

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **PACINI, VERNASCHI, ROMEI Roberto, FOSCHI, BOMBARDIERI, VENTURI e FONTANA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 OTTOBRE 1983

#### Organizzazione degli uffici periferici della Motorizzazione civile

ONOREVOLI SENATORI. — I provvedimenti di attuazione dell'ordinamento regionale adottati nel recente passato (decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5) trasformando la struttura periferica della Motorizzazione civile da struttura a tre livelli: — centrale, regionale e provinciale — a struttura a livello centrale e provinciale, hanno operato una polverizzazione della organizzazione periferica che non trova riscontro in nessuna giustificazione obiettiva. Inoltre, il non avere previsto per i nuovi uffici provinciali la dignità del livello dirigenziale e il mancato approntamento dei necessari mezzi per far fronte alla multiforme e imponente serie di compiti che varie leggi attribuiscono a quella Amministrazione, ha dato luogo a conseguenze estremamente gravi che si sono risolte in una situazione di inefficienza funzionale degli uffici, la cui eco è molto spesso giunta anche nelle aule parlamentari.

Questo stato di carenza è tanto più grave in quanto la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è investita di compiti di importan-

za più che notevole ai fini dell'interesse della collettività nazionale.

Essa infatti gestisce la sicurezza di tutti i servizi di trasporto su strada e a impianti fissi ed amministra settori determinanti per l'economia nazionale, quale ad esempio quello dell'autotrasporto di merci e quello della normativa tecnica internazionale che tanto peso ha sugli scambi economici.

Quanto sopra, oltre a una pleora di altre funzioni minori che investono tutto il settore del trasporto terrestre, con la unica eccezione delle ferrovie dello Stato.

Sembra chiaro che questa situazione di dissesto, che si manifesta in modo inammissibile soprattutto nelle strutture periferiche dell'Amministrazione, non può essere ulteriormente tollerata.

In effetti, con la legge 18 ottobre 1978, n. 625, vennero affrontati soltanto alcuni problemi urgenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, fra i quali l'aumento degli organici di 1301 unità di personale non di-

rigente ed in quella circostanza furono approvati dalla 10<sup>a</sup> Commissione della Camera dei deputati due ordini del giorno, con i quali si impegnava il Governo a predisporre entro sei mesi idonei provvedimenti per la ristrutturazione degli uffici.

Il successivo orientamento, che è andato maturando, di una riforma globale dei Ministeri ha impedito la formulazione di proposte settoriali, quale quella indicata nei suindicati ordini del giorno.

Pur ritenendo estremamente necessaria ed impellente una riforma generale della pubblica amministrazione, che proprio per le sue caratteristiche globali necessita di ampio studio e dibattito, siamo convinti che non si possano ulteriormente ignorare i disagi dell'utenza, che nello stato attuale subisce i disservizi degli uffici periferici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Occorre un breve *excursus* sull'articolazione dei compiti di tali uffici per comprendere i motivi che ci hanno indotto alla presentazione del presente disegno di legge.

Fino al 1972, l'organizzazione periferica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione era articolata in direzioni compartimentali, rette di norma da ispettori generali (dirigenti superiori) con circoscrizione territoriale regionale.

Con decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, nel determinare le materie da trasferire e da delegare alle Regioni a statuto ordinario, fu anche stabilito il trasferimento delle predette Direzioni compartimentali alle Regioni con affidamento dell'attività periferica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione agli esistenti uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Senonchè i predetti uffici provinciali non esistevano come organi dell'Amministrazione, ma erano costituiti da semplici recapiti operativi per l'effettuazione di operazioni automobilistiche. Fu necessario, pertanto, con decreti ministeriali, provvedere ad organizzare allo meglio i predetti uffici, utilizzando lo scarso personale disponibili-

le, dato che — tra l'altro — lo stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972 aveva disposto il trasferimento alle Regioni di ben trecentotrenta impiegati dell'Amministrazione.

Al riguardo, è necessario chiarire che la drastica operazione attuata con il citato provvedimento non trovava obiettivo riscontro nell'entità delle funzioni trasferite e delegate alle Regioni, che non superavano il 10-15 per cento dell'attività dell'Amministrazione.

Successivamente il decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, nel determinare gli organici dei dirigenti da attribuire alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ignorava del tutto l'esistenza degli uffici provinciali, prevedendo il livello dirigenziale unicamente per gli uffici della sede centrale e per i centri prova autoveicoli con sede a Torino, Milano, Verona, Bologna, Roma, Pescara, Napoli e Palermo.

Questa omissione, dovuta evidentemente ad una erronea valutazione dell'attività svolta in sede periferica dall'Amministrazione, si è rivelata ben presto produttiva di gravi conseguenze funzionali.

Difatti, una delle principali ragioni del dissesto organizzativo in cui tutt'ora versa l'Amministrazione è da ricercarsi proprio nella mancata attribuzione del livello dirigenziale ai direttori degli uffici provinciali, i quali concretamente svolgono funzioni quasi esclusivamente di rilevanza esterna nelle materie di istituto (motorizzazione, autotrasporto di persone e di merci, servizi ferroviari e a impianti fissi, navigazione interna, eccetera).

Le disfunzioni derivanti da tale stato di cose sono notevoli sia in senso oggettivo — dato che gli uffici sono stati affidati a funzionari che per legge non potevano nè dovevano assumere determinate responsabilità — sia in senso soggettivo, atteso che è venuta a determinarsi una situazione di grande disagio e di estrema frustrazione per un notevole numero di funzionari diretti tutti meritevoli del livello dirigenziale e con notevole anzianità di servizio, che vedono la loro carriera contenuta in limi-

ti estremamente modesti, mentre devono affrontare compiti e responsabilità che, in base alla legge, spettano solo ai dirigenti.

Per quantificare la situazione di disagio denunciata, si fa presente che la direzione degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è affidata a funzionari direttivi, tutti ingegneri, la maggior parte dei quali, con una anzianità di carriera superiore ai venti anni, ha il grado di « ispettore principale », grado al quale si perviene per le altre categorie di funzionari dello Stato dopo soli tre anni dall'inquadramento iniziale.

Tutto ciò rende indispensabile un intervento del potere legislativo che, attraverso un idoneo provvedimento di legge, ponga fine ad un ingiusto trattamento differenziato tra dipendenti della stessa Amministrazione e provveda ad un'effettiva riorganizzazione degli uffici periferici della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in attesa della auspicata ristrutturazione degli organi centrali.

In merito va precisato che una siffatta operazione non può in alcun modo influenzare o condizionare la riforma del Ministero dei trasporti, dato che le finalità che si intendono perseguire sono limitate al recupero della produttività e dell'efficienza di uffici che già esistono e che svolgono funzioni particolarmente importanti e delicate. Per un'idea sulla dimensione dell'organizzazione periferica della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — della quale necessità peraltro un immediato potenziamento — si segnala che la stessa impegna attualmente circa 5000 addetti (sia di ruolo che contrattisti), tra i quali il personale dirigente e direttivo è rappresentato da 325 tecnici e 203 amministrativi.

L'unito disegno di legge, che si pone gli obiettivi appena accennati, consta di cinque articoli ed un allegato.

Con l'articolo 1 viene delineata la struttura periferica della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, determinando il livello dirigenziale dei vari uffici.

Dal punto di vista qualitativo, e rispetto alla situazione che si intende superare,

gli ispettori di zona rappresentano la novità di spicco: con tali uffici, ai quali è attribuita dignità di dirigenza superiore, si è inteso creare un organo di coordinamento delle attività degli uffici periferici gerarchicamente inferiori e si è inteso costituire, nel rispetto delle autonomie previste dalla Costituzione, un ufficio che curi i rapporti con gli organi regionali che svolgono funzioni affini, promuovendo il coordinamento tra attività statali e regionali.

Altra novità sono gli uffici speciali trasporti ad impianti fissi, che consentono un intervento più rapido dell'amministrazione in tale settore, nonché gli uffici speciali di controllo per le zone di frontiera, la cui istituzione generalizzata, dopo che un esperimento condotto con un ufficio pilota istituito a Trieste ha dimostrato la validità della impostazione, è caldeggiata anche da altre iniziative legislative, quale, ad esempio recente, la legge 10 febbraio 1982, n. 38.

Gli altri uffici elencati all'articolo 1 non rappresentano novità in quanto, anche se in numero inferiore, già sono presenti nell'attuale ordinamento.

All'articolo 2 viene disposta la sostituzione della tabella concernente la dirigenza della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione allegata al decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972.

Al riguardo è da precisare che l'aumento del numero dei dirigenti previsto nella nuova tabella è strettamente legato al numero dei nuovi posti dirigenziali da assegnare agli uffici periferici. Nessun incremento, infatti, è stato considerato per gli uffici della sede centrale.

In esso, inoltre, viene coerentemente stabilita la riduzione della dotazione organica dei posti nella carriera direttiva sia tecnica che amministrativa, in misura pari all'incremento apportato nell'organico dirigenziale.

All'articolo 3, si definiscono le modalità di accesso alla qualifica dirigenziale, che si prevede avvenga mediante le ben note procedure previste nel decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, e nella successiva legge 30 settembre 1978, n. 583, adattate alla particolare realtà nella

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

quale sono proiettate. In particolare, il concorso per titoli di cui alla legge n. 583 è riservato ai funzionari della carriera con un minimo di anzianità e che abbiano svolto mansioni comprese tra le funzioni e le attribuzioni indicate nel titolo primo del decreto del Presidente della Repubblica sulla dirigenza, in forza di un atto ufficiale.

Peraltro, poichè nella regione Sicilia il decentramento, difformemente dalle altre Regioni, non ha portato alla istituzione degli uffici provinciali autonomi, per i funzionari che hanno diretto uffici in quella Regione, si è dovuta prevedere una deroga particolare.

Con la procedura illustrata, si è inteso attuare il nuovo indirizzo, garantendo una sollecita copertura dei posti di dirigente e favorendo al contempo funzionari che, come detto in premessa, hanno già dato ampia dimostrazione della loro capacità dirigenziale.

L'articolo 4 contiene una norma di carattere generale che ha l'unico scopo di garantire una rapida copertura delle vacan-

ze che si determinano nel ruolo della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nel corso di tre anni, utilizzando i candidati risultati idonei nei concorsi interni ed esterni già espletati o in corso di espletamento.

L'articolo 5 rinvia infine, quanto alla copertura degli oneri finanziari implicati dalla legge, alla possibilità di adeguare le tariffe della tabella 2 allegata alla legge 18 ottobre 1978, n. 625, mediante decreto del Ministro dei trasporti adottato di concerto con il Ministro del tesoro. Si richiama la attenzione sul fatto che il peso finanziario che ne deriva resta assai limitato dalla conseguente riduzione della dotazione organica del personale non dirigenziale della carriera direttiva amministrativa e tecnica prevista al secondo comma dell'articolo 2.

Ritenendo che per le motivazioni espresse il presente disegno di legge possa incontrare la solidarietà di tutte le parti politiche, ci si augura che esso abbia una rapida approvazione.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

L'organizzazione periferica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è costituita dai seguenti uffici:

a) Ispettorati di zona per il Piemonte e la Valle d'Aosta, per la Lombardia, per la Liguria, per il Veneto, per il Friuli Venezia-Giulia e Trentino-Alto Adige, per l'Emilia Romagna, per la Toscana, per le Marche, per il Lazio e l'Umbria, per la Campania, per l'Abruzzo, per il Molise, per la Puglia, per la Basilicata e la Calabria, per la Sicilia e per la Sardegna, con sedi rispettivamente in Torino, Milano, Genova, Venezia, Trieste, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Pescara, Bari, Catanzaro, Palermo e Cagliari;

b) Uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione con sedi nei capoluoghi di provincia;

c) Centri superiori ricerche e prove autoveicoli e dispositivi, con sedi in Torino, Milano, Roma, Napoli, Palermo;

d) Centri prove autoveicoli e dispositivi con sedi in Verona, Brescia, Trieste, Bologna, Firenze, Pescara, Bari, Cagliari, Catania;

e) Uffici speciali trasporti ad impianti fissi, con sedi in Torino, Milano, Venezia, Bologna, Roma, Napoli, Bari;

f) Ufficio speciale trasporti navigazione interna, con sede in Milano;

g) Uffici speciali di controllo per le zone di frontiera, nelle sedi che verranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti, con propri decreti da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, stabilisce le competenze specifiche degli uffici periferici di cui al presente articolo e ne determina, altresì, l'organizzazione interna.

Gli uffici indicati ai precedenti punti a) e c) hanno livello dirigenziale « D »; gli stessi possono essere articolati in divisioni sulla base di organigrammi specificati nei decreti ministeriali di cui sopra.

Gli uffici indicati ai precedenti punti b), d), f) e g) hanno livello dirigenziale « E ».

#### Art. 2.

I quadri della tabella XII allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, modificati dal decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1974, e dalla legge 18 ottobre 1978, n. 625, vengono sostituiti con i corrispondenti quadri della tabella allegata alla presente legge.

La dotazione organica del personale non dirigente della carriera direttiva amministrativa e tecnica è diminuita in misura pari all'aumento dei posti dirigenziali previsto dalla presente legge.

#### Art. 3.

Nella prima applicazione della presente legge e fino a quando non saranno resi operanti i corsi di formazione dirigenziale previsti dagli articoli 22 e 23 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, l'accesso alla qualifica di primo dirigente si consegnerà mediante concorso per titoli di servizio.

A tale concorso saranno ammessi i funzionari della carriera direttiva con almeno sette anni di effettivo servizio nella carriera medesima.

I titoli di servizio valutabili ai fini del concorso di cui sopra saranno quelli derivanti dallo svolgimento di compiti compresi tra le funzioni e le attribuzioni particolari dirigenziali indicate nel titolo primo del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, i quali saranno stati assegnati dall'amministrazione con atti ufficiali.

Per la Sicilia saranno valutate le mansioni svolte con compiti di capo ufficio provinciale.

Saranno altresì valutate le idoneità conseguite in precedenti concorsi interni per la progressione nella carriera.

L'inquadramento nella qualifica di primo dirigente di tutti i funzionari ammessi al concorso avverrà secondo la graduatoria del concorso stesso fino a totale copertura dei posti disponibili e di quelli che si renderanno via via disponibili nel tempo.

Per i funzionari provenienti dal ruolo ad esaurimento si applicano le disposizioni di cui al secondo comma dell'articolo 62 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

Resteranno in ogni caso validi — anche in deroga al possesso della qualifica prevista dalla presente legge — i decreti ministeriali di nomina alle direzioni degli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, già emanati in via provvisoria.

#### Art. 4.

Per la copertura dei posti vacanti nei ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge o che si verificheranno per la durata di tre anni a partire dalla suddetta data, possono essere utilizzati candidati risultati idonei negli esami colloquio interni previsti dall'articolo 2 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, nonché quelli risultati idonei nei concorsi pubblici in corso di espletamento o già espletati presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione con possibilità di assegnazione a sedi regionali diverse da quelle per le quali avevano concorso.

#### Art. 5.

Alla copertura degli oneri finanziari derivanti dall'applicazione della presente legge, si provvederà mediante adeguamento delle tariffe di cui alla tabella 2 allegata alla legge 18 ottobre 1978, n. 625, da attuare con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro.

Resta ferma la facoltà prevista al secondo e terzo comma dell'articolo 6 della medesima legge n. 625 del 1978.

## IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## T A B E L L A

Livello di funzione	Qualifica	Posti di qualifica	Funzione	Posti di funzione
Quadro B - Direttore generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.	C - Dirigente generale	1	Direttore generale.	1
Quadro C - Dirigenti tecnici della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.	C - Dirigente generale	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale.	3
	D - Dirigente superiore	29	Vice direttore centrale, Consigliere ministeriale aggiunto e Ispettore generale.	9
			Direttore di ispettorato di zona.	15
	E - Primo Dirigente	145	Direttore di centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi.	5
			Direttore di divisione centrale, Vice consigliere ministeriale e Ispettore capo.	20
			Direttore di ufficio provinciale e Direttore di divisione periferica.	108
		Direttore di centro prova autoveicoli.	9	



Segue TABELLA

Livello di funzione	Qualifica	Posti di qualifica	Funzione	Posti di funzione
Quadro D - Dirigenti amministrativi della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.			Direttore di ufficio speciale trasporti ad impianti fissi.	7
			Direttore di ufficio trasporti navigazione interna.	1
	C - Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
	D - Dirigenti superiori	11	Vice direttore centrale.	3
			Capo servizio centrale.	1
			Consigliere ministeriale aggiunto e Ispettore generale.	5
			Direzione di ispettorato di zona.	2
	E - Primi dirigenti	43	Direttore di divisione centrale, Vice consigliere ministeriale e Ispettore capo.	19
			Direttore di ufficio provinciale e Direttore di divisione periferica	18
			Direttore ufficio speciale controllo di frontiera.	6