci per conto proprio e per conto terzi, avrebbe consentito l'assunzione di 66 unità per il Centro-Nord e di 210 per il Centro-Sud, per un totale di 276. Si può dedurre che tutta l'operazione avrebbe portato complessivamente all'assunzione di 848 unità.

Conosciamo come la normativa in materia, che qualche giorno fa è stata modificata da questo ramo del Parlamento, non consentiva di superare le difficoltà di finanziamento dei due progetti ed inoltre le assunzioni effettuate, circa 399 unità, di cui il 70 per cento nel Sud ed il 30 per cento nel Centro-Nord, sono state fatte con contratto a termine di un anno, in conformità di quanto veniva disposto dalle norme in materia.

Vista la situazione, il legislatore dovrà, per questo aspetto, cercare di arrestare, sia pure provvisoriamente, il processo di erosione della consistenza di personale e al contempo cercare di integrare nel più breve tempo possibile i posti vacanti.

Ulteriori precisazioni e suggerimenti mi riservo di farli nell'illustrazione dei singoli articoli del disegno di legge al nostro esame, mentre cerco di esporre in questa premessa di carattere generale le altre misure urgenti che caratterizzano il disegno di

legge. Esse dovranno riguardare le tariffe stabilite per quelle prestazioni altamente qualificate relative all'omologazione, previa sperimentazione, di autoveicoli e dispositivi, di natanti e motori nautici; quelle relative ai collaudi di tutti i veicoli automobili, alle revisioni annuali e periodiche, agli esami per conducente e tutte quelle previste nella tabella allegata alla legge 16 febbraio 1967, n. 14.

L'ammontare di tali tariffe è oggi da considerarsi veramente irrisorio: basti pensare che quella per la patente di motociclo è di 150 lire e quella per tutte le altre patenti guida è di 1.200 lire e quella per la revisione di un autoveicolo o di un autotreno è di 1.100 lire. È naturale che la gestione di tutto il settore è particolarmente pesante per lo Stato.

Questa situazione di dissesto ormai sommariamente conosciuta, che il Governo non ha potuto prima d'ora affrontare mediante la riproposta di un nuovo provvedimento legislativo, perchè si era in attesa dei decreti delegati per le Regioni, ha indotto questa Commissione a chiedere che il provvedimento venisse esaminato in sede legislativa. Data la complessità dei problemi, fu deciso nella seduta del 18 luglio di proseguire i lavori in sede di Sottocommissione, in attesa che le Commissioni 1ª, 5ª e 6ª, chiamate ad esprimere il loro parere, esaminassero anche esse il disegno di legge.

Possiamo essere soddisfatti dell'andamento dei lavori della Sottocommissione perchè si è avuta la possibilità di approfondire alla presenza di esperti e del Governo i vari problemi proposti. L'articolato è risultato sostanzialmente modificato ed i singoli emendamenti sono stati nel frattempo esaminati anche dalle Commissioni interpellate per il parere di loro competenza.

Ritengo che la nuova articolazione sia corrispondente alle motivazioni addotte nella presentazione del disegno di legge originario, il quale, pur lasciando aperto il discorso sulla necessità di una riforma generale della Motorizzazione civile, risponde alle seguenti esigenze:

a) arresto della dinamica involutiva delle strutture organiche della Direzione generale della MCTC e parziale recupero dei quantitativi di personale che hanno lasciato il servizio senza sostituzione, nei limiti del contingente di 560 unità fissato nella legge 21 febbraio 1977, n. 30;

b) miglioramento della produttività degli uffici attraverso una più razionale distribuzione del lavoro e di una migliore utilizzazione del personale in base all'esperienza acquisita ed ai titoli posseduti;

c) adeguamento delle tariffe stabilite dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, in modo da sgravare lo Stato degli oneri finanziari che sostiene per l'attività operativa in materia di motorizzazione civile.

Ora procederò nell'illustrazione dell'articolato del disegno di legge n. 1270 e, parallelamente, degli emendamenti predisposti dalla Sottocommissione, sentiti i pareri delle Commissioni 1ª, 5ª e 6ª.

Il disegno di legge nella sua stesura originaria consta di 9 articoli.

Il primo prevede che per un periodo di tre anni, a partire dall'entrata in vigore del provvedimento, venga sospeso il riassorbimento dei posti in soprannumero esistenti nei ruoli della Direzione generale della MCTC.

Si ritiene che le cause principali dell'erosione dell'organico di tale Direzione generale siano costituite dall'esodo del personale ex combattente che comporta la cancellazione dai ruoli dei posti lasciati vacanti e dall'esistenza nei vari ruoli di personale in soprannumero che, per effetto di leggi speciali, è stato sistemato nella carriera esecutiva mediante contratti (è il caso del personale ex EAM) nonchè della sistemazione di personale non di ruolo proveniente dagli ex SETAF.

L'Amministrazione, non essendo costretta al riassorbimento dei posti in soprannumero e alla riserva dei posti in ruolo a favore degli impiegati non di ruolo, la cui posizione viene salvaguardata nei successivi articoli, potrebbe disporre di tutti i posti lasciati vacanti nei propri ruoli organici, che potrebbero essere coperti con le modalità stabilite dai successivi articoli.

Al terzo comma dell'articolo 1 è previsto che l'esodo del personale ex combattente non

comporta la cancellazione dei posti lasciati vacanti; questo in analogia di quanto già stabilito per il Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

L'articolo 2 si propone da un lato di consentire il recupero parziale dei quantitativi di personale che hanno lasciato il servizio senza sostituzione e dall'altro di operare una migliore utilizzazione del personale in servizio, in base al titolo di studio posseduto evitando così lo stato di disagio morale di tutto quel personale che è stato assorbito con qualifica inferiore al titolo posseduto.

A tal fine è previsto un esame-colloquio da effettuarsi secondo le modalità stabilite da un decreto del Ministro dei trasporti davanti a Commissioni costituite da 4 dirigenti dell'Amministrazione della MCTC e 1 dirigente generale della stessa.

Tralascio i particolari tecnici della formazione delle Commissioni. Mi limito a fare osservare che, per il recupero del personale, nell'articolo 2 si fa riferimento alla legge 21 febbraio 1977, n. 30, che avrebbe dovuto consentire il reclutamento di 560 unità provenienti da Enti pubblici o altre Amministrazioni dello Stato. È da notare però che tale contingente fu stabilito a suo tempo solo per il settore dell'autotrasporto merci.

L'articolo 2, inoltre, ai fini dell'applicazione delle norme di passaggio di carriera, considera il riconoscimento di un titolo di preferenza per i dipendenti dell'Amministrazione. A questo proposito, ricordo quanto in precedenza specificato per quanto riguarda gli impiegati ex dipendenti EAM che sono stati inquadrati con qualifiche inferiori al titolo di studio, mentre svolgono mansioni superiori a quelle previste per il livello di appartenenza.

L'articolo 3 stabilisce le norme cui dovrebbe uniformarsi l'Amministrazione nell'attuazione delle procedure per la copertura dei posti rimasti vacanti a seguito dell'applicazione delle norme del passaggio di carriera, di cui all'articolo 2. Viene stabilito che vengano banditi concorsi pubblici prescindendo dalle procedure stabilite dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, che prevede l'opportunità di un parere del Consiglio superiore della Pubblica amministrazione, di concerto con il Ministro del tesoro per i motivi di urgenza enunciati. In esso viene inoltre previsto che la copertura avvenga per tutti con l'assorbimento degli idonei agli esami-colloquio del personale già in servizio e l'altra metà mediante pubblici concorsi.

In sede di Sottocommissione è stato ritenuto che il meccanismo previsto nei primi tre articoli del disegno di legge n. 1270 potrebbe determinare inconvenienti per la creazione di numerosi ulteriori posti in soprannumero nei ruoli della Direzione generale MCTC.

Da qui l'esigenza di rideterminare le dotazioni organiche della predetta Amministrazione sulla base di quanto previsto nel disegno di legge.

Il criterio seguito per le determinazioni degli organici anzidetti è stato quello di prendere come base la consistenza di personale in servizio alla data del 1° luglio 1978, con l'aggiunta del contingente di 1.300 unità. Per motivo di chiarezza sono stati predisposti un prospetto illustrativo e delle tabelle da allegare al disegno di legge.

In concreto, quindi, la consistenza complessiva degli organici MCTC viene portata a 4.518 unità.

Per opportuna documentazione, si precisa che il precedente disegno di legge n. 3927 della Camera dei deputati, decaduto nel 1976, prevedeva un organico totale di 4.859 unità, superiore quindi di 341 unità a quello previsto ora.

Nel determinare le nuove dotazioni organiche sono sorti alcuni problemi.

Il primo di tali problemi riguarda i ruoli ad esaurimento ex EAM.

Si è dovuta scartare l'ipotesi di una fusione di tali ruoli con quelli della MCTC, poichè ciò avrebbe comportato problemi di inquadramento con riflessi negativi inevitabili per taluni impiegati dell'uno o dell'altro ruolo. Si è quindi ritenuto preferibile adottare la seguente soluzione: i posti di ruoli ex EAM sono portati nelle dotazioni organiche, ma restano accantonati e si rendono disponibili man mano che il personale ex EAM lascia il servizio. In tale modo,

tutte le posizioni acquisite dagli impiegati sono salvaguardate.

Anche per il personale non di ruolo si adotta lo stesso sistema. Ripeto, trattasi di quel personale proveniente dall'ex SETAF, a cui bisogna riservare per legge il posto in ruolo.

Pertanto anche il quantitativo di personale non di ruolo viene compreso nelle tabelle organiche, ma rimane accantonato, a disposizione del personale che matura il diritto all'inquadramento.

La nuova impostazione data al provvedimento rende necessario sostituire l'articolo 1 del disegno di legge con un nuovo testo che disponga in merito alle nuove dotazioni organiche (indicate in apposita tabella) ed ai criteri sopra indicati.

Inoltre, la determinazione dei nuovi organici rende superflui il primo e il secondo comma dell'articolo 2, con l'indicazione dei contingenti da portare in aumento. Nell'articolo 2 viene previsto che gli impiegati che partecipano ai concorsi interni debbono essere in possesso del titolo di studio richiesto, alla data del 1° gennaio 1978.

L'articolo 3 viene soppresso e sostituito con una norma più agile, che prevede l'espletamento dei pubblici concorsi con procedura agevolata. È previsto anche che i concorsi abbiano carattere regionale e che i vincitori debbano permanere nella sede loro assegnata per almeno cinque anni. I rimanenti articoli sono rimasti invariati.

L'articolo 4 stabilisce una migliore redistribuzione delle mansioni nell'ambito dei singoli settori dell'Amministrazione, al fine di evitare affaticamenti che condizionerebbero l'efficienza dei servizi stessi.

All'articolo 5 viene stabilito che il personale dei ruoli ad esaurimento del soppresso Ente autotrasporto merci, che presta servizio presso la Direzione MCTC, possa usufruire della Cassa di previdenza e assistenza istituita dalla legge n. 14 del 1967.

Tale previsione è giustificata dalla necessità di uniforme trattamento tra personale della stessa Amministrazione.

Faccio notare che tale Cassa ha esercitato fino ad oggi funzioni oltre che di previdenza, di assistenza sociale, mediante l'elargizione di contributi in occasione di fatti eccezionali, come il caso di dipendenti di zone terremotate, per situazioni familiari di particolare gravità e mediante la concessione di un assegno *una tantum* a pensionamento. Naturalmente il suo funzionamento e forse la sua esistenza sono condizionati dall'entrata in vigore della legge di riforma sanitaria.

Gli articoli 6, 7 e 8 riguardano l'adeguamento delle tariffe, mentre l'articolo 9 stabilisce che agli oneri derivanti dall'attuazione delle norme della presente legge si provvede con le maggiori entrate derivanti dall'applicazione delle nuove tariffe stabilite ai precedenti articoli.

Allo stato dei fatti gli introiti dell'Erario per le operazioni automobilistiche ammontano mediamente a 6.000 milioni all'anno, su cui gravano gli oneri previsti dall'articolo 5 sub-articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14 (di 850 milioni per attrezzature, stampati, Cassa di previdenza e assistenza, ecc.) con un ricavo netto di 5.150 milioni all'anno.

Con l'aumento delle tariffe di circa il 150 per cento previsto nel disegno di legge numero 1270, fermo restando il numero delle operazioni effettuate, i predetti introiti ascenderebbero a circa 15.000 milioni.

Senonchè, l'aumento di personale previsto nello stesso disegno di legge — unitamente alle altre previsioni per una migliore organizzazione del lavoro — consentirà un recupero di produttività dell'Amministrazione, specie per quanto riguarda il ripristino delle revisioni quinquennali delle autovetture (sospesa da dieci anni con un arretrato di oltre 2,5 milioni di operazioni) e la completa effettuazione, in ciascun anno solare, di tutte le revisioni annuali obbligatorie degli autoveicoli industriali, in servizio pubblico, eccetera, che in atto vengono svolte per il 70-75 per cento e con un residuo annuo di oltre 300 mila operazioni non effettuate. In concreto, questo recupero di produttività comporta l'effettuazione di almeno un milione di operazioni in più all'anno rispetto all'attuale lavoro svolto,

con un incremento di circa 3.000 milioni all'anno degli introiti.

Pertanto, con una prudente valutazione, si può calcolare che l'ammontare totale degli introiti conseguente all'attuazione del provvedimento è di circa 18.000 milioni all'anno, a fronte degli attuali 6.000 milioni.

Peraltro, su tale introito totale gravano i predetti oneri di cui all'articolo 5 della legge 14 del 1967, nella nuova misura prevista nell'articolo 9 del disegno di legge n. 1270, per cui la somma netta disponibile è di 14.850 milioni all'anno. Con tale somma bisogna far fronte alle spese derivanti dall'applicazione della presente legge.

Onorevoli colleghi, l'eco suscitato dall'esame del disegno di legge, che oggi ci accingiamo ad approvare, ha mobilitato in questi ultimi quattro giorni gli autotrasportatori in conto terzi che, tramite le associazioni di categoria più rappresentative in campo nazionale, facenti parte del Comitato centrale dell'Albo degli autotrasportatori, hanno denunciato la gravità della situazione provocata dall'abusivismo a seguito del blocco delle autorizzazioni e della mancata applicazione di alcune norme previste dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, che hanno cominciato ad essere operative solo dal 31 ottobre 1977.

Ritengo che lo stato di aleatorietà in cui ancora opera l'autotrasportatore in conto terzi debba essere quanto prima risolto.

Non mi permetto, però, di presentare un emendamento al disegno di legge che stiamo esaminando così come proposto dalle categorie interessate, in quanto non mi sembra che esso sia compatibile con il contenuto del disegno di legge che stiamo discutendo, anche se il trasporto merci è un settore di competenza della stessa MCTC ed anche perchè su di esso manca il parere delle Commissioni competenti.

Propongo a questa Commissione che, ad evitare che l'*iter* del disegno di legge 1270 sia ritardato, venga predisposto un disegno di legge o di iniziativa del Governo o di iniziativa parlamentare, che accolga le istanze degli autotrasportatori, rappresentate anche dalla stessa Direzione generale della MCTC, la quale nell'imminente autunno non sarà in condizione di fronteggiare e superare i problemi che con l'applicazione delle sanzioni si presenteranno nel settore dell'autotrasporto merci.

A me sembra che questa procedura sia più corretta e che con l'impegno del Governo e delle forze politiche possa essere approvato un provvedimento che dia soluzione al problema prima accennato.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, mi pare che si possa dire che al presente disegno di legge arriviamo dopo un attento esame della situazione che si è venuta a determinare nella Motorizzazione civile a causa della carenza del personale, carenza che approssimativamente si valuta in 3.500 unità e in conseguenza della quale oggi non vi è, oggettivamente, la possibilità di espletare, in un tempo ragionevole, le operazioni in materia di motorizzazione, con grande disagio per gli utenti costretti a lunghe e sempre più incomprensibili attese per ottenere le autorizzazioni e i documenti necessari all'uso dei mezzi di trasporto e per svolgere la loro attività. È noto che in alcuni casi, come diceva il relatore, senatore Pacini, occorrono mesi per ottenere il semplice rinnovo della patente ed è praticamente impossibile effettuare, secondo le vigenti norme di legge, le adeguate verifiche degli autoveicoli in circolazione.

Il problema, del resto, si pone da tempo, tanto che già in passato in sede parlamentare si è stabilito con legge il trasferimento alla Motorizzazione civile di personale da altre amministrazioni dello Stato, senza però ottenere alcun risultato apprezzabile.

Al di là della scarsa volontà dimostrata dal Governo ad agire in questa direzione, sono insorte oggettive difficoltà sia a causa del grado di professionalità richiesto per l'espletamento di alcune funzioni relative alla motorizzazione civile, sia per il modo stesso in cui è organizzato il pubblico im

piego: cioè, a compartimenti tali per cui, in assenza della definizione della qualifica funzionale della quale tanto si è parlato nel corso di questi mesi, si rendono complessi e difficili gli spostamenti.

Nel corso di questi ultimi anni è stato anche proposto, come si è ricordato, il trasferimento delle competenze in materia di motorizzazione ad altri enti e, in particolare, alle Regioni, ma nessuna decisione è stata adottata in proposito così che non è stato possibile pervenire ad alcuna soluzione positiva del problema.

Vi è da aggiungere che recentemente, anche per volontà della maggioranza delle Regioni, con l'approvazione del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 in applicazione della legge n. 382 concernente il trasferimento dei poteri dallo Stato alle Regioni, alle medesime sono state devolute soltanto competenze in materia di istruttoria per l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori, senza modificare l'espletamento del servizio oggi in atto da parte della motorizzazione civile.

Partendo da tali considerazioni non si può dunque non riconoscere la necessità di arrivare ad un adeguamento degli organici tale da assicurare, nel migliore dei modi, il servizio che è tenuto a svolgere la motorizzazione civile nell'interesse della collettività per la regolarità dell'attività su strada, delle imbarcazioni da diporto nonchè dei trasporti in concessione.

Siamo pertanto d'accordo, sia pure con tutte le preoccupazioni del caso, sul fatto di decidere l'assunzione dei 1.301 dipendenti sulla base dell'organico e delle modalità previste dal provvedimento in esame.

Sottolineiamo però la necessità che la copertura di tali posti avvenga anche attraverso la mobilità, così come previsto dall'articolo 3 in uno dei suoi ultimi commi, e che per le nuove assunzioni si tenga presente l'opportunità di utilizzare la legge sulla occupazione giovanile.

Per la sistemazione del personale in servizio, secondo i criteri stabiliti dal provvedimento è previsto dall'articolo 2 un esame-colloquio; reputiamo necessario che tali esami si svolgano dinanzi a commissioni che noi riteniamo debbano essere diversamente composte, composte, cioè, da due rappresentanti della Direzione della motorizzazione civile, da due docenti universitari e presiedute — possibilmente — da un consigliere di Stato.

Come è stato gia detto, inoltre, le maggiori entrate derivanti dall'adeguamento delle tariffe dovrebbero essere tali da consentire di non gravare, da un punto di vista finanziario, sulla Pubblica amministrazione. Questo rappresenta certamente un elemento importante tale da garantirci, comunque, per quanto riguarda l'avvenire.

L'aumento che si stabilisce deve essere a nostro avviso portando a conoscenza dei cittadini, spesso costretti a pagare oneri esorbitanti per il disbrigo di queste pratiche ad enti e ad agenzie che operano in questo settore al di fuori della Pubblica amministrazione. Per tale ragione, con un apposito articolo aggiuntivo, chiediamo che queste tariffe vengano esposte in evidenza i tutti gli uffici nei quali si svolgono queste pratiche.

Per concludere, noi riteniamo che sarebbe stato utile far coincidere queste nuove assunzioni con una più generale riforma della motorizzazione civile, così come ha giustamente fatto rilevare il relatore, senatore Pacini; una riforma da attuare nel quadro di una migliore definizione dei compiti e delle funzioni di questo comparto dei trasporti, al quale sono interessati più di 15 milioni di utenti della strada.

Rimangono infatti aperti molteplici problemi che investono la stessa organizzazione del Ministero dei trasporti e che non sono più a lungo rinviabili nel tempo.

In questo senso, noi riteniamo dunque che occorra procedere con la massima sollecitudine ed invitiamo il Governo a predisporre quanto prima adeguate proposte che tengano conto delle iniziative già presentate in sede parlamentare, così da consentire al più presto al Parlamento di pervenire ad un provvedimento di riforma della motorizzazione civile.

S E G R E T O . Signor Presidente, il mio sarà un intervento brevissimo in quanto, do-

po l'ampia relazione del senatore Pacini e l'intervento chiarificatore del senatore Carri, mi rimangono ben poche cose da aggiungere.

In sintesi, espongo dunque le mie proposte che mi auguro vengano benevolmente considerate sia dalla Commissione che dal rappresentante del Governo.

Innanzitutto, propongo che tutti i mezzi di piccolissima cilindrata sprovvisti di targa vengano iscritti nei registri della motorizzazione civile con regolare targa.

Inoltre, propongo che i concorsi interni vengano espletati in modo tale che ognuno dei concorrenti abbia le massime garanzie. Per i concorsi interni, comunque, ritengo che essi dovrebbero essere banditi per compartimenti, in modo che ogni concorrente sappia che i trasferimenti potranno verificarsi soltato dopo i cinque anni di permanenza nel luogo in cui il concorrente abbia vinto il concorso.

Come già fatto dal senatore Carri, mi permetto di invitare anche io il Governo ad intervenire quanto prima per la riforma generale del settore in modo tale da chiarire i compiti dell'ACI rispetto a quelli della motorizzazione civile.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il problema dell'immatricolazione dei ciclomotori è stato considerato, senatore Segreto, in sede di riforma del codice della strada.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, credo di dover aggiungere poco alle osservazioni del senatore Carri e del collega Segreto; esaminerò naturalmente gli emendamenti presentati e li valuterò con molta attenzione.

Il problema delle targhe dei ciclomotori, sollevato dal senatore Segreto, deve essere affrontato in sede di riforma del codice della strada perchè indubbiamente l'osservazione è pertinente e richiede il massimo di attenzione.

Vorrei inoltre, signor Presidente, pregare tutti i colleghi di esprimere la loro opinione in ordine alla questione, da me sollevata, dell'autotrasporto merci che è certamente molto complessa. Se le mie informazioni sono esatte, ed il Sottosegretario può confermarlo, tutto l'abusivismo che riguarda in particolare il sud comporterà una situazione di estrema difficoltà perchè nel mese di novembre entreranno in vigore le sanzioni previste per quanto attiene all'esercizio di questa attività. Tenendo presente che l'abusivismo esiste in tutto il paese e soprattutto nel sud, se non si modificano le norme che dovranno entrare in vigore si determineranno conseguenze delicate anche sull'ordine pubblico. Nonostante ci sia a tale riguardo un emendamento che è però un prodotto spurio rispetto al contenuto del disegno di legge in esame, ho proposto la presentazione di un provvedimento *ad hoc*, di iniziativa governativa o parlamentare, alla ripresa dei lavori dopo le ferie estive in modo da consentire di sanare la situazione che avremo di fronte nel mese di novembre. Vorrei, però, essere confortato dal parere dei colleghi: se si ritenesse opportuno l'inserimento di un emendamento, che ho già preparato e potrei anche leggere, non mi opporrei; se si giudicasse invece più corretta la procedura che ho indicato, occorrerebbe un impegno preciso del Governo, sostenuto dal parere della Commissione, affinchè si presenti a settembre un disegno di legge tendente a sanare una situazione che rischia di divenire drammatica.

Prima di leggere l'articolo aggiuntivo 8-*ter*, concernente il rilascio delle autorizzazioni per l'autotrasporto merci, vorrei far presente che il Comitato centrale per l'albo ha emesso la settimana scorsa un documento, approvato all'unanimità, al fine di consentire la procedura d'urgenza per la soluzione che stiamo indicando.

L'emendamento è il seguente:

« Alla determinazione annuale per l'anno 1978 del contingente di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi ed al relativo riparto per provincia provvede il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il Comitato centrale per l'albo, pre-

scindendo dai criteri e dalla procedura stabiliti dal penultimo comma dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Le nuove autorizzazioni di cui al comma precedente sono rilasciate esclusivamente ad imprese che:

a) abbiano comunque esercitato l'autotrasporto di cose da data non posteriore al 31 ottobre 1977, con veicoli di portata utile superiore a 70 quintali o di peso complessivo superiore a 115 quintali, che almeno dalla data medesima risultino nella disponibilità delle imprese stesse, intesa nel senso precisato dall'articolo 9 punto 1) del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;

b) siano iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, anche in via provvisoria.

Le autorizzazioni di cui al presente articolo vengono rilasciate secondo le modalità stabilite dalla disciplina vigente al 31 ottobre 1977 e sono riferite ai singoli veicoli indicati alla lettera *a*) del comma precedente.

Con lo stesso decreto di cui al primo comma del presente articolo il Ministro dei Trasporti stabilisce il termine entro cui devono essere presentate le domande di autorizzazioni nonchè quelle eventuali di iscrizione all'Albo, fissa i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni e può disporre che le autorizzazioni da rilasciare a determinate categorie di richiedenti siano soggette a particolari limiti in ordine alla trasferibilità nel caso della cessione di azienda.

Il Ministro dei Trasporti può altresì prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni, con particolari limiti anche di validità temporale, a favore delle imprese che, a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, non risultino comprese nel numero di quelle cui possono essere assegnate le nuove autorizzazioni ai sensi dei commi precedenti.

Ai fini dell'applicazione degli articoli 26 e 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e per il periodo di sei mesi decorrenti dal 31 ottobre 1978, coloro che hanno presentato nel termine le domande di cui al comma precedente si considerano come iscritti all'Albo e titolari di autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, senza alcuna condizione o limite, per il veicolo cui si riferisce la domanda di autorizzazione presentata ».

Questa è la situazione che, letto ora l'emendamento proposto, mi pare risulti certamente più chiara.

P R E S I D E N T E . Comunico alla Commissione che i senatori Carri, Sgherri, Cebrelli, Mola e Segreto hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La 8ª Commissione permanente del Senato,

tenendo conto dello stato in cui si trova la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nonchè dei nuovi compiti che lo sviluppo della motorizzazione impone, anche nel quadro di un più articolato rapporto con le Regioni ed ai fini del coordinamento dei vari modi di trasporto sia delle merci che delle persone,

impegna il Governo a predisporre, entro 6 mesi, un disegno di legge di riforma organica della predetta Direzione generale, valutando anche i disegni di legge d'iniziativa parlamentare già presentati.

0/1270/1/8

C A R R I . Vorrei dire che noi non abbiamo nulla in contrario a quanto si sostiene nell'emendamento presentato dal relatore Pacini, elaborato di comune accordo nel Comitato centrale dell'albo degli autotrasportatori, del quale fanno parte tutte le organizzazioni rappresentative del settore dei trasporti del nostro paese.

Io non ho voluto riprendere le considerazioni che ha fatto nella sua relazione il collega Pacini, perchè mi sembrava di aver capito che lo stesso relatore escludesse la presentazione di questo emendamento, che non è stata sottoposta nè alla 1ª e nemmeno alla 10ª Commissione in tempo utile. Ne deduco, da quanto lo stesso relatore accennava nella sua relazione introduttiva che, esso più correttamente, potrebbe essere oggetto di uno specifico disegno di legge di modifica alla legge n. 298: un disegno di legge che potrebbe esse-

re approvato quanto prima ed avere gli stessi tempi di applicazione del disegno di legge oggi in esame, tanto più che, dopo l'approvazione da parte del Senato del provvedimento riguardante l'organizzazione della Motorizzazione civile, non credo che saremmo in grado nei prossimi giorni di andare all'approvazione del provvedimento anche alla Camera dei deputati. Quindi, concludendo: il disegno di legge oggi in esame sarà approvato non prima del prossimo mese di settembre; contemporaneamente potremmo vedere di prendere in esame un disegno di legge di modifica della legge n. 298 e giungere all'approvazione, contemporaneamente, dei due provvedimenti, nei due rami del Parlamento. Tutto ciò richiede un preciso impegno da parte del Governo, tenuto conto della gravità del problema, delle preoccupazioni degli autotrasportatori direttamente interessati e soprattutto in ordine al fenomeno dell'abusivismo particolarmente diffuso nell'Italia meridionale.

P R E S I D E N T E . Collega Carri, forse la proposta formulata dal relatore Pacini d'inserire l'emendamento in questo stesso disegno di legge, proposta che è stata sostenuta dalle parti interessate, potrebbe passare in questa sede ed alla ripresa dei nostri lavori a settembre potremmo valutare anche questa circostanza. Qualora poi il Governo ritenesse di scorporare l'emendamento dal disegno di legge, potrebbe ancora farlo.

C A R R I . S'inserisce qui il problema delle riserve che potrebbero avanzare altre Commissioni.

P R E S I D E N T E . Posso assicurare la Commissione che questo problema non sussiste: formalmente possiamo procedere oltre nell'esame del provvedimento.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Allora, se non esiste il problema del parere di altre Commissioni, possiamo deliberare anche l'inserimento dell'emendamento in questo disegno di legge. Comunque, vorrei che anche su ciò venisse fornito un elemento tranquillizzante mediante il parere del Governo: e cioè che si tratta di un emendamento sul quale non vi sono grossi problemi.

P R E S I D E N T E . Ascoltiamo il parere pure da parte degli altri colleghi della Commissione.

T O N U T T I . Condivido la proposta del relatore Pacini.

P R E S I D E N T E . Nel caso che si approvasse l'inserimento di questo emendamento nel disegno di legge in esame, esso potrebbe diventare l'articolo 8-*ter*.

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

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Comincio da quest'ultimo problema, così da sgomberare il terreno da ogni malinteso eventuale. Il Governo dichiara di accogliere senz'altro la proposta del relatore Pacini, d'inserire l'emendamento di cui si tratta come articolo 8 *ter* del presente disegno di legge, anche se ritiene che questa materia è una materia dissonante rispetto alla fisionomia ed allo spirito del provvedimento.

Per quanto riguarda le altre discussioni che sulla materia anche in precedenza sono state svolte in questa Commissione, e segnatamente circa la questione che è stata sollevata anche dal collega Sgherri a proposito del codice — questione accennata pure dal collega Segreto — posso dare assicurazione alla Commissione che il testo è ormai definito: mi riferisco a quello del codice della strada.

S E G R E T O . Ma sono anni che se ne parla!

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il discorso fu posto in questa Commissione e poichè è stato richiamato in questo momento dal senatore Segreto, volevo dare assicurazione che quell'impegno che a suo tempo fu assunto dal Governo sarà ottemperato e il testo sarà diramato, così come è stato diramato il testo del codice della navigazione aerea proprio in questi giorni, che è stato sottoposto anche all'at-

tenzione delle organizzazioni comunque interessate e che sarà quanto prima esaminato dalle Commissioni competenti.

Per entrare, ora, nel vivo della discussione in corso, vorrei cogliere soltanto alcuni aspetti che di questa stessa discussione mi paiono essenziali, senza tornare ad esaminare problemi per i quali abbiamo raggiunto una sostanziale intesa. Se fosse dato di cogliere un aspetto politico da questa discussione, forse si potrebbe affermare con una certa tranquillità che dinanzi al porsi di problemi specifici, concreti e reali, molto spesso, come nel nostro caso, si stemperano le prese di posizione di ordine politico e si arriva a conclusioni concrete, perchè l'esigenza fondamentale di risolvere un problema, fortemente sentito al centro come in periferia, deve trovare corrispondenza con uno strumento legislativo capace di sanare le manchevolezze riscontrate. Tutto ciò direi se fosse dato di fare questa considerazione, sulla quale sento una specie di voglia a diffondermi perchè mi pare che la Sottocommissione, proprio in rispondenza all'esigenza di fornire oggi la Motorizzazione civile di uno strumento legislativo più o meno adeguato ai tempi, a questo compito abbia ottemperato in maniera lodevole.

Ripeto, non mi lascio prendere dal desiderio di entrare nel merito dei singoli punti del disegno di legge, però alcune riflessioni devo farle, credo fondamentali perchè altrimenti non avrebbe ragione di essere nè l'esigenza di fare presto nè quella di porre rimedio ad una situazione che tutti per molti aspetti abbiamo sempre considerato dissestata, specie in periferia. Quindi, noi dovremmo partire da due considerazioni di fondo: la prima è quella secondo la quale in periferia, negli Uffici provinciali della motorizzazione e negli Uffici distaccati, purtroppo, non si assiste ad una situazione che, rimanendo le cose come stanno sul piano legislativo, possa far sperare in un miglioramento in avvenire; questo perchè sono larghissimamente diffuse le carenze e le disfunzioni, per cui si constata, giorno per giorno, come un adempimento specifico dello Stato nei confronti del cittadino utente diventa il più delle volte un'impresa faticosissima e scoraggiante. Una tale situazione determina, poi, una sorta di sopraffazione da parte di organizzazioni che lavorano ai margini della Motorizzazione civile e si sostituiscono agli organi dello Stato facendo diventare consuetudine un fatto che con la legge non ha niente in comune. Pertanto, un rimedio era necessario e indispensabile non volendo perpetuare nel tempo una situazione che per i suoi aspetti deteriori è quanto meno condannabile. Tale situazione di fatto si crea proprio per obiettive disfunzioni degli organismi periferici e molto spesso ci siamo sentiti dire che non vi si può rimediare se non attraverso qualcosa che con la legge e con la organizzazione della Motorizzazione civile in periferia non ha niente in comune. Questa è una delle due considerazioni di fondo che non possiamo non fare.

L'altra considerazione di fondo, ugualmente importante, è quella secondo cui i ritardi legislativi sono stati in relazione al fatto che prima d'oggi non conoscevamo con esattezza quale fosse la fisionomia che doveva assumere la Motorizzazione civile, sia negli organi centrali che negli organi periferici. Mi spiego: con il decreto n. 616 oggi noi, sul piano legislativo, non abbiamo più perplessità nè remore perchè sappiamo che alla Motorizzazione civile incombono determinati doveri e che a questi doveri occorre pur far fronte. Quindi, era necessario lo strumento legislativo che, in coerenza con quanto stabilito dal decreto n. 616, ponesse gli organismi periferici e centrali nella condizione di funzionare. Questo è lo spirito nel quale nasce il disegno di legge, ma dirò di più: questa è stata l'esigenza di fondo al centro di tutte le nostre attenzioni, quando abbiamo ritenuto che il testo varato dal Governo avesse bisogno di ritocchi per essere coerenti con la considerazione di fondo secondo la quale gli uffici andavano meglio articolati, meglio potenziati, meglio definiti e abbiamo superato, perciò, il limite che la stessa legge aveva previsto dando alla periferia e al centro gli strumenti per poter agire in maniera più adeguata.

In riferimento, poi, agli altri problemi che sono stati posti nel corso della discussione,

direi che l'ordine del giorno presentato dal senatore Carri debba essere visto in una dimensione che attiene alle cose che stanno per accadere nel sistema dei trasporti italiani. Non intendo diffondermi su questo argomento, però in periferia, specialmente per un'azione che si sta conducendo a livello regionale, sta scattando una sorta d'impegno a fare in modo che il problema dei trasporti non sia più visto soltato a livello nazionale e che certe particolari visioni di come congegnare il trasporto siano oggetto dell'attenzione delle amministrazioni regionali. Credo, infatti che le Regioni stiano svolgendo questo lavoro con molto impegno e molta attenzione.

Tutto ciò ha posto il Governo nella condizione di dover affrettare i tempi anche in ordine al problema della Conferenza nazionale dei trasporti che, come loro sanno, è fissata per il mese di ottobre; inizialmente era stata fissata per settembre, ma poi si sono spostate le date proprio perchè intanto si va raccogliendo il materiale. Abbiamo un'impostazione diversa da quella cui tradizionalmente abbiamo fatto riferimento.

È dunque in questo ambito che bisogna ricondurre tutto il problema se è vero (e qui faccio un richiamo specifico alla motorizzazione civile) che il trasporto in concessione rappresenta uno dei più grossi « bubboni » tuttora in essere in questo settore. Evidentemente, si tratta di materia che va approfondita, affrontata e risolta, ma direi che la questione è in questo caso problematica poichè interessa anche la competenza delle Regioni; il trasporto su gomma, infatti, cui si aggancia il trasporto in concessione, attiene alla competenza delle Regioni.

In conclusione, per quanto concerne l'ordine del giorno del senatore Carri direi di poterlo accogliere come invito e non come impiego per il Governo e, inoltre, propongo che il termine per la presentazione del disegno di legge di riforma venga fissato, anzichè in sei mesi, in un anno almeno. Abbiamo infatti di fronte una serie di problemi che è inutile sottovalutare o nascondere e, francamente, non credo che sia possibile affrontare questa vasta tematica in tempi molto ravvicinati, anche in considerazione del fatto che, in questo momento, non conosciamo ancora quale sarà l'assetto futuro della stessa motorizzazione civile a seguito dell'applicazione delle presenti norme.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Mi dichiaro favorevole all'ordine del giorno con la modifica proposta dal sottosegretario Accili.

C A R R I . Prendo atto delle dichiarazioni del rappresentante del Governo e dichiaro di accogliere la modifica proposta.

P R E S I D E N T E . Rimane allora stabilito che l'ordine del giorno del senatore Carri viene accolto dal Governo come invito, con l'intesa che il termine di cui sopra venga fissato in un anno.

Passiamo ora all'esame degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Nelle more della riforma dell'Amministrazione statale dei trasporti, per un periodo di tre anni a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, è sospeso il riassorbimento dei posti in soprannumero esistenti nei ruoli del personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Per un periodo di tre anni, a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, è sospesa la riserva dei posti nei ruoli del personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione a favore del personale non di ruolo. Gli impiegati non di ruolo che maturano il diritto all'inquadramento nei ruoli sono inquadrati in soprannumero.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, i ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non subiscono decurtazioni per effetto della norma di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336.

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dalla Sottocommissione il seguente testo integralmente sostitutivo:

« I ruoli organici del personale del Ministero dei Trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — sono sostituiti da quelli stabiliti nell'allegata tabella.

I posti recati in aumento nei ruoli di cui alla tabella prevista nel primo comma riassorbono i posti in soprannumero esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, salvo quelli delle qualifiche ad esaurimento delle carriere direttive per i quali continuano ad applicarsi le vigenti disposizioni.

Nei ruoli del personale della carriera direttiva amministrativa, della carriera di concetto, della carriera esecutiva nonchè in quella del personale ausiliario, deve essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quello degli impiegati di corrispondente carriera appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituiti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. A tali effetti il ruolo ad esaurimento degli agenti tecnici è considerato corrispondente a quello del personale ausiliario.

I posti di cui al comma precedente diverranno gradualmente disponibili a cominciare dalle qualifiche meno elevate, in relazione al numero delle vacanze che a mano a mano si verificheranno nei suddetti ruoli ad esaurimento.

In tutti i ruoli di cui all'allegata tabella deve inoltre essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quelli del personale non di ruolo di corrispondente categoria in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Nella prima applicazione della presente legge, gli impiegati appartenenti ai ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono inquadrati nei ruoli di carriera corrispondente previsti dalla tabella allegata, con le modalità indicate nell'articolo 200, ultimo comma, del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3. Il primo inquadramento nel ruolo di meccanografia viene disposto, a domanda degli interessati, per il personale che risulti adibito da almeno un anno, alla data di entrata in vigore della presente legge, a servizi di meccanografia, nella qualifica corrispondente a quella rivestita nel ruolo di provenienza. Successivamente, l'accesso al ruolo di meccanografia è riservato al personale della carriera esecutiva che risulti abilitato, dopo apposito corso, alla mansione di meccanografo.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge i ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non subiscono decurtazioni per effetto delle norme di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336 ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Ho già espresso, in sede di discussione generale, la mia approvazione al nuovo testo dell'articolo 1 proposto dalla Sottocommissione; pertanto, non ritengo di aver altro da aggiungere in merito.

C A R R I . Sono anche io favorevole al nuovo testo dell'articolo 1; mi permetterei tuttavia di proporvi alcuni emendamenti formali tendenti a sostituire il riferimento alla allegata tabella di cui al primo, al quinto ed al sesto comma, con la frase « nella tabella 1 allegata alla presente legge ». Ripeto, si tratta di emendamenti puramente formali che, però, perfezionano il testo della norma.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Non ho nulla da obiettare.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi dichiaro anche io d'accordo sugli emendamenti proposti.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto dunque ai voti gli emendamenti formali proposti dal senatore Carri al primo, al quinto ed al sesto comma del nuovo testo dell'articolo 1 proposto dalla Sottocommissione.

Sono approvati.

Metto ora ai voti l'emendamento sostitutivo della Sottocommissione, quale risulta a seguito delle modificazioni testè approvate.

È approvato.

Art. 2.

Il Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è autorizzato a reperire, con le modalità appresso stabilite, il contingente di 560 impiegati stabilito dalla legge 21 febbraio 1977, n. 30, che ha convertito in legge con modifiche il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851.

Il contingente di personale di cui al comma precedente è così ripartito:

n. 50 impiegati della carriera direttiva tecnica;

n. 50 impiegati della carriera direttiva amministrativa;

n. 350 impiegati della carriera di concetto;

n. 100 impiegati della carriera esecutiva;

n. 10 impiegati ausiliari.

Per la copertura dei quantitativi di personale come sopra determinati hanno titolo di precedenza, a loro domanda, gli impiegati di ruolo della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che siano in possesso, rispettivamente:

a) per la nomina a impiegato direttivo tecnico, della laurea in ingegneria;

b) per la nomina a impiegato direttivo amministrativo, della laurea in legge, in scienze politiche o in economia e commercio, oppure d'altro diploma di laurea, purchè, in questo ultimo caso, si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto;

c) per la nomina a impiegato di concetto, del diploma di scuola media di 2° grado ed equipollenti;

d) per la nomina a impiegato esecutivo, della licenzo di scuola media di 1° grado.

La selezione degli impiegati di cui al comma precedente viene effettuata sulla base di un esame colloquio, con le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, davanti a commissioni composte da quattro dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e presiedute da un dirigente generale della stessa Amministrazione, per quanto riguarda la selezione degli impiegati direttivi, e da un dirigente superiore, per quanto riguarda la selezione del personale con mansioni di concetto ed esecutive. L'ammissione dei candidati all'esame colloquio è subordinato al parere favorevole del Consiglio di amministrazione, da esprimere sulla base dei rapporti informativi, con esclusione degli impiegati che, nell'ultimo quinquennio, non abbiano riportato la qualifica di ottimo. Nella formazione delle graduatorie, a parità di merito, si tiene conto delle mansioni espletate nel ruolo di provenienza e dell'anzianità maturata nei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli impiegati selezionati con i criteri indicati nel presente articolo sono inquadrati, anche in soprannumero e nei limiti dei quantitativi determinati nel secondo comma del presente articolo, nella qualifica iniziale dei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i quali hanno concorso. Al personale anzidetto non può essere comunque riconosciuta un'anzianità superiore a quella prevista dall'articolo 41 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Agli esami colloqui previsti nel presente articolo sono ammessi, a parità di condizioni, anche gli impiegati appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituiti con legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio da almeno cinque anni presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per l'accesso a carriere superiori a quella di appartenenza.

A tale articolo, come preannunciato nel corso della sua relazione dal senatore Pacini, sono stati proposti dalla Sottocommissio

ne vari emendamenti che prego il relatore stesso di illustrare alla Commissione.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Gli emendamenti proposti dalla Sottocommissione a tale articolo sono i seguenti: sopprimere il primo ed il secondo comma; al terzo comma sopprimere, all'inizio, le parole « Per la copertura dei quantitativi di personale come sopra determinati » e sostituirle con le seguenti: « Nella prima applicazione della presente legge, per la copertura dei posti che risultano disponibili nelle dotazioni organiche delle singole carriere di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge ».

Sempre nel terzo comma, dopo le parole « che siano in possesso » aggiungere le altre: « alla data del 1° gennaio 1978 ».

Ancora nel terzo comma, alla lettera *a*), dopo le parole « della laurea in ingegneria », aggiungere le altre « e della relativa abilitazione professionale ovvero di altro diploma di laurea di natura tecnica, purchè, in questo ultimo caso, si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto ».

Infine, al quinto comma, la Sottocommissione propone di sostituire le parole « e nei limiti dei quantitativi determinati nel secondo comma del presente articolo » con le seguenti: « . . . e nei limiti delle dotazioni organiche complessive delle singole carriere stabilite nella tabella 1 allegata . . . ».

Come già chiarito nel corso della mia relazione, sono favorevole a tali emendamenti, frutto di ampie discussioni svoltesi in sede di Sottocommissione; mi permetto soltanto di proporre all'attenzione degli onorevoli colleghi la possibilità di modificare ulteriormente l'emendamento della Sottocommissione alla lettera *a*) del terzo comma nel senso di aggiungere dopo le parole « della laurea in ingegneria » le altre: « e della relativa abilitazione professionale ovvero, qualora si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto, del diploma di laurea in architettura, fisica, chimica o matematica ».

C E B R E L L I . Mi chiedo a che cosa serva il riferimento specifico alla laurea in architettura, fisica, chimica o matematica!

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Con le diposizioni di cui all'articolo 2 del provvedimento in esame si tende alla sistemazione del personale interno della Direzione generale della motorizzazione civile; ma per poter far questo e definire, ripeto, la situazione relativa al personale già di fatto in servizio occorre, per l'appunto, fare riferimento anche ai tipi di laurea da me citati. Mi rendo conto che si tratta di una norma anomala rispetto al contesto del provvedimento ma, ripeto, essa è necessaria per soddisfare la esigenza di sistemazione del personale già in servizio presso la Motorizzazione civile.

S E G R E T O . Se non vado errato, senatore Pacini, si era concordato con i sindacati di far riferimento soltanto ad « altri diplomi di laurea di natura tecnica », oltre alla laurea in ingegneria, senza scendere in specificazioni.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Parlare di diploma di laurea di natura tecnica è così vago, implica un concetto così vasto per cui si è ritenuto più opportuno arrivare ad una specificazione delle discipline da considerare.

C A R R I . Effettivamente, parlare di diploma di laurea di natura tecnica non significa nulla in quanto non ne discende una configurazione giuridica ben determinata.

Piuttosto, direi che potremmo parlare di personale in possesso « di diploma di laurea » senza aggiungere altro.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* La proposta del senatore Carri mi sembra accettabile; potremmo far riferimento, genericamente, ad « altro diploma di laurea ».

C E B R E L L I . Potrebbero essere interessati anche i farmacisti, allora!

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Non dimentichiamo che si tratta di concorsi interni che interessano personale già in servizio; in realtà, si tratta semplicemente di una sanatoria.

P R E S I D E N T E . Valuteremo la questione in sede di votazione dell'emendamento.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento, proposto dalla Sottocommissione, tendente a sopprimere il primo comma.

È approvato.

Metto ora ai voti l'emendamento, presentato dalla Sottocommissione, tendente a sopprimere il secondo comma.

È approvato.

Ricordo che è stato presentato un emendamento da parte della Sottocommissione tendente a sostituire, nel terzo comma, le parole « Per la copertura dei quantitativi di personale come sopra determinati » con le altre: « Nella prima applicazione della presente legge, per la copertura dei posti che risultano disponibili nelle dotazioni organiche delle singole carriere, di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento proposto dalla Sottocommissione tendente ad aggiungere, sempre nel terzo comma, alle parole « che siano in possesso », le altre: « alla data del 1° gennaio 1978 ».

È approvato.

Metto ora ai voti l'emendamento presentato dal relatore tendente ad aggiungere, nel terzo comma alla lettera *a*), dopo le parole « della laurea in ingegneria » le altre: « e della relativa abilitazione professionale ovvero qualora si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto del diploma di laurea in architettura, fisica, chimica o matematica; ».

È approvato.

Il senatore Carri ha presentato un emendamento tendente a sostituire, nel quarto comma, le parole « composte da quattro dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e presiedute da un dirigente generale della stessa Amministrazione, per quanto riguarda la selezione degli impiegati direttivi, e da un dirigente superiore, per quanto riguarda la selezione del personale con mansioni di concetto ed esecutive. L'ammissione dei candidati all'esame colloquio è subordinata al parere favorevole del Consiglio di amministrazione, da esprimere sulla base dei rapporti informativi, con esclusione degli impiegati che, nell'ultimo quinquennio, non abbiano riportato la qualifica di ottimo » con le altre: « presiedute da un consigliere di Stato e composte da due dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e da due rappresentanti scelti fra docenti universitari delle materie oggetto dell'esame-colloquio ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Per un esame-colloquio la presenza di due docenti universitari mi sembra un po' eccessiva. Bisogna, inoltre, tener presente che in un altro emendamento si stabilisce un termine entro il quale devono essere espletate le prove di esame: con una commissione di questo livello c'è il rischio che i tre mesi non siano sufficienti. Trattandosi di un esame interno, escluderei i due docenti universitari.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* La presenza del consigliere di Stato dà garanzie sufficienti.

C A R R I . Sarebbe opportuno che il consigliere di Stato fosse coadiuvato da persone competenti in materia.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Negli esami di Stato delle scuole medie superiori si sta proponendo l'inserimento di membri interni per giudicare meglio. In quest'articolo si parla di personale in servizio da quindici o venti anni; la presenza dei professori universitari mi sembra pertanto eccessiva.

C A R R I . Credo che un esperto in materia sia utile perchè si tratta di un'operazione complessa che solleverà non poche osserva-

zioni nell'ambito della Pubblica amministrazione.

Quindi questi esami colloquio devono essere il più possibile rigorosi: se vogliamo ridimensionare questa presenza di elementi esterni, posso essere d'accordo, ma escluderla proprio no.

P R E S I D E N T E . Il senatore Carri ha modificato come segue l'emendamento proposto all'articolo 2:

« presiedute da un consigliere di Stato e composte da tre dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nonchè da un docente universitario delle materie oggetto dell'esame-colloquio ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Esprimo avviso favorevole su questo emendamento.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo concorda con l'emendamento modificativo del senatore Carri.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Carri al quarto comma dell'articolo 2.

È approvato.

Sottopongo alla Commissione l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Carri al quarto comma dell'articolo 2, dalle parole « L'ammissione dei candidati all'esame colloquio », fino alle parole: « riportato la qualifica di ottimo ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Dichiaro di essere favorevole a questo emendamento soppressivo.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Accetto questo emendamento soppressivo proposto dal senatore Carri.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento soppressivo del quale ho testè dato lettura.

È approvato.

Vi è ora l'emendamento proposto dal relatore al quinto comma dell'articolo, inteso a sostituire le parole « e nei limiti dei quantitativi determinati nel secondo comma del presente articolo » con le altre: « e nei limiti delle dotazioni organiche complessive delle singole carriere stabilite nella tabella 1 allegata alla presente legge ».

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Sono favorevole a questo emendamento sostitutivo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il predetto emendamento.

È approvato.

Il senatore Carri ha presentato un terzo emendamento al sesto comma, tendente a sopprimere le parole: « a parità di condizioni ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Bisogna riflettere sulla soppressione di queste parole. Nel terzo comma, punto *b*), dell'articolo 2, è detto tra l'altro: « oppure d'altro diploma di laurea purchè, in quest'ultimo caso, si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto ». Se al sesto comma si sopprimono le parole « a parità di condizioni », si verrebbe ad ammettere che tutti gli impiegati appartenenti ai ruoli ad esaurimento possono partecipare all'esame colloquio. Sono perciò del parere di lasciare le parole « a parità di condizioni ».

C A R R I . D'accordo. Ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Il senatore Carri ha presentato un emendamento aggiuntivo all'articolo 2, del quale do lettura:

« Gli esami colloquio previsti dal presente articolo devono essere espletati entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Posso essere d'accordo con questo emendamento aggiuntivo: rivolgo soltanto una do-

manda al sottosegretario Accili, e cioè se è possibile che entro tre mesi possano venire espletate le prove dell'esame-colloquio.

T O N U T T I . Anch'io esprimo la preoccupazione nel fissare un termine così ristretto: mi pare che l'Amministrazione possa venire a trovarsi in difficoltà per l'espletamento dell'esame-colloquio e quindi possano venire presentati dei ricorsi per l'eventuale ritardo di svolgimento delle prove.

P R E S I D E N T E . Ritengo che sia nell'interesse dell'Amministrazione di far espletare al più presto l'esame-colloquio.

C A R R I . La nostra preoccupazione è di accelerare il più possibile questa procedura per la sistemazione interna del personale.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Dichiaro che il Governo è disposto ad accogliere tale emendamento aggiuntivo, portando il termine a quattro mesi.

C A R R I . D'accordo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo all'articolo 2 proposto dal senatore Carri, con la modifica suggerita dal rappresentante del Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

È approvato.

Art. 3.

Il Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è autorizzato a bandire concorsi pubblici senza l'osservanza della procedura di cui all'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, per la copertura:

a) dei posti residui dei contingenti di personale stabiliti nel secondo comma del precedente articolo 2, non coperti con la procedura stabilita nel terzo e nel quarto comma dello stesso articolo;

b) di un numero di posti, in ciascuna carriera, pari a quello degli impiegati inquadrati in carriere superiori in applicazione del terzo e del quarto comma del precedente articolo 2.

Le vacanze successive che si determinano nei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per effetto anche dell'applicazione delle norme dell'articolo 1, vengono coperte, per metà e per un periodo di tre anni a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, con gli impiegati che siano eventualmente risultati idonei negli esami colloqui previsti nell'articolo 2, e per metà mediante pubblici concorsi da bandire con le modalità di cui al primo comma del presente articolo.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* La Sottocommissione propone la seguente nuova formulazione dell'articolo 3:

« Salvo quanto stabilito nel precedente articolo 2, alla copertura dei posti disponibili negli organici di cui alla tabella allegata, si provvede con pubblici concorsi a carattere regionale, da bandire senza l'osservanza della procedura di cui all'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, e con la riduzione a metà dei termini previsti dalle vigenti disposizioni in materia.

I vincitori dei concorsi di cui al comma precedente devono permanere per almeno cinque anni nella sede di servizio ad essi assegnata all'atto della nomina.

È fatto salvo quanto disposto dalla legge 21 febbraio 1977, n. 30, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851 ».

C A R R I . Propongo il seguente subemendamento, di carattere formale, al primo comma: sostituire le prime tre righe dell'articolo, fino alla parola « provvede », con le seguenti: « Alla copertura dei posti residui disponibili, dopo l'applicazione del pre-

cedente articolo 2, degli organici di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, ».

Il mio emendamento chiarisce meglio i termini del testo della Sottocommissione. Il disegno di legge, infatti, si compone di due parti, una prima parte che riguarda la sistemazione interna su cui si basa la seconda parte, che riguarda l'assunzione del personale occorrente.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Sono favorevole al subemendamento testè presentato dal senatore Carri.

C A R R I . Presento, inoltre, un altro subemendamento, sempre al primo comma, tendente ad aggiungere le seguenti parole: « Per la copertura dei posti relativi alla qualifica di commesso e di operaio comune si provvede attraverso le procedure di assunzione previste dalla legge 1° giugno 1977, n. 285 e successive modifiche ed integrazioni ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Con questo emendamento si inserirebbe nel disegno di legge un obbligo che deriva dalla legge sull'occupazione giovanile.

C A R R I . Solo per le categorie iniziali di commesso e di operaio.

S E G R E T O . La legge vieta espressamente la partecipazione a concorsi per un anno.

C A R R I . Per il primo anno le assunzioni potranno avvenire secondo le norme stabilite dalla stessa legge sull'occupazione giovanile, con beneficio anche dell'Amministrazione dal punto di vista finanziario. Trascorso l'anno, i giovani avranno la possibilità di entrare nei ruoli.

P R E S I D E N T E . Ma quei posti dovranno essere congelati.

C A R R I . Non vi è ragione di mettere a concorso posti che non comportano qualifiche particolari. Certamente io propongo un fatto innovativo, che però tiene in considerazione una legge importante che abbiamo approvato.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Come ho già detto nella relazione, la Motorizzazione civile ha già predisposto due piani di assunzioni in riferimento alla legge per l'occupazione giovanile. Inoltre, la stessa legge per l'occupazione giovanile stabilisce certi criteri e metodi per l'assunzione dei giovani nelle pubbliche amministrazioni che, approvando l'emendamento proposto, verrebbero ad essere modificati soltanto per un settore. Naturalmente questa considerazione mi lascia fortemente perplesso. Le assunzioni previste dalla legge per i giovani riguardano posti aggiuntivi non organici, mentre l'emendamento prevede assunzioni in organico per le quali è richiesto un concorso pubblico. Ritengo che non possiamo modificare un meccanismo giuridico che riguarda l'assunzione del personale nel pubblico impiego.

P R E S I D E N T E . Faccio presente che il contenuto dell'emendamento richiede di acquisire il parere della 1ª Commissione.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Se l'emendamento venisse accolto, si creerebbe un problema di fondo, cioè si creerebbe una condizione di privilegio solo nell'ambito dell'amministrazione della Motorizzazione civile e saremmo i primi a modificare una legge che è *sub judice.* Infatti, come tutti loro sanno, questa materia è in fase evolutiva e sarà oggetto di modifiche, per cui creare un precedente per un'amministrazione rappresenterebbe una turbativa per il criterio applicativo della legge in senso generale.

C A R R I . Mi rendo conto di tutto questo, ma bisogna anche cominciare a considerare, nell'ambito della Pubblica amministrazione, queste forze giovanili.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Vi è ancora un'altra considerazione che vorrei far presente; la legge sull'occupazione giovanile deve essere considerata aggiuntiva rispetto ad altre norme. Nel caso

presente, ad esempio, si tratta di personale che viene immesso nell'organico della Pubblica amministrazione ed a tale organico, semmai, si possono aggiungere altre unità, cioè i giovani.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* In considerazione del notevole sforzo da tutti compiuto per varare il disegno di legge in esame, vorrei ancora una volta invitare il senatore Carri a ritirare il proprio emendamento che, ripeto, innesca un meccanismo tale per cui vi sarebbe l'esigenza di acquisire il parere della 1ª Commissione, come ricordato dal Presidente.

Perchè questo? Perchè i posti in organico vacanti nella Pubblica amministrazione devono essere coperti a mezzo di concorso pubblico e, nel caso in esame, abbiamo stabilito che si tratti di concorsi pubblici banditi per Regioni con l'obbligo, per i vincitori, a restare per 5 anni nella provincia cui vengono inizialmente assegnati.

Orbene, il concorso pubblico, sia pure con questa limitazione temporale, garantisce tutti i cittadini e dà a tutti la possibilità di concorrere all'occupazione di un posto nella Pubblica amministrazione. A questo punto, se noi vogliamo invece innestare le disposizioni di una legge speciale qual è quella sull'occupazione giovanile nel contesto costituzionale di cui ho detto, saremmo necessariamente costretti, prima di procedere, a chiedere in merito il parere della Commissione affari costituzionali in quanto, a mio avviso, verremmo a coinvolgere problemi molto delicati non tenendo nel giusto conto, oltre tutto, lo sforzo compiuto proprio dalla motorizzazione civile per accogliere nel suo seno i giovani che, in base alla legge n. 285, devono essere occupati.

C A R R I . Non è certamente mia intenzione, senatore Pacini, creare ostacoli all'approvazione del disegno di legge.

Con l'emendamento proposto si cercava di tener conto anche delle modifiche che alla legge sull'occupazione giovanile sono state apportate con la recente approvazione, almeno da parte del Senato, del provvedimento attraverso il quale si è compilata una graduatoria a seconda della qualificazione professionale in possesso dei giovani, il che consente — a differenza che per il passato — di dare agli stessi un'occupazione partendo da una base consistente.

In secondo luogo, tenuto conto che si trattava della carriera iniziale, con il mio emendamento si pensava di dar luogo immediatamente alle assunzioni stesse senza attendere l'espletamento dei concorsi interni.

Nel proporre l'emendamento, pertanto, si partiva da tutte queste considerazioni che, tuttavia, non sono state condivise dal rappresentante del Governo e dal relatore.

Pertanto, per non ritardare ulteriormente l'*iter* del provvedimento, a nome del Gruppo comunista, dichiaro di ritirare l'emendamento in oggetto insieme ad un'ulteriore proposta di modifica ad esso connessa, convinto tuttavia che se nel provvedimento riuscissimo ad introdurre un riferimento al problema da me sollevato compiremmo un notevole passo in avanti per quel che riguarda i problemi giovanili.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto dunque ai voti l'emendamento formale presentato dal senatore Carri al primo comma del nuovo testo dell'articolo 3 proposto dalla Sottocommissione, tendente a sostituire le parole: « Salvo quanto stabilito nel precedente articolo 2, alla copertura dei posti disponibili negli organici di cui alla tabella allegata » con le altre: « Alla copertura dei posti residui disponibili, dopo l'applicazione del precedente articolo 2, degli organici di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge ».

È approvato.

Metto ora ai voti il nuovo testo dell'articolo 3 proposto dalla Sottocommissione, quale risulta a seguito dell'emendamento testè approvato.

È approvato.

Art. 4.

Sono effettuati esclusivamente dagli impiegati del ruolo della carriera direttiva tec-

nica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione:

1) gli esami per la patente di guida dei veicoli a motore delle categorie D, E ed F e per il rilascio dei certificati di abilitazione professionale;

2) gli esami di idoneità per insegnanti e istruttori di scuola guida;

3) le visite e prove di autobus e di complessi di veicoli con rimorchio di peso complessivo superiore a 35 quintali;

4) le operazioni tecniche previste ai numeri 4), 5), 6), 8) e 9) della tabella allegata alla presente legge.

Le operazioni tecniche previste ai numeri 1), 3), 7), 10), 11) e 12) della tabella allegata alla presente legge, non riservate alla competenza degli impiegati direttivi tecnici ai sensi del primo comma del presente articolo, sono effettuate anche da impiegati del ruolo della carriera di concetto della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, muniti del titolo di studio di perito industriale o di geometra o del diploma di maturità scientifica, all'uopo abilitati dopo aver seguito con esito favorevole apposito corso di qualificazione.

Gli esami per le patenti di guida delle categorie A, B e C possono essere effettuati anche dagli impiegati di ruolo della carriera direttiva amministrativa della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dagli impiegati del ruolo della carriera di concetto della stessa Direzione generale con titolo di studio diverso da quelli indicati nel secondo comma del presente articolo nonchè dagli impiegati del ruolo della carriera esecutiva della suddetta Direzione generale, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, purchè abilitati a seguito di apposito corso di qualificazione.

Le operazioni di cui ai precedenti commi possono essere pure effettuate dagli impiegati dei ruoli ad esaurimento istituiti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, in relazione alle rispettive qualifiche e dopo aver conseguito la prevista abilitazione a seguito di apposito corso di qualificazione.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con proprio decreto, le norme e le modalità di effettuazione dei corsi di qualificazione previsti nel presente articolo.

L'articolo 5-*bis sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, è abrogato.

Faccio presente alla Commissione che, al primo ed al secondo comma di tale articolo, per una modifica di coordinamento, il riferimento alla « tabella allegata » diventerà alla « tabella 2 allegata ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto pertanto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Art. 5.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, il personale appartenente ai ruoli ad esaurimento istituiti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinato a prestare servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, entra a far parte, a tutti gli effetti, della Cassa di previdenza ed assistenza prevista dal secondo comma dell'articolo 6 *sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967 n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, e si avvale degli interventi previdenziali e assistenziali previsti dall'articolo 5, lettera *a*), *sub* articolo unico della stessa legge.

È approvato.

Art. 6.

Le tabelle I, II, III, IV, V e VI allegate alla legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, sono sostituite dalla tabella allegata alla presente legge.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, può essere disposto il versamento, da parte degli utenti, di diritti aggiuntivi per le operazioni di cui ai punti 5) e 6) della tabella allegata alla presente legge, quando queste richiedano l'utilizzazione di particolari attrezzature.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, la misura dei diritti fissata nella tabella allegata alla presente legge può essere modificata, comunque non prima di due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, in relazione alle variazioni dell'indice del costo della vita ed entro il limite del venti per cento.

Faccio presente alla Commissione che, per modifica di coordinamento, il riferimento alla « tabella allegata » di cui al primo, al secondo ed al terzo comma dell'articolo in esame va precisato nel modo seguente: « alla tabella 2 allegata ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Art. 7.

I diritti di cui alla tabella allegata alla presente legge sono pagati dagli interessati anticipatamente, mediante versamento in conto corrente postale. I diritti medesimi affluiscono alle entrate dello Stato, con imputazione ad apposito capitolo, secondo le norme e le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

Le imposte di bollo inerenti alle domande e ai documenti relativi alle operazioni elencate nella tabella allegata alla presente legge sono pagate dagli interessati anticipatamente mediante versamento sul conto corrente postale vincolato intestato alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per il successivo accreditamento mensile, tramite unico postagiro, a favore dell'Ufficio del Registro Bollo di Roma.

Le disposizioni dei due precedenti commi sostituiscono quelle stabilite nel primo comma dell'articolo 3 *sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090.

In relazione a quanto stabilito per le operazioni relative ai recipienti per gas compressi dal secondo comma dell'articolo 3 *sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, anche le operazioni indicate ai numeri 3), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella allegata possono essere effettuate, a richiesta degli utenti, presso la loro sede; in tal caso le spese per l'indennità di missione da corrispondere al personale operatore, con l'applicazione del trattamento previsto dalle vigenti disposizioni per il personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sono a carico degli utenti stessi.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, vengono stabilite le modalità di attuazione della norma di cui al comma precedente.

I senatori Pacini e Carri hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo al quarto comma di tale articolo: « La medesima facoltà è estesa anche alle operazioni di cui al numero 1) della tabella 2 allegata alla presente legge, su richiesta e con spese a carico delle scuole per conducenti o di loro associazioni, per sedute di esame da effettuare fuori del comune sede dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o comunque in località distanti non meno di dieci chilometri dall'ufficio ».

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Mi pare che l'emendamento testè letto si illustri da sè. Si tratta di un meccanismo necessario attraverso il quale si agevola l'utenza e, di conseguenza, confido che la Commissione voglia esprimere il suo voto favorevole al riguardo.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche il Governo è favorevole alla proposta dei senatori Pacini e Carri.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo al quarto comma dell'articolo 7, del quale ho già dato lettura.

È approvato.

Per modifica di coordinamento, faccio presente alla Commissione che al primo, secondo e quarto comma del medesimo articolo, laddove si dice « tabella allegata », si dovrà precisare « tabella 2 allegata ».

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ora ai voti l'articolo 7, quale risulta a seguito delle modificazioni testè approvate.

È approvato.

Art. 8.

L'articolo 5 *sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, è così modificato:

alla lettera *b*) le parole: « fino al 7 per cento » sono sostituite dalle altre: « fino al 10 per cento »;

alla lettera *c*) le parole: « fino al 3 per cento » sono sostituite dalle altre: « fino al 5 per cento ».

È approvato.

Do ora lettura di un articolo 8-*bis* proposto dal senatore Carri:

Art. 8-*bis*.

Presso tutti gli uffici pubblici e privati nei quali vengono svolte pratiche relative alle operazioni previste nella tabella 2 allegata alla presente legge, debbono essere esposte in evidenza al pubblico le tariffe dovute alla amministrazione dello Stato per ciascuna operazione. Coloro i quali non dovessero ottemperare a tale disposizione sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 100.000.

C A R R I . L'emendamento risponde all'esigenza di far conoscere a coloro che devono svolgere queste pratiche gli oneri dovuti allo Stato e di evitare gli abusi effettuati da parte di certe agenzie, che nascondono la reale consistenza di tali oneri e imputano allo Stato gran parte delle spese indebitamente richieste ai cittadini.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Sono favorevole all'approvazione dell'emendamento.

A C C I L I , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche il Governo esprime parere favorevole.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 8-*bis* proposto dal senatore Carri.

È approvato.

È stato proposto un articolo aggiuntivo 8-*ter* da parte del relatore. Ne do lettura:

Art. 8-*ter*.

Alla determinazione annuale per l'anno 1978 del contingente di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi ed al relativo riparto per provincia provvede il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, prescindendo dai criteri e dalla procedura stabiliti dal penultimo comma dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Le nuove autorizzazioni di cui al comma precedente sono rilasciate esclusivamente ad imprese che:

a) abbiano comunque esercitato l'auto trasporto di cose da data non posteriore al 31 ottobre 1977, con veicoli di portata utile superiore a 70 quintali o di peso complessivo superiore a 115 quintali, i quali,

almeno alla data medesima risultino nella disponibilità delle imprese stesse, intesa nel senso precisato dall'articolo 9, punto 1), del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;

b) abbiano conseguito l'iscrizione, anche in via provvisoria, all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, purchè richiesta entro il termine stabilito ai sensi del successivo quarto comma.

Le autorizzazioni di cui al presente articolo vengono rilasciate secondo le modalità stabilite dalla disciplina vigente al 31 ottobre 1977 e sono riferite ai singoli veicoli indicati alla lettera *a*) del comma precedente.

Con lo stesso decreto di cui al primo comma del presente articolo il Ministro dei trasporti stabilisce il termine entro cui devono essere presentate le domande di autorizzazione nonchè quelle eventuali di iscrizione all'Albo, fissa i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni e può disporre che le autorizzazioni da rilasciare a determinate categorie di richiedenti siano soggette a particolari limiti in ordine alla trasferibilità nel caso della cessione di azienda.

Il Ministro dei trasporti può altresì prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni, con particolari limiti anche di validità temporale, a favore delle imprese che, a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, non risultino comprese nel numero di quelle cui possono essere assegnate le nuove autorizzazioni ai sensi dei commi precedenti.

Ai fini dell'applicazione degli articoli 26 e 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e per il periodo di sei mesi decorrenti dal 31 ottobre 1978, coloro che hanno presentato nel termine prescritto le domande di cui al precedente quarto comma si considerano come iscritti all'Albo e titolari di autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, senza alcuna condizione o limite, per il veicolo cui si riferisce la domanda di autorizzazione presentata.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 9.

Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede con le maggiori entrate derivanti dall'applicazione delle tariffe di cui alla tabella allegata.

È approvato.

Passiamo ora all'esame degli allegati.

Il Governo ha proposto una tabella relativa alle nuove dotazioni organiche della Direzione generale della motorizzazione civile. Ne do lettura, avvertendo che — ove fosse approvata dalla Commissione — l'articolo 9, in precedenza approvato, andrà più precisamente formulato, in sede di coordinamento, modificando l'ultimo rigo nel modo seguente: « di cui alla tabella 2 allegata alla presente legge ».

TABELLA 1

DOTAZIONI ORGANICHE DELLA DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

1) RUOLO DEI DIRIGENTI (*)

Livello di funzione	QUALIFICA	Posti di qualifica	FUNZIONE	Posti di funzione
C	*Dirigente generale*	1	Direttore generale	1
	a) *Dirigenti tecnici*			
C	Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	10	Vice direttore centrale	3
			Direttore Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto.....	6
E	Primi dirigenti	27	Direttore di divisione e ispettore capo	20
			Direttore di centro prove autoveicoli	7
	b) *Dirigenti amministrativi*			
C	Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	9	Vice direttore centrale	3
			Direttore servizio autonomo della navigazione interna	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto	5
E	Primi dirigenti	20	Direttore di divisione o Ispettore capo	20

(*) Resta ferma la normativa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1974.

2) RUOLO DEL PERSONALE TECNICO DELLA CARRIERA DIRETTIVA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
530 487 455 426 387	Ispettore superiore	71 (*a*)
307	Ispettore principale	214
257 218	Ispettore	
	Totale	285

(*a*) Dei quali va accantonato un numero di posti pari a quello degli impiegati che rivestono le qualifiche ad esaurimento previste dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

3) RUOLO DEL PERSONALE AMMINISTRATIVO DELLA CARRIERA DIRETTIVA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
530 487 455 426 387	Ispettore superiore	47 (*a*)
307	Ispettore principale	142
257 190	Ispettore	
	Totale	189

(*a*) Dei quali va accantonato un numero di posti pari a quello degli impiegati che rivestono le qualifiche ad esaurimento previste dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748

4) RUOLO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA DI CONCETTO

Parametro	QUALIFICA	N. posti
370	Ispettore aggiunto capo	115
297 255	Ispettore aggiunto principale	518
218 178 160	Ispettore aggiunto	518
	Totale	1.151

5) RUOLO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA ESECUTIVA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
245	Coadiutore superiore	204
213 183	Coadiutore principale	919
163 133 120	Coadiutore o dattilografo	919 (*a*)
	Totale	2.042

(*a*) Di cui almeno 450 con mansioni di dattilografo.

6) RUOLO DEL PERSONALE DI MECCANOGRAFIA DELLA CARRIERA ESECUTIVA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
245	Coadiutore meccanografo superiore	10
218 188 166 143 128	Coadiutore meccanografo	90
	Totale	100

7) RUOLO DEL PERSONALE DELLA CARRIERA AUSILIARIA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
165 143	Commesso capo	81
133 115 100	Commesso	189
	Totale	270

8) RUOLO DEL PERSONALE OPERAIO

Parametro	QUALIFICA	N. posti
230	Capo draga ..... Capo operaio	70
190 165	Operaio specializzato	130
173 146 129	Operaio qualificato	108
153 133 115	Operaio comune	100
	Totale	408

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* La tabella, alla quale ho già fatto riferimento nella relazione, riguarda le dotazioni organiche della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Penso che possa essere senz'altro approvata.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti la suddetta tabella, proposta dal Governo.

È approvata.

Passiamo ora all'esame dell'allegata tabella 1 che, in sede di coordinamento, diventerà tabella 2. Ne do lettura:

ALLEGATO 1: *Tabella*

TARIFFE PER LE OPERAZIONI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE (1)

TIPO OPERAZIONE	TARIFFA
1) Esame per la patente o per il CAP (articoli 80, 85, 86 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393). Esame di idoneità per insegnanti o istruttori scuola guida (articolo 84).	5.000
2) Sostituzione patente guida militare o estera (articoli 94 e 98), rilascio CAP senza esame, conferma validità patente guida qualora sia richiesta una valutazione tecnica da parte della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Duplicati, certificazione, eccetera, inerenti ai veicoli o ai conducenti.	2.000
3) Visite e prove (compreso il rilascio del documento di circolazione e del foglio di via quando necessario, articoli 54, 55, 56, 62, 72, 74 e 76; articolo 351 n. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	2.500
4) Visite e prove speciali di ciclomotori e altri veicoli costruiti in unico esemplare, di veicoli eccezionali o che abbiano altre caratteristiche costruttive eccezionali, di veicoli cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose e di materiali radioattivi compreso il rilascio della documentazione eccezionale e del foglio di via quando necessario (articoli 10, 54, 55, 58, 62, 72, 76 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	10.000
5) Omologazioni autoveicoli, trattrici agricole, motoveicoli, ciclomotori, rimorchi ed altre macchine agricole; approvazione autobus con carrozzeria diversa da quella di tipo omologato, nuove omologazioni a seguito modifica delle caratteristiche essenziali di veicoli già omologati (articoli 53 e 72 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	50.000
6) Omologazioni parziali, approvazione ed omologazione dispositivi (articoli 53, 72, 78 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	20.000

(1) Le tariffe indicate nella presente tabella sono comprensive delle spese per i moduli di domanda e stampati nonchè di ogni altra spesa e prestazione relativa all'operazione richiesta.

(*Segue*: ALLEGATO 1: *Tabella*)

TIPO OPERAZIONE	TARIFFA
7) Esami per il conseguimento della patente di guida ad uso privato per motoscafi ed imbarcazioni a motore (articoli 16 e 22 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813); esami per il conseguimento dei titoli professionali della navigazione interna e corrispondenti qualifiche di autorizzato (articolo 134 del Codice della navigazione; articoli da 49 a 58 e 61 del Regolamento di navigazione interna e decreto ministeriale 16 febbraio 1971).	5.000
8) Accertamento idoneità tecnica di imprese costruttrici di navi e galleggianti (articolo 232 del Codice della navigazione e articolo 144 del Regolamento di navigazione interna).	5.000
9) Controllo tecnico delle navi e dei galleggianti in costruzione (articolo 235 del Codice di navigazione e articolo 147 del Regolamento di navigazione interna).	5.000
10) Visite e prove di motoscafi e imbarcazioni a motore (articoli 3 e 12 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813) di navi e galleggianti (articoli 165 e 166 del Codice della navigazione e articoli 72, 75, 76 e e 77 del Regolamento di navigazione interna).	10.000
11) Stazzatura di navi e galleggianti (articolo 136 del Codice della navigazione); stazzatura di motoscafi e di imbarcazioni a motore.	5.000
12) Verifica di motori (articoli 3, 4, 5 e 12 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813).	5.000
13) Rilascio o rinnovo di documenti necessari per la navigazione (articolo 149 e da 152 a 154 del Codice della navigazione e articoli 70 e 74 del Regolamento per la navigazione interna; articolo 11 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813); rilascio di estratto matricolare o copia di documento; rilascio di duplicati.	2.000
14) Trascrizioni nei registri delle navi e dei galleggianti in costruzione di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per le quali occorre la trascrizione (articolo 242 del Codice della navigazione); trascrizioni nei registri di atti relativi alla proprietà di navi, galleggianti, motoscafi e imbarcazioni a motore, e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione (articolo 250 del Codice della navigazione); iscrizioni e cancellazioni di ipoteche.	2.000

P R E S I D E N T E . Metto ai voti la tabella di cui ho dato testè lettura.

È approvata.

C A R R I . Dopo l'approvazione dell'articolo 8-*ter*, signor Presidente, ritengo che sia necessaria una modificazione del titolo del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Il senatore Carri ha proposto il seguente nuovo titolo del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 ».

Poichè nessuno fa osservazioni, il titolo del disegno di legge s'intende accolto nella formulazione suddetta.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

La seduta termina alle ore 19,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI