SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1270)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e « ad interim » della Marina Mercantile

(COLOMBO VITTORINO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PANDOLFI)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(MORLINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 GIUGNO 1978

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

ONOREVOLI SENATORI. — La Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è, senza dubbio, una delle Amministrazioni statali più usurate dai provvedimenti legislativi di questi ultimi anni, e che maggiormente risulta minata nelle sue strutture organizzative ed organiche.

Tale circostanza è tanto più grave in quanto trattasi di una Amministrazione che è chiamata a svolgere compiti estremamente delicati sia sul piano tecnico che su quello amministrativo.

Dopo la pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, numero 616 — che ha determinato con sufficiente esattezza le sfere di attribuzioni delle Regioni anche per quanto riguarda i trasporti — il quadro istituzionale della predetta Direzione generale appare finalmente ben definito. Esso comprende:

a) la motorizzazione civile, in tutti i suoi aspetti, sia normativi che 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 del-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

l'autotrasporto di merci in conto proprio e in conto terzi (tranne gli incombenti istruttori locali relativi all'albo degli autotrasportatori demandati 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, così come disposto dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977;

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

Trattasi di una somma di competenze che riguardano — attraverso la tutela della sicurezza dei trasporti e della circolazione — la pubblica incolumità e che investono settori, quale l'autotrasporto di merci, che incidono profondamente nel sistema economico del Paese.

Va, altresì, rilevato che queste attribuzioni sono in continua espansione sia a causa della dinamica legislativa, in aderenza alla evoluzione dei settori amministrati (vedi, a tal fine, la nuova disciplina dell'autotrasporto di merci di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298), sia in relazione ai numerosi e gravosi impegni derivanti dall'applicazione di regolamenti e direttive comunitarie.

Per far fronte a questa mole di lavoro, imponente sul piano quantitativo e particolarmente impegnativo sotto l'aspetto qualitativo, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dispone (alla data del 1° maggio 1978) di 3.284 impiegati, di cui 2.721 dei ruoli organici, 346 dei ruoli ad esaurimento e 217 non di ruolo.

Questa composizione eterogenea della consistenza di personale, aggravata dall'esistenza di numerosi impiegati in soprannumero nei vari ruoli, comporta l'impossibilità di sostituire il personale che lascia il servizio (fatta eccezione per la carriera direttiva tecnica). Ove a ciò si aggiunga che ben 346 impiegati fanno parte di ruoli ad esaurimento e che sono tuttora operanti le agevolazioni per l'esodo del personale ex combattente — con conseguente cancellazione dai ruoli dei posti lasciati vacanti — appare evidente il gravissimo fenomeno di erosione della consistenza di personale dell'Amministrazione che, tra il 1° gennaio 1972 ed il 1° maggio 1978, ha visto diminuire i propri impiegati di *ben 961 unità*; e ciò nonostante l'assegnazione di 329 dipendenti dell'ex SETAF, quasi tutti operai di età avanzata e non qualificati per i compiti di svolgere.

Questo ritmo di riduzione del personale si mantiene tuttora costante e tale è destinato a mantenersi in avvenire, ancora per molti anni.

La conseguenza di questo stato di cose, indubbiamente abnorme — che viene a cumularsi con una serie di altri eventi molto rilevanti, quale l'esodo di ben 70 dirigenti nel 1973, la soppressione del livello dirigenziale degli uffici periferici, l'abolizione degli incentivi economici per il personale ai sensi della legge 15 novembre 1973, n. 734, l'accantonamento di un sempre 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 titolare altrettante divisioni, eccetera — è stata che l'Amministrazione ha raggiunto limiti funzionali estremamente modesti. Da ciò derivano disfunzioni ed inconvenienti spesso molto gravi, a cui l'Amministrazione non è in grado di far fronte con la dovuta tempestività ed efficienza.

In questo contesto critico, non deve e non può essere sottovalutato il livello di produttività del personale.

Va subito detto che il personale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione si è sempre distinto, nel passato, per l'alta qualificazione e per l'efficienza dimostrata nel lavoro.

Senonchè, gli eventi sopra indicati sommariamente, la soppressione dei compensi accessori a cui si è accennato (specie di quelli periferici con più accentuato carattere incentivante), l'assenza di validi interventi per porre almeno gli uffici in grado di funzionare, hanno determinato una situazione di intenso disagio morale, oltre che materiale, in tutto il personale e uno stato di grave frustrazione che inevitabilmente incide sui livelli di produttività individuale.

Ma c'è un altro aspetto del problema, per quanto riguarda in particolare il settore della motorizzazione, che va sottolineato.

Nel settore suindicato, com'è noto, l'Amministrazione offre agli utenti prestazioni altamente qualificate (omologazione, previa sperimentazione, di autoveicoli e dispositivi, di natanti e motori nautici; collaudi di tutti i veicoli automobili; revisioni annuali e periodiche; esami per conducenti; eccetera) per le quali è richiesto il pagamento di una tariffa, nella misura stabilita nella tabella allegata alla legge 16 febbraio 1967, n. 14.

Orbene, le tariffe stabilite in tale tabella — che in effetti sono le stesse che venivano praticate nel 1960 — sono diventate addirittura irrisorie ove vengano rapportate anche soltanto agli attuali costi delle operazioni. Si pensi, ad esempio, alla tariffa per la patente di motociclo (lire 150) o a quella per tutte le altre patenti di guida (lire 1.200) o a quella per la revisione di un autoveicolo o di un autotreno (lire 1.100), eccetera.

È, quindi, evidente che lo Stato gestisce questo settore con oneri finanziari particolarmente pesanti.

La rappresentazione, necessariamente sintetica, di questa situazione di dissesto di una Direzione generale che pure costituiva un modello di organizzazione e di efficienza fino a pochi anni addietro, dimostra l'esigenza di un riordinamento e di un potenziamento degli uffici, che valga, attraverso il recupero delle capacità produttive del personale, ad avviare un processo di risanamento del settore al fine di garantire ai cittadini un servizio efficiente e regolare.

Invero, l'Amministrazione non ha mancato di assumere iniziative per ovviare a questo stato di cose. Difatti, dopo un lungo studio d'intesa con le organizzazioni sindacali, nel 1974 fu predisposto un disegno di legge di ampliamento dei ruoli organici che, dopo un lungo e faticoso *iter*, fu approvato dal Governo e presentato alla Camera dei deputati, con procedura d'urgenza, il 15 luglio 1975 (atto n. 3927). Senonchè, in attesa che fossero predisposti i decreti delegati in attuazione della nota legge 22 luglio 1975, numero 382, la competente Commissione parlamentare praticamente congelò l'esame del provvedimento, che quindi decadde con lo scioglimento delle Camere nel 1976.

In seguito il Governo non ritenne di riproporre il disegno di legge al Parlamento, sempre in attesa dei predetti decreti delegati per le Regioni.

Intanto la situazione andava sempre più aggravandosi e l'Amministrazione si trovava di fronte ai nuovi gravosi adempimenti derivanti dall'imminente entrata in vigore della citata legge n. 298 del 1974 sull'autotrasporto di merci, che già era stata prorogata per due volte a causa della mancanza del personale necessario a darvi attuazione. Fu, pertanto, inevitabile una terza proroga (fino al 31 ottobre 1977) della legge citata, proroga disposta con decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851.

Nella legge di conversione di tale decreto (21 febbraio 1977, n. 30) venne stabilito un contingente di 560 impiegati, che l'Amministrazione avrebbe dovuto procurarsi attraverso comandi da altre Amministrazioni statali o distacchi da Enti pubblici.

È da chiarire che tale legge non ha avuto esito, dato che solo sette impiegati fino ad ora hanno ottenuto il comando presso la Motorizzazione civile e trasporti in concessione; e ciò in quanto le altre Amministrazioni statali e gli Enti interessati non hanno dimostrato alcuna disponibilità per tale operazione.

Infine, l'Amministrazione ha tentato anche di inserirsi nella vasta operazione in atto per l'occupazione giovanile, predisponendo due progetti di servizi; senonchè, date le specifiche e straordinarie finalità della legge in materia, è stato necessario ridimensionare i due progetti fino a limiti trascurabili, specie per quanto riguarda gli uffici del centro-nord, in cui si registra il maggior carico operativo.

Ad ogni modo, sembra evidente che i problemi dell'Amministrazione non possono trovare un avvio di soluzione con questi provvedimenti, che presentano amplissimi margini di aleatorietà.

D'altra parte, sarebbe invero poco realistico e soprattutto poco razionale ipotizzare un immediato definitivo riordinamento della

predetta Direzione generale, prescindendo dalle condizioni economiche generali del Paese e dalla più ampia esigenza di una ristrutturazione dell'Amministrazione statale dei trasporti, in tutte le sue componenti, così come viene da anni auspicato. Difatti è proprio nel quadro di tale più ampia riforma che la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dovrà trovare una collocazione definitiva e razionale ed un adeguato potenziamento delle sue strutture organizzative ed organiche.

In presenza di queste difficoltà obiettive, tuttavia non è pensabile un puro e semplice rinvio della soluzione del problema, così come è stato ritenuto fino ad oggi, dato che nel caso in esame, il rinvio della soluzione significa soltanto rendere pressocchè impossibile il recupero dell'Amministrazione.

Resta, pertanto, da esaminare quali provvedimenti possano essere adottati, tenendo presenti le già rilevate difficoltà obbiettive, per ovviare allo stato di carenza sopra illustrato.

A tal fine è da ritenere necessario un provvedimento urgente e provvisorio — in attesa della riforma generale — che risponda alle seguenti esigenze:

a) arresto della dinamica involutiva delle strutture organiche della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione 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 ed 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.

Su queste basi e con queste finalità è stato predisposto l'unito disegno di legge, che di seguito viene illustrato nella sua articolazione.

Articolo 1.

L'articolo 1 ha la finalità di arrestare, sia pure provvisoriamente, il processo di erosione della consistenza di personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione illustrato nelle premesse.

Le cause principali di questa erosione sono costituite dall'esodo del personale ex combattente che comporta la cancellazione dai ruoli dei posti lasciati vacanti e dalla esistenza nei vari ruoli di personale in soprannumero (per effetto di leggi speciali, ed in particolare della legge 4 febbraio 1966, n. 32, che ha sistemato nella carriera esecutiva i contrattisti allora in servizio presso l'Amministrazione) e di personale non di ruolo proveniente dall'ex SETAF (legge 9 marzo 1971, n. 98).

Pertanto, ogni volta che si determinano vacanze nei ruoli dell'Amministrazione (fatta eccezione del ruolo del personale direttivo tecnico) esse devono essere coperte dai predetti impiegati in soprannumero e non di ruolo.

Per ovviare a tale stato di cose, con il primo ed il secondo comma dell'articolo 1 viene sospeso, per un periodo di tre anni, sia il riassorbimento dei posti in soprannumero sia la riserva dei posti in ruolo a favore degli impiegati non di ruolo (la cui posizione viene tuttavia salvaguardata).

In tal modo l'Amministrazione potrà disporre di tutti i posti lasciati vacanti nei propri ruoli organici, che potranno essere coperti con le modalità stabilite nei successivi articoli.

Il terzo comma dell'articolo in esame prevede che, a partire dalla data di entrata in vigore della legge, l'esodo del personale ex combattente non comporta la cancellazione dai ruoli dei posti lasciati vacanti.

Al riguardo si precisa che anche per altre Amministrazioni dello Stato, sono state emanate norme del genere, come, ad esempio, per il Corpo dei vigili del fuoco. D'altra parte, non va trascurato il fatto che la stessa legge 14 agosto 1974, n. 355 (che ha modificato l'originaria legge a favore degli ex combattenti 24 maggio 1970, n. 336) all'articolo 3 prevedeva la possibilità di adot-

tare misure correttive, qualora la cancellazione dai ruoli dei posti lasciati vacanti dagli ex combattenti potesse pregiudicare la funzionalità di determinate Amministrazioni.

In merito a quanto sopra, va precisato che nulla è previsto per quanto riguarda i ruoli ad esaurimento — in particolare quelli di cui alla legge 18 marzo 1968, n. 413, del personale dell'ex EAM — dato che per ovviare all'erosione di tali ruoli dovrebbe soccorrere l'assunzione di personale, secondo quanto stabilito nell'articolo 2.

Articolo 2.

L'articolo 2 ha il fine, da un lato, di consentire il parziale recupero dei quantitativi di personale che hanno lasciato il servizio senza sostituzione (961 unità in sei anni) e, dall'altro, di operare una migliore utilizzazione del personale in servizio, sulla base del titolo di studio di cui sono in possesso.

Per quanto riguarda il parziale recupero di personale, è stato ritenuto opportuno far riferimento al contingente di personale fissato dalla citata legge 21 febbraio 1977, n. 30, in 560 unità; anche se tale quantificazione fu a suo tempo fatta in relazione alle sole esigenze relative al settore dell'autotrasporto merci.

Tuttavia — considerata la natura di provvedimento provvisorio e di emergenza del presente disegno di legge e tenuto conto del fatto che contestualmente si dettano norme per arrestare il processo di erosione della consistenza di personale — si è dell'avviso che il reperimento di 560 unità possa, sempre in via temporanea, consentire l'avvio di un processo di recupero dell'Amministrazione, sia pure a livelli minimi di sufficienza.

Per quanto riguarda la copertura del predetto contingente di personale, è stato ritenuto utile, nell'interesse dell'Amministrazione, riconoscere agli impiegati in servizio un titolo di preferenza per l'accesso alla carriera corrispondente al titolo di studio posseduto.

A questo proposito è da precisare che, presso la Direzione generale MCTC, prestano servizio numerosi impiegati — inquadrati sia nei ruoli ordinari che in quelli ad esaurimento del personale del soppresso EAM (ente autotrasporto merci) che sono in possesso di titolo di studio corrispondente a carriere superiori a quella di appartenenza.

Questa circostanza, dato lo stato di grave carenza di personale a tutti i livelli sopra ampiamente illustrato, ha reso necessario utilizzare questi impiegati promiscuamente, per vari compiti, ma comunque prevalentemente per mansioni corrispondenti al titolo di studio posseduto, e quindi superiori rispetto alla carriera di appartenenza. In altri termini, in presenza dei notevoli vuoti — che maggiormente si avvertono nelle carriere direttive e di concetto — l'Amministrazione si è trovata costretta ad utilizzare gli impiegati con titolo di studio superiore, anche se appartenenti a carriere inferiori.

In tali condizioni, per la copertura del contingente di personale indicato nel secondo comma l'Amministrazione ha tutto l'interesse a continuare ad utilizzare il personale anzidetto nelle mansioni che già svolge, di livello direttivo e di concetto; ciò al fine di disporre immediatamente di personale qualificato ed esperto. Pertanto l'assunzione dall'esterno verrebbe a riguardare soprattutto il personale esecutivo.

In relazione a tale esigenza, che prevale anche sugli indubbi motivi equitativi che pure sussistono, la ripartizione del contingente di 560 impiegati è stata effettuata riservando gran parte dei posti alle carriere direttive ed a quella di concetto, onde facilitare appunto l'inquadramento in tali carriere del personale munito di idoneo titolo di studio, ma appartenente a carriere inferiori.

D'altra parte, per quanto riguarda il personale di concetto, è da notare che ad esso farà capo la maggior parte del lavoro operativo tecnico, in relazione anche a quanto previsto dal successivo articolo 4.

Per le ragioni che precedono, la norma in esame è da ritenere in perfetta armonia

con i criteri di buona amministrazione che devono in ogni caso ispirare l'utilizzazione del personale.

Quanto alle modalità di inquadramento del personale di cui sopra nelle carriere superiori, è stato ritenuto necessario prevedere una selezione attraverso un esame colloquio da sostenere davanti a una commissione formata da dirigenti dell'Amministrazione, integrato dalla valutazione dei titoli di anzianità e di merito dei singoli impiegati.

Ovviamente, data la rilevata situazione dei ruoli dell'Amministrazione e il carattere straordinario della norma, il personale selezionato — nei limiti dei contingenti indicati nel secondo comma — viene inquadrato anche in soprannumero nei vari ruoli.

Articolo 3.

L'inquadramento degli impiegati in servizio nei ruoli superiori corrispondenti al titolo di studio posseduto determina vacanze nei ruoli di provenienza e copre solo in parte i contingenti di personale stabiliti nel secondo comma del precedente articolo 2.

L'articolo 3 prevede che, per la copertura di tali posti, possono essere banditi concorsi pubblici, senza peraltro osservare la lunga procedura stabilita dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, che si articola in un parere del Consiglio superiore della pubblica amministrazione e un decreto di autorizzazione del Presidente del Consiglio, di concerto con il Ministro del tesoro.

Dato il carattere di urgenza del presente provvedimento la deroga si giustifica pienamente. D'altra parte, lo stesso Consiglio superiore della pubblica amministrazione — esprimendo parere favorevole sul citato disegno di legge (atto n. 3927 della Camera dei deputati) di revisione degli organici della MCTC, poi decaduto — suggerì di introdurre questa deroga, al fine di accelerare l'assunzione di personale da parte dell'Amministrazione.

Infine, l'ultimo comma dell'articolo stabilisce che, per la copertura delle vacanze che si creano successivamente alla prima applicazione della legge, si provvede per metà e per un triennio dall'entrata in vigore della legge con gli idonei agli esami colloqui previsti nell'articolo 3, e, per metà, con pubblici concorsi.

Articolo 4.

L'articolo 4 tende a realizzare una diversa distribuzione delle funzioni operative in materia di motorizzazione rispetto a quella stabilita con l'articolo 5-*bis sub* articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, trasferendo al personale tecnico di concetto parte delle attribuzioni in atto svolte esclusivamente dagli ingegneri.

Lo stesso articolo prevede la possibilità di abilitare alla effettuazione degli esami per conducenti tutto il personale esecutivo, in servizio alla data di entrata in vigore della legge, laddove la norma citata della legge n. 14 del 1967 limitava tale possibilità al solo personale esecutivo in servizio nel dicembre 1966.

Infine, viene estesa al personale dei ruoli ad esaurimento ex EAM, la possibilità di essere abilitato ed utilizzato nella attività operativa.

Le previsioni dell'articolo in esame, hanno, quindi, lo scopo, da un lato, di aumentare il numero degli impiegati addetti al settore delle operazioni automobilistiche e degli esami per conducenti, in relazione al costante incremento di tale attività, e, dall'altro, di svincolare in parte i funzionari direttivi tecnici dall'attività operativa perchè possano più compiutamente svolgere gli altri compiti di istituto, specie nel campo dei controlli tecnici sulla sicurezza dei trasporti a impianti fissi.

Inoltre, le previsioni dell'articolo in esame consentono una più ampia manovra del personale ed una migliore utilizzazione dei singoli impiegati in rapporto alla loro qualificazione.

Articolo 5.

Con questo articolo si prevede che il personale dei ruoli ad esaurimento del soppresso Ente autotrasporto merci, che pre-

sta servizio presso la Direzione generale MCTC, venga ammesso a fruire delle misure di previdenza ed assistenza della esistente Cassa di previdenza e assistenza istituita dalla citata legge n. 14 del 1967.

La previsione si giustifica con l'estensione al predetto personale di tutta l'attività operativa dell'Amministrazione, stabilita nel precedente articolo 4.

Articolo 6.

L'articolo in esame provvede all'adeguamento delle tariffe stabilite nella tabella allegata alla legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090.

La riscossione da parte dello Stato dei diritti versati dagli utenti per ottenere il compimento delle operazioni previste dalla legge suddetta rappresenta la fonte per gli stanziamenti negli appositi capitoli di bilancio della Direzione generale MCTC per coprire le spese per la provvista e la fornitura gratuita agli interessati di patenti, carte di circolazione, moduli di domanda e di versamento in conto corrente postale nonchè per il fabbisogno di stampati, eccetera, ed inoltre per le spese relative alle attrezzature tecniche per i servizi della motorizzazione civile. Data la rilevata esiguità delle tariffe fissate dalla legge citata, si rende necessario disporre l'aumento della misura dei diritti medesimi, che dal 1966 non ha subìto alcuna variazione.

Basti pensare che, in conseguenza dell'insufficienza degli stanziamenti, le fatture emesse nel corso degli anni 1974, 1975 e 1976 dall'Istituto poligrafico dello Stato per la fornitura degli stampati di cui sopra sono tuttora insolute, per un importo complessivo di lire 2.059.000.000. Lo stesso Ministero del tesoro ha rilevato che lo stanziamento del capitolo 1568 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti — Direzione generale MCTC — appositamente istituito per far fronte alle spese di cui trattasi, è determinato in stretta connessione con il gettito delle entrate di cui alla citata legge n. 14 del 1967, con ciò facendo intendere che ad un aumento degli stanziamenti in questione si potrà provvedere solo in relazione ad un corrispondente aumento del gettito della riscossione dei diritti dovuti dagli utenti, e, quindi, ad un aumento delle misure dei diritti stessi.

Pertanto, con le nuove tabelle allegate al presente disegno di legge si provvede in tal senso, sostituendo quelle allegate alla legge n. 14 del 1967.

Nelle nuove tabelle il numero delle varie voci tariffarie, per una maggiore semplificazione contabile e per consentire il controllo automatizzato dei singoli versamenti mediante il sistema meccanografico (dal 1° ottobre 1977 infatti, in dipendenza dell'attuata automazione da parte dell'Amministrazione delle poste e telegrafi della gestione dei conti correnti postali, è stato aperto un unico conto corrente postale a lettura ottica automatizzata intestato alla Direzione generale MCTC in luogo di quelli già intestati agli Uffici periferici MCTC) è stato ridotto per effetto di un razionale raggruppamento e la misura dei vari diritti è stata congruamente aumentata (mediamente del 150 per cento) in modo che l'introito complessivo dei diritti in questione passerà presumibilmente dagli attuali circa 6 miliardi a circa 18 miliardi. Tale importo non potrà certo garantire la copertura del costo complessivo sostenuto dall'Amministrazione per le prestazioni fornite dai propri uffici agli utenti, tuttavia il proposto aumento, attraverso anche il ritocco delle percentuali di cui ai punti *b*) e *c*) dell'articolo 5 della legge n. 14 del 1967 e del quale si farà cenno in prosieguo, potrà consentire di far fronte agli oneri per la fornitura agli interessati dei moduli, degli stampati, eccetera, e per l'indispensabile potenziamento delle attrezzature tecniche della Direzione generale MCTC.

Con lo stesso articolo si prevede, al secondo comma, che con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro, si possa stabilire una quota di diritti aggiuntivi a carico dell'utente per determinate operazioni molto costose. Trattasi in particolare, di alcune operazioni di omolo-

gazione che comportano notevoli oneri finanziari. È il caso, ad esempio, dell'omologazione europea delle cinture di sicurezza, che comporta spese di impianti e di esecuzione molto elevate.

È, quindi, sembrato opportuno prevedere la possibilità che, in questi casi, lo Stato possa garantirsi la copertura delle spese che sostiene.

Infine, con il terzo comma, si prevede la possibilità per il Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, di apportare variazioni alle tariffe, entro il limite del 20 per cento, in relazione alle variazioni dell'indice del costo della vita e comunque dopo almeno due anni dall'entrata in vigore della legge.

Questa previsione ha lo scopo di evitare, per l'avvenire, che l'attività in materia prestata dallo Stato sia svolta senza la necessaria copertura delle spese.

Articolo 7.

Con questo articolo vengono stabilite le modalità di versamento all'Erario dei diritti dovuti dagli utenti per le operazioni indicate nella tabella annessa.

Rispetto al sistema in atto, va segnalato che la norma prevede versamenti separati per i diritti stabiliti nella tabella allegata e per l'imposta di bollo, che va versata in apposito conto corrente intestato alla Direzione generale MCTC, con successivo accreditamento all'Ufficio del registro e bollo di Roma.

Nello stesso articolo è anche previsto che, analogamente a quanto già attualmente praticato per le operazioni relative ai recipienti per gas compressi dalla più volte citata legge n. 14 del 1967, anche per le operazioni automobilistiche è ammesso che l'indennità di missione per l'operatore faccia carico all'utente per le operazioni che, a sua richiesta, vengono effettuate fuori sede.

La previsione trova giustificazione nel fatto che, in questo caso, l'Amministrazione non può essere tenuta a sostenere oneri nell'esclusivo interesse dell'utente. La misura della predetta indennità, ovviamente, è quella normale già spettante al personale della MCTC.

Articolo 8.

Con questo articolo si provvede a rettificare le percentuali — fissate dall'articolo 5 del citato decreto-legge n. 1090 del 1966, convertito con modifiche nella legge n. 14 del 1967 — che gravano sugli introiti relativi alle operazioni automobilistiche per far fronte alle spese per la provvista di stampati e per attrezzature tecniche.

In effetti la modifica si rende necessaria per assicurare la copertura dei maggiori oneri che lo Stato deve sopportare a seguito del progressivo aumento del fabbisogno di patenti, carte di circolazione ed altri stampati e dei relativi costi di produzione. Difatti lo stanziamento del capitolo 1568 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, appositamente istituito per far fronte alle spese in questione, è determinato in stretta connessione con il gettito delle entrate di cui alla legge n. 14 del 1967; detto stanziamento (7 per cento delle entrate) si aggira attualmente intorno ai 400 milioni, insufficienti a coprire le spese suddette che nel 1967 sono ammontate a circa lire 1.100 milioni.

Si prevede quindi di aumentare la percentuale dal 7 al 10 per cento in modo che, considerato il proposto aumento delle misure dei diritti che assicurerà un gettito minimo delle entrate di circa 18 miliardi, si potrà contare su uno stanziamento di circa 1.800 milioni sufficiente a coprire le spese, a pagare gradualmente le fatture del Poligrafico dello Stato relative agli anni dal 1974 al 1976 e successivamente a fronteggiare i prevedibili ulteriori aumenti della spesa.

Viene pure previsto che, in luogo dell'attuale 3 per cento, il 5 per cento degli introiti venga destinato alle spese per l'acquisto, il noleggio, l'esercizio e la manutenzione delle attrezzature tecniche per i servizi della motorizzazione civile, dato che il relativo stanziamento nell'apposito capitolo n. 1569 è divenuto assolutamente insufficiente sia

per gli intervenuti aumenti dei costi sia per un sempre maggior numero di prestazioni che vengono richieste all'Amministrazione da parte degli utenti.

Nessuna variazione è prevista per le spese per misure previdenziali a favore del personale, che rimane fissata al 4 per cento.

Articolo 9.

L'articolo 9 prevede che la copertura delle maggiori spese derivanti dal presente provvedimento sia garantita dalle maggiori entrate derivanti dall'applicazione delle nuove tariffe.

In effetti, l'applicazione delle nuove misure dei diritti dovuti per le operazioni tecniche, di cui alla tabella allegata, lascia prevedere che le entrate per l'Erario passino dagli attuali 6 miliardi annui a oltre 15 miliardi. Questo incremento, tuttavia, va riferito all'attuale volume dell'attività operativa, che è condizionato e limitato dalla grave carenza di personale, specie a livello di personale tecnico.

Al riguardo non può essere ignorata la circostanza che, in effetti, specie per quanto riguarda le operazioni automobilistiche, l'Amministrazione non è in condizioni di far fronte compiutamente alla domanda dell'utenza; tanto vero che le revisioni periodiche degli autoveicoli sono ormai sospese da alcuni anni e quelle annuali (per autoveicoli industriali, in servizio pubblico, eccetera) in genere vengono espletate in misura non superiore al 75 per cento. Si calcola che circa 2,5 milioni di revisioni periodiche sono sospese e che circa 300 mila revisioni annuali in genere vengono rimandate ogni anno all'anno successivo.

In definitiva, se l'Amministrazione dovesse svolgere in pieno l'attività operativa in questo settore, dovrebbe effettuare in più rispetto alle attuali, circa un milione di operazioni all'anno.

Pertanto, qualora l'Amministrazione sarà messa in grado — attraverso le misure previste nel presente provvedimento — di far fronte a tutto il volume operativo che le viene richiesto, l'Erario potrà contare, considerate le nuove misure dei diritti, su una ulteriore maggiore entrata di oltre 2,5 miliardi.

Pertanto, si può calcolare che la reale consistenza delle entrate conseguente al provvedimento in esame si aggiri tra i 17 e i 18 miliardi all'anno, con un incremento di 11-12 miliardi all'anno.

Per quanto riguarda la maggiore spesa, essa va riferita alla prevista assunzione di 560 impiegati e può essere valutata annualmente in circa 5,5 milioni *pro capite*, per complessivi 3.100 milioni all'anno.

Complessivamente, quindi, a fronte di un'entrata annua prevista in 18.000 milioni — che si riduce a 14.580 milioni dopo l'applicazione delle percentuali da riservare per le finalità stabilite dall'articolo 5 della legge n. 14 del 1967 modificato dal precedente articolo 9 — il maggior onere annuo previsto per effetto del presente provvedimento è di circa 3.100 milioni, con un avanzo, a favore dell'Erario, di circa 11.500 milioni, rispetto all'attuale gettito che, detratte le percentuali di cui sopra, non supera i 5.150 milioni.

DISEGNO DI LEGGE

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.

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 licenza 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'an-

zianità 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 Drezione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per l'accesso a carriere superiori a quella di appartenenza.

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 conces-

sione, 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.

Art. 4.

Sono effettuati esclusivamente dagli impiegati del ruolo della carriera direttiva tecnica 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.

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.

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 de-

creto-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.

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 affuiscono 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 to 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.

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 ».

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.

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, autoveicoli, 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