

606.

## SEDUTA DI VENERDÌ 3 FEBBRAIO 1967

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GONELLA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge (Presentazione)</b> . . . . .	30897	<b>Interrogazioni e interpellanza (Annunzio):</b>	
<b>Disegno e proposte di legge (Discussione):</b>		PRESIDENTE . . . . .	30928
Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti allo Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (3682);		CARADONNA . . . . .	30928
BIANCHI GERARDO ed altri: Norme interpretative e modificative delle disposizioni di cui ai titoli V e VI del testo unico approvato col decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dell'articolo 166 del testo unico approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e abrogazione dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 (3138);		<b>Interrogazioni (Svolgimento):</b>	
LETTIERI ed altri: Norme interpretative dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 (3239) . . . . .	30892	PRESIDENTE . . . . .	30878
PRESIDENTE . . . . .	30892	CAPUA . . . . .	30889
BIANCHI GERARDO . . . . .	30899	DONAT-CATTIN, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .	30881, 30891
CACCIATORE . . . . .	30927	FIUMANÒ . . . . .	30885
CATELLA . . . . .	30897	MINASI . . . . .	30884
CROCCO . . . . .	30916	NAPOLI . . . . .	30883
FABBRI RICCARDO . . . . .	30904	POERIO . . . . .	30887
LETTIERI . . . . .	30905	REALE GIUSEPPE . . . . .	30888
MARCHESI . . . . .	30901	SPINELLI . . . . .	30891
SAMMARTINO, <i>Relatore</i> . . . . .	30893, 30912, 30927	TRIPODI . . . . .	30890
SANTAGATI . . . . .	30908, 30928	VINCELLI . . . . .	30882
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	30913, 30928	<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b> . . . . .	30928
<b>Proposte di legge:</b>			
(Annunzio) . . . . .	30892		
(Ritiro) . . . . .	30877, 30928		
(Svolgimento) . . . . .	30878		

La seduta comincia alle 9,30.

FABBRI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 27 gennaio 1967.

(È approvato).

**Ritiro di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. Informo che il deputato Dosi ha ritirato la seguente proposta di legge:

« Provvedimenti per promuovere e facilitare la vendita di macchinari » (2041).

La proposta è stata pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

**Svolgimento di proposte di legge.**

*La Camera accorda la presa in considerazione alle seguenti proposte di legge, per le quali i presentatori si rimettono alle relazioni scritte e il Governo con le consuete riserve, non si oppone:*

ISGRÒ e TESAURO: « Riconoscimento ai professori ordinari delle università e degli istituti di istruzione superiore del servizio prestato presso istituti di Stato con personalità giuridica » (2943);

DELLA BRIOTTA, USVARDI e BALDANI GUERRA: « Assicurazione obbligatoria contro gli infortuni per tutti gli alunni della scuola dell'obbligo » (3644);

DI VITTORIO BERTI BALDINA, PEZZINO, BRIGHENTI, CALASSO, PELLEGRINO, GIORGI, GREZZI, LIZZERO, MAGNO, MARICONDA, MESSINETTI, PIETROBONO, PIRASTU, RAUCCI, SCARPA, SANTONI, SPALLONE, SPECIALE, CORGHI e MANENTI: « Norme per agevolare i ricongiungimenti familiari dei lavoratori emigrati all'estero » (2836);

FAILLA, MACALUSO, LI CAUSI, SPECIALE, PEZZINO, DI LORENZO, DE PASQUALE, DI MAURO LUIGI, GRIMALDI, DI BENEDETTO, CORRAO, BAVETTA, PELLEGRINO e FANALES: « Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori dell'Assemblea regionale siciliana nella primavera del 1967 » (3744).

*La Camera accorda altresì l'urgenza per le proposte di legge nn. 3644 e 3744.*

**Svolgimento di interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interrogazioni che, trattando lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Vincelli, al Governo, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per risolvere la gravissima situazione determinatasi nelle Officine meccaniche calabresi di Reggio Calabria, dove, nei giorni scorsi, 200 operai sono stati sospesi per tre mesi dal lavoro. Questi provvedimenti hanno indotto la Confederazione italiana sindacati lavoratori e tutte le altre organizzazioni sindacali ad indire uno sciopero generale per il giorno 13 gennaio che incontra la compatta solidarietà di tutta la popolazione di Reggio Calabria. L'interpellante ricorda che il Governo si era impegnato, attraverso ripetute dichiarazioni rese in sede parlamentare, a fare assorbire dalla OMECA duemila lavoratori mentre, in

effetti, solo raramente si è andati al di là delle trecento unità. Con le recenti decisioni, dopo appena due anni di vita, questo esiguo numero viene ulteriormente ridotto. L'interpellante pertanto chiede di conoscere come in una situazione di tale genere, nella mancanza di un preciso impegno politico del Governo, si possa ulteriormente continuare a definire l'OMECA un centro propulsore ed animatore dello sviluppo industriale della provincia di Reggio Calabria ed in particolare come il Governo intenda rendere effettiva e significativa la presenza delle partecipazioni statali che rappresentano il 50 per cento del capitale investito e che fino ad oggi si sono limitate ad esercitare una azione passiva di supporto marginale ad una impostazione esasperatamente privatistica di un'azienda che, sorta in una zona caratterizzata da una forte depressione economica, doveva svolgere un'azione di maggiore respiro e di diverso contenuto. L'interpellante nel rilevare che l'OMECA sta morendo prima ancora di avere avuto l'occasione di sviluppare tutto il suo potenziale produttivo richiama la responsabilità del Governo sul fatto che i minacciati licenziamenti e le attuate sospensioni dal lavoro rappresentano episodi di estrema gravità per una zona come la provincia di Reggio Calabria che negli ultimi venti anni ha pagato il più alto tributo al fenomeno emigratorio. Richiama inoltre l'attenzione sul fatto che il fallimento dell'unica iniziativa seria che vede impegnato il capitale privato ed il capitale dello Stato non potrà non avere negative ripercussioni di ordine sociale ed economico in quanto finirà con il creare diffusa sfiducia fra tutti quegli operatori economici interessati ad operare nell'area del nucleo industriale di Reggio Calabria. L'interpellante, nel sollecitare un'azione tempestiva ed adeguata, ricorda infine che la provincia di Reggio occupa uno degli ultimi posti, per l'esattezza l'ottantottesimo, nella graduatoria delle province in base al reddito prodotto per abitante. Nel 1965 il reddito *pro capite* per la provincia di Reggio Calabria è stato di lire 260.310, cifra che raffrontata alle 925.670 *pro capite* di Milano dà la esatta misura della profonda depressione e della necessità di risolverla mediante adeguati strumenti di intervento e soprattutto potenziando quelli già esistenti ed operanti » (ex interpellanza 990);

Napoli, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per conoscere — in relazione alla sospensione dal lavoro per tre mesi di 200 operai delle Officine meccaniche di Reggio

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

Calabria, sospensione che ha provocato ovviamente un grave stato di disagio nella popolazione, tanto che è stato organizzato per il 13 gennaio 1967 uno sciopero generale — quali provvidenze il Governo intenda adottare non solo per sanare la contingente gravissima situazione, ma anche ai fini di un potenziamento produttivo dell'OMECA, in considerazione del fatto che tale organismo — creato a suo tempo, a larga partecipazione statale, con scopi propulsivi ai fini dello sviluppo industriale della provincia di Reggio Calabria e che avrebbe dovuto assorbire, secondo gli impegni presi ripetutamente dal Governo, 2 mila operai, mentre non solo non ne ha assunti che 300, ma ora procede alla sospensione di una parte di essi dal lavoro — sta attraversando un periodo di grave crisi, con serissime ripercussioni sull'economia di una provincia, che occupa già uno degli ultimi posti nella graduatoria delle provincie in base al reddito per abitante » (ex interpellanza 991);

Minasi, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per sapere, facendo specifico riferimento alla precedente interpellanza presentata a seguito della visita del Presidente della Repubblica in Calabria e delle dichiarazioni da questi fatte alle popolazioni calabresi, se e come intenda il Governo dare esecuzione agli impegni dal Governo assunti attraverso le dichiarazioni del Presidente della Repubblica, che tanta speranza ed attesa destarono nella opinione pubblica calabrese; se intenda dare la risposta sollecitata con l'urgenza che la questione impone, tanto più che la politica dell'attuale Governo, realizzata attraverso i suoi atti concreti che giornalmente si susseguono, incide brutalmente sulla realtà economica e sociale della Calabria, aggravandone gli aspetti negativi e relegando quella regione definitivamente al ruolo di mercato di consumo a livello coloniale; se ritenga soltanto un riflesso delle conseguenze di quella politica il progressivo spegnersi delle Officine meccaniche di Reggio Calabria (OMECA) e, pertanto, la manifestazione unitaria dei sindacati e la solidarietà espressa da tutte le categorie produttive e sociali e dalle popolazioni reggine vadano intese come una forte condanna della politica governativa in atto, che così esizialmente passa sugli interessi vivi di popolazioni meridionali; se ritenga di rispettare concretamente gli impegni assunti dal Presidente del Consiglio del tempo, Fanfani, sui compiti che avrebbe dovuto assolvere l'OMECA verso la economia reggina, allorché presentò in Parlamento la impostazione della iniziativa industriale; se intenda sollecitare il Governo a

valutare responsabilmente le conseguenze ed i riflessi che potrà determinare nella regione calabrese il rientro degli emigrati che in atto trovano occupazione nei paesi della Comunità economica europea e specificamente nella Repubblica federale tedesca, a seguito delle particolari difficoltà economiche esistenti in quei paesi » (ex interpellanza 992);

Fiumanò e Terranova Raffaele, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle partecipazioni statali, « per conoscere quali concrete urgenti misure intendano adottare di fronte alla grave situazione esistente presso le OMECA di Reggio Calabria, laddove circa duecento operai sono stati sospesi lungo un arco di tre mesi, costringendo, in tal modo, tutte le organizzazioni sindacali a dichiarare lo sciopero generale per domani 13 gennaio nella città di Reggio Calabria. Gli interroganti fanno rilevare che le Officine meccaniche calabresi, sorte in collaborazione tra la pubblica finanza (IRI) e quella privata (FIAT), per espressa dichiarazione del rappresentante del Governo del tempo, dopo la visita del 1961 dell'onorevole Fanfani in Calabria, dovevano rappresentare un impegno di volontà politica governativa nei confronti dello sviluppo della Calabria e un volano per lo sviluppo dell'industria nella provincia di Reggio Calabria. Purtroppo, le vicende di questi ultimi anni hanno dimostrato che le Officine meccaniche calabresi non hanno corrisposto ai presupposti per cui erano sorte; la prevista assunzione di circa 2 mila operai si è ridotta a quella di circa 300 lavoratori e, d'altro canto, intorno alle OMECA, non sono sorte le iniziative collaterali attese, nell'ambito del nucleo industriale di Reggio Calabria. Gli interroganti, nel mentre denunciano che la cogestione tra IRI e FIAT si è ridotta a perseguire criteri soprattutto privatistici, come stanno a sottolineare il cattivo trattamento economico e il regime di fabbrica praticati nei confronti dei dipendenti e l'atteggiamento mantenuto a proposito dell'interesse allo sviluppo produttivo della fabbrica, sono della opinione che i criteri istitutivi che hanno presieduto al sorgere delle OMECA debbono essere riconfermati, anche se si renderà necessario che l'industria di Stato rilevi per intero il capitale azionario. Gli interroganti per intanto ritengono che occorra assicurare le commesse necessarie alla vita della fabbrica, nel mentre si potrebbe incominciare a prevedere la riconversione delle OMECA, orientandosi verso produzioni dirette all'agricoltura, come trattori ed altre macchine agricole, qualora incerta e precaria si intravedes-

se per il futuro la vita dell'azienda secondo l'attuale programma produttivo. Gli interroganti, nel sottolineare tutto ciò, si richiamano agli stessi seppure criticabili per difetto impegni del Governo e ai programmi della Cassa per il mezzogiorno, certi come sono che la situazione di depressione esistente nella città di Reggio Calabria si verrebbe ad aggravare vieppiù se urgenti provvedimenti a favore della sua economia non venissero adottati » (5059);

Poerio, Miceli, Fiumanò e Terranova Raffaele, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere le iniziative che intendono prendere per risolvere la grave situazione che si è venuta a determinare presso le OMECA di Reggio Calabria ove 200 operai sono stati sospesi dal lavoro. La manifestazione di protesta che, indetta dalle organizzazioni sindacali, ha avuto luogo a Reggio Calabria venerdì 13 gennaio 1967 e che ha veduto la partecipazione e la solidarietà di tutta la città, conferma la volontà di lotta di quella popolazione decisa ad ottenere il mantenimento degli impegni assunti dal Governo, attraverso le partecipazioni statali, di voler realizzare a Reggio un impianto industriale capace di occupare 3 mila unità lavorative. Uguale impegno fu assunto dal Presidente del Consiglio dei ministri del tempo, onorevole Fanfani, durante il suo viaggio in Calabria, nei confronti della città di Vibo Valentia ove avrebbe dovuto sorgere uno stabilimento finanziato dall'ENI che avrebbe dovuto occupare circa mille unità lavorative. Lo stabilimento di Vibo è sorto, ma dimezzato nell'impianto previsto e nella occupazione delle unità operaie occupate, talché ancora quella popolazione attende che l'intero impianto promesso venga realizzato e l'occupazione operaia venga portata al limite degli impegni solennemente assunti. Gli interroganti nel sollecitare una risposta immediata si richiamano alla grave situazione generale esistente nella Calabria da dove continua l'emigrazione e l'abbandono con pregiudizio alla esistenza della stessa vita economica e sociale della regione » (5099);

Reale Giuseppe, ai ministri delle partecipazioni statali, dei trasporti e aviazione civile e del tesoro, « per conoscere i rispettivi intendimenti e i propositi e le concrete azioni disposte circa l'adeguata valorizzazione e il potenziamento delle Officine meccaniche calabresi dopo che le recenti locali difficoltà di riduzione di lavoro, hanno posto in via globale il problema non solo delle officine

suddette, ma di tutto il settore. Alla luce pertanto di tanta constatazione pare doversi chiedere se si imponga, nel contesto della programmazione, acconcia ristrutturazione del settore: il che, facendo largo a complessi capaci di rispondere alle commesse affidate con abbreviazione di tempi e con economie di costi, ne operi una necessaria selezione e ne determini di conseguenza una funzionalità di pieno impiego e di costante impegno » (5170);

Capua, al ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord e ai ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, « per conoscere i provvedimenti che intendono prendere per risolvere la grave crisi dell'industria OMECA di Reggio Calabria » (5175);

Tripodi, al ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord e ai ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali, « per sapere quali provvedimenti intendono adottare per risolvere lo stato di crisi in cui versa l'OMECA di Reggio Calabria e per scongiurare la deprecabile chiusura dello stabilimento » (5176);

Spinelli, al Presidente del Consiglio dei ministri, al ministro delle partecipazioni statali e al ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per le zone depresse del centro-nord, « per sapere se risponda al vero la notizia appresa, con vivissimo rammarico, in tutta la regione calabrese che, a datare dal 1° gennaio 1967, le OMECA (Officine meccaniche calabresi) licenzieranno il primo scaglione di operai per mancanza di commesse. Ciò sarebbe motivo di grave preoccupazione dell'opinione pubblica, che vedrebbe frustrate tutte le speranze poste sullo sviluppo di tale istituzione. Le OMECA, nonostante i continui interventi di tutte le autorità calabresi (parlamentari compresi) e le ripetute promesse governative, non hanno mai potuto lavorare a pieno regime e hanno dato, nel periodo di maggiore occupazione, lavoro soltanto al 30 per cento del numero di operai previsto nel piano programmatico di lavoro. Se si tiene conto che le OMECA rappresentano la sola realizzazione industriale in provincia di Reggio Calabria e che il loro funzionamento dipende soltanto dalla volontà del Governo, che dovrebbe provvedere a distribuire equamente il lavoro tra tutte le officine similari, si è portati a giustificare il notevole malcontento della massa operaia e delle autorità

della provincia di Reggio Calabria, che si ripercuote sulla popolarità e sui consensi al nuovo indirizzo politico del Governo. Si chiede che il Governo si preoccupi della situazione e appresti i mezzi che crederà più opportuni perché non solo si eviti la grave jattura di licenziamenti di operai che renderebbe più grave la già precaria situazione economica di una provincia depressa, ma si incrementi l'attività delle OMECA fino a portarla all'auspicato (e ripetutamente e impegnativamente promesso) incremento della sua produzione » (5179).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

DONAT-CATTIN, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Come è noto, tutte le aziende italiane operanti nel settore ferroviario stanno attraversando da qualche tempo un periodo caratterizzato da grave scarsità di commesse. L'azienda delle ferrovie dello Stato, avendo ormai interamente impiegato i 320 miliardi che la legge n. 211 del 1962 ha riservato per la prima fase del piano decennale al riclassamento e potenziamento del parco, si trova nella impossibilità di dar luogo ad altre ordinazioni alle aziende operanti nel settore. Ogni possibilità concreta di nuove commesse resta quindi subordinata al finanziamento della seconda fase (1° luglio 1967-30 maggio 1972) del piano di potenziamento delle ferrovie.

Lo stato di disagio che ne è conseguito ha ovviamente determinato anche per l'OMECA una situazione di difficoltà. Come si sa, le Officine meccaniche calabresi furono costituite dalla Finmeccanica e dalla FIAT con apporto di capitale sociale paritario. Secondo quanto convenuto nell'accordo di costituzione, alla FIAT avrebbero fatto capo i problemi produttivi, commerciali del personale, mentre alla Finmeccanica sarebbe spettata la definizione dei problemi di ordine amministrativo e finanziario. L'iniziativa fu realizzata non solo in seguito a valutazioni di politica economica, ma anche perché lo sviluppo di tale tipo di industria in Italia meridionale era consigliato dalla insufficienza degli insediamenti colà esistenti in rapporto alle commesse assicurate al Mezzogiorno dalla legge sul piano di potenziamento delle ferrovie.

Sulla base di quanto accertato dall'IRI, rispondo alle singole questioni sollevate dagli onorevoli interroganti concernenti la situazione determinatasi nell'azienda.

Carico di lavoro. L'OMECA non ha rifiutato alcuna commessa anche se, data la par-

ticolare situazione del settore sopra delineata, ha cercato di dilazionare nel tempo l'assegnazione di talune commesse ricevute dalle ferrovie dello Stato in modo da poter prolungare il carico di lavoro senza incidere sensibilmente sul normale orario di lavoro.

Trasferimento di commesse dall'OMECA ad altre aziende del gruppo FIAT o Finmeccanica. È stata studiata soltanto la possibilità di trasferire per ragioni di specializzazione aziendale la lavorazione di 12 casse di locomotive *diesel* da Reggio Calabria allo stabilimento di Pozzuoli dell'IMAM AERFER, che già deve costruirne altre per conto delle ferrovie dello Stato. Quel trasferimento viene per altro effettuato in contropartita di un equivalente volume di lavoro da passare alle officine di Reggio Calabria di produzione analoga a quelle normalmente eseguite dall'OMECA.

Riflessi dell'attuale situazione aziendale sul livello dell'occupazione. Occorre ricordare che finora non è stato effettuato alcun licenziamento. Gli operai sospesi e posti in Cassa integrazione guadagni sono 20 per un periodo di 3 mesi a partire dal 27 dicembre 1966 e non 200 come affermato nelle interrogazioni dell'onorevole Vincelli e in altre. Il provvedimento di sospensione si è reso necessario a seguito della cessazione e dell'esaurimento delle commesse delle ferrovie dello Stato per la produzione di *camions standard* a sponde alte tipo L.

Paventata riduzione del livello occupazionale. Il lavoro attualmente in corso all'OMECA cesserà entro la metà del 1968. Conseguentemente è assicurata per il primo semestre di quest'anno la piena occupazione delle maestranze rimaste. C'è però da attendersi una graduale decrescenza della occupazione stessa a partire dal luglio 1967, sempre che entro tale termine non pervengano nuovi ordini di lavoro da parte delle ferrovie dello Stato.

Retribuzioni. Queste sono notevolmente superiori ai minimi stabiliti dal contratto nazionale dei metelmeccanici e non possono essere definite obiettivamente semicoloniali senza coinvolgere nel giudizio le organizzazioni stipulanti.

Va inoltre rilevato che la direzione dell'OMECA, per ovviare alla scarsità di commesse, si è preoccupata di acquisire lavoro anche dall'estero partecipando a diverse gare, ma senza successo. A questo proposito si deve però sottolineare che due ordini di difficoltà si sono frapposte all'acquisizione di

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

commesse dall'estero: 1) per quanto riguarda i paesi tecnicamente progrediti, è da notare che essi sono quasi del tutto autonomi nel campo del materiale ferroviario; 2) per quanto concerne i paesi in via di sviluppo, che sono praticamente i soli clienti esistenti nel settore in esame, è da tenere presente che essi richiedono modalità di pagamento a termini talmente lunghi da non poter essere nella generalità dei casi accettati.

Quanto poi alla questione sollevata dagli onorevoli Poerio ed altri, circa le dimensioni dello stabilimento dell'ENI di Vibo Valentia, si fa presente che la costruzione di quello stabilimento, iniziata nel settembre 1961, venne completata nel 1962, anno in cui venne anche avviata l'attività produttiva degli impianti. Lo stabilimento, inaugurato nel marzo 1963, fu successivamente ampliato e potenziato. Allo stato attuale delle cose non sono però prevedibili ulteriori ampliamenti degli impianti non sussistendo i necessari presupposti di carattere tecnico, economico e commerciale che giustificano questo atto.

All'inizio del mio intervento ho accennato brevemente alla generale situazione di pesantezza nella quale versano da tempo le diverse aziende operanti nel settore delle costruzioni ferroviarie. Devo ora comunicare che il Ministero delle partecipazioni statali, ben consapevole della complessità del problema, ha da tempo iniziato un'azione intesa a dare un diverso assetto alle aziende controllate operanti nel settore ferroviario attraverso un programma di concentrazione e di specializzazione produttiva. Alcuni risultati positivi sono già stati ottenuti. È necessario comunque accelerare gli studi per una generale ristrutturazione del settore nel quadro degli orientamenti contenuti nel programma economico quinquennale. Ritengo che l'esame finale di questo problema debba essere demandato al Comitato interministeriale per la programmazione economica, così come è stato fatto per le questioni riguardanti l'industria cantieristica. Tale orientamento appare pienamente giustificato in considerazione dello stretto collegamento esistente tra i problemi dell'industria ferroviaria e le direttive del programma di sviluppo economico nazionale.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Vincelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**VINCELLI.** Non sarei sincero se non dicessi che la risposta, più che insoddisfatto, mi lascia amareggiato e mortificato. Infatti con-

stiamo con estrema chiarezza che il Governo in tutto questo arco di tempo in cui ci siamo occupati del problema dell'OMECA — io me ne sono occupato nella seduta di mercoledì 12 maggio 1965 e poi con ripetute interrogazioni, così come hanno fatto altri colleghi — e fino al recente sciopero generale, non si è assolutamente preoccupato di porre un minimo di attenzione a questo problema, fondamentale e vitale non solo per la città di Reggio Calabria, ma per tutta la Calabria, problema che ha un profondo significato anche per ciò che riguarda l'impegno del Governo verso la politica meridionalistica.

Abbiamo avuto oggi una risposta del tutto formale, che non affronta, mi scusi l'onorevole Donat-Cattin, i termini concreti del problema e non vuole assolutamente indicare una minima presa di posizione del Governo su un problema tanto importante e vitale. Tutto ciò non ha una giustificazione, perché l'OMECA è sorta per una iniziativa politica del Governo del tempo (1962) ed è stata determinata, voluta e creata attraverso il concorso degli enti locali, che si sono prodigati in ogni modo, insieme con la Finmeccanica e la partecipazione azionaria della FIAT, per creare in una delle zone più depresse d'Italia un volano che servisse a mettere in moto un meccanismo di sviluppo.

Se consideriamo che tutta la politica di industrializzazione della Calabria, e della provincia di Reggio Calabria in modo particolare, è costellata di una serie di fallimenti clamorosi, ci rendiamo conto che era attesa al banco di prova, con grande speranza, questa iniziativa che vedeva partecipare il capitale dello Stato, per determinare una situazione nuova, per alimentare quella speranza, che è nell'animo e nel cuore di 600 mila calabresi che oggi girano nell'area del mercato comune europeo alla ricerca di una occupazione.

La risposta di oggi del Governo è deludente e mi dispiace di dover rilevare (è con sommo rammarico che lo faccio) in questa sede che non soltanto è deludente per la sostanza e per il contenuto, ma lo è anche per lo spirito che l'anima. Non ho voluto mai credere, anche se in ripetute riunioni ed in ripetuti dibattiti ho sostenuto che per risolvere questo problema occorresse una chiara volontà politica, a quanti andavano sostenendo autorevolmente che c'era invece la volontà politica di determinare il fallimento dell'OMECA. Dinanzi alle dichiarazioni che vengono oggi rese in questa sede, debbo purtroppo dare ragione ai miei contraddittori e

dire che a Reggio Calabria, nel cuore della provincia più depressa d'Italia, che occupa uno degli ultimi posti nella graduatoria del reddito *pro capite*, si è voluto mortificare la originaria volontà creatrice, lasciando vivacchiare senza prospettive una valida iniziativa, senza dargli la possibilità di rappresentare quel volano che era nelle intenzioni originarie del Governo.

Vorrei dire all'onorevole sottosegretario che è male informato, perché se è vero che i 200 operai sono stati sospesi, essi lo sono stati solo per alcuni giorni e poi, in seguito ad un intervento della Cassa per il mezzogiorno, che ha consentito la loro riqualificazione professionale, sono stati riassunti. Questa è la verità.

Tutti sappiamo che lo stato endemico di crisi che già si era manifestato fin dalle origini oggi si va sempre più acutizzando e le stesse dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario non lasciano speranze sul futuro immediato.

Devo dire però che avevo rivolto una domanda precisa al Governo: in una regione depressa, quando si invita con ferma e decisa volontà politica, come fece il Governo nel 1962, il capitale dello Stato ad intervenire e la stessa Finmeccanica a partecipare ad una impresa industriale, qual è il senso di questa presenza? A questa domanda non ho avuto alcuna risposta. Forse la risposta sta in questo: si è voluto che il capitale statale facesse da supporto passivo ad una impostazione assolutamente negativa e privatistica di un'azienda, con ciò snaturando il significato stesso dell'intervento. Sappiamo tutti (e l'onorevole sottosegretario lo ha detto) che le commesse sono state accettate e diluite nel tempo, perché ciò rispondeva ad una precisa volontà che non era certo la più rispondente alle esigenze economiche della provincia.

Non posso comunque accettare la risposta del Governo perché elude la sostanza dei problemi che abbiamo posto e vuole tergiversare su questioni di così fondamentale importanza. Vorrei dire a questo proposito che il consiglio comunale della città capoluogo ha approvato un ordine del giorno votato da tutti i capigruppo, il che documenta che intorno a questi problemi non vi sono divisioni ideologiche o di parte.

Onorevole sottosegretario, abbiamo il dovere di rivolgere, suo tramite, in quanto ella rappresenta qui il Governo, un invito al Presidente del Consiglio affinché voglia occuparsi di questa faccenda e dimostri un minimo di sensibilità. Non è possibile che di-

nanzi ai nostri problemi, posti in questa maniera e con accenti drammatici anche attraverso uno sciopero generale di protesta, il Presidente del Consiglio non risponda, a tutt'oggi, nemmeno alle lettere che dalle autorità locali gli sono state indirizzate.

Perciò mi riservo di adoperare tutti gli strumenti che l'azione parlamentare mi consente per riproporre questo problema e mi dichiaro totalmente insoddisfatto della risposta del Governo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Napoli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

NAPOLI. Nel prendere atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario, le ritengo assolutamente insoddisfacenti per i seguenti motivi.

Le Officine meccaniche calabresi (OMECA), sorte nel 1963, avrebbero dovuto costituire il volano per l'industrializzazione almeno della provincia di Reggio Calabria con la capacità di impiego di circa mille operai e la capacità annua di costruzione di circa 4.000 carri ferroviari. Sta di fatto però che, sin dall'inizio, le OMECA sono state costrette ad una attività largamente ridotta e ciò in dipendenza del mancato conferimento di adeguate commesse da parte dell'amministrazione ferroviaria.

Oggi la situazione delle OMECA, come d'altra parte ha detto l'onorevole sottosegretario, è diventata particolarmente pesante per il fatto che le stesse non hanno ottenuto tutte le commesse a suo tempo promesse e quelle conferitele sono in fase di esaurimento, tanto è vero che le OMECA saranno costrette a ridurre sensibilmente, tra non molto, il numero degli operai. Infatti, nel quadriennio 1963-1966, le OMECA hanno ricevuto commesse per circa 7.500 carri ferroviari, che rappresentano appena il 35 per cento della capacità costruttiva. È di tutta evidenza che il perdurare di una tale situazione comprometterà la vita stessa delle OMECA, che costituiscono tra l'altro il primo tentativo di industrializzazione della provincia di Reggio Calabria.

La soluzione di fondo del problema può trovarsi solo nella ristrutturazione (ne ha parlato anche l'onorevole sottosegretario) di tutto il settore, così come si è fatto per l'industria cantieristica, e procedendo alla massima concentrazione possibile delle commesse. Non è infatti concepibile che l'amministrazione ferroviaria possa sorreggere con le sue ordinazioni le 44 industrie di portata varia esistenti in Italia in grado di produrre il triplo di fabbisogno di materiale ferroviario mobile.

Nel settore esiste una crisi profonda determinata appunto dalla politica dispersiva seguita nell'attribuzione delle commesse, il che favorisce, entro certi limiti, le industrie a tipo artigianale, ma danneggia i grossi complessi come le OMECA, che sono costretti a lavorare in misura ridotta e, conseguentemente, a prezzi non competitivi.

Si tratta dunque di una questione di scelta e di una azione programmata, tenuto presente, però, che le OMECA non consentono riconversione alcuna, data la modernità dei loro impianti e la relativa consistenza degli stessi. Per attuare quanto sopra detto è necessario, in via preliminare, che la società OMECA venga interamente rilevata dall'IRI, di modo che la stessa possa beneficiare di tutti quei sostegni e provvidenze cui hanno diritto le aziende appartenenti al gruppo IRI, specie se operanti nelle zone depresse.

Non v'ha dubbio che, se esiste la volontà politica di potenziare le OMECA, la via da battere è quella da me suggerita, con l'aggiunta che le officine stesse potrebbero integrare la loro attività principale con produzioni affini, sempre nel settore dei trasporti, come tram, filobus, locomotive e automotrici. La manifestazione di questa volontà politica sarebbe la prima prova dell'intenzione del Governo di esaminare e risolvere nel quadro della programmazione il problema della industrializzazione della Calabria, senza la quale non è possibile pervenire alla eliminazione degli squilibri settoriali e territoriali esistenti, che pesano come una cappa sulle nostre popolazioni le quali hanno il diritto di attendersi la riparazione di molte ingiustizie patite.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Minasi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**MINASI.** È davvero desolante il destino della terra cui apparteniamo: se non viene qualche ventata di malo destino con morti e rovine non ci è possibile dare rilievo ai problemi di quella terra, anche quando sono gravi e di rilievo. Spesso, anche in sede di svolgimento di interrogazioni, quando l'argomento era di un certo rilievo, quel limite di cinque minuti fissato per la replica degli interroganti è stato abbondantemente superato: noi, invece, per ottenere che l'argomento fosse trattato alla Camera abbiamo dovuto trasformare le nostre interpellanze in interrogazioni. Io ridimensiono tuttavia la replica nel tempo che il regolamento mi concede, e dichiaro subito che sono insoddisfatto anch'io perché non è venuta una risposta specifica al

contenuto della mia interrogazione, in particolare perché non è stato detto se il Governo intenda o meno mantenere gli impegni assunti dall'allora Presidente del consiglio Fanfani verso l'OMECA; insoddisfatto perché non vi è stata una risposta in ordine al problema della realtà-quadro di una provincia, di una regione, nella quale sono chiamate ad operare le agonizzanti officine meccaniche calabresi; insoddisfatto soprattutto perché è mancata una risposta alla domanda specifica su quello che sarà il destino delle OMECA.

Abbiamo avuto una risposta interlocutoria; quindi a quella gente, che attende, non possiamo dire: il Governo ha detto sì o il Governo ha detto no. Il Governo rinvia, si riserva.

Le Officine meccaniche calabresi sono sorte, come i colleghi hanno ricordato, in occasione di una visita dell'allora Presidente del consiglio onorevole Fanfani, il quale si preoccupò di non inserirsi con la sua visita nel lungo elenco di visite di Presidenti del Consiglio e ministri in Calabria, nel mezzogiorno d'Italia; e per questo definì la sua visita una visita di lavoro e trasse dall'esame di quella realtà economico-sociale l'esigenza di creare un'iniziativa industriale valida a provocare un determinato sviluppo economico nella città, con riflessi provinciali. Fu data appunto questa impostazione alla iniziativa, che poi, via via, attraverso l'associazione di capitale privato e pubblico, con la guida, la direttiva nelle mani del capitale privato, è stata strozzata al suo nascere. Così le OMECA, che dovevano occupare duemila operai, ne possono effettivamente occupare molto meno della metà ed hanno finora prodotto il 30 per cento della loro effettiva capacità produttiva.

Nel momento in cui si accentua, poi, il contrasto tra il trasporto pubblico e quello privato, il contrasto tra la rotaia e la strada, il destino di questa iniziativa industriale, che avrebbe dovuto operare nel senso di rafforzare la posizione della rotaia, è stato affidato a chi, invece, è interessato alla vittoria della strada, alla FIAT, cioè a questo grande monopolio che a poco a poco si va collocando al di sopra degli interessi di tutto un popolo.

**CAPUA.** Badi che Podgorni ha parlato bene della FIAT.

**MINASI.** Ciò non mi preoccupa, ed ella non mi crea una situazione di difficoltà perché indiscutibilmente Podgorni, come capo dello Stato sovietico, responsabilmente dice quello che si sente di dire. Per la mia posizione politica e come meridionale, come semplice

democratico italiano, non posso non dire che indiscutibilmente la politica di oggi è dominata dagli interessi determinanti della FIAT.

Ed ecco che accantonano la questione delle OMECA e passo ad una considerazione più ampia: noi stiamo discutendo del piano, stiamo per approvare il piano quinquennale di sviluppo e la Calabria (ed era un argomento posto nella mia interpellanza per il quale attendevo una risposta) ha una sua collocazione. Parliamoci molto chiaramente: la Calabria, tagliata fuori dallo sviluppo industriale e da quel tipo di sviluppo agricolo, ha la sua collocazione. Si vuol creare un mercato di consumo e una fonte inesauribile che fornisca manodopera disoccupata alle grandi concentrazioni industriali.

A Reggio Calabria, mentre noi rivendichiamo questo problema di lavoro e di vita, anzi appunto quella mattina in cui il sindaco ci invitava, alla casa comunale, sono arrivati gli emigrati della Germania e venivano a chiederci una sollecitazione, una raccomandazione alle OMECA per la sistemazione. Ma le OMECA stanno per chiudere e il Governo non fa alcunchè, e noi stiamo qui per impegnarci con un voto, per tradurre in legge il piano quinquennale che determina il destino della Calabria.

Non si è spenta (era nella prima interpellanza ed è richiamata nell'interrogazione) la affermazione responsabile di chi sta molto in alto, del Presidente della Repubblica, che seppe trarre da quella realtà giuste indicazioni per dare una soluzione valida al problema angoscioso della nostra Calabria, della nostra regione. E indiscutibilmente il Governo ha la responsabilità, anche se il Presidente della Repubblica non sentì o non volle o non credette di tradurre in un messaggio al Governo queste sue considerazioni...

PACCIARDI. Alle Camere, non al Governo.

MINASI. Stiamo ora per approvare il piano quinquennale ed il comitato regionale per la programmazione dovrebbe presentare entro il mese di aprile il suo schema di piano regionale.

Onorevoli colleghi, più che al Governo (a questo desolato Governo, o cadavere, per come è emerso dal dibattito di ieri sera svoltosi a *Tribuna politica* con l'onorevole La Malfa; il Governo di centro-sinistra apparve, per le parole di La Malfa, un Governo non dico agonizzante, ma un Governo per il quale si devono predisporre le onoranze funebri), dobbiamo rivolgerci a noi stessi. Lo dicevo in una recente riunione. C'è una unità, nata

dalla convinzione di tutti che il destino della Calabria è determinato dal piano quinquennale e dalla politica in corso.

La natura di questa determinazione politica, che passa come la politica del piano quinquennale, colpisce duramente l'avvenire della nostra Calabria. Noi dobbiamo far leva sugli strumenti democratici, sui comuni, sulle province, sui sindacati, perché il comitato regionale per la programmazione (proprio in Calabria - guarda caso - il comitato della programmazione riproduce la formula di centro-sinistra) sia un fatto serio sul piano regionale e acquisti contenuto contestativo di quel tipo di sviluppo che si è determinato in alto, e che si vuole imporre alla realtà già amara della Calabria.

Diversamente siamo responsabili tutti, e vorrei dire: responsabili gli uomini che hanno la responsabilità del Governo e le forze che stanno all'opposizione, perché la sfiducia non investe soltanto oggi nel mezzogiorno d'Italia, nella Calabria, le forze che sono al Governo (dobbiamo essere molto realisti): la sfiducia investe anche le forze che stanno all'opposizione, i partiti che rappresentano anche il movimento operaio, perché oggi in Calabria e nel mezzogiorno d'Italia non si vogliono più ordini del giorno o comunicati alquanto unitari che possono soddisfare le esigenze astratte di politica unitaria, ma provvedimenti concreti.

Il problema di Reggio Calabria è angoscioso, signor Presidente, mi scusi se ho rubato qualche minuto. Lo dimostra il fatto che è presente qui alla nostra discussione l'amministrazione comunale di Reggio Calabria. E compatto e unito il consiglio provinciale, saranno compatti e uniti i comuni, le province, i sindacati, perché la Calabria non muoia, ma abbia un suo destino di vita civile a livello (come disse il Presidente della Repubblica) dell'Italia più progredita, perché sia realizzata l'unità economica dell'Italia.

TRIPODI. Chiacchiere, purtroppo!

PRESIDENTE. L'onorevole Fiumanò ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FIUMANÒ. Non possiamo che essere insoddisfatti della risposta dell'onorevole sottosegretario. Il collega Vincelli ha detto che si tratta di una risposta deludente, ed io credo che non vi sia da aggiungere altro. Io voglio sottolineare il fatto che l'onorevole Donat Cattin ha eluso completamente il problema di fondo che abbiamo posto attraverso le interpellanze e le interrogazioni. Egli ci ha dato una spiegazione delle difficoltà attuali in cui

si dibattono le OMECA: chiamiamola una spiegazione di carattere aziendale. Noi conoscevamo queste difficoltà, non fosse altro perché di questo problema ci eravamo già interessati a partire dal 1965 con altri due strumenti parlamentari ottenendo risposte da parte del ministro delle partecipazioni statali che denunciavano la pesantezza della situazione ed anche le responsabilità della gestione dell'azienda.

Qui chiedevamo quindi non tanto notizie sulle cause di tali difficoltà, quanto rimedi e provvedimenti che tenessero conto che le OMECA sono sorte in conseguenza di impegni politici solenni, in quest'aula riecheggiati, dopo il ritorno dell'onorevole Fanfani, allora Presidente del Consiglio dei ministri, dalla sua visita in Calabria nell'aprile del 1961. Si trattava quindi di verificare qui la volontà politica del Governo, affinché si sentisse riconfermata questa volontà politica e si comprendesse quindi che noi ci troviamo di fronte non a rivendicazioni di carattere aziendale o di parte o di carattere campanilistico, ma di fronte — dicevo — all'esigenza di vedere riconfermate le linee della politica del Governo che sul terreno dell'azione meridionalistica dovrebbe essere impegnato — secondo le dichiarazioni rese di fronte al Parlamento — alla rinascita della Calabria e del Mezzogiorno.

Si trattava appunto di questo. E su queste questioni decisive e fondamentali, che formavano l'oggetto predominante delle nostre interrogazioni e interpellanze, egregio onorevole Donat-Cattin, lei non ha risposto affatto: ha eluso il problema. E a questo proposito non posso non sottolineare che la situazione nella città di Reggio Calabria in particolare e in Calabria in generale dovrebbe essere abbastanza preoccupante per il Governo della Repubblica e, in particolare, per la parte che ella rappresenta. Noi ci siamo trovati di fronte ad una manifestazione, quella del 13 gennaio, a Reggio Calabria legata alla gravità della situazione delle OMECA, ci siamo trovati di fronte ad un fatto importante che, secondo me, costituisce una presa di coscienza dei lavoratori, della cittadinanza e delle rappresentanze a qualsiasi livello dei propri diritti, il che fa sperare che finalmente il Governo avvertirà la necessità di mantenere i suoi impegni nei confronti della collettività meridionale e in particolare della nostra Calabria, la cui grave situazione è stata riconosciuta attraverso il viaggio di un Presidente del Consiglio e, più recentemente, attraverso il viaggio del primo cittadino dello Stato italiano, dell'onorevole Saragat, Presi-

dente della Repubblica, che ha reso quelle dichiarazioni che testè sono state qui richiamate anche dal collega Minasi.

Queste circostanze devono sollecitare l'attenzione del Governo non fosse altro per i riflessi che la questione determina anche in questa Camera. Infatti oggi, a dichiararsi insoddisfatto, non è soltanto il deputato comunista che in questo momento parla o il rappresentante del gruppo socialista di unità proletaria: oggi sono completamente insoddisfatti della risposta deludente fornita dall'onorevole sottosegretario gli stessi rappresentanti della maggioranza, del partito democratico cristiano, del partito socialista unificato, i quali tutti sottolineano l'insostenibilità della situazione nei confronti della pubblica opinione e degli organismi rappresentativi, a qualsiasi livello.

Ho detto e mi permetto di ripetere che non si tratta di questioni campanilistiche o aziendali ma di una questione fondamentale cui occorre porre rimedio, che investe gli impegni del Governo e ci fa assumere, per conseguenza, una posizione fortemente critica di fronte alle inadempienze governative che giungono persino ad una contestazione, sia pure parziale, degli indirizzi della politica governativa nei confronti della Calabria e del Mezzogiorno.

Ecco perché, onorevole sottosegretario, non possiamo non dichiararci insoddisfatti, perché di tutto ciò nella sua risposta non si è tenuto conto e soprattutto non si è tenuto conto della posizione unanime assunta, attraverso apposita deliberazione, dal consiglio comunale di Reggio Calabria, circa la necessità del passaggio delle OMECA al Ministero delle partecipazioni statali.

Mi limiterò a leggere soltanto due punti fondamentali della delibera consiliare che qui è sostenuta anche dalla presenza nelle tribune di una delegazione di rappresentanti dell'amministrazione comunale, di cui fanno parte il sindaco nonché alcuni esponenti di tutti i gruppi consiliari, alla quale inviamo il nostro saluto. Questi sono i due punti sui quali avremmo desiderato una risposta: 1) passaggio delle OMECA alle partecipazioni statali, superando l'attuale partecipazione paritaria di capitale della Finmeccanica e della FIAT, che di fatto pone l'azienda alle dirette dipendenze di quest'ultima. Ciò dovrà significare una diretta assunzione di responsabilità dell'IRI nei confronti di una politica di sviluppo industriale che, attraverso il potenziamento delle OMECA e lo sviluppo di altre iniziative industriali, si colleghi al tessuto economico

e sociale della regione e della provincia al fine di modificarne le vecchie anacronistiche strutture; 2) una sostanziale modifica degli indirizzi sin qui seguiti in materia di trasporti che tenga a dare la priorità al trasporto pubblico, da conseguirsi soprattutto attraverso il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie dello Stato. Un siffatto indirizzo comporterà adeguati investimenti e la necessità di una ristrutturazione di tutte le aziende che costruiscono materiale ferroviario, corrispondente alle esigenze del settore. In questo quadro dovrà essere assegnata all'industria meridionale, e alle OMECA in particolare, un ruolo primario, tenuto conto che la produzione di quest'ultima, se idoneamente sostenuta, può competitivamente inserirsi nel mercato internazionale.

Onorevole sottosegretario, nel dichiararci completamente insoddisfatti della sua risposta perché essa ha eluso il problema fondamentale che è quello dell'impegno di Governo da lei non riconfermato in questa occasione, non possiamo non assumere l'impegno di affrontare il problema ancora più a fondo, in questa aula e fuori di essa. Questo è il nostro dovere di rappresentanti dei lavoratori e delle popolazioni calabresi, questo è il nostro dovere di calabresi interessati allo sviluppo della nostra regione, consapevoli dei legami esistenti tra la questione meridionale e quella della possibilità di un ulteriore sviluppo generale del paese.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Poerio ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**POERIO.** Non sono soddisfatto poiché le OMECA e la Pignone Sud nate nel 1962 dovevano servire, come disse l'onorevole Fanfani nei suoi discorsi, prima nel suo giro in Calabria, nella sua qualità di capo del Governo, e poi durante la campagna elettorale del 1963 a Reggio Calabria, a dare avvio alla industrializzazione, con l'aiuto dello Stato, di una regione i cui indici di industrializzazione erano ancora scarsi.

Dopo appena tre anni dalla loro nascita queste aziende sono già in crisi; non si parla più di ampliamento, se è vero come è vero che, ad esempio, per la Pignone di Vibo Valentia non si prevede un ulteriore sviluppo e quindi non si mantiene l'impegno assunto a suo tempo dal Ministero delle partecipazioni statali. E questo avviene in un momento in cui non si è spenta in Calabria l'eco del convegno che la democrazia cristiana ha fatto sulla industrializzazione, l'eco del discorso che lo stesso segretario della democra-

zia cristiana, onorevole Rumor, ha pronunciato a Crotone. Quanto accade smentisce anche ciò che il professor Tagliacarne, per incarico della democrazia cristiana, ha sostenuto in una relazione.

L'azione iniziata con l'industrializzazione della Calabria non può essere interrotta. La spiegazione del carattere aziendalistico, la filosofia dell'efficienza, non può essere accettata. Del resto lo stesso onorevole Donat-Cattin non credo abbia detto con convinzione le cose che ha detto; lo ha fatto più come sottosegretario incaricato di una risposta che come vecchio dirigente sindacale.

L'impostazione data deve essere capovolta poiché il discorso deve partire dal disegno di uno sviluppo organico della Calabria e del Mezzogiorno. Se si dovesse accettare la linea dell'efficienza aziendale, dovrei dire che tutta la regione calabrese va considerata come una azienda. In proposito ho a disposizione dei dati che possono permettere all'onorevole Donat-Cattin una diversa considerazione del problema, inquadrato nel contesto generale dell'economia del nostro paese.

I conti tornano a favore della Calabria che ha pagato e paga. Ha pagato con la legge speciale sul terremoto quando tutta l'Italia ha versato 535 miliardi di lire e per la Calabria ne sono stati spesi appena 125; ha pagato con la legge speciale per le alluvioni quando tutta l'Italia ha versato 650 miliardi di lire, di cui appena 153 sono stati spesi per la Calabria; ha pagato con 507 mila emigrati e con le rimesse di valuta pregiata che gli stessi mettono a disposizione del nostro paese.

Voglio citare un solo dato relativo ai versamenti di un solo comune, quello di San Giovanni in Fiore (che ha avuto i sette martiri di Mattmark), alla Cassa depositi e prestiti: si tratta di un miliardo di lire ogni anno. Sono notizie che trovano la loro conferma nella previsione del bilancio dello Stato italiano per il 1967.

C'è il vecchio debito della SME. Sono stati prodotti in Calabria miliardi di chilowattora fino al 1964, epoca in cui la SME venne nazionalizzata e quindi inclusa nell'ambito delle competenze del Ministero delle partecipazioni statali. Pertanto vi è un'enorme fetta di ricchezza strappata alla Calabria, e mai reinvestita in tale regione.

Dove sono andati a finire i soldi della SME? Come li spenderà il Ministero delle partecipazioni statali? Ritourneranno tali somme alla regione calabrese così come da impegni presi allorché si procedette alla nazionalizzazione dell'industria elettrica?

A ciò bisogna sommare il « valore aggiunto » derivato dai prodotti della Calabria messi a disposizione del mercato nazionale: olio, vino, agrumi, ecc. Secondo noi vi sono le condizioni obiettive per l'industrializzazione della Calabria, e di questa opinione non è solo la mia parte politica. Ho sott'occhio la relazione fatta dal professor Tagliacarne, da cui si evince come sia possibile un legame organico dell'agricoltura calabrese e di quella grande azienda che è l'Opera valorizzazione della Sila (80 mila ettari circa, 16 mila assegnatari), con tutto il processo di rammodernamento della regione, onde dare alla regione stessa la sua giusta collocazione nel quadro dello sviluppo del meridione.

Non dico ciò per fare della geopolitica, ma proprio perché s'impone — come ho detto — una visione nuova della collocazione e della funzione della Calabria nell'ambito del mezzogiorno d'Italia. Abbiamo la Sicilia con Gela e Siracusa da una parte; le Puglie e la Lucania con il metano di Ferrandina, con i centri di Taranto e di Brindisi dall'altra; è in questa trasversale jonica che deve essere adeguatamente inserita la regione calabrese se si vuole risanare una situazione che non può rispondere a semplici calcoli economici. È infatti necessario dare soddisfazione ad una regione che ha già pagato ed a caro prezzo il suo debito alla collettività nazionale e ha quindi diritto alla propria rinascita.

L'unitaria presa di posizione delle popolazioni calabresi di fronte a tali problemi — la stessa di quando andammo ad occupare le terre per rompere il feudo, di quando chiedemmo la legge speciale per le alluvioni — sta a dimostrare che la lotta intrapresa continuerà onde la Calabria possa rinascere e rinnovarsi nel quadro di una svolta politica del nostro paese.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Giuseppe Reale ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**REALE GIUSEPPE.** Ritengo che il sottosegretario Donat-Cattin, se sedesse su questi banchi e non fosse al banco del Governo, se non fosse lettore ufficiale di una risposta che vorrebbe essere dettagliata e concreta, e che invece è indeterminata e deludente, non userebbe certo la forma garbata che userò io per esprimere la mia insoddisfazione, ma farebbe sentire la sua voce, troverebbe la forza, da autentico piemontese e da grande dialettico nelle sue argomentazioni, per dire di no.

C'è anche — come poterlo negare? — in aula una volontà diffusa di fare presto, di

mettere a tacere il problema, come di argomento che fa male, rifacendosi all'esigenza di future riunioni di comitati interministeriali. Non ho capito, non capisco questa volontà di fare presto.

Certo, bisogna fare presto, ma non solo in questa discussione, sotto l'incalzare di fatti urgenti come la conversione in legge del decreto-legge relativo al personale della motorizzazione civile. Bisogna fare presto per la Calabria. Questo bisogna affermare; di questo devono interessarsi il Governo e la Camera, a cominciare — chi può dubitarne? — dallo stesso suo Presidente. Bisogna fare presto, perché l'oggetto delle interrogazioni odierne investe numerosi problemi: problemi economici, problemi di lavoro, problemi di sviluppo democratico, problemi di varietà di impostazioni ideologiche ed economiche alle quali ultime anche il sottosegretario onorevole Donat-Cattin è particolarmente sensibile.

Il problema economico delle OMECA si inserisce, è purtroppo vero, nella pesantezza del settore. Ma se il settore è pesante a me pare che sia compito di chi presiede alla programmazione di operarne un riassetto, un ridimensionamento perché vi sia vita e non agonia. Le OMECA per questo verso hanno le carte in regola; sono state realizzate per volontà di vertice politico e di Governo; i nomi più in vista nell'attuale orizzonte politico vi sono interessati. Sono stati presenti con la loro persona a Reggio l'onorevole Fanfani, il senatore Bo, il Presidente Saragat. Non è possibile pensare che qualcuna di queste eminenti personalità voglia smentire se stesso, la propria presenza, le proprie dichiarazioni.

O si vuole altrimenti negare da alcuni quanto è stato dichiarato da altri? Le OMECA, ho detto, hanno le carte in regola. Le realizzazioni, infatti, di questo complesso sul piano delle commesse sono state tra le più apprezzate in sede tecnica, per completezza di lavoro e per economicità di costi. Un riassetto, si è detto! Certamente è urgente il riassetto, urgentissimo il ridimensionamento; noi lo sollecitiamo. Le OMECA nell'ordine di questa graduatoria finiranno con l'essere al primo posto. Bisogna far presto perché le OMECA sono un problema di lavoro. Il lavoro interessa non soltanto centinaia di lavoratori oggi impegnati nell'azienda reggina. Si spinge, oltre essi, verso un assorbimento sempre maggiore di manodopera, fine questo che bisogna perseguire perché i criteri di economicità rimangano validi, perché possa in qualche

modo attenuarsi l'emorragia migratoria. Bisogna far presto perché è questione di validità democratica.

Tutta l'opinione pubblica è presente, tutte le forze organizzate incalzano, tutte le amministrazioni, senza distinzione di colore, urgono all'unanimità. Prendete atto che è venerdì, che l'aula è deserta, mentre i parlamentari di Reggio sono tutti qui presenti, qualunque sia il loro gruppo politico. Quando la democrazia intende prendere atto a coscienza di questo fenomeno? E quale governo democratico può ignorare o avvolgere nella carta velina di una risposta vaga e non impegnata, tanta urgente sollecitazione, tanta forza di voler passare? Si vuole la sfiducia negli istituti democratici forse? Bisogna far presto nella via del riassetto del settore, della concentrazione programmata, della piena efficienza delle Officine meccaniche calabresi perché queste siano degne della più attenta considerazione da parte delle ferrovie dello Stato per le commesse vicine e lontane che nel settore possono essere proposte. Il discorso è in questa direzione ed è per questo che la risposta del sottosegretario mi lascia profondamente insoddisfatto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Capua ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**CAPUA.** In verità non vi è stata una risposta al quesito che abbiamo sollevato, il Governo ci ha soltanto fornito la cronistoria di fatti che conoscevamo già. Potremmo semmai essere grati al rappresentante del Governo perché egli si è accostato a noi al « muro del pianto » per associarsi al nostro rammarico su questa grama sorte delle OMECA di Reggio Calabria. Se vuole questo riconoscimento, possiamo anche darglielo.

Cosa ci dice il rappresentante del Governo? Ci conferma che le OMECA sono in crisi: questo lo sapevamo già; siamo qui a discutere proprio per questo motivo. Ci dice che il Ministero delle partecipazioni statali ha iniziato gli studi per una particolare concentrazione e specializzazione delle aziende, poiché le OMECA di Reggio Calabria sono in concorrenza con altre 44 piccole aziende. Ma il Ministero delle partecipazioni statali avrebbe dovuto fare questi studi in tempo utile, e qui avrebbe dovuto oggi portarci i risultati e non una vaga promessa per il futuro.

Egli, se ho bene udito, ci rimanda al Comitato interministeriale per la programmazione economica! Ma qui, onorevole sottosegretario, non si tratta di programmazione; avete già programmato quando avete costru-

to le OMECA di Reggio Calabria ed avete programmato male.

Non è che io qui voglia speculare su di una situazione politica; i fatti dimostrano che chi ha programmato, lo ha fatto in maniera non idonea. Quindi non si tratta di programmare ma di procurare commesse ed a questo riguardo il rappresentante del Governo ci conferma la impossibilità attuale di dare nuove commesse; ci dice altresì che altre eventuali commesse sono legate alla seconda parte del piano, con decorrenza dal giugno 1967. E ci dice altresì a nostro maggior conforto, che è probabile una progressiva riduzione della occupazione nelle suddette officine, a partire dal settembre 1967.

A questo punto, sorgono logiche alcune amare considerazioni. Le OMECA sono sorte come Minerva dal cervello di Giove; c'è, direi, quasi una equazione: OMECA - Pignone - Fanfani - campagna elettorale. E disgraziatamente questa equazione ha dato un aborto.

E, dato che siamo in tema di programmazione, qui mi rivolgo ai programmatori: le industrie pesanti, per poter vivere, hanno bisogno di un grosso impegno sul tipo di quello creato a Taranto. Coloro che hanno ideato di portare pesante materiale ferroso da altre parti d'Italia tutte lontane per poi montarlo a Reggio Calabria, lo hanno indubbiamente fatto per fare qualcosa, ma hanno concepito una strutturazione che, dal punto di vista economico, è un aborto. Questa è la dimostrazione più brillante, forse, di questo Stato programmatore e sociale che è capace di creare situazioni alle quali poi si dimostra completamente incapace di provvedere.

Perché parlo in questi termini? A me pare che, oltre la questione della concentrazione, si pongano problemi di conversione e di estensione del sistema. Non potete pensare, anche che lo vogliate, di costruire indefinitamente 4 mila carri ferroviari all'anno. Vi troverete sempre, ripetutamente, di fronte a crisi di questo tipo.

Per concludere su questo argomento, direi che abbiamo, in questa vicenda, la espressione più tangibile di quel vuoto che il piano di sviluppo determina oggi in Calabria. E tutto ciò mentre il Presidente della Repubblica, a cui va il nostro più profondo ossequio, ha espresso speranze che egli dice fondate e mentre l'onorevole Rumor ha fatto di recente il cosiddetto convegno del « rilancio ».

Concludo perché non voglio sottrarre ulteriore tempo alla discussione ed anche perché ritengo che le nostre lamentele di poco

sposteranno la situazione amara e pesante. Vi abbiamo chiesto che cosa intendete fare, sa darete commesse e se opererete delle trasformazioni; voi ci rispondete: vedremo! Non ci resta che constatare il vostro disinteresse su questa amara questione. E qui è proprio il caso di ricordare a corollario delle poche cose che abbiamo detto, i 500 miliardi che avete sottratto alla legge *pro* Calabria e che forse sarebbero stati l'unico volano efficiente per mettere in moto questo meccanismo; sono oramai 21 anni che sono in Parlamento: stiamo programmando sempre per il meridione e per la Calabria ed i risultati fino ad oggi sono stati questi. Ecco perché ho il dovere di dichiararmi profondamente insoddisfatto.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Tripodi ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

**TRIPODI.** Questo inusitato schieramento di partiti dagli ideali contrapposti e dai punti di partenza tanto divergenti quanto i punti di arrivo, questo arco di gruppi politici, che va dall'estrema sinistra all'estrema destra, oggi eccezionalmente compatti, solidali, concordi nella difesa delle ragioni vitali della città di Reggio Calabria, avrebbe dovuto significare al Governo il suo errore e la bontà della nostra causa. Invece ancora una volta il Governo è caparbio e insensibile.

La città di Reggio Calabria muore, non per denatalità, ma per esodo di mano d'opera. L'ultimo censimento, fatto nel 1961, ha registrato nella provincia di Reggio Calabria — caso incredibile! — una decrescenza di 30 mila unità. L'ossigeno a questa città viene solo a parole, parole vuote, inutili e anche offensive, parole che sono venute tanto dall'ex Presidente del Consiglio dei ministri Fanfani quanto dal Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, durante i rispettivi viaggi in Calabria.

**PRESIDENTE.** La richiamo ad un riguardo doveroso verso il Capo dello Stato.

**TRIPODI.** Sono spiacente di dover insistere sulle mie parole, signor Presidente. Quando l'onorevole Fanfani, dopo il viaggio del 1961, menò gran vanto di aver installato a Reggio Calabria le Officine meccaniche calabresi, noi, in quest'aula, avanzammo qualche riserva perché preoccupati delle caratteristiche cicliche di questa industria; ma non avremmo mai sospettato che, non la saturazione del fabbisogno, ma una sporca faccenda, in cui

la corruzione e la corruttela si innestano alla cattiva volontà e all'incapacità governativa, sarebbe giunta a togliere l'ossigeno dal capezzale medesimo del popolo calabrese.

Oggi il sottosegretario onorevole Donat-Cattin ci viene a prospettare nuove situazioni di crisi, ci viene a dire che il Ministero delle partecipazioni statali ha iniziato studi per un diverso assetto delle aziende controllate nel settore ferroviario. Ma io ho qui il giornale *24 Ore* del 15 luglio 1961, e vi leggo: « Il senatore Bo alla Camera ha fornito oggi alcuni particolari sulla installazione delle officine OMECA a Reggio Calabria. Il senatore Bo ha detto che il nuovo complesso industriale si concreterà in uno stabilimento per la costruzione di materiale ferroviario ». Il giornale continua riferendo che il ministro delle partecipazioni statali, che, guarda caso, oggi è lo stesso di allora, ha dichiarato: « Già da tempo un gruppo di lavoro costituito da tecnici ed esperti del settore, sotto la guida e il controllo del Ministero, ha allo studio l'orientamento produttivo e i conseguenti investimenti ». Signori del Governo, le avete allora studiate queste cose o le state studiando adesso? Delle due l'una: o ha mentito allora il ministro o mente adesso il sottosegretario. Di qui non si scappa.

A questo punto, dopo aver solidarizzato con l'ordine del giorno del consiglio comunale di Reggio Calabria, suggerito da quella ingenua e santa speranza che tuttora, nonostante lutti e delusioni, conferisce alla città di Reggio Calabria la forza di chiedere, noi, nel dichiararci insoddisfatti, vi esprimiamo ancora i sensi del nostro integrale e leale scetticismo, perfino nel caso in cui il Governo dovesse dichiararsi favorevole all'accettazione dell'ordine del giorno medesimo, cioè a prelevare sotto le ali capaci delle partecipazioni statali l'intero stabilimento.

Dare tutto allo Stato? E perché? Che speranze potremmo avere il giorno in cui avremo dato tutto a questo Governo? Forse il Ministero delle partecipazioni statali ha rispettato in tutti questi anni il limite del 40 per cento stabilito dalla legge per gli investimenti statali nell'Italia meridionale? Si tratta di leggi che sono solo demagogiche, tant'è che chi è preposto ad esse è intriso di demagogia e di abuso. Ancora una volta il Governo lascerà inascoltata questa città, e tutta l'economia calabrese, abbandonandola alla deriva.

Ha detto giusto l'onorevole Capua e lo dico ancora in maniera più esplicita: al Governo interessano solo i voti. E dopo 20 anni

di cloroformizzazione delle coscienze questi voti, signori del Governo, purtroppo ancora li avrete, e persino dal tradito popolo calabrese. Dal viaggio dell'onorevole Fanfani ad oggi, in Reggio Calabria, i governi democristiani ieri ed i governi democristiani e socialisti oggi, come la mitica grande montagna, non hanno partorito che un topo! E purtroppo, attraverso le officine OMECA, si è trattato anche di un topo morto!

**PRESIDENTE.** L'onorevole Spinelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**SPINELLI.** Signor Presidente, è ovvio che sarei stato lietissimo di dichiararmi soddisfatto per vari motivi, ma soprattutto perché la mia soddisfazione avrebbe dovuto scaturire da positive, reali, concrete assicurazioni da parte dell'onorevole sottosegretario, se queste ci fossero state. La verità è che non ci sono state. Sono perciò spiacente di dichiarare anch'io tutta la mia insoddisfazione di deputato calabrese per la risposta data alle nostre interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario ci ha detto quasi senza perifrasi: « Campa cavallo che l'erba cresce...! Ma il nostro scetticismo ci rende dubbiosi su qualsiasi vaga promessa. Quando finirà di studiare, il Governo, questo problema che gli è stato posto da quasi tre anni, forse da prima che cominciassero a funzionare le OMECA? Io, che sono l'ultimo a parlare su questo argomento, sono perfettamente d'accordo con quanto hanno detto gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto. Non starò perciò a ripetere le loro argomentazioni, ma desidero tuttavia sottoporre alla attenzione del Governo la necessità di iniziare o di incrementare gli studi sui mercati ferroviari dei paesi esteri, in particolare dell'Africa, dove, dalle notizie di cui disponiamo, sono in via di attuazione e di sviluppo vasti programmi di costruzione di nuove ferrovie.

L'Africa — e non soltanto quella rivierasca del Mediterraneo — non è più un continente povero da quando ha scoperto il petrolio nel sottosuolo di molte sue regioni. Orientiamo perciò, con una illuminata politica, le produzioni delle OMECA verso questi mercati dell'Africa ed anche verso quelli dell'Europa, che potrebbero aiutare a risolvere il problema che affligge il primo serio tentativo di industrializzazione della Calabria, che è stata condannata, da questa concessione di commesse con il contagocce, ad un vero supplizio di Tantalo.

Che necessità c'era di spendere tanti miliardi per costruire le più importanti e perfette officine meccaniche d'Europa nel settore ferroviario, se poi si sono lasciate morire d'inedia o, peggio, si è tentato di assassinarle dopo tante promesse e tante speranze, pitocando le commesse o, peggio ancora, facendo sorgere stabilimenti simili in piena ed assoluta concorrenza con le OMECA? Nessuno dei dirigenti politici ed economici della Calabria aveva chiesto al Governo questo tipo di industrializzazione (voglio ripeterlo anche io). Se il Governo ce l'ha dato, provveda a mantenerlo vivo e vitale. Questo è certamente il suo dovere ed allo stesso tempo il diritto della Calabria!

Sui modi e sui tempi si sono intrattenuti gli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto. Io mi permetto di chiedere, suo tramite, onorevole sottosegretario, al Governo che mantenga gli impegni ripetutamente e solennemente assunti da vari ministri e dallo stesso Capo dello Stato di fronte alle popolazioni calabresi. Di una cosa sola dobbiamo essere grati all'onorevole sottosegretario: di avere con la sua risposta fatto ritrovare, nell'insoddisfazione generale, alla rappresentanza parlamentare calabrese, una solidarietà ed una unità di intenti mai prima d'ora manifestata con tanta spontaneità. Questa solidarietà e questo nostro atteggiamento unitario devono dire al Governo quale è l'importanza che i parlamentari calabresi, al disopra e al difuori delle loro impostazioni ideologiche, danno al problema delle OMECA, la cui soluzione è ansiosamente attesa dai nostri lavoratori e da tutte le nostre popolazioni che, con le manifestazioni dei giorni scorsi in Reggio Calabria, hanno dato segni evidenti del loro malcontento e hanno chiaramente dimostrato il loro orientamento per l'avvenire.

E vogliamo sperare, onorevole sottosegretario, che non si autorizzi la costruzione da qui a qualche anno, in una regione vicina, di un'industria in concorrenza con la Pignone di Vibo Valentia.

**DONAT-CATTIN, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**DONAT-CATTIN, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** L'illustrazione delle difficoltà attuali nel settore della produzione di materiale ferroviario nella risposta che ho dato è posta come motivazione

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

dell'attuale ridimensionamento dell'iniziativa delle OMECA. La replica che, pur insoddisfatto, l'onorevole Napoli ha fatto ricalca punto per punto le ragioni enunciate, che si riassumono nella utilizzazione di un terzo della capacità produttiva delle aziende private e pubbliche esistenti nel settore. Perciò, nonostante l'insoddisfazione da lui espressa, io ringrazio l'onorevole Napoli per questa puntualizzazione.

Devo notare che le sue considerazioni hanno pure posto in luce l'unica indicazione concreta possibile, che io del resto avevo già data, non avendone ravvisato altre nel corso del dibattito: quella della razionalizzazione del settore a partecipazione statale della produzione di materiale ferroviario.

Si tenga presente che la modernità e la razionalità dell'impianto di Reggio Calabria lo pongono in primo piano per la concentrazione della produzione di carri, con conseguente sacrificio di altre sedi per le quali si pone, e deve essere risolto, il problema di attività sostitutive. La piena utilizzazione dell'impianto è anche la premessa per l'acquisizione di capacità competitiva sul piano internazionale.

In questo senso non mi pare che possa essere definita vuota di indicazioni la risposta, e che possa essere considerata soprattutto frutto di comprensibile eccitazione l'accusa di insensibilità qui rivolta a singole persone con massime responsabilità nello Stato e nel Governo.

Devo aggiungere che sotto il profilo tecnico personalmente ritengo che una azienda di produzione di materiale rotabile, pur utile, non abbia e non possa avere il carattere di impresa motrice o trainante.

Inoltre, nonostante lo stimolo degli onorevoli interroganti, non credo che lo svolgimento di interrogazioni riguardanti una situazione aziendale sia la sede idonea per discutere in termini concreti la generale prospettiva di sviluppo della Calabria. Nei ripetuti dibattiti annuali sull'attività della politica meridionalistica e della politica delle partecipazioni statali si è dato e si darà sempre conto dell'attività della SME, ad esempio, e per rispondere all'onorevole Poerio, sarà sempre giusto esaminare la politica di sviluppo in Calabria, non per fare presto, ma per fare con la necessaria completezza e razionalità.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

#### Annunzio di proposte di legge.

**PRESIDENTE.** Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

**ROMANATO** ed altri: « Proroga degli incarichi di insegnamento e soppressione dell'articolo 5 della legge 4 giugno 1962, n. 585 » (3765);

**TOZZI CONDIVI:** « Modifica dell'articolo 3 della legge 12 dicembre 1966, n. 1078, avente per oggetto la posizione e trattamento dei dipendenti dello Stato e degli enti pubblici eletti a cariche presso enti autonomi territoriali » (3764).

Saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, con riserva di stabilirne la sede.

**Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (3682); e delle concorrenti proposte di legge Bianchi Gerardo ed altri (3138); Lettieri ed altri (3239).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione congiunta del disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'Ispektorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; e delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Bianchi Gerardo, Fabbri Riccardo, Codacci Pisanelli, Canestrari, Amadei Giuseppe, Reale Giuseppe, Mancini Antonio, Biasutti, Macchiavelli, Di Piazza, Alba, Titomanlio Vittoria, Colleselli, Turnaturi, Ceruti Carlo, De Capua, Colasanto, Spadola, Sinesio, Cavallaro Nicola, Fortini, Leone Raffaele, Baldani Guerra, Veronesi, Biagioni, Rampa e Sgarlata: Norme interpretative e modificative delle disposizioni di cui ai titoli V e VI del testo unico approvato col decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, dell'articolo 166 del testo unico approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e abrogazione dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740; Lettieri, Cervone, Pitzalis, De Mita, Reale Giuseppe, Belci, De Leonardis, Colasanto, Brandi, Russo Vincenzo Mario, Di Leo, Martini Maria Eletta, Sgarlata, Caiazza e Azzaro: Norme interpretative dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

Come la Camera ricorda, la Commissione è stata autorizzata a riferire oralmente. Il

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

relatore onorevole Sammartino ha facoltà di svolgere la sua relazione.

SAMMARTINO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, adempio il dovere di riferire — spero brevemente — sul disegno di legge all'ordine del giorno, della cui presentazione opportuna e necessaria siamo grati al Governo e per esso al signor ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, onorevole Scalfaro.

Spero — dicevo — di farlo brevemente, anche perché la materia in esame ha già costituito oggetto di ampio dibattito nel corso di una non dimenticata e non dimenticabile seduta della Camera nello scorso giugno. Siamo lieti di esaminare il presente provvedimento soprattutto per la coscienza che tutti avvertiamo della necessità di chiarezza e di ordine in un campo, come questo della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nel quale funzionari, impiegati e dipendenti dello Stato sono stati oggetto di polemica e avvolti in una nebulosa di ipotesi e sottintesi a nessuno utili — e tanto meno al decoro di una pubblica amministrazione.

Questo provvedimento, presentato dal Governo nella forma eccezionale del decreto-legge, trova appunto la sua essenziale giustificazione in questi due ordini di considerazioni: l'esigenza di restituire al personale d'un così importante settore della pubblica amministrazione la necessaria tranquillità nella certezza del diritto — per un ordinato svolgimento degli importanti compiti di istituto — e l'opportunità ad un tempo di assicurare la più chiara regolamentazione delle procedure allo scopo di facilitare e — nella misura possibile — semplificare i rapporti dei cittadini con lo Stato in questo settore specifico.

Senza voler riesumare i fatti della primavera scorsa — sufficientemente noti — mi limito a ricordare che era stata sospesa l'erogazione al personale di tutti gli emolumenti comunque derivanti dall'applicazione dell'articolo 108 del regio decreto-legge 8 dicembre 1933, n. 1740, e del decreto ministeriale 28 maggio 1946.

Di fronte alle perplessità sorte sulla legittimità dell'applicazione data al disposto dell'articolo 108, che disciplina la corresponsione a carico dei privati delle indennità spettanti agli ingegneri che effettuano le operazioni inerenti ai veicoli a motore e alla loro guida, nonché sul principio stesso della percezione di diritti e di indennità a carico degli utenti da parte dell'ispettorato generale della moto-

rizzazione civile e dei trasporti in concessione (e della successiva erogazione dei medesimi al personale dipendente dall'ispettorato stesso), il Parlamento, oltretutto il Governo, si è reso sollecito di iniziative atte a mettere ordine e chiarezza in un quadro oscurato da un polverone di polemiche inquietanti per tutti e mortificanti per gli onesti e valorosi servitori dello Stato che agiscono nell'ambito di quell'ispettorato. Mi riferisco alla presentazione (6 maggio 1966) della proposta di legge Bianchi Gerardo ed altri n. 3138, nonché a quella (17 giugno 1966) dell'altra proposta Lettieri ed altri n. 3239. Successivamente è stato emanato, per impulso dell'onorevole ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090. Le une e l'altro possono essere considerati decisamente positivi e certamente non mancheranno di produrre benefici effetti sia nei confronti dei cittadini, sia per quanto riguarda l'ordinato svolgimento di importanti funzioni dello Stato. Il decreto, che condensa e riassume anche notevoli proposte desunte dalle due iniziative parlamentari testé ricordate, precisa e determina quali operazioni tecniche e tecnico-amministrative sono di competenza dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e, reca, nel sistema dei versamenti dei diritti dovuti dagli utenti, una radicale innovazione: il versamento di tali diritti al Tesoro col sistema del conto corrente postale.

Si provvede inoltre a stabilire il trattamento economico del personale dell'Ispettorato in misure che si ritengono adeguate alle particolari prestazioni svolte. Detto trattamento prevede, per tutto il personale in servizio o che sarà assunto in avvenire, un assegno mensile nelle misure precisate nella tabella VII allegata al decreto. Inoltre, per il personale già in servizio, è sancita l'attribuzione di un assegno personale pari al 20 per cento dell'assegno mensile, a riconoscimento del particolare gravoso lavoro svolto e della legittima aspettativa del personale stesso alla conservazione — sia pure in misura ridotta — dei diritti acquisiti. Per altro l'assegno mensile è stabilito in modo che esso, in relazione ai proventi, possa subire ulteriori miglioramenti: ciò che servirà da incentivazione per la realizzazione di un lavoro sempre più produttivo.

Altra forma di incentivazione è stabilita all'articolo 4, dove si prevede che per gli uffici periferici venga stanziata un'ulteriore somma da attribuirsi al personale che esplica il lavoro più responsabile.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

Il decreto prevede inoltre — sempre riportando la spesa ai proventi — misure previdenziali contro i rischi connessi alle operazioni espletate dal personale dell'Ispettorato, oltre ad adeguati interventi assistenziali in favore del personale stesso.

E inoltre prevista la provvista e la fornitura gratuita agli interessati di patenti, carte di circolazione, moduli di domande, ecc. Infine, si stanziavano somme adeguate per le attrezzature tecniche dei servizi della motorizzazione civile.

Si tratta in sostanza di un provvedimento organico, che dovrà assicurare per l'avvenire la migliore funzionalità d'una moderna branca della pubblica amministrazione che nel futuro sarà chiamata ad assolvere compiti sempre più gravosi e ad affrontare una mole di lavoro sempre crescente.

Com'era da prevedere, in sede di esame del citato decreto-legge sono stati presentati numerosi emendamenti volta a migliorare il trattamento economico del personale e a non turbare situazioni e diritti acquisiti. Ciò anche in adesione al dettagliato parere della I Commissione (Affari costituzionali), che, per intelligenza della Camera, mi permetto di leggere:

« La Commissione ha esaminato il disegno di legge in relazione: 1) alla sua conformità alla Costituzione; 2) alla sua corrispondenza ai principi del pubblico impiego. Per quanto riguarda la costituzionalità del decreto-legge, la Commissione si è soffermata sugli aspetti formali e su quelli sostanziali. Dal primo punto di vista la questione si è posta in questi termini: esiste o meno la situazione di necessità e di urgenza che giustifica, ai sensi dell'articolo 77 della Costituzione, il ricorso al decreto-legge?

« Basta tener presenti i fatti, che, nella loro successione cronologica, hanno determinato la situazione cui il decreto mira a portare rimedio in linea provvisoria, per rendersi conto della necessità di un intervento rapido ed urgente. Oggi non è possibile dubitare che, sulla base dell'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, attraverso una prassi amministrativa manifestatasi con circolari, decreti ed iniziative che sconfinavano dall'ambito della mera interpretazione ed applicazione della norma di legge, si era venuta delineando una situazione che appariva per lo meno di incerta legittimità. Di qui la necessità dell'intervento, prima amministrativo e poi legislativo, in via di urgenza da parte del Governo. Né vale obiettare che dal primo

intervento amministrativo siano trascorsi sei mesi: la complessità della situazione, nei suoi termini di diritto e di fatto, non consentiva interventi legislativi improvvisati. Da una parte, l'esigenza di una corretta applicazione dei principi dello Stato di diritto postula l'eliminazione di ogni forma di « casuali »; dall'altra, il rispetto dei diritti quesiti del personale dell'Ispettorato della motorizzazione civile mal si conciliava, per lo meno allo stato, con una rigorosa applicazione dei principi generali sulla retribuzione dei pubblici impiegati.

« Di qui la necessità di un urgente intervento legislativo che, muovendosi sulla base dell'attuale stato della legislazione nel settore del pubblico impiego, eliminasse ogni ombra di illegalità e rispettasse i diritti quesiti dei dipendenti dell'Ispettorato della motorizzazione.

« Al riguardo si precisa che per diritti quesiti si devono intendere le situazioni soggettive che hanno il loro fondamento nella corretta interpretazione delle norme di legge, e non quelle che ne esorbitano. Non c'è dubbio quindi che ricorrono i presupposti dell'articolo 77 della Costituzione. Dal punto di vista sostanziale, la Commissione non ritiene conforme alla Costituzione la norma di cui alla lettera a) dell'articolo 5 del decreto-legge. E ciò non tanto perché in essa si può ravvisare un attentato al diritto di sciopero, quanto per la violazione del secondo comma dell'articolo 97 della Costituzione.

« Sull'osservanza dei principi generali del pubblico impiego, in linea generale, la Commissione non può non constatare che, pur essendo trascorsi oltre 10 anni da quando il Presidente Einaudi, con il noto messaggio di rinvio, richiamò l'attenzione sulla illegittimità delle integrazioni degli stipendi mediante i cosiddetti « casuali », nulla è mutato per questo aspetto nei diversi settori della pubblica amministrazione.

« Ora, fino a quando questa forma anomala di retribuzione non viene eliminata e non vengono altrimenti assicurati gli attuali livelli retributivi, nel rispetto dei diritti quesiti, dal disegno di legge non si poteva pretendere se non la eliminazione di quelle situazioni di fatto che, nell'attuale stato della legislazione e dell'ordinamento del pubblico impiego, sono in contrasto con la legge.

E, attuando questo indirizzo, il disegno di legge abroga l'articolo 108 del regio decreto n. 1740 del 1933, sostituendo una diversa normativa sui diritti a carico degli utenti per le operazioni di controllo di competenza del-

l'ispettorato. Al riguardo si auspica che il pagamento dei diritti avvenga in modo più funzionalmente idoneo ai principi di una moderna organizzazione.

« In secondo luogo, esso elimina ogni gestione fuori bilancio, sopprimendo la Cassa di colleganza e il Fondo di previdenza; infine, nell'intento di non menomare i diritti quesiti del personale, all'articolo 4, primo comma, prevede un assegno personale pari agli otto decimi dello stipendio e, per il personale in servizio al 1° maggio 1966, un ulteriore assegno pari al 20 per cento. La Commissione tuttavia ritiene auspicabile, per un più puntuale rispetto del principio dei diritti quesiti, che l'assegnazione di cui al primo comma sia portata a 10 decimi e quella del secondo comma sia portata al 40 per cento. La Commissione inoltre ritiene opportuna la norma sull'incentivazione prevista dall'articolo 4, sesto comma, fissando però come inderogabile il criterio che l'erogazione dei fondi deve essere obiettivamente determinata dalla legge in relazione alle effettive funzioni svolte e alla titolarità degli uffici. La Commissione ritiene, altresì, per lo stesso principio, che, a parità di funzioni effettivamente svolte e di titolarità di uffici dello stesso grado, debba corrispondere parità di determinazione dei coefficienti di cui alla tabella VII. A tale proposito, per la carriera esecutiva si deve, in conformità a quanto previsto per le altre carriere, distinguere a seconda che gli appartenenti vengano adibiti o meno ad operazioni tecniche nelle sedi periferiche. Occorre infine che il due per cento dei fondi previsti alla lettera a) dell'articolo 5, in conseguenza della proposta di soppressione di tale norma, vadano ad aumentare i fondi previsti dalla lettera b) dello stesso articolo, sulla cui distribuzione sembra opportuno prevedere la consultazione di una commissione formata dai rappresentanti del personale ».

La Commissione trasporti dal canto suo, in numerose e intense sedute, ha esaminato tutti gli emendamenti e, dopo ampie discussioni, è venuta nella determinazione che possano essere accolti, naturalmente, solo parte di essi, sui quali ho il dovere di informare succintamente l'Assemblea.

A parte alcune considerazioni di carattere tecnico, inlese ad una migliore sistematica del provvedimento, gli emendamenti di sostanza che la Commissione ritiene di proporre all'approvazione del Parlamento si circoscrivono nel seguente ambito. Viene in primo luogo attribuito al personale un assegno mensile lordo pari al prodotto dell'ex coef-

ficiente di stipendio relativo alla qualifica rivestita per l'indice corrispondente, specificato nella tabella VII annessa al decreto. Con l'articolo 4, è stata aumentata da 500 a 600 milioni la dotazione assegnata agli uffici periferici per il maggior lavoro. Di tale assegnazione, il 70 per cento verrà corrisposto a tutto il personale; la restante somma è corrisposta agli impiegati che avranno svolto una maggior mole di lavoro, su proposta dell'ufficio periferico approvata dal Ministero. Viene poi maggiorata dal 2 al 4 per cento la spesa relativa alla previdenza ed all'assistenza, e dal 5 al 7 per cento la spesa prevista per la fornitura del materiale occorrente al funzionamento degli uffici e per gli oneri derivanti dall'istituzione, presso alcuni ispettorati compartimentali, di appositi sportelli postali destinati a facilitare le operazioni di versamento in conto corrente.

Al decreto-legge è stata aggiunto un primo articolo (articolo 5-bis), il quale precisa in maniera esplicita le operazioni che debbono essere effettuate dagli ingegneri e quelle che invece possono essere svolte da altre categorie di personale munito del necessario titolo di studio e all'uopo abilitato dopo la frequenza con esito favorevole di appositi corsi di qualificazione.

L'articolo 5-ter, in considerazione del decentramento delle operazioni tecniche, consente l'aumento del personale di concetto nella misura minima e indispensabile di 100 unità e degli operai addetti all'espletamento delle operazioni nella misura di 50 unità. Gli operai sono per altro utilizzabili per adibirli alle nuove attrezzature tecniche che consentiranno di accelerare l'espletamento dei lavori.

Anche l'articolo 6 è stato emendato, nel senso di provvedere subito alla destinazione da dare alle disponibilità esistenti presso la Cassa di collegamento e il Fondo centrale di previdenza — entrambi soppressi — per il periodo intercorrente dal 1° maggio 1966 fino all'entrata in vigore del decreto-legge. Dette somme vengono versate al Tesoro. Le somme, invece, accantonate fino al 30 aprile 1966 sono devolute alla Cassa di previdenza e di assistenza di nuova istituzione. Le rimanenti somme disponibili sono devolute infine al personale, secondo le norme in vigore presso i soppressi organismi.

La temporanea amministrazione di dette somme e delle disponibilità indicate sarà affidata al Ministero dei trasporti, il quale provvederà, fino a quando non verrà determinata la dotazione dei capitoli di bilancio specificati nell'articolo 5, alle spese previste

dall'articolo stesso, aventi carattere d'urgenza.

Infine vengono apportate alcune modifiche alla tabella relativa al trattamento economico per ciò che concerne il direttore generale e le prime tre qualifiche della carriera amministrativa, in considerazione delle maggiori e qualificate responsabilità attribuite a detti funzionari.

La Commissione non ha ritenuto di apportare modifiche agli articoli 54 e 85 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (codice della strada), per quanto concerne l'esame per le patenti di guida, ritenendo non essere, questa del presente decreto, la sede opportuna. Essa sollecita per altro una chiara regolamentazione delle scuole automobilistiche di guida al fine di mettere ordine anche in questo non proprio ordinatissimo settore.

Nel quadro di questo provvedimento non è sfuggito alla Commissione il clima qualche volta acre di contrapposizione fra i funzionari tecnici e quelli amministrativi, i centrali e i periferici, gli alti funzionari e i dipendenti minori della stessa amministrazione. Non ci sfugge affatto la preoccupazione che gli ingegneri, e i tecnici in genere, rifuggano dalla amministrazione dello Stato, richiamati da liberi impieghi più generosamente pagati: riteniamo giusto sollevare a gran voce anche in quest'aula questo problema dei nostri tempi.

È vero che con questo provvedimento noi intendiamo disciplinare il trattamento economico del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. In particolare, è vero che viene confermato, per gli ingegneri della carriera direttiva tecnica, un titolo che da lungo tempo la legge aveva riconosciuto per le funzioni e responsabilità professionali degli stessi, e grazie alla cui applicazione l'amministrazione ha potuto disporre di quadri tecnici adeguati ed efficienti. Ma è pur vero che non sempre l'amministrazione dello Stato mostra di apprezzare al dovuto limite — prima morale, e poi economico — funzionari che, nella prestazione di attività al suo servizio, svolgono un lavoro che impegna competenze specifiche e responsabilità professionali altissime.

Di qui la nostra istanza aperta e senza riserve al Governo, affinché divenga sollecito delle sorti dei quadri tecnici della sua amministrazione, per il quale le statistiche giustificano un generale allarme.

Ma, naturalmente, il quadro ha dovuto essere guardato dalla Commissione nel suo

complesso: i tecnici di questa amministrazione, ma anche i tecnici di altre amministrazioni dello Stato e i bisogni di categorie sociali ancora numerose, che avanzano istanze altrettanto vive e urgenti.

Da questo provvedimento i dipendenti, per così dire, minori traggono una loro giustizia, o quanto meno il riconoscimento dell'attività che essi esplicano nell'ambito dello stesso settore dell'amministrazione, in collaborazione diretta con i quadri ed i dirigenti squisitamente tecnici.

Se dunque non tutte le istanze di tutti i gradi della motorizzazione civile vengono con questo provvedimento soddisfatte, è pur vero che tutti hanno il conforto di vedere accolte molte delle istanze stesse. Del resto, come la Commissione in vari momenti del suo caldo dibattito sul tema ha rilevato, vi sono problemi e titoli che potranno trovare altrettanto ampia e aperta discussione e nuove auspicate soluzioni in sede di discussione del disegno di legge che il ministro Scalfaro ha presentato alla Camera il 27 gennaio scorso e che, il 1° febbraio corrente anno, è stato deferito all'esame della nostra stessa Commissione.

Una cosa riteniamo possa e debba essere apprezzata da tutti i funzionari, da tutti i dipendenti — dal più alto in grado al più piccolo della più lontana periferia: che con questo provvedimento il Parlamento ed il Governo hanno inteso portare chiarezza ed ordine nel settore, e restituire serenità e fiducia in tanti dipendenti, tra i quali sono molti coloro che lavorano senza tregua, in alto e in basso, che fanno quotidianamente il loro dovere verso la comunità nazionale, che rappresentano con dignità, con decoro, con sacrifici lo Stato in questo ramo della pubblica amministrazione.

Di un altro problema si è occupata la Commissione nel corso del dibattito sul presente decreto, ed io ho il dovere di metterne a parte l'Assemblea.

In seno al Ministero dei trasporti e della aviazione civile, costituito da tre distinte branche di dipendenti, vi è anche l'Ispettorato generale per l'aviazione civile. Non è una frase convenzionale, non è indulgere a retorica se si afferma che il personale di questo settore, pur essendo a pieno titolo nello stesso ministero, subisce una tale sperequazione di trattamento economico, rispetto alle altre due branche, da giustificare la necessità di un intervento perequativo. Si è discusso a lungo, in Commissione, se questa del presente decreto fosse la sede opportuna per tale azione

ed il momento idoneo a soddisfare le esigenze, riconosciute legittime, del personale dell'aviazione civile, tanto benemerito della vita economica e sociale della nazione. Da tutti i settori della Commissione si è levato il grido perché si provvedesse in tal senso. Mi è doveroso qui ricordare l'azione e le istanze particolari mosse dai colleghi Crocco e Mancini Antonio, i quali si erano fatti portatori di due distinti emendamenti. Uno — quello dell'onorevole Crocco — era inteso ad estendere al personale dell'aviazione civile il trattamento economico di cui all'articolo 4 del presente disegno di legge: allo stesso titolo, in eguale misura e con la medesima decorrenza. L'altro — dell'onorevole Mancini Antonio — sanciva la corresponsione di una indennità mensile lorda pari al prodotto dell'ex coefficiente di stipendio relativo alla qualifica rivestita per il numero 100.

Come ho promesso, si è a lungo discusso su queste posizioni e su queste necessità. Lo si è fatto per altro alla luce di questo asserto, innegabilmente vero e matematicamente esatto: che il personale delle tre branche di uno stesso ministero ha diritto a trattamento economico uguale a parità di funzioni.

Nessuna obiezione di sostanza per verità il Governo ha opposto a tale tesi. È però sembrato — fra le altre considerazioni — che, inserendo il problema nel contesto del presente disegno di legge, non si sarebbe potuto procedere senza rimettere il provvedimento al parere della I e della V Commissione.

L'urgenza della conversione in legge del decreto-legge 1090 ha consigliato di accantonare — noi ci auguriamo solo per breve tempo — la soluzione del problema. La Commissione intanto non ha voluto lasciar nel vuoto la discussione: ha, con voto unanime, approvato il seguente ordine del giorno — proposto dallo stesso onorevole Mancini — e dato mandato al relatore di trasferirlo all'attenzione dell'Assemblea:

« La X Commissione,

nell'esaminare il disegno di legge numero 3682 che emana le norme sulla attribuzione di speciali indennità ai dipendenti dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile;

considerato che parte dei proventi previsti nell'articolo 2 del disegno medesimo resta disponibile,

impegna il Governo

ad utilizzare, nel limite di 500 milioni annui, la disponibilità suddetta al fine di attribuire una indennità mensile pari a lire cento per

ogni punto dell'ex coefficiente in godimento ai dipendenti dell'ispettorato generale della aviazione civile ».

Domando scusa, signor Presidente e onorevoli colleghi, se non ho saputo essere più breve in questa esposizione doverosa e — mi auguro — fedele del deliberato della X Commissione che ho l'onore di presiedere. E prego la Camera di voler accordare al provvedimento l'auspicata approvazione. (*Applausi — Congratulazioni*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Mi onoro presentare, a nome del ministro dell'interno, il disegno di legge:

« Sanzioni relative alla tabella del patrimonio archivistico nazionale ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato, distribuito e trasmesso alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede.

#### Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Catella. Ne ha facoltà.

CATELLA. Esprimerò molto brevemente il parere del gruppo liberale in merito a questo disegno di legge. Desidero dichiarare immediatamente che condivido il principio informatore che ha indirizzato il ministro Scalfaro nel presentare il provvedimento: occorreva riconoscere che esistevano degli squilibri di retribuzione eccessivi tra un settore e l'altro della pubblica amministrazione e che era necessario eliminarli. Occorreva perciò regolamentare meglio certi incarichi e i relativi compensi.

Dopo aver esaminato il disegno di legge e seguito tutta la discussione in Commissione, debbo dire che si rimane leggermente perplessi di fronte all'evidente difficoltà di regolamentare veramente bene e con giustizia assoluta una materia così complessa, apprestando tabelle e norme per tutta una casistica di prestazioni che vanno da quelle tecniche

degli ingegneri altamente specializzati a quelle del personale di concetto e d'ordine, fino alle ultime dattilografe e ai fattorini.

È molto difficile agire secondo perfetta giustizia: direi quasi impossibile. Fra l'altro, sono emersi notevoli contrasti tra gli interessi del personale tecnico e quelli del personale amministrativo, tra gli interessi del personale dirigente e quelli del personale subordinato. La nostra preoccupazione è quindi che, attraverso l'inevitabile scontento o la non piena soddisfazione di tutto il personale per la nuova sistemazione economica, si generi un diminuito rendimento nel lavoro. Sappiamo bene che, allorché si creano piccole rivalità o invidie tra il personale a causa delle diverse retribuzioni, si determina sempre qualche malcontento, almeno per un certo periodo di tempo.

Il concetto fondamentale che ha ispirato la nuova disciplina è stato quello di concentrare in due assegni — uno mensile e uno personale — le retribuzioni e i riconoscimenti dei diritti quesiti, comprese le spese di missione. Questa soluzione, che del resto è stata molto chiaramente illustrata dal ministro Scalfaro in Commissione, mi trova pienamente consenziente. Bisogna però tener presente che possono esistere al riguardo particolari difficoltà. Infatti, nelle sedi periferiche (come ad esempio a Torino), per necessità di lavoro il direttore affida sovente incarichi in sede a qualcuno degli ingegneri, mentre altri sono più portati a svolgere un lavoro di carattere esterno. D'altra parte, però, prendo atto con piacere del fatto che è prevista la facoltà per il ministro di aumentare i compensi fino al 40 per cento, entro un limite di spesa di 600 milioni. Con tale accorgimento è possibile fronteggiare facilmente questi squilibri, riconoscendo la differenza fra il lavoro svolto in sede e quello esterno — il quale ultimo comporta maggiori spese per i trasporti e per i collegamenti con le sedi periferiche.

Desidero sottolineare che, a mio avviso, è giusto quanto sostengono in genere i funzionari amministrativi e il personale di concetto: che a parità di grado e di responsabilità le retribuzioni devono essere uguali. Al riguardo vorrei dire che — a parte il fatto che il personale tecnico ha diritti quesiti che è molto difficile non riconoscere — esiste un dato molto importante che va tenuto presente, e non soltanto in questa branca dell'amministrazione dello Stato ma in tutte. Si riscontra infatti una partecipazione molto minore ai concorsi pubblici per tecnici e inge-

gnieri, che non a quelli per laureati in giurisprudenza o in scienze economiche e politiche. Gli ultimi concorsi per i ruoli tecnici sono andati tutti deserti, o comunque sono stati molto scarsamente frequentati.

D'altra parte parecchi ingegneri soprattutto giovani, proprio in questi ultimi sei mesi di mora in attesa dell'emanazione di questo decreto-legge, hanno abbandonato l'amministrazione concorrendo a impieghi privati. E questo perché? Perché hanno ritenuto di poter guadagnare di più in altri campi, dopo la nuova disciplina delle retribuzioni dell'Ispettorato.

Questa è una situazione che va tenuta indubbiamente presente. Ad ogni modo, penso che il testo del decreto-legge, dopo gli emendamenti approvati in Commissione, tenga ben conto delle necessità di tutte le categorie del personale, anche se sono convinto che in definitiva — come capita quasi sempre — nessuno sarà pienamente soddisfatto.

Nell'articolo 5 del decreto-legge sono precisati i compiti riservati agli ingegneri, mentre le operazioni tecniche vengono assegnate ad impiegati di concetto o amministrativi o esecutivi. Ritengo giusta questa ripartizione, perché ne scaturisce una migliore distribuzione del lavoro. A questo proposito però vorrei sottolineare che è opportuno reperire mediante concorso nuovo personale (in particolare, cento periti industriali e cento operai qualificati) per poter attuare questa disposizione. Attualmente, infatti, i vari ispettorati ne sono privi.

Non dimentichiamo che la diffusione delle automobili, dei motoscafi e di tutti gli altri natanti muniti di motore che dipendono dal controllo dell'Ispettorato della motorizzazione è in continuo sviluppo. Il personale tecnico ed i mezzi per controllare e seguire questa branca dell'attività in continuo sviluppo devono quindi adeguarsi in continuazione.

Sotto questo profilo, vorrei ricordare che sono invece contrario al nuovo sistema di riscossione del denaro versato dal cittadino. Infatti — a parte che ciò rappresenta una forma di sfiducia verso il personale della motorizzazione — trovo non giustificato il fatto che, per por fine all'inconveniente prima riscontrato che l'Ispettorato della motorizzazione non versava il denaro riscosso — come invece deve oggi — al tesoro dello Stato, si sia obbligato l'utente (cioè il cittadino) a fare due volte la fila a due sportelli per versare in conto corrente somme che qualche volta sono di poche decine di lire e qualche altra di poche centinaia. D'accordo che il Ministe-

ro dei trasporti si impegna a stipulare con l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni una convenzione per l'istituzione ed il funzionamento, nell'ambito delle principali sedi periferiche dell'Ispettorato della motorizzazione, di uffici postali presso i quali possono essere effettuati i versamenti. Ma — a parte che ciò è previsto soltanto per le principali sedi periferiche — si tratterà sempre di avere a che fare non con uno, ma con due sportelli.

Si è detto in Commissione — e mi permetto di ricordarlo anche qui — che è opportuno che il ministro dei trasporti prenda contatti con gli altri ministeri competenti in vista di provvedere nel più breve tempo possibile a far sostituire questo sistema in conto corrente postale con un sistema di tasse-bollo (sistema che sarebbe molto più agile, pratico e sbrigativo per il cittadino).

Non dobbiamo dimenticare che, quando il Parlamento o il Governo prendono la decisione di emanare un provvedimento legislativo di questo genere, loro scopo fondamentale non deve evidentemente essere soltanto quello — pur rispettabilissimo — di garantire un perequato assetto delle retribuzioni di una categoria di funzionari (in questo caso, dei 3.500 dipendenti della motorizzazione). Occorre anche mirare a migliorare la funzionalità dell'amministrazione interessata dal punto di vista dell'interesse generale e della maggior comodità dei servizi destinati ai cittadini.

Sotto questo profilo, vorrei aggiungere che non sono soddisfatto di quel 3 per cento che viene riservato al miglioramento delle attrezzature tecniche dei servizi della motorizzazione. Ritengo che, dato lo sviluppo continuo in ogni settore dell'attività tecnica, anche in questo caso avrebbe dovuto esser tenuta in maggior considerazione l'esigenza di sviluppare le attrezzature di controllo e verifica dei veicoli a motore circolanti sulle nostre strade, mari e laghi.

Vorrei aggiungere due parole per ciò che concerne l'esame che si è fatto della possibilità di assegnare una parte di questi fondi a favore del personale dell'aviazione civile. Mi permetto di aggiungere una considerazione a quelle che così esaurientemente ha fatto il relatore onorevole Sammartino. Ed è questa: non si tratta soltanto di una perequazione rispetto al personale dipendente dalle altre branche dell'amministrazione dello Stato. Vi è anche un problema di impegno e di responsabilità da parte nostra nei confronti della sicurezza di tutti i cittadini che usano

il mezzo aereo. Noi oggi abbiamo veramente in aviazione bravissimi tecnici, per la maggior parte provenienti dall'aviazione militare. Ma la tendenza all'affluenza di nuovi tecnici è scarsa, proprio perché questo personale è insufficientemente retribuito. Se vogliamo che tutto il sistema di controllo, di garanzia e di sicurezza dell'aviazione civile si mantenga all'attuale alto livello, è indispensabile porre questi tecnici nella condizione di essere retribuiti almeno come quelli di altre branche dipendenti dal Ministero dei trasporti.

Anche sotto il profilo del dovere che abbiamo di garantire la sicurezza di tutti i cittadini che si servono del mezzo aereo, ritengo opportuno che si tenga in considerazione appena possibile questo suggerimento venuto dalla Commissione e umilmente da me ripresentato in quest'aula.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Gerardo Bianchi. Ne ha facoltà.

**BIANCHI GERARDO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il fatto che fin dal maggio 1966 sia stata presentata una proposta di legge che reca la mia firma insieme con quella di molti colleghi, come gli onorevoli Riccardo Fabbri, Codacci Pisanelli e tanti altri, proposta avente il medesimo oggetto del decreto che oggi è alla base della nostra discussione, così come successivamente fu presentata anche una proposta Lettieri ed altri, non diminuisce minimamente il merito dell'azione svolta dall'onorevole ministro dei trasporti per giungere ad una soluzione di questo grave problema.

Molte cose potrebbero essere dette in merito, tanto più che le cronache del nostro paese, con motivi più o meno giustificati — magari meno che più — hanno registrato pubblicazioni e notizie in proposito. Ma io ritengo che sarebbe una vana polemica, più dannosa che utile. Occorre invece esaminare obiettivamente i termini della questione, con l'esclusivo proposito di eliminare ogni ombra e sospetto laddove essi eventualmente esistono, per tranquillizzare un notevole gruppo di lavoratori dal più piccolo al più alto in grado, e dare ai cittadini la sicurezza che quanto viene attuato in questo settore risponde a precise e chiare norme di legge. La relazione del presidente della X Commissione, onorevole Sammartino, chiara e precisa pur nella sua brevità (egli ha avuto a disposizione pochissimo tempo per prepararla, e ciò rende ancor più meritevole di apprezzamento il suo lavoro) dimostra che questo proposito e questa volontà sono — si può ben di-

re — un proposito e una volontà comuni del ministro e di tutta la X Commissione. Sono certo quindi che saranno anche proposito e volontà comuni di tutto il Parlamento.

I motivi che a mio avviso rendono eminentemente positivo il decreto e veramente lodevole l'azione del ministro si possono così sinteticamente riassumere: 1) attraverso questo provvedimento si pone una base effettiva per una razionale soluzione dei molti problemi che interessano il settore della motorizzazione, che è così importante e registra un così grande sviluppo; 2) il provvedimento stesso rompe gli indugi che potevano derivare dalle molte incertezze causate dalle disposizioni di legge preesistenti, da disposizioni ministeriali e di ispettorato; incertezze che si possono ritenere di non poco conto se dopo ben due anni la magistratura ordinaria non ha ancora preso una decisione definitiva in merito, pur avendo avvocato a sé l'esame di questa questione, e il Consiglio di Stato ha emesso in proposito pareri contraddittori; 3) attraverso il decreto il ministro ha dimostrato che i problemi dei lavoratori vanno affrontati e risolti con la maggiore sollecitudine consentita non solo quando essi interessano masse di molte decine di migliaia di persone, ma anche quando interessano un numero ben più limitato di lavoratori, confermando insieme che i lavoratori sono soggetti determinanti delle attività del settore, attraverso la consultazione con i loro rappresentanti sindacali per quanto riguarda alcuni importanti aspetti dell'attività dell'Ispettorato della motorizzazione. Infine con il decreto stesso viene eliminata ogni possibilità di equivoco e perciò di erronea applicazione nelle tariffe delle varie operazioni, dando al cittadino la certezza del diritto.

La sostanza del mio intervento si esaurisce con queste osservazioni. Mi sia solo consentito pregare l'onorevole ministro affinché, se non ora in questa sede di conversione del decreto-legge, nel corso dell'esame che successivamente faremo del disegno di legge che sullo stesso oggetto è già stato presentato alle Camere, voglia tenere nella massima benevola considerazione alcuni miei rilievi che riguardano i cittadini e riguardano il personale dipendente dall'Ispettorato. I rilievi che riguardano i cittadini (e ho già sentito un collega che ha fatto un accenno all'argomento) attengono alle modalità di pagamento delle tariffe stabilite, nel decreto-legge che oggi stiamo esaminando, attraverso la forma del conto corrente postale. Anche se la pratica attuazione di ciò è stabilito che avvenga nella

sede stessa degli uffici degli ispettorati compartimentali, ritengo che non potranno non sorgere perdite di tempo, ritardi, equivoci e così via, fra questi uffici postali e gli uffici dell'Ispettorato della motorizzazione, nel quotidiano svolgersi delle molte operazioni richieste.

È per tale considerazione che io ritengo più pratico ed ugualmente sicuro, agli effetti della correttezza amministrativa, usare tipi di marche speciali, come quelle già usate dalla motorizzazione stessa e conosciute con il nome di « marche Tesoro ».

In ogni modo, non ho prevenzioni verso alcun sistema di pagamento; desidero solo che esso sia di rapida e semplice attuazione e sia, insieme, di facile e rapido controllo da parte degli organi a ciò preposti.

L'esperienza indicherà certamente la soluzione più rispondente a questi scopi.

Per i cittadini, ancora, c'è un aspetto su cui desidero richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro, e questo aspetto riguarda le tariffe.

I colleghi della X Commissione sanno che io ritengo che la tabella delle tariffe debba essere revisionata e riproporzionata. In altri termini, io ritengo che oggi non sia neppure conveniente stabilire tariffe di operazioni che riguardano il settore dei motori, e per le quali si devono pagare somme tanto modeste che diventano irrisorie.

È scomparsa la tariffa di 50 lire per patenti di privati per motoveicoli di categoria A. Questo lo si deve alla Commissione. Ma io ritengo che anche altre tariffe debbano essere riesaminate, non per costituire un maggior onere complessivo a carico dei cittadini, ma per consentire una maggiore rapidità e snellezza di pagamento. Senza dire di alcuni casi per i quali io — che non sono un tecnico, ma conosco qualche automezzo — mi domando stupito: come fa lo Stato a fare eseguire un'opera di controllo completo da tecnici qualificati per una così modesta tariffa? O vale poco il controllo — e allora è inutile farlo, ma non credo che valga poco — o lo Stato vuole fare un regalo a certe categorie di cittadini che non ritengo siano proprio quelle che più meritano questo regalo.

Rilievi che riguardano il personale. Ho già detto che l'onorevole ministro acquisisce una vera benemerenzza col rompere una situazione deleteria. Occorre ora — a mio avviso — completare tale opera attuando: 1) una revisione dell'organico di tutto l'ispettorato per stabilire ancora più precisamente le modalità di esecuzione delle funzioni dell'ispettorato

stesso; 2) poiché tale revisione comporterà necessariamente un ampliamento dell'organico (del resto, è già considerato nell'articolo 6 del decreto-legge) bisogna tener presente (è inutile nascondere) che dovremo affrontare fra non molto il problema dell'Ente autotrasporto merci, EAM, e del suo personale, problema che, attraverso la tattica del rinvio, malgrado le apparenze, si aggrava e diventa sempre di più difficile attuazione. Esso dovrebbe essere risolto prima ancora dell'attuazione di quanto disposto dall'articolo 6; 3) l'eliminazione di certi squilibri oggi esistenti tra le categorie.

In altri termini, le differenze di indennità, come le differenze di stipendio, devono derivare dalla diversità qualitativa e quantitativa del lavoro e non, per esempio, dalla semplice differenza del titolo di studio posseduto. Chi più lavora e chi ha maggiore responsabilità deve avere maggiore retribuzione. Ecco perché desidero, nel provvedimento di legge che succederà a questo al nostro esame, una revisione della tabella VII, più approfondita di quanto è stata ora possibile.

A conclusione, e con l'auspicio che possa tornare un'aria più limpida in tutto questo settore e nei confronti del personale da esso dipendente, chiedo che le tabelle contenenti le tariffe da pagare abbiano la più larga diffusione possibile; anzi, che le due o tre paginette che contengono queste tariffe siano obbligatoriamente tenute in pubblica visione dovunque si compiano operazioni collegate con l'opera dell'ispettorato. Questa richiesta è giustificata, ad esempio, onorevole ministro, dal fatto (di cui ho il documento) che un certo intermediario (naturalmente non ne faccio il nome) ha riscosso la somma di lire 5.080 sotto la voce « Ispettorato motorizzazione civile », mentre la somma pagata all'ispettorato era stata soltanto di lire 1.300. Il cittadino, evidentemente, ha pensato che l'ispettorato ha percepito molto di più di quello che ha effettivamente avuto.

A ciascuno il suo, signor ministro. Sono convinto che ella sia il primo ad essere di questo parere.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Mi scusi l'interruzione. Che intermediario era?

BIANCHI GERARDO. Mi permetta di non dirlo. (*Commenti*). Io seguo la famosa regola per cui si dice il peccato e non il peccatore. Credo che sia una regola sufficientemente seguita anche da lei, signor ministro.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Con parecchie eccezioni!

BIANCHI GERARDO. Ho detto appunto « sufficientemente ».

Ai dipendenti dell'ispettorato noi dobbiamo fare rilievi e critiche, ove occorra, ma solo per le azioni da essi compiute. Le azioni compiute da altri, siano ad altri lodate o biasimate.

Nella certezza che i miei modesti rilievi troveranno la più favorevole considerazione dell'onorevole ministro, se non — ripeto — nella conversione dell'attuale decreto-legge, nell'esame del disegno di legge relativo a questo stesso settore e da pochissimi giorni presentato al Parlamento, io confermo la mia approvazione all'opera che nel complesso il ministro ha svolto a favore dell'Ispettorato motorizzazione civile e, naturalmente, non mancherà il mio voto pienamente favorevole. (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 22 giugno scorso, dopo aver documentato la esclusiva responsabilità politica del Governo in ordine alla lamentata situazione creatasi in seno all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, concludevamo dicendo che il personale non doveva divenire il capro espiatorio di tale situazione, poiché le cause della medesima non erano assolutamente ad esso ascrivibili, e auspicavamo che nel definire il nuovo trattamento il ministro tenesse conto di una serie di aspettative che si erano venute stabilendo e della particolarità di alcune funzioni e prestazioni implicanti uno speciale trattamento economico. Avvertivamo come questo trattamento, pur nella sua specialità, dovesse essere contenuto in misure e in limiti tali da non rinnovare sperequazioni eccessive sia nell'ambito dell'ispettorato sia nei confronti degli altri pubblici dipendenti.

Questa posizione, che ancor oggi giudichiamo sotto ogni aspetto ineccepibile, venne definita opportunistica da un giornale di categoria che volle dare della seduta del 22 giugno una faziosa versione.

I convincimenti che noi manifestammo in quella seduta hanno ispirato tutta la nostra azione di questi mesi. Il ministro Scalfaro vorrà darci atto che più volte, in questo periodo di tempo, abbiamo sollecitato, sia pure in modo non formale, una congrua definizione della questione lasciata in sospeso dal suo

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

provvedimento del mese di giugno. L'onorevole ministro dirà, se lo crede, le ragioni del ritardo con cui la questione è stata portata dinanzi al Parlamento. Noi dobbiamo dolerci che si sia dovuti ricorrere, dopo ben sei mesi, alla procedura eccezionale del decreto-legge. L'articolo 77 della Costituzione prevede che solo in casi straordinari di necessità e urgenza il Governo può adottare provvedimenti provvisori con forza di legge.

Credo che la straordinarietà e l'urgenza non possano essere invocate dopo sei mesi di dubbi e di promesse. Gli *interna corporis* del Governo non possono costituire un motivo apprezzabile per il Parlamento perché la straordinarietà e l'urgenza devono avere carattere oggettivo.

In linea di principio noi dovremmo avvertire questo decreto-legge perché difetta dei requisiti previsti dall'articolo 77 della Costituzione. Manca, nella fattispecie, il caso straordinario di necessità e urgenza. Ma se non solleviamo formalmente questa eccezione è solo perché una eventuale non conversione in legge del decreto prolungherebbe uno stato di incertezza giuridica che è già stato abbastanza dannoso (e potrebbe divenirlo ancora di più) per il normale svolgimento delle funzioni cui è preposto l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Proprio in questo sta l'urgenza.

MARCHESI. Già. Ma sono trascorsi sei mesi, onorevole ministro. Una ragione contingente di opportunità politica, che non può assolutamente costituire un precedente, ci ha consigliato di rinunciare a questa eccezione formale che pure avrebbe un incontestabile fondamento costituzionale.

Il decreto-legge che il Governo ha presentato il 22 dicembre dello scorso mese ma del quale la Commissione trasporti è stata investita soltanto la settimana scorsa, avrebbe avuto bisogno di un più approfondito esame. Abbiamo ricevuto innumerevoli memorie e sollecitazioni da quasi tutte le parti interessate e, pur nell'enorme confusione delle proposte e delle controproposte pervenuteci, abbiamo potuto in questi giorni arricchire la nostra conoscenza di molti dati utili e di notizie interessanti.

Ai deputati però deve essere lasciato il tempo necessario di riflettere liberamente, di approfondire, nei modi opportuni, certi problemi e di farsi una precisa convinzione circa la corrispondenza con le necessità reali, e

le conseguenze di ordine generale, dei provvedimenti che essi sono chiamati ad approvare.

Dirò che in questo caso il tempo per riflettere e per decidere è stato troppo poco. Il fatto che un decreto-legge perda di efficacia sin dall'inizio, se non viene convertito in legge entro 60 giorni dalla sua pubblicazione, il fatto che si sia dovuta seguire una procedura straordinaria e di urgenza, ha reso più difficile un diligente esame della legge.

Di fronte ad alcune difficoltà che erano sorte in Commissione, noi avevamo proposto di rimandare ad una legge formale la soluzione delle questioni più controverse e di approvare intanto solamente le cose che non compromettessero una regolamentazione ponderata e definitiva.

Il desiderio di voler risolvere tutto subito ha, a nostro avviso, danneggiato la possibilità di impostazioni e di soluzioni definitive più soddisfacenti. Il Governo ha in questi giorni, sulla stessa materia disciplinata dal decreto-legge, presentato un disegno di legge. È ad esso che avremmo voluto consegnare, dopo averle meglio studiate, almeno le più importanti decisioni; quelle, fra le altre, che dovrebbero rappresentare un precedente impegnativo in tema di pubblico impiego.

Non possiamo dimenticare che è in corso la riforma della pubblica amministrazione e che con essa altre categorie di pubblici dipendenti dovranno essere convenientemente sistemate e valorizzate. Il diritto è proporzione. La collocazione giuridica di una categoria del pubblico impiego non può prescindere dalla collocazione delle altre categorie nella scala dei valori, delle responsabilità e delle retribuzioni.

A parte le questioni che discendono dai principi generali del nostro ordinamento, gravi e non disattendibili, se non si tiene conto delle proporzioni si finisce col dare adito ad una situazione di disagio e di squilibrio e col perpetuare ragioni di dissidio insanabili fra categoria e categoria, fra settore e settore. Secondo questa convinzione ci siamo sempre mossi senza preoccupazioni demagogiche, convinti come siamo di dover compiere in ogni circostanza il nostro dovere per concorrere a creare una società migliore.

Per precisare la nostra posizione sulla sostanza di questo decreto legge abbiamo però dovuto prendere a base delle nostre valutazioni non soltanto alcuni principi astratti ma la concreta situazione che i nostri governi, nel corso di un ventennio, hanno fatto sorgere e consolidare nell'Ispettorato della mo-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

torizzazione. Sarebbe stato facile per noi dire: non abbiamo alcuna responsabilità; sbrigatela da soli di fronte agli interessati e al paese. E lasciare, così dicendo, alla maggioranza tutto l'onere di risolvere questa delicata questione. Ripeto che sarebbe stato facile per noi dire e far questo, ma siamo coscienti di ciò che significherebbe una crisi in un settore amministrativo così importante quale è quello che presiede agli affari della motorizzazione e dei trasporti concessi.

E poiché noi siamo un grande partito nazionale, e abbiamo alto il senso dei nostri doveri, pur essendo all'opposizione, ci è parso di non doverci disinteressare delle conseguenze di uno stato di permanente e giustificato scontento che si fosse potuto diffondere tra il personale dell'ispettorato. È questo il fondamentale motivo che ci ha spinto a collaborare con ogni impegno al miglioramento di questo decreto. I colleghi degli altri settori politici vorranno darci atto che la nostra collaborazione nelle Commissioni è stata leale e decisiva, ai fini soprattutto di un rapido iter di questo decreto.

Sul testo che oggi viene sottoposto alla Camera ci sono, senza dubbio, molte osservazioni da fare. Non è certamente una legge ideale quella che siamo chiamati ad approvare. Va però subito detto che molti sono i miglioramenti al testo governativo che sono stati apportati dalla X Commissione. L'articolo 4 è stato sostanzialmente emendato rispetto a quello del decreto-legge. Il primo comma prevede ora la concessione al personale dell'intero prodotto dell'ex coefficiente per gli indici stabiliti per ciascuna qualifica. Il secondo comma eleva l'assegno personale dal 20 al 25 per cento per i funzionari della carriera tecnica e per i primi tre gradi della carriera direttiva amministrativa e dal 20 al 33 per cento per il rimanente personale.

Il quinto comma stabilisce che l'assegno mensile sia suscettibile, dal 1° gennaio 1969, di aumenti percentuali fino al 50 per cento; il decimo comma vede salire da 500 a 600 milioni la somma da destinare ad aumenti dell'assegno mensile al personale degli uffici periferici.

Nell'articolo 5 sono variate, dal 2 al 4 per cento degli introiti globali, le spese per l'assistenza del personale, ed è eliminata ogni previsione di spesa per compensi a favore di categorie del personale appartenenti ad altre amministrazioni, cui fosse demandato con decreto del ministro l'espletamento degli esami per la patente di guida. Le spese per la provvista e la fornitura gratuita di patenti, carte

di circolazione, moduli, ecc., vengono elevate dal 5 al 7 per cento degli introiti, ma viene soppressa qualche voce di spesa troppo generica per non apparire sospetta.

Nell'articolo 6 si stabilisce che le rappresentanze sindacali partecipino ad ogni decisione relativa ad erogazioni effettuabili dalla Cassa di previdenza e assistenza di nuova istituzione.

Alcuni degli emendamenti apportati realizzano una migliore giustizia distributiva e compensano meglio di quanto stabilisce il decreto alcune prestazioni del personale. Unitamente ad altri colleghi avevo proposto che, agli effetti dell'attribuzione dell'indice, al personale delle sedi periferiche fosse equiparato anche quello assegnato ai centri sperimentali (compreso il centro sperimentale impianti e funi); e che al personale esecutivo delle sedi periferiche direttamente collaborante con gli ingegneri, fossero assegnati indici speciali a compenso del lavoro particolarmente disagiato.

A qualcuna di queste questioni il ministro si è impegnato a dare definitiva risposta nel corso di questa discussione.

Ho già detto, ripeto, che la legge, anche nel testo della X Commissione, può ancora lasciare o suscitare stati d'animo di scontento, o creare, in senso contrario, perplessità in molti ambienti del settore impiegatizio dello Stato. Il giudizio su di essa non può essere che relativo, e non può tener conto se non dei fini immediati che essa realizza. Uno dei fini che realizza e che noi abbiamo nella giusta misura apprezzato per decidere il nostro atteggiamento, è quello dei diritti che il cittadino è tenuto a versare allo Stato come corrispettivo di operazioni e di prestazioni tecniche e tecnico-amministrative di competenza dell'Ispettorato della motorizzazione; diritti che non erano finora sufficientemente definiti e precisati.

Un secondo fine è quello di dare una fonte legale a tutte le competenze, accessorie allo stipendio, del personale della motorizzazione e di ricondurre nell'ambito della contabilità normale dello Stato una delle tante gestioni fuori bilancio. Un terzo fine è quello di avviare la soluzione di un problema che, aperti sette mesi or sono, dovrà finalmente esaurirsi nella legge a cui poco fa ho accennato; legge che dovrà collocarsi, secondo noi, entro le linee generali della riforma della pubblica amministrazione.

Conservare oggi al personale della motorizzazione alcune posizioni di innegabile vantaggio rispetto agli altri impiegati dello Sta-

to, significa porre la premessa di un migliore trattamento anche a favore delle altre categorie di pubblici dipendenti.

Sono queste, sommariamente, le ragioni che, in attesa di un provvedimento più organico, inducono il gruppo comunista a dare il suo voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Riccardo Fabbri. Ne ha facoltà.

**FABBRI RICCARDO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, penso che il Parlamento verrebbe meno ai suoi compiti se, esaminando il decreto-legge sottoposto alla sua approvazione, trascurasse di far luce sulle circostanze che resero possibile il crearsi di una situazione così anormale e se, nello stesso tempo, non inquadrasse la questione specifica in quella più generale del riassetto funzionale e retributivo della pubblica amministrazione.

Il « caso della motorizzazione », di questa piccola appendice dell'amministrazione statale, è pienamente rappresentativo di tutti i problemi delle nostre strutture organizzative e burocratiche, dell'assurda complessità di una macchina spesso inefficiente, difficile a controllare, ancor più difficile a riformarsi.

Diamo atto al ministro, al Governo di aver portato a conclusione, per la parte che li riguarda, il caso della motorizzazione. Siamo oggi di fronte a un decreto-legge che ha inciso coraggiosamente su vecchie posizioni di privilegio, sugli interessi di quei gruppi conservatori che sino alla fine hanno tentato e tentano ancora di far prevalere la sostanza conservatrice del vecchio sistema contro la volontà del Parlamento e del Governo di porre ordine.

Il caos retributivo che avvelena la vita della pubblica amministrazione non è nato, come si sostiene da alcune parti, dall'attività rivendicativa dei sindacati. Il settore della motorizzazione ne è una lampante dimostrazione. Il caos è nato soprattutto dalla mancanza, continuata per molti anni, di una politica per il pubblico impiego che per il passato ha reso possibile la formazione di caste privilegiate, di zone di dubbia legittimità.

Nel caso specifico questo sistema che violava i diritti dei cittadini e degli stessi lavoratori della motorizzazione ai quali veniva imposto, con metodi discriminatori, è scaturito da norme risalenti al periodo fascista, è prosperato all'ombra di una politica che,

rifutando un discorso globale sulle retribuzioni, ha continuato a generare casi analoghi.

È profondamente ingiusto, quindi, mettere sullo stesso piano i lavoratori delle più umili categorie e coloro che sono invece direttamente o indirettamente responsabili di una situazione che per durare così a lungo ha richiesto la connivenza di organi consultivi e di controllo.

Alcuni nomi sono stati fatti dal ministro al Senato. Occorre dare completa pubblicità a tutta la situazione; occorre risalire dalle persone al sistema e trarne coraggiosamente tutte le conseguenze.

Del pari, il discorso sulle responsabilità dei dirigenti dell'Ispettorato non deve limitarsi alle pro-rate e ai lauti guadagni, ma deve essere esteso alla mancanza di funzionalità di questa amministrazione, tecnicamente sfornita di impianti e di attrezzature, con personale che produce ancora con vecchi sistemi e con procedure antiquate.

E poiché nessuna riforma è possibile senza la partecipazione dei lavoratori, il discorso va esteso anche al clima esistente all'Ispettorato della motorizzazione, alla libertà sindacale, al riconoscimento dei diritti dei dipendenti.

L'esperienza di questi ultimi 20 anni ha chiaramente dimostrato, a mio avviso, che nessuna riforma è possibile se non si spezza il diaframma che divide il paese reale dalla pubblica amministrazione, e se non si superano, in seno a questa, le rigide divisioni in caste chiuse, che finiscono col considerare i propri interessi completamente distaccati da quelli della collettività.

Venendo al merito del decreto-legge approvato dal Consiglio dei ministri il 21 dicembre scorso, io ritengo che i criteri seguiti siano stati sostanzialmente giusti.

In sede di Commissione abbiamo proposto una serie di emendamenti, sostenuti dai sindacati, dalla CGIL e dalla CISL, tendenti soprattutto a migliorare la situazione delle categorie inferiori ed a respingere il tentativo di una modifica totale delle tabelle governative.

Altri emendamenti hanno lo scopo di garantire un democratico controllo da parte dei lavoratori sull'erogazione degli incentivi previsti per gli uffici periferici e per le somme destinate all'assistenza e alla previdenza. Di particolare importanza è la modifica relativa all'assegnazione personale, che ora risulta aumentata in misura inversamente proporzionale.

Vi è stato un motivo, non certo secondario ma sostanziale, che ci ha spinti a proporre tale diversa percentuale a favore delle

categorie sulle quali verrà a gravare una maggior mole di lavoro.

Infatti il sistema precedente portava automaticamente ad un rigoroso accentramento di tutte le mansioni di carattere tecnico e tecnico-amministrativo, in quanto allo svolgimento di esse erano legate le retribuzioni previste dal finalmente soppresso articolo 108 e dalle successive disposizioni.

L'avvenuta abrogazione dell'articolo 108 e il diverso sistema di retribuzione porteranno certamente ad un immediato decentramento di queste importanti funzioni che, come lo stesso decreto prevede, verranno svolte dalle altre categorie ed in particolare da quella di concetto. Tale nuova situazione comporterà un immediato vantaggio per gli utenti e per le attività produttive che gravitano attorno all'ispettorato.

In base ai dati di fatto risultanti da precedenti esperienze abbiamo ritenuto opportuno presentare un emendamento, concernente i metodi di distribuzione del 40 per cento di cui all'articolo 4, sesto comma del decreto.

Per un opportuno controllo su queste somme e su quelle previste per l'assistenza dall'articolo 5 del decreto, si è proposto, come fatto di democrazia e di maggiore garanzia per l'amministrazione e per i dipendenti, la presenza dei rappresentanti sindacali in apposite commissioni.

Per evitare che le somme destinate agli uffici periferici siano utilizzate, come nel passato, con forme discriminatorie tra il personale, si è anche proposto che nella ripartizione la percentuale sia uguale per tutto il personale dello stesso ufficio.

Circa la lettera c) dell'articolo 5, concordo con il parere della I Commissione che lo ha ritenuto un limite al diritto di sciopero.

L'esame del decreto non ha bisogno a mio avviso di un ulteriore approfondimento. Vi sono alcuni altri problemi, però, che ritengo opportuno sollevare in questa sede e che già accennai nella riunione della Commissione trasporti del 29 novembre 1966. Sono problemi riguardanti il personale e la struttura del settore.

La Motorizzazione civile è infatti una delle poche amministrazioni statali dove esiste ancora personale non di ruolo, nella misura di circa 500 unità; vi lavorano da anni, assunti in qualità di cottimisti, e attendono ancora una sistemazione nei ruoli. A costoro non è stato riconosciuto in tale periodo alcun diritto assistenziale, previdenziale ed assicurativo.

Non possiamo, inoltre, non soffermarci su un'altra situazione particolare venuta in es-

sere in seguito all'emanazione del decreto. È il problema del riconoscimento della carriera esecutiva operatrice.

Chi ha avuto modo di interessarsi del lavoro dell'ispettorato della motorizzazione avrà rilevato come gran parte di esso gravi sulla carriera esecutiva. È questa la categoria che senza lauti guadagni né assicurazioni per i rischi a cui è sottoposta svolge le funzioni di aiutante e di assistente agli ingegneri. Sono questi impiegati gli elementi indispensabili che, assieme ai tecnici, consentono agli utenti di usufruire dei servizi dell'ispettorato nei loro comuni di residenza senza trasferirsi nei capoluoghi di provincia. Su costoro gravano responsabilità e rischi non lievi, di cui il decreto non ha tenuto il debito conto.

Tra il personale ausiliario vi sono poi uscieri che svolgono mansioni di autisti, ed appartenenti alla carriera esecutiva che svolgono mansioni di usciere, svolgendo spesso lavoro straordinario non completamente retribuito.

Queste situazioni possono trovare una soluzione all'interno della stessa amministrazione, solo che agli autisti siano risparmiati compiti non di istituto.

È inoltre necessario un regolamento interno del personale all'ispettorato della MCTC, in cui vengano specificate le funzioni e le attribuzioni del personale stesso e degli uffici.

Concludendo, come accennato all'inizio, e come già detto in sede di Commissione e di Comitato, è necessaria un'ampia azione di ristrutturazione di questo settore della vita pubblica legato ad uno dei processi produttivi più vitali per la vita economica del paese. Occorre operare sull'ispettorato senza svuotarne i contenuti, ma potenziandolo per far sì che assolva sempre meglio alla sua funzione di strumento tecnico ed amministrativo al servizio dei cittadini e degli imprenditori. *(Applausi a sinistra)*.

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Lettieri. Ne ha facoltà.

**LETTIERI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima ancora che il problema dell'Ispektorato della motorizzazione civile entrasse in un clima caldo con tutte le interpretazioni che dai diversi settori dovevano successivamente intervenire, io ebbi a presentare una proposta di legge relativa alla regolamentazione del famoso discusso articolo 108, che per la verità non ha avuto in questa discussione la funzione del protagonista. Di questo articolo si è parlato poco, attraverso riferimenti sostanzialmente elusivi, ed io ri-

tengo che sia nostro dovere, proprio nella misura in cui ci apprestiamo a rettificare o a integrare talune difficoltà che insorgono nella pubblica amministrazione, non di eludere i problemi, ma di dire su quelle cause che i problemi hanno determinato una parola chiara e manifestare valutazioni franche e responsabili. Infatti, a mio giudizio, nasce da questa valutazione di merito che si deve dare all'articolo 108 tutto un tipo di discorso e derivano una serie di considerazioni che hanno la loro importanza e una notevole validità.

L'articolo 108, come è risaputo, creava rapporti normativi nell'ambito dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile in ordine alle retribuzioni dei dipendenti. Questo articolo fu il prodotto di valutazioni responsabili, debbo ritenere, delle persone alle quali venne affidato il Ministero dei trasporti. Tutto il personale, a tutti i livelli, soprattutto i tecnici, ebbe a beneficiare di queste disposizioni attraverso un concetto che a mio giudizio è fondamentale, quello di legare la retribuzione al compenso delle varie prestazioni alle quali provvedevano gli stessi funzionari.

Mi sembra quindi, onorevoli colleghi, che sia dovere di questa Assemblea chiarire le confusioni e le interpretazioni, che non sono state né generose né positive, sui beneficiari dei proventi previsti dall'articolo 108. Non si è trattato di abusi o di illegittimità, ma si è trattato di retribuzioni che erano previste da questo articolo così poco trattato in questa sede, in ragione, ripeto, del particolare lavoro al quale provvedevano i dipendenti dell'Ispettorato della motorizzazione e soprattutto i tecnici.

Sembrava a me, allorquando ebbi a presentare la mia proposta di legge, che ove il Parlamento avesse accettato una regolamentazione dell'articolo 108, tutte le difficoltà e tutte le valutazioni, non sempre benevole né documentate, sarebbero state assorbite e quindi si sarebbe verificata una normalizzazione nell'ambito dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile.

È intervenuto successivamente il decreto-legge del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, che ha scelto un'altra strada, che ha seguito altre vie, sulle quali credo di aver già abbastanza lungamente e compiutamente parlato in Commissione. Vorrei perciò, sulla base delle precisazioni discusse prima in sede di Comitato ristretto e poi nell'ambito della Commissione trasporti, fare brevi considerazioni su questo decreto-legge, soprattutto in relazione a taluni aspetti che ritengo vadano chiariti in questa Assemblea.

La discussione, onorevole ministro, ella lo ricorderà certamente, è stata simpaticamente viva nelle varie sedi che hanno interessato il nostro impegno e la nostra responsabilità. Questo è un fatto civile, anche se le tesi, le posizioni, le richieste sono state a volte contrastanti e se i motivi che portavano ciascuno di noi a sostenere talune tesi non potevano convergere sugli obiettivi che lo stesso decreto-legge prevedeva. Ma sembra a me che non tanto dei problemi retributivi di questi satrapi, come sono stati considerati gli ingegneri della motorizzazione, si debba discutere, ma sia necessario piuttosto fermare un momento la nostra attenzione sugli aspetti morali che sono derivati da discorsi e da valutazioni non sempre responsabili su questo argomento, anche in sede di esame di questo decreto-legge, poiché sono convinto, onorevole ministro, che il principio di collegare le retribuzioni, quelle che questo decreto-legge prevede, al compenso del particolare tipo di prestazione svolta dai tecnici della motorizzazione civile, costituisca un elemento morale di notevole importanza, sul quale richiamo l'attenzione del Parlamento, proprio per evitare che si continui ad alimentare speculazioni e gratuite conclusioni.

Noi abbiamo fatto un cammino positivo nella discussione del decreto-legge. È stato già ricordato che siamo riusciti ad ottenere l'aumento dell'assegno personale dal 20 al 30 per cento e l'aumento a 600 milioni, dai 500 milioni iniziali, dell'assegno a disposizione del ministro; abbiamo cercato, così come è stato possibile nella difficoltà oggettiva che la discussione di questo decreto-legge ha posto, di creare condizioni migliori per tutti i dipendenti della motorizzazione civile; mi sia però consentito di raccomandare alla sua benevolenza e alla sua responsabilità, onorevole ministro, che non venga mutato quel tale riparto che è stato determinato in ordine all'aumento del 10 per cento dell'assegno personale, che crea una specie di graduazione nell'ambito delle utilizzazioni di questa somma a scapito dei tecnici; anzi, allorquando se ne presenterà l'occasione propizia, cioè in sede di replica, trovi da parte sua sanzione attraverso la precisazione che con esso non si è inteso mortificare o disconoscere la responsabilità, i compiti, l'assolvimento del dovere da parte dei tecnici della motorizzazione.

Ma, accanto alle innovazioni o ai miglioramenti, per essere più precisi, che siamo riusciti ad ottenere, vi sono altri problemi, onorevole ministro, sui quali mi permetterò brevemente di richiamare la sua attenzione. A

taluni di essi hanno già accennato altri colleghi.

I problemi che, a mio giudizio, meriterebbero di trovare accoglimento nel decreto-legge che stiamo discutendo si riferiscono a tre essenziali questioni.

La prima, come ricordava il collega Marchesi, è quella dell'aumento delle dotazioni e delle attrezzature tecniche dell'ispettorato. Nella misura in cui noi nell'ispettorato attribuiamo, attraverso la riduzione di taluni compiti ai quali gli ingegneri hanno fatto fronte con competenza e responsabilità, ad altro personale il compito dell'assolvimento di queste mansioni e di queste responsabilità, è evidente che nasce la necessità di una qualificazione tecnica a maggiore livello dell'Ispektorato della motorizzazione. E da qui la conseguenza di cercare di approntare mezzi e strumenti perché queste attrezzature possano essere migliorate.

La seconda, onorevole ministro, si riferisce ai centri sperimentali. Ella sa molto bene che su 4 centri 2 sono considerati, sulla base del trattamento economico, come centri periferici da retribuire con le tabelle che si riferiscono al personale periferico, e gli altri due centri hanno il trattamento di sedi dipendenti direttamente dalla direzione generale.

Mi sembra che questa richiesta possa legittimamente trovare un accoglimento proprio per l'esistenza di questa disparità tra gli stessi organismi sulla base retributiva dei dipendenti che in essi lavorano.

Infine, onorevole ministro, a me pare che il fatto che questo decreto, almeno nella sua ultima parte, sia stato discusso un po' troppo faticosamente, in ore molto difficili, abbia portato ad una affermazione che deve essere rettificata. All'articolo 5, quarto comma, è previsto che gli impiegati della carriera esecutiva dell'ispettorato possono provvedere a far sostenere gli esami di patente dei gruppi A, B e C. Ho l'impressione che in questo modo noi determineremo una riduzione di incidenza, di validità e di prestigio dell'Ispektorato della motorizzazione. Sembra a me che si debba essere molto cauti in questi propositi di innovazione che raggiungono aspetti e contenuti che, a mio giudizio, vanno un po' al di là di quella che dovrebbe essere la logica articolazione e la logica attribuzione di questi compiti e di queste responsabilità. Nessuna difficoltà, ovviamente, che a queste incombenze provvedano gli impiegati di concetto con qualunque titolo di studio; ma estendere queste attribuzioni anche ai dipendenti della

carriera esecutiva mi sembra un passo eccessivo per le ragioni che non sfuggiranno alla responsabilità dei colleghi.

Su questo argomento, onorevole ministro, mi riprometto di presentare appositi emendamenti, sui quali potremo discutere. Avremo infatti tempo fino a martedì per vedere come articolare in proposte concrete le osservazioni che ho manifestato.

Concludo con un'ultima osservazione. A me pare che, come accennavo, i problemi non siano soltanto quelli retributivi, sui quali abbiamo, *grosso modo*, trovato faticosamente intese e accordi. Il problema, onorevole ministro, è quello della ristrutturazione dell'ispettorato della motorizzazione civile. Abbiamo iniziato prevedendo l'immissione nell'ispettorato di cento periti industriali e geometri e di 50 operai. Continuiamo su questa strada, perché a me pare sia questa la via che bisogna seguire per superare difficoltà, incomprensioni, interpretazioni gratuite che su questo argomento si sono avute. Nella misura in cui noi diamo responsabilità e rispetto ai dipendenti della motorizzazione, nella misura in cui noi evitiamo che si ricorra alla facile, qualunquistica abitudine di dare giudizi affrettati e di dare riferimenti non documentati sul lavoro, sulle responsabilità e sul modo in cui questi funzionari hanno svolto il loro dovere, noi facciamo opera di costume e svolgiamo un compito costruttivo nell'interesse dell'amministrazione. Ma se ci dovessimo fermare soltanto a fare i discorsi esemplificativi che si riferiscono alle diversità delle retribuzioni, che sono fatti reali e importanti, dimenticando le difficoltà obiettive nelle quali questi funzionari operano, al superlavoro al quale sono costretti per la mancanza di aggiornamenti che avrebbero dovuto essere decretati dall'amministrazione pubblica, e che già da tempo avrebbero dovuto essere attuati proprio per evitare di arrivare all'ora zero, di trovarsi di fronte a queste difficoltà, se noi partiamo da questi concetti qualunque valutazione responsabilmente innovatrice cercheremo di portare avanti troverà l'approvazione responsabile anche degli interessati. Ma, nella misura in cui noi assumiamo — o taluni di noi assumono — posizione di giudici che difettano di argomenti e di tesi a sostegno dei giudizi che danno, nella misura in cui non vi è questo senso di responsabilità da parte del Parlamento, allora noi finiamo per aggravare quelle confusioni che esistono attualmente in seno all'Ispektorato della motorizzazione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Santagati. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, prendo la parola al termine di un lungo dibattito, nel corso del quale i problemi sono stati ampiamente esaminati; e poiché mi capita di parlare sesto « tra cotanto senno », vorrei non parlare molto, anche perché dopo di me parleranno ancora il presidente della Commissione e il relatore, onorevole Sammartino, che « sovra gli altri come aquila vola », avendo fatto la sintesi di tutti gli argomenti.

Quindi, mi limiterò a procedere per sintesi e per punti fondamentali. Innanzitutto, mi soffermerò brevemente sulla questione generale, dicendo che già nell'ampio dibattito che si era svolto alla Camera il 22 giugno io avevo messo, come si suol dire, il dito sulla piaga, affermando, nel corso del mio intervento di allora, che rimaneva (cito testualmente) « una situazione di fatto in virtù della quale migliaia di dipendenti si erano visti di colpo privati di determinati emolumenti che ormai, soprattutto per i gradi più bassi della pubblica amministrazione, costituiscono un completamento necessario dello stipendio e del tenore di vita ». Da quella giornata del 22 giugno ad oggi sono passati quasi otto mesi, e in tutto questo tempo, perlomeno fino al 22 dicembre, giorno di emanazione del decreto-legge — cioè per un intero semestre — ha regnato uno stato di assoluta incertezza nei confronti di questi dipendenti. Cioè, quel male al quale si voleva ovviare allorché l'onorevole ministro ebbe occasione di dichiarare in quest'aula che bisognava mettere ordine in una situazione incerta, ha finito per protrarsi per oltre un semestre.

Comunque, è inutile ormai recriminare sul passato. Diamo atto all'onorevole ministro — anche se il tempo è galantuomo e finisce con il risolvere o perlomeno con il portare a risoluzione taluni problemi — che oggi finalmente siamo giunti alla impostazione giuridica e legislativa dell'annosa e *vexata quaestio*.

Vorrei anche dare atto di una cosa emersa nel corso della discussione, abbastanza laboriosa e intensa, sia in sede di Comitato ristretto sia di Commissione, del fatto cioè che, convertendo l'attuale decreto-legge, gli si è voluto togliere l'aggettivo « provvisorio », perché effettivamente quell'aggettivo (a parte che in Italia, secondo me, nulla c'è di più definitivo del provvisorio) avrebbe gettato un'ombra di precarietà su una serie di problemi, che bi-

sognava avere il coraggio di affrontare e di portare a soluzione. E il volere qui, oggi, sperare o ritenere che taluni argomenti non risolvibili o non accettabili dal punto di vista del Governo debbano essere trasferiti ad altro provvedimento è, secondo me, un gesto poco accorto. Dobbiamo avere il coraggio (ed ella, onorevole ministro, ha dimostrato di averne molto) di risolvere il problema, se non per l'eternità (perché nulla c'è di immutabile e di eterno a questo mondo), almeno nella durevolezza del rapporto. Poiché in Commissione molto si è parlato del disegno di legge relativo alla disciplina definitiva del trattamento accessorio del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, con la tendenza anche a rinviare ad esso, come ad un testo già definitivo, le soluzioni su molti degli argomenti affiorati (*Interruzioni a sinistra*), stamane sono andato all'archivio a munirmi di questo famoso provvedimento definitivo e mi sono accorto che non è altro che un testo press'a poco analogo a quello che abbiamo varato noi e, direi, in taluni punti peggiorativo.

MARCHESI. Il testo lo dobbiamo elaborare noi.

SANTAGATI. Ed allora non rinviemo al disegno di legge del Governo perché sotto un certo profilo sarebbe peggiorativo di quello che faticosamente siamo riusciti ad ottenere in Commissione. Ad esempio, qui si parla di un drastico 20 per cento per l'assegno personale, che in Commissione tutti siamo riusciti ad aumentare, sia pure attraverso il 25 per cento intermedio, al 33 per cento per il restante personale, mentre qui c'è un 20 per cento netto e secco per tutti. Quindi, onorevole ministro, direi questo: ella ha dimostrato tanta buona volontà; ella ci si è buttata con tutta l'anima nella risoluzione di questo problema e allora facciamo l'ultimo sforzo oggi in aula. Alla luce di quelle appassionate discussioni che sono emerse in Commissione, cerchiamo di migliorare un po' il testo, che, oltre tutto, ci ha lasciato in Commissione su taluni argomenti più confusi che persuasi, come diciamo noi siciliani, cioè ad un certo momento, e per la cogenza delle scadenze e per le molteplici segnalazioni che ci sono pervenute da tutti i settori e per l'intrecciarsi piuttosto concitato dei vari emendamenti e subemendamenti ed emendamenti agli emendamenti, abbiamo potuto ieri, in un'ora che ormai era al di là delle ore antelucane, constatare che alcune cose era bene rinviarle in aula.

Pertanto, in linea di massima io sono d'accordo sulla gran parte degli emendamenti già approvati in Commissione, ad eccezione di uno, quello del 7 per cento, sul quale mi aspetto oggi una sua benevola risposta, onorevole ministro. Ieri ci siamo salutati in Commissione con la sua autorevole promessa che avrebbe fatto di tutto per rivedere i conteggi e vedere se fosse possibile scendere dal 7 al 5 per cento per quei famosi stampati che, oltre tutto, avendo soppresso le pubblicazioni, dovrebbero comportare una spesa minore e quindi la possibilità che le somme rimangano in misura maggiore a disposizione di tutti i dipendenti.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho avuto una delusione che dovrò poi dividere con lei.

SANTAGATI. Saremo delusi entrambi. Comunque, ad eccezione di questa percentuale, per il resto vorrei dividere il mio intervento in due brevissime parti: una relativa ai principi e alle provvidenze accolti, l'altra a quelli non accolti.

Per quanto riguarda i principi accolti, possiamo dare volentieri atto all'onorevole ministro dell'aumento dall'80 al cento per cento dell'assegno mensile lordo, anche se onestamente il ministro ha detto che era scontato nella nuova disciplina, dopo il periodo interlocutorio del decreto-legge.

Per quanto riguarda l'assegno personale lordo, esso, come abbiamo avuto occasione di constatare, è stato tripartito in 20 per cento, 25 per cento e 33 per cento per le categorie che sono state qui indicate e che, quindi, è inutile ripetere.

Poi, per l'aumento, a partire dal 1° gennaio 1969, fino ad un 50 per cento, abbiamo avuto un miglioramento della disponibilità da 500 a 600 milioni. Abbiamo inoltre avuto delle provvidenze assistenziali e previdenziali, nonché l'istituzione — fin da adesso — di una Cassa di previdenza e assistenza che, in un primo momento, si pensava di istituire con altro provvedimento legislativo.

Non possiamo dire che con questi principi si siano soddisfatte interamente le esigenze dei vari impiegati e dipendenti della motorizzazione; non possiamo dire che si siano sanate del tutto le discrasie; non possiamo dire neanche che per le categorie più basse si sia tentato di dare un adeguamento maggiore; nè possiamo dire che le categorie più alte abbiano avuto un trattamento longanime, giacché hanno visto falciate, in certi casi di

due terzi, *d'emblée*, le loro retribuzioni. Ma, purtroppo, nulla vi è di perfetto in questo mondo. Si può mirare alla perfezione o alla perfeffibilità, ma perfetti non si può essere. E, quindi, è chiaro che questo decreto-legge, una volta convertito in legge, non susciterà enormi entusiasmi. Queste sono le conseguenze quando si affrontano le questioni di principio, onorevole ministro.

Passo alla seconda parte del mio intervento, quella più importante, quella per la quale mi auguro che questo dibattito in aula non si risolva soltanto nella solenne consacrazione di quel che si è fatto in Commissione; quasi, cioè, che al di là di certi limiti ai quali si è arrivati in Commissione non sarebbe possibile andare in aula. Mi auguro invece che in aula qualche altra cosa per perfezionare il decreto-legge possa essere fatta.

Quali sono i suggerimenti che non hanno trovato accoglimento? Primo: non è stato accolto il principio (di cui altri colleghi si sono doluti nei loro interventi) della doppia modalità di pagamento. Io avevo presentato insieme con altri colleghi, un emendamento dove si parlava di doppia modalità di pagamento. Avevo cioè aggiunto un avverbio — «anche» — che avrebbe lasciato al cittadino la possibilità di pagare come meglio credesse: o attraverso il conto corrente postale o attraverso un versamento autonomo. Invece l'onorevole ministro si è irrigidito su questo.

A me pare che voler escludere a qualunque costo la doppia modalità di pagamento produca due effetti negativi. Il primo: riguarda l'utente, il cittadino, il quale sarà costretto a fare lunghe code dinanzi agli uffici postali, soprattutto nei momenti di punta, per pagare somme modestissime. Vero è che è stata abolita la tassa delle 50 lire, ma altre tasse sempre molto basse, sono rimaste. Vedo qui che vi sono due voci riguardanti 150 lire nella tabella I (operazioni tecniche, n. 1) e altre 150 lire nella tabella II, n. 11. Vi sono poi diverse voci che contemplano importi di 300 lire. Ora, nell'epoca attuale, quando sappiamo che per tutti il tempo è denaro, ciò significa mettere a dura prova la pazienza dei cittadini obbligandoli a pagare 150 o 300 lire esclusivamente presso un ufficio postale.

Vi è poi un altro effetto negativo: questo volere drasticamente escludere il pagamento *brevi manu* per queste voci contemplate nelle varie tabelle, suona tra l'altro anche sfiducia nei confronti del personale dipendente dalla pubblica amministrazione, quasi che si tema che ove questo personale maneggiasse quelle somme ne potrebbero scaturire chissà quali

apocalittici inconvenienti, da risponderne dinanzi al magistrato.

Si è tanto parlato di scandali, di processi, vi è un'istruttoria penale in corso lunga quanto la misericordia di Dio, onde quest'ombra di sospetto e di dubbio aleggia su tutta una categoria di pubblici dipendenti. E non vorremmo che quest'ombra, che avrebbe dovuto già essere fugata (se qualche colpevole vi è dovrebbe essere colpito individualmente) per non far pesare una simile atmosfera su 3.500 e più dipendenti, trovasse una qualche eco persino in questo Parlamento coinvolgendo in un giudizio sommario, come tale ingiustificato, l'intera categoria. Ecco perché noi insistiamo per la famosa inclusione della doppia modalità di pagamento.

Non è stato accolto neanche il principio dell'assegno personale lordo elevabile fino al 50 per cento, per il cui riconoscimento qualche speranza si era intravvista in Commissione, quando lodevolmente il presidente di essa, che è anche il relatore del provvedimento, onorevole Sammartino, ne aveva preannunciato l'accoglimento. Non è stato accolto nemmeno il 40 per cento, come era stato auspicato dalla Commissione affari costituzionali che, oltre tutto, ci avrebbe messo — come suol dirsi — con le spalle al sicuro, perché trattasi di un organo preposto a dare pareri su questa materia.

Non è stato accolto il principio dell'indennità di trasferta ai funzionari, preferendo fare ricorso ad altre soluzioni che, secondo me, sono piuttosto farraginose, anche se concretamente — e di questo do atto all'onorevole ministro — *grosso modo* risolvono egualmente il problema. Tuttavia, a me sembrava che detto problema non dovesse essere impostato sotto il profilo strettamente economico. Infatti, qui non era tanto in gioco il concetto di indennità di trasferta da tradurre in una certa quantità di moneta. Se questo fosse stato il problema, avrei dato senz'altro atto all'onorevole ministro di come stavano le cose. Ma la verità è un'altra: la verità è che mentre nel pubblico impiego, in generale, è stabilito che tutti i professionisti abbiano diritto alla trasferta (vedasi avvocati dello Stato e numerosi altri valorosi funzionari statali che siano professionisti) qui si finisce con il distruggere questo principio e il riconoscimento avviene attraverso forme che, in sostanza, lo negano.

Siccome so quanto l'onorevole ministro sia sensibile alle questioni di principio, al punto da battersi *usque ad finem* (si intende degli avversari) è evidente che nella posizione as-

sunta abbia voluto sostenere una sua valida tesi, che però dal punto di vista di chi ha una *forma mentis* professionale, non è accettabile.

L'indennità di trasferta va data senz'altro a tutti i professionisti che lavorino per la pubblica amministrazione, come gli avvocati, gli ingegneri, quando si trasferiscono e che, in base alle tabelle professionali, hanno il diritto alla predetta indennità.

Questo principio, purtroppo, ha trovato il ministro rigido. Non so se oggi sarà disposto a fare qualche concessione. Dal suo sorriso piuttosto fermo devo dedurre che non vi è niente da fare. Per la questione del 7 per cento attenderò poi le sue comunicazioni.

Mi fermo su un'altra questione che ha trovato il consenso di molti componenti la Commissione trasporti, quella relativa al personale dell'aviazione civile. Il presidente di tale Commissione, con la puntualità che lo distingue, ha voluto subito riferire in aula il contenuto delle deliberazioni prese ieri dalla stessa Commissione. Egli ha quindi fatto presente all'Assemblea il pensiero unanime della Commissione di studiare un congegno giuridicamente valido per il personale dell'aviazione civile, che, per altro, è esposto a tanti rischi ed è costretto a raggiungere gradi di altissima qualificazione senza poi ricevere un giusto e doveroso compenso. Un ordine del giorno del tipo di quello presentato in aula non soltanto dal presidente della Commissione ma anche dall'onorevole Crocco, da me e da altri colleghi, credo che possa meglio puntualizzare l'argomento, poiché ritengo che il fine unico sia quello di arrivare ad una soluzione la più rapida possibile per dare anche una giusta soddisfazione economica a questa benemerita categoria di dipendenti; anche perché non vi è di peggio che, nell'ambito della stessa amministrazione, si possa usare il doppio peso e la doppia misura.

Le do atto, onorevole ministro (voglio essere obiettivo), che ella sarebbe stato felice se vi fosse stata la possibilità direi tecnica di varare oggi stesso, insieme con le provvidenze per i vari dipendenti della motorizzazione, anche le provvidenze per gli impiegati civili dell'aviazione. Mi perdoni, però, una maliziosa considerazione che non fa torto alla sua intelligenza. Ella era partito lancia in resta, con la durlindana in mano contro questi famosi diritti quesiti. Oggi ci accorgiamo — veda a che cosa portano le questioni di principio! — che, dopo tanto faticoso limare, aggiungere, togliere, ridurre, completare, in sostanza questi diritti casuali sono lo stesso re-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

stituiti, se non al cento per cento, perlomeno al 90-95 per cento, ai legittimi destinatari.

Se il suo assillo — non « infantile », come si recita al teatro Sistina in questi giorni — è stato soltanto di natura formale, è giusto che questo si sia fatto; abbiamo dato una forma più legale. Ella aveva questa antipatia per l'articolo 108, lo abbiamo abolito, non se ne parla più. Se però la questione è sostanziale, cioè se questi soldi dovevano andare al Ministero del tesoro per essere poi distribuiti a tutti i cittadini, allora non ci siamo, perché, stringi stringi, questi soldi ritornano agli stessi impiegati della motorizzazione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Propone un emendamento?

SANTAGATI. No, per carità. Voglio solo dimostrare dove portano a volte le questioni di principio. Come si legge nel *Gattopardo*, « tutto cambia perché nulla debba cambiare », e praticamente, infatti, si rimane allo stesso punto. Se aggiungiamo che ci si batte affinché i residui 300-500 milioni restino nell'ambito del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, mi sembra che si possa convenire che si sia trovata una formula giuridicamente apprezzabile.

Giova infine ricordare in questa sede che, con un emendamento dell'ultimo minuto, si è tentato di abolire gli articoli 54 e 85 del codice della strada. Con altri colleghi mi sono battuto affinché questo non avvenisse, perché, di questo passo, il codice della strada si ridurrà a ben poca cosa.

Ci rendiamo conto che nel complesso il provvedimento al nostro esame non è il migliore, pur tuttavia è passabile. Ecco perché diamo la nostra adesione alla conversione in legge del decreto-legge, augurandoci che, in sede di esame dei singoli articoli (evidentemente non su questioni di principio, perché certamente lo troveremmo fermo come « torre che non crolla », ma su questioni particolari) lo onorevole ministro possa confortare con la sua adesione alcune nostre proposte, onde far sì che finalmente questa pagina un po' travagliata della storia della motorizzazione civile passi agli archivi, consentendo da un lato a questi dipendenti pubblici di riprendere con serenità il proprio lavoro, e dall'altro agli utenti di sapere come i tributi da loro versati vengono utilizzati.

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

Gli onorevoli Crocco, Santagati, Riccardo Fabbri, Catella e Gerardo Bianchi hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che parte dei proventi previsti dall'articolo 2 del decreto-legge resta disponibile;

impegna il Governo

alla presentazione di successivi provvedimenti atti ad utilizzare, nel limite di 500 milioni annui, la disponibilità suddetta al fine di attribuire ai dipendenti dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile una indennità mensile da stabilirsi in base all'ex coefficiente di stipendio relativo alla qualifica rivestita e a un indice, almeno eguale a cento, da determinarsi con criteri che tengano conto della esigenza di migliorare adeguatamente il trattamento economico del personale predetto nei confronti di tutto il restante personale dello stesso Ministero ».

L'onorevole Crocco ha facoltà di svolgerlo.

CROCCO. Signor Presidente, sarò sintetico, perché in parte posso richiamarmi sia alla relazione svolta dal presidente della X Commissione trasporti, sia ai concetti testé svolti sullo stesso argomento dall'onorevole Santagati. L'ordine del giorno sostanzialmente si può suddividere in tre aspetti fondamentali: riconoscimento di un assegno al personale dipendente dalla direzione generale della motorizzazione civile; i criteri di determinazione di questo assegno; la ricerca della copertura dell'onere che per l'eventuale corresponsione di questo assegno mensile verrebbe a determinarsi per l'Amministrazione dei trasporti.

Il primo punto mi pare abbia una larga giustificazione, cioè il riconoscimento di una indennità a questo personale non soltanto per gli argomenti che sono stati ampiamente illustrati nel corso dei lavori della X Commissione ma anche per gli argomenti che qui sono stati riassunti dal presidente Sammartino. Mi si consenta di riassumerli.

Si tratta di mansioni anch'esse di elevato livello di carattere tecnico ed amministrativo che hanno analogia tanto con quelle svolte dal settore dell'Ispettorato della motorizzazione (e qui basti citare e ricordare l'attività svolta dall'Ispettorato generale dell'aviazione civile nel rilascio dei brevetti aeronautici, materia molto più complessa di quella del rilascio di patenti automobilistiche) quanto con l'attività svolta dai funzionari delle ferrovie dello Stato (ed anche in questo caso basti ci-

tare la competenza di carattere tecnico-amministrativo che il personale dell'ispettorato ha sull'esercizio, la costruzione e la manutenzione degli aeroporti, cioè su quella che possiamo chiamare la via, l'infrastruttura del trasporto aereo). Si tratta di discriminazioni di trattamento economico a danno del personale che svolge mansioni di primaria importanza e di grande qualificazione, in parallelo all'importanza crescente che va assumendo nel campo generale dei trasporti l'aviazione civile.

Nel campo generale dei trasporti, l'aviazione civile sta scavalcando nel trasporto passeggeri in varie grandi vie di comunicazione i trasporti marittimi, sta assumendo e incidendo fortemente (e sempre più inciderà in futuro) persino nel campo dei trasporti che era tradizionalmente riservato alle ferrovie.

In un settore che, quindi, assume giornalmente un peso di sempre maggiore importanza nell'economia del paese sotto l'aspetto della redditività valutaria (la bilancia dei pagamenti, la bilancia dei noli) in questo settore è chiaro che un'amministrazione dello Stato deve poter adeguare la qualità e la responsabilità del proprio personale, (del personale preposto a questo settore) senza che questo personale venga a trovarsi in una posizione di squilibrio, di dislivello morale rispetto a tutto l'altro personale che opera nell'ambito dello stesso dicastero.

Se si pensa che la differenza di trattamento economico che questo personale viene ad avere rispetto al maggiore trattamento economico previsto dal decreto per il personale della Motorizzazione civile va dall'ordine di 200 mila lire al mese per i direttori generali a 30 o 40 mila lire al mese per i gradi più bassi, sembra ampiamente giustificata la preoccupazione della Commissione di voler riconoscere l'attribuzione di una indennità mensile che costituisce un adeguato miglioramento del trattamento economico dei dipendenti dell'aviazione civile.

Il sistema con cui l'ordine del giorno pensa possa raggiungersi questo risultato è basato sull'ex coefficiente relativo alle qualifiche rivestite dai singoli dipendenti, riferendo questo coefficiente ad un indice che sia almeno uguale a cento (per cui si avrebbe per il direttore generale una indennità dell'ordine di 90 mila lire al mese e per un avventizio, che sarebbe il grado più basso, una indennità di appena 13.600 lire al mese). Un indice almeno uguale a 100, dice l'ordine del giorno, poiché nell'ambito della copertura, di cui parlerò in seguito, sarebbe possibile (articolo, quando verrà presentata, una disci-

plina di questa materia) spostare gli indici in modo da correggere una differenza troppo sensibile a carico dei gradi più bassi.

Il problema della copertura è sempre il problema più grave che arresta la buona volontà del Governo di fronte alle istanze sia dei parlamentari sia dei vari gruppi interessati. Questo è, forse, uno dei pochi casi in cui la copertura è reperibile, perché, come l'onorevole ministro ben sa, esiste una eccedenza dei proventi che non verrà utilizzata, ma verrà assorbita dal Tesoro. Su quella eccedenza noi speriamo possa essere reperita la copertura di questo onere che assicura una perequazione di trattamento al personale. E, quindi, con questo spirito che io raccomando all'onorevole ministro di voler accettare il mio ordine del giorno. Egli d'altronde, nel corso delle sue dichiarazioni — con questo non intendo certamente commettere una indiscrezione — durante la discussione alla X Commissione (Trasporti), si è dimostrato pienamente consenziente con lo spirito di questa iniziativa, la quale avrebbe potuto trovare forse più rapida e immediata soluzione ove avessimo potuto avere a disposizione qualche giorno di tempo per poter studiare una formula logicamente e tecnicamente accettabile sul piano legislativo che consentisse di inserire nel corpo della legge di conversione un emendamento avente lo stesso contenuto del mio ordine del giorno. Poiché questo non è stato possibile, chiedo all'onorevole ministro di accettare l'ordine del giorno. Ove egli non potesse o ritenesse di limitare la sua accettazione, fin d'ora preannunzio la presentazione di una proposta di legge che, in questo caso, spero potrà finalmente realizzare i fini dell'ordine del giorno, presentata come sarà nella prospettiva di ottenere, come ha già il conforto morale e l'assenso dei membri della Commissione, anche il conforto e l'assenso dell'intera Assemblea.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Sammartino.

**SAMMARTINO, Relatore.** Non ho nulla da aggiungere, signor Presidente, a quanto ho detto in apertura del dibattito e a quanto è stato detto dagli onorevoli colleghi intervenuti. Desidero soltanto ringraziare tutti anche per il calore dei consensi che hanno manifestato in ordine al provvedimento in esame.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ringrazio anzitutto l'onorevole presidente della Commissione, relatore, e gli onorevoli colleghi. Ringrazio anche quei colleghi oggi assenti, che per altro hanno assiepato in questi giorni di lavori intensissimi la Commissione e hanno dato un profondo contributo sia dove si è perfezionato, o comunque migliorato, il provvedimento, sia dove il provvedimento è rimasto nel testo originario, poichè le proposte di modifica, se non sono state accolte, hanno però fornito argomento per maggiormente motivare le conclusioni alle quali siamo giunti.

Vorrei tralasciare una serie di argomenti che abbiamo già approfondito in questi giorni in Commissione e anche una serie di altri argomenti che ho avuto l'onore, non invidiabile, di sottoporre alla Camera nel giugno scorso e non molte settimane addietro nell'altro ramo del Parlamento.

Desidero dire, anzitutto, che siamo di fronte ad un problema politico. Se il ministro ha fatto un intervento e se oggi ha sottoposto al Parlamento, avendone avuto sanzione dal Governo, un provvedimento, il provvedimento medesimo ha una sua impostazione politica, cioè attiene alla politica dell'amministrazione dello Stato, al modo di concepire lo Stato, la sua organizzazione amministrativa e il suo rapporto con il cittadino.

Detto questo e riascoltando le considerazioni che da tutte le parti sono state fatte, molte volte anche giustamente, circa inadeguatezze e lacune, si potrebbe pensare che si voglia ad ogni costo trarre argomento politico da un provvedimento che forse non ha la statura per involgere principi politici di questo calibro. Ritengo però che, anche se il provvedimento può essere meritevole di critica, può essere ritenuto perfettibile come per altro ogni cosa che viene discussa e votata, non si possa negare che il movente da cui ha preso le mosse l'intervento del Governo, la discussione fin qui svoltasi e la stessa attrattiva equilibrata dell'opinione pubblica (tralascio le polemiche eccessive da una parte e dall'altra, che non servono) hanno avuto senza dubbio, e hanno tuttora, questa intenzione, questa volontà, questa interpretazione politica.

Non vi è dubbio — è un tema ripetuto più volte in Commissione — che vi sono stati settori dell'amministrazione dello Stato che meritano l'attenzione del Parlamento e del Governo. Quanto al Governo, debbo dire che personalmente cerco, nelle mie possibilità, di

porre l'attenzione là dove mi pare che vi sia qualche minore assonanza o qualche totale dissonanza rispetto ad una impostazione di Stati di diritto, di amministrazione trasparente, di rapporti leali e umani fra Stato e cittadino.

Il primo atto di volontà politica è stato quindi l'espressione del «no», di cui ho assunto la paternità, ad un sistema irregolare. Non dico illegittimo, inaccettabile — non voglio dare una valutazione che abbia un contenuto giuridico valido in altri campi, una valutazione che faccia capo ad altre responsabilità —, ma dico soltanto irregolare. E di ciò non porto ulteriore motivazione, poichè non saremmo qui oggi a discutere, se fosse prevalsa la valutazione, giuridicamente tecnica e valida, che nulla di irregolare fosse riscontrabile in questo settore.

Il secondo atto di volontà politica — espresso per ora con questo decreto-legge e successivamente con l'altro provvedimento, già presentato alla Camera, in parte assorbito negli emendamenti, ed eventualmente con altri provvedimenti ancora — concerne una ristrutturazione che non vuole affatto rivoluzionare un settore, ma tende a renderlo sempre più efficiente ed efficace per servire ai suoi scopi e per soddisfare le attese, le necessità, i diritti, le istanze, i bisogni dei cittadini in questo particolare settore della vita nazionale.

Questa volontà politica, questo problema politico, questa visione dello Stato si articola su tre punti particolari, il primo dei quali è costituito dal cittadino.

Il cittadino ha il diritto di sapere sempre cosa deve pagare per taluni servizi e adempimenti, e perché deve pagare. Ha diritto di essere servito con la migliore celerità possibile (accetto ben volentieri i commenti che sono venuti da ogni parte e per ultimo dall'onorevole Santagati), ha diritto di non pagare un'eventuale maggiore certezza di chiarezza di procedura con un appesantimento che gli farebbe venire desolazione e che gli farebbe dire: lasciatemi la confusione, ma non massacratemmi con ulteriori e diverse procedure. Il cittadino ha diritto a che non sia turbata la fiducia nei confronti dell'amministrazione dello Stato, sia come uffici, sia come uomini che lo Stato rappresentano. Il funzionario ha diritto di non vedere turbata questa fiducia, questa dignità nei confronti del cittadino.

Il secondo punto di vista riguarda proprio il dipendente dello Stato, che ha diritto di sapere che cosa gli spetta e perché gli spetta. Non credo che la quasi totalità dei dipendenti della motorizzazione fosse sodi-

sfatta, non dico del trattamento, ma della procedura e del modo con cui si giungeva a quel trattamento, e sono convinto che l'assoluta totalità sia ben lieta che il trattamento, passando attraverso il Ministero del tesoro, aumenti di gran lunga, muti natura alla dignità ed al prestigio del rapporto che il dipendente dello Stato, il funzionario, ha diritto di mantenere nella sostanza e nella forma. Ed una delle condizioni per la dignità è il prestigio.

I colleghi sanno che non sono solito rivolgere particolari elogi anche perché temo sempre che possano essere ritenuti di convenienza, ma non posso ancora una volta non sottolineare la benemerita dei funzionari, di tutti i dipendenti di questo settore: dagli ingegneri, che hanno portato e portano un particolarissimo peso di responsabilità tecnica, agli amministrativi, che hanno un'altra, diversa ma non meno pesante responsabilità nel settore degli uffici, fino a tutti gli appartenenti alle categorie più umili, tutti necessari ed indispensabili perché l'atto del tecnico, la pratica amministrativa possano giungere ad una conclusione. Guai a noi se si pensasse che vi sia una indispensabilità particolarmente marcata di un settore ed una pressoché inutilità di un altro! Guai a noi se si pensasse questo, specie in un ambiente dove, se una critica può essere rivolta, è quella dell'assoluta scarsità di organici, e quindi l'indispensabilità di ciascuno affinché l'organismo si muova bene e serva bene è ancora più chiaramente individuale.

Se mi è consentito, vorrei dire che anche per questo, e non solo per premiare un alto funzionario, capo del personale della motorizzazione, il dottor Tomaioli, ma anche per sottolineare la dignità e il prestigio di questo settore dello Stato, sono stato molto grato al Governo che ieri ha accolto la mia proposta perché il capo del personale stesso fosse nominato all'altissima carica di consigliere della Corte dei conti, come atto di riconoscimento di questo prestigio, come inserimento di competenze negli alti consessi della giustizia amministrativa dello Stato.

Un altro punto di vista è quello che ci fa guardare al cittadino contribuente, che ha diritto a che i bilanci vengano fatti in modo comprensibile (qui si porrebbe un tema molto vasto, ma non fa parte della mia competenza, onorevoli colleghi: siamo tutti largamente imputati su questo piano!), che ha diritto di vedere che i versamenti hanno una loro destinazione che serve alla collettività, che ha diritto di vedere abolito (a questo non

sono mai riuscito ad arrendermi) il sistema, che ritengo umiliante e forse meno nobile e meno piacevole per i dipendenti, mediante il quale i dipendenti stessi, con una procedura, sulla cui validità giuridica per altro ognuno può discutere, sono quasi costretti a pagarsi da soli appunto attraverso le casse, i fondi, ecc.

Il provvedimento, dunque, ha anzitutto portato alla caduta delle gestioni fuori bilancio: la cassa, prevista dalla legge come fuori bilancio, e il fondo — mi consentano — fuori di tutto, perché non previsto da alcuna legge, come per altro loro sanno.

Cade l'articolo 108! È vero, onorevole Santagati ed altri colleghi che hanno mosso tale osservazione: il sottoscritto non ha alcuna attrattiva per l'articolo 108. Può darsi che questa sia una posizione molto personale perché i guai che questo articolo ha arrecato anche all'attuale ministro sono tali che non si può pretendere attrattiva, simpatia e quasi condiscendenza giuridica. Non nego che l'articolo 108 abbia permesso, specie per gli ingegneri, la soddisfazione di dare una qualificazione alla loro attività. Ma l'animo, lo spirito, la importanza di fondo del provvedimento che il Governo ha presentato non toglie assolutamente questa qualificazione e la estende a tutti, perché, se è giusto che gli ingegneri abbiano tale qualificazione, è anche giusto che non esista un divario netto tra un trattamento economico motivato e un altro che, non essendo motivato, può parere invece poco nobile per i destinatari. Non si è tolto alcunché: si è voluto soltanto sottolineare che ogni posizione, ogni responsabilità, ogni grado hanno certo una loro motivazione particolare, che non è stata scritta — i colleghi lo sanno — soltanto perché si è temuto che nella applicazione potesse ricevere una interpretazione restrittiva, che non è nella volontà del Parlamento né del Governo.

Cade la confusione e l'incomprensibilità di tanti adempimenti e di somme dovute, che creavano inutilmente un alone di incertezza e di mancata chiarezza.

Quindi la caratteristica del provvedimento è innanzitutto il rientro nella legittimità certa e definitiva. Per i timpani preoccupati di colleghi particolarmente adusi al linguaggio giuridico, sottolineo che non dico: « si rientra nella legittimità », perché in questo caso darei definizione che non compete a me dare; dico: « si rientra in una legittimità certa e definitiva ». Fino ad oggi, quanto meno, vi sono state discussioni aperte. Noi spe-

riamo che, grazie alla volontà del Governo e all'apporto indispensabile del Parlamento, il quadro giuridico sia di una legittimità certa e definitiva. Ringrazio chi è stato d'accordo sul togliere quella provvisorietà, che rappresenta sempre una pennellata romantica, ma mi pare inutile.

Quindi procedure normali per riscuotere, perché il cittadino paghi, perché il dipendente dello Stato sia retribuito. Sottolineo: procedure normali. Ed è proprio per una caratteristica di normalità di procedure, per una caratteristica di definitività, onorevole Marchesi, che io, pur riconoscendo la logica della sua impostazione — per altro accolta per quella parte che ha ricordato anche l'onorevole Santagati poc'anzi, e cioè per la parte finale dell'articolo 5-bis ieri in Commissione — ho un po' insistito perché larga parte di articolazione entrasse nel decreto-legge convertito in legge. Infatti, inserendo nel decreto una parte estremamente scarna (anche togliendo la definizione di provvisorietà), la stessa impostazione, il contenuto e la cosiddetta, vorrei dire — chiedo scusa di questa trasposizione di termini — « parvità » di materia, avrebbero portato necessariamente a ritenerlo *ictu oculi* un provvedimento provvisorio, abbinabile, per vivere, di immediata integrazione attraverso altre norme. Io non dico che non vi sia bisogno che noi affrontiamo subito — e sarà grato alla Commissione e alla Camera se lo faranno — l'altro provvedimento più ampio. Ma non vi è dubbio che questo provvedimento ha una sua autonomia validità, che può essere discussa marginalmente, ma che nella sostanza può rispondere certamente ad esigenze fondamentali.

Altra caratteristica: la semplificazione per il cittadino e uno sforzo di semplificazione di competenze interne, che avrà uno sviluppo maggiore nel provvedimento successivo. A questo proposito, onorevole Santagati, desidererei, fatte tutte le indagini (riguardo a quella famosa delusione), pregarla di non insistere sul fatto che la riscossione che oggi è stata studiata con la procedura del conto corrente postale possa rimanere così. E qui aggiungo un « per ora possa rimanere così ». Voglio dire che si cerca con il provvedimento di distribuire meglio le competenze interne, si cerca di alleggerire le competenze che non siano necessariamente legate al settore; e se, come, per altro è affiorato in qualche proposta in sede di Com-

missione, qualche soluzione più idonea dovesse scaturire, il Governo è a disposizione per esaminarla e per accettarla.

SANTAGATI. D'accordo, onorevole ministro, non insisto sulla mia richiesta.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Preciso innanzitutto che non si tratta del 7 per cento ma dell'8 per cento (la cifra 7 per cento è dovuta ad un errore di stampa). L'8 per cento non può essere diminuito: ciò ha una motivazione legata a quanto la Commissione ha fatto quando ha deciso che, per dare abilitazione al personale, sono necessari corsi, esami, ecc., per quanto nessuno in quel momento ha pensato a una copertura.

Altra caratteristica è quella delle retribuzioni giuste, per il contenuto che ciascuno di noi può dare a questo sforzo di giustizia, e cioè con due elementi costitutivi: non eccessive nel *quantum*, non irrituali nella forma e nella procedura.

A questo punto dovrei chiedere ai colleghi, che tanta comprensione hanno avuto nei miei confronti, di fare un'ultima rinuncia che mi pare abbia un valore politico: li prego, cioè, di rinunciare a ulteriori emendamenti proprio per raggiungere con più sollecitudine lo scopo che ci siamo prefissi. La Commissione ha apportato alcune rettifiche. Io la ringrazio, e, onorevoli colleghi, conoscete i limiti in cui le ho accolte. Ma mi pare che vi sia, concludendo, una necessità: quella di chiudere una partita aperta; e, a questo punto, il chiuderla subito vuole anche dire averla chiusa bene, dopo gli sforzi che abbiamo fatto. È vero, non c'è stato molto tempo, ma, onorevoli colleghi, sapete che questo non va addebitato a responsabilità del ministro né a responsabilità o colpa di alcun altro.

Le procedure, i tempi sono quelli che sono. Ma mi sia consentito (lo dico con tono estremamente amichevole) affermare che non mi dispiace vedere i colleghi trovarsi, con i loro emendamenti, in un mare di questioni, pur avendo in partenza una competenza ben più approfondita e tecnica della mia, per aver affrontato questo tema, per ragioni o sindacali o di ordine giuridico o per motivi di impegno parlamentare, in altre occasioni. Quando ho sentito ripetere anche dall'onorevole Marchesi che ci si è trovati di fronte ad una congerie di emendamenti, quando il toccare un punto delle tabelle porta a specie

di frane, credo che quei sei mesi, onorevole Santagati, possano parere meno lunghi. Comunque una cosa possa dire con certezza: in quei sei mesi mi sono occupato continuamente della questione; non è passata una settimana senza che io cercassi di discutere, di trovare soluzioni e, trovatene più di una, ricominciassi daccapo affinché l'equilibrio interno fosse il migliore possibile.

Concludendo, devo dire che due cose rimangono importanti: da un lato, che non si creino eccessivi squilibri interni (onorevoli colleghi, avete avuto modo di citare qualche fatica interna di questo settore) affinché un clima di collaborazione più sereno possa dare vantaggio anche spirituale, nel senso di un lavoro fatto con serenità di animo all'interno e con la maggiore efficienza all'esterno; dall'altra, che non si creino squilibri con altri settori.

Io ho l'onore di essere a capo di un dicastero così complesso, così importante e ho il diritto e il dovere di difendere le posizioni di questo dicastero, ma sono ministro della Repubblica, come ciascuno di noi è parlamentare della Repubblica, e guai a noi se una visione parziale togliesse la visione di sintesi e di equilibrio dello Stato in tutte le sue ramificazioni. Per questo il votare il provvedimento senza turbarlo o modificarlo ulteriormente, vuol dire non snaturare una modesta, forse, ma — mi pare — significativa operazione politica, che ha un contenuto: chiarezza nello Stato e chiarezza nei rapporti fra lo Stato e il cittadino.

Vorrei, infine, aggiungere qualche parola circa il personale dell'aviazione civile. Avevo già detto in aula e in Commissione più di una volta, e lo avevo detto parlando sul passato bilancio, dopo pochissimo tempo dalla mia nomina a ministro, che prendevo atto con preoccupazione che il settore dell'aviazione civile si trovasse indubbiamente, di fronte agli altri settori del mio dicastero, in condizioni di inferiorità. Avendo competenze egualmente gravi, difficili, come gli altri due settori, si trovava senza dubbio — complessivamente — in una situazione di trattamento economico certamente inferiore. E non soltanto come trattamento economico!

Dissi allora, e ripeto oggi, che mi pare molto opportuna l'insistenza del Parlamento sull'argomento. Non vorrei che remore procedurali, che vi sono, assumessero il sapore di divergenza sul contenuto e che quindi, nel momento in cui si è affrontato una certa sistemazione, quella che a noi è parsa la mi-

gliore (per i pessimisti dirò: la meno peggiore), di un settore, non si prestasse attenzione a un altro settore egualmente vitale, indispensabile. Quindi ringrazio l'onorevole Crocco, ringrazio tutti gli altri colleghi, soprattutto l'onorevole Mancini, che da tempo hanno iniziato e condotto innanzi questa battaglia.

Devo dire che la procedura non mi consente di dire altro, se non che io accolgo come raccomandazione l'ordine del giorno Crocco. Ché se io dicessi altro (i colleghi lo sanno quanto me), qualunque altra frase diversa avrebbe lo stesso eguale contenuto, perché questa è la impostazione degli ordini del giorno, soprattutto in una materia che è afferente al tema generale dei trasporti ma non si può dire che sia afferente al tema specifico del decreto-legge.

Spero comunque che queste dichiarazioni, unite alle altre delle quali i colleghi proponenti mi hanno dato atto, possano dar soddisfazione alla Camera nel senso di mettere una volontà comune perché si riesca ad affrontare, ad impostare, a risolvere il problema così delicato e così giusto, riguardante il settore dell'aviazione civile. E grazie a ciascuno di loro. (*Applausi al centro e a sinistra — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Onorevole Crocco, insiste a che il suo ordine del giorno sia posto in votazione?

**CROCCO.** Prendo atto che il mio ordine del giorno è stato accettato come raccomandazione e non insisto.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura nel testo della Commissione.

**FABBRI, Segretario, legge:**

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

L'originario articolo 1 è stato soppresso.

Gli altri articoli del decreto-legge sono stati così modificati dalla Commissione:

#### ART. 1.

Per le operazioni tecniche e tecnico-amministrative di competenza dell'Ispettorato ge-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

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

## ART. 2.

I diritti di cui al precedente articolo 1 unitamente alle imposte di bollo inerenti alle domande ed ai documenti, 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 per i trasporti e l'aviazione civile di concerto col Ministro per il tesoro. Le imposte di bollo suddette sono mensilmente accreditate al conto corrente postale dell'ufficio bollo straordinario di Roma.

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

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a stipulare con l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni apposita convenzione per l'istituzione ed il funzionamento, nell'ambito delle principali sedi peri-

feriche dell'Ispettorato, di uffici postali presso i quali possono essere effettuati i versamenti previsti dal presente articolo.

## ART. 3.

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

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

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

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

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

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

Al personale dell'Ispettorato per l'effettuazione delle operazioni tecniche di cui al precedente articolo 1 non spetta alcun diritto o indennità.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

Al personale periferico dell'Ispettorato non spetta il trattamento economico di missione quando effettua fuori sede le operazioni tecniche di cui al precedente articolo 1 o è addetto all'espletamento delle medesime.

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

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

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

## ART. 4.

In relazione agli introiti affluiti al capitolo di entrata di cui al precedente articolo 2, con decreti del Ministro per il tesoro, su proposta del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, saranno disposte assegnazioni di fondi ad appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - rubrica « Motorizzazione civile e trasporti in concessione » - distintamente per ciascuna delle spese di cui alle lettere seguenti e con la dotazione ri-

spettiva riferita in percentuale ai detti introiti:

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

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

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

## ART. 5.

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

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

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

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

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

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

1) gli esami per la patente di guida ad uso privato per autoveicoli e motoveicoli del-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

le categorie *A*, *B* e *C*, esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ART. 6.

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

## ART. 7.

Sono abrogati l'articolo 108 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740 e l'articolo 24 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813; sono altresì abrogati il decreto ministeriale 28 gennaio 1934 di approvazione dello statuto della Cassa di colleganza fra gli ingegneri dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione, il decreto ministeriale 28 maggio 1946 istitutivo del Fondo centrale di previdenza tra i dipendenti dello stesso ispettorato, nonché le disposizioni comunque incompatibili con il presente decreto.

È istituita una Cassa di previdenza e assistenza tra i dipendenti di detto ispettorato. Con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto con il Ministro per il tesoro, sentite le organizzazioni sindacali, sarà approvato lo statuto della Cassa e potrà essere autorizzata la devoluzione alla medesima, quale contributo, dei fondi per le spese di cui alla lettera *a*) del precedente articolo 4.

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

Fermo restando quanto disposto dal nono comma dell'articolo 3, le disponibilità esistenti presso la Cassa ed il Fondo di cui al primo comma afferenti al periodo intercorrente dal 1° maggio 1966 sino all'entrata in vigore del presente decreto sono devolute allo Stato. Le somme accantonate per la previdenza sino al 30 aprile 1966 sono devolute alla Cassa di previdenza e assistenza istituita ai sensi del secondo comma; le rimanenti

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

somme disponibili sono devolute al personale secondo le norme già in vigore presso la Cassa ed il Fondo di cui al primo comma.

La temporanea amministrazione delle somme e delle disponibilità indicate nel precedente comma resta affidata al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - il quale con le disponibilità afferenti al periodo 1° maggio 1966

sino all'entrata in vigore del presente decreto potrà sopperire, fino a quando non verrà determinata la dotazione dei capitoli di bilancio specificati nel precedente articolo 4, alle spese previste dall'articolo stesso, aventi carattere di urgenza, salvo successiva sistemazione.

Gli articoli 8 e 9 del testo della Commissione sono identici, rispettivamente, agli articoli 7 e 8 del decreto-legge.

TABELLE DEL DECRETO-LEGGE RISULTANTI  
DALLE MODIFICAZIONI INTRODOTTE DALLA COMMISSIONE

TABELLA I.

## CONDUCENTI DI VEICOLI A MOTORE

	Tariffa
<i>a) Operazioni tecniche:</i>	
1) Esame per la patente ad uso privato per la guida di motoveicoli della categoria A (articoli 85 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393) . . . . .	150
2) Esame per le altre patenti di guida (articoli 80, 85, 86 e 89) . . . . .	1.200
3) Esame di idoneità per insegnante o istruttore di scuola guida (articolo 84) . . . . .	1.200
<i>b) Operazioni tecnico-amministrative:</i>	
4) Sostituzione patente di guida militare o estera (articoli 94 e 98)	600
5) Conferma validità patente di guida (articolo 88) qualora sia richiesta una valutazione tecnica da parte dell'Ispettorato della motorizzazione civile . . . . .	300
6) Rilascio duplicati . . . . .	300

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

TABELLA II.

## VEICOLI A MOTORE E RIMORCHI

	Tariffa
<i>a) Operazioni tecniche:</i>	
1) Visita e prova di ciclomotori (articoli 55 e 62) . . . . .	600
2) Visita e prova degli altri veicoli a motore e rimorchi (articoli 54, 55, 56, 72, 74, 76) . . . . .	1.100
3) Accertamento attrezzature per trasporto persone su autocarri o su macchine agricole (articolo 28 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39; articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393) . . . . .	600
<i>b) Operazioni tecnico-amministrative:</i>	
4) Rilascio documento di circolazione in base a dichiarazione di conformità ovvero per nuova immatricolazione o per cambiamento d'uso (articoli 53, 58, 59, 62, 72) . . . . .	600
5) Rilascio certificato internazionale di circolazione (articolo 99) . . . . .	600
6) Autorizzazione per circolazione di prova (articoli 63 e 74) . . . . .	600
7) Rilascio foglio di via (articoli 64 e 74) . . . . .	600
8) Autorizzazione per impiego di autobus di noleggio in servizio di linea e viceversa ovvero per trasporto eccezionale di persone su autocarri (articolo 57) . . . . .	600
9) Rilascio duplicati . . . . .	300
10) Operazioni di cui ai nn. 4, 5 e 6 qualora si tratti di ciclomotori . . . . .	300
11) Operazioni di cui al n. 9 qualora si tratti di ciclomotori . . . . .	150

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

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

TABELLA III.

## VISITE E PROVE SPECIALI

Operazioni tecniche:	Tariffa
1) Visita e prova di ciclomotori costruiti in unico esemplare . . .	2.000
2) Visita e prova di altri veicoli costruiti in unico esemplare . .	4.000
3) Visita e prova di veicoli eccezionali o che abbiano altre caratteristiche costruttive eccezionali . . . . .	16.000
4) Visita e prova di veicoli muniti di cisterna adibiti al trasporto merci pericolose e di quelli per il trasporto di materie radioattive	8.000
5) Visita e prova di dispositivi per alimentazione di veicoli a motore a gas compresso o liquefatto . . . . .	1.000

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

TABELLA IV.

## APPROVAZIONE DISPOSITIVI

a) Operazioni tecniche:	Tariffa
1) Vetri stratificati per parabrezza; silenziatori non adottati dalla fabbrica costruttrice del veicolo; avvisatori acustici; catadiottri; proiettori; ganci ed occhioni di traino; impianti di frenatura .	16.000
2) Altri vetri; silenziatori adottati dalla fabbrica costruttrice del veicolo; altri dispositivi . . . . .	8.000

*N. B.* — Le operazioni sono previste dall'articolo 78 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

TABELLA V.

## OMOLOGAZIONI

Operazioni tecniche:	Tariffa
1) Omologazione autoveicoli e trattori agricole . . . . .	35.000
2) Omologazione motoveicoli . . . . .	25.000
3) Omologazione ciclomotori . . . . .	13.000
4) Omologazione rimorchi ed altre macchine agricole; approvazione di autobus con carrozzeria diversa da quella di tipo omologato; nuova omologazione a seguito di modifiche delle caratteristiche essenziali di veicolo già omologato . . . . .	16.000
5) Prove aggiuntive per:	
a) traino . . . . .	15.000
b) controllo al banco dei motori per ciclomotori . . . . .	5.000
c) controllo al banco di altri motori . . . . .	13.000

*N. B.* — Le operazioni sono previste dagli articoli 53, 72 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

## TABELLA VI.

## NAVIGAZIONE INTERNA

Tariffa

A) *Motoscafi e imbarcazioni a motore.*

## a) Operazioni tecniche:

1) Visita e prova di motoscafi (articoli 3 e 12 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813) . . . . .	1.000
2) Visita e prova di imbarcazioni a motore (articoli 3 e 12) . . . . .	500
3) Verifica di motori (articoli 3, 4, 5, 12) . . . . .	500
4) Stazzatura motoscafi (articolo 1) . . . . .	1.000
5) Stazzatura imbarcazioni a motore (articolo 1) . . . . .	500
6) Esame per la patente di guida ad uso privato per motoscafi e imbarcazioni a motore (articoli 16, 18, 22) . . . . .	1.200

## b) Operazioni tecnico-amministrative:

7) Rinnovo documenti necessari per la navigazione (articolo 11) . . . . .	600
8) Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione, nonché iscrizione o cancellazione delle ipoteche (articolo 250 del codice della navigazione: regio decreto 29 marzo 1942, n. 327); rilascio estratto matricolare o copia di un documento . . . . .	1.000
9) Rilascio duplicati . . . . .	300

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

B) *Navi e galleggianti.*

## a) Operazioni tecniche:

1) Controllo tecnico delle navi e dei galleggianti in costruzione (articolo 235 del codice della navigazione; articolo 147 del regolamento navigazione interna: decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1949, n. 631):	
1-a) navi a propulsione meccanica sino a 25 tonnellate stazza lorda . . . . .	3.000
1-b) navi a propulsione meccanica oltre 25 sino a 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	5.000
1-c) navi a propulsione meccanica oltre 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	10.000
1-d) navi non a propulsione meccanica sino a 25 tonnellate stazza lorda . . . . .	2.000
1-e) navi non a propulsione meccanica oltre 25 sino a 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	3.000
1-f) navi non a propulsione meccanica oltre 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	6.000

## Segue TABELLA VI.

	Tariffa
2) Visita e prova di navi e galleggianti (articoli 165 e 166 del codice della navigazione; articoli 72 e da 75 a 77 del regolamento navigazione interna):	
2-a) navi a propulsione meccanica sino a 25 tonnellate stazza lorda . . . . .	2.000
2-b) navi a propulsione meccanica oltre 25 sino a 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	3.000
2-c) navi a propulsione meccanica oltre 100 tonnellate stazza lorda	5.000
2-d) navi non a propulsione meccanica sino a 25 tonnellate stazza lorda . . . . .	1.000
2-e) navi non a propulsione meccanica oltre 25 sino a 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	2.000
2-f) navi non a propulsione meccanica oltre 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	4.000
3) Stazzatura (articolo 138 del codice della navigazione):	
3-a) sino a 25 tonnellate stazza lorda . . . . .	2.000
3-b) oltre 25 sino a 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	3.000
3-c) oltre 100 tonnellate stazza lorda . . . . .	6.000
4) Esami per il conseguimento dei titoli professionali di conduttore o motorista di motoscafi, di fuochista abilitato e corrispondenti qualifiche di autorizzato (articolo 134 del codice della navigazione; articoli 52, 56, 57, 58, 61 del regolamento navigazione interna) . . . . .	1.200
5) Accertamento idoneità tecnica imprese costruttrici di navi e galleggianti (articolo 232 del codice della navigazione; articolo 144 del regolamento navigazione interna) . . . . .	1.000
b) operazioni tecnico-amministrative:	
6) Rilascio o rinnovo dei documenti necessari per la navigazione (articoli 149 e da 152 a 154 del codice della navigazione; articoli 70 e 74 del regolamento navigazione interna) . . . . .	600
7) Trascrizione nel registro delle navi e dei galleggianti in costruzione di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione (articolo 242 del codice della navigazione) . . . . .	1.000
8) Trascrizione nei registri delle navi e dei galleggianti di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione, nonché iscrizione e cancellazione delle ipoteche (articolo 250 del codice della navigazione); rilascio estratto matricolare o copia di un documento . . . . .	1.000
9) Rilascio duplicati . . . . .	300

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

TABELLA VII.

## INDICE

QUALIFICA	Ex coeffi- ciente di stipendio	Diret- tore generale e diret- tore centrale	Carriera direttiva tecnica		Carriera direttiva amministrativa		Carriera di concetto	
			Sede centrale	Sedi perife- riche	Sede centrale e Sedi perife- riche	Sedi perife- riche per gli abilitati ad effet- tuare opera- zioni tecniche	Sede centrale e Sedi perife- riche	Sedi peri- feriche per gli abili- tati ad effettuare opera- zioni tecniche
Direttore generale . . . . .	900	300	—	—	—	—	—	—
Direttore centrale . . . . .	900	260	—	—	—	—	—	—
Ispettore generale . . . . .	670	—	260	320	260	320	—	—
Ispettore capo . . . . .	500	—	340	420	300	380	160	220
Ispettore aggiunto capo ed equi- parati . . . . .								
Ispettore principale . . . . .	402	—	410	510	310	410	190	265
Ispettore aggiunto superiore . . . . .								
Ispettore di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	325	—	490	615	310	435	225	315
Ispettore aggiunto . . . . .								
Ispettore di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	271	—	570	715	340	490	260	370
Sotto ispettore di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .								
Ispettore di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	229	—	—	—	370	545	290	420
Sotto ispettore di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .								
Aiuto ispettore . . . . .	202	—	—	—	—	—	315	465

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

Segue TABELLA VII.

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

SAMMARTINO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAMMARTINO, *Relatore*. Richiamo l'attenzione della Camera, ai sensi dell'articolo 91 del regolamento, sulle seguenti correzioni di forma, dovute ad errori di stampa, da apportare al testo della Commissione di taluni articoli del decreto-legge:

all'articolo 4, alinea *a*), seconda riga, sostituire « preventive », con « previdenziali »; alinea *b*), dopo le parole della penultima riga « precedente articolo », inserire: « e per le spese inerenti ai corsi di qualificazione di cui al successivo articolo 5 »;

all'articolo 5, penultimo comma, alinea 1), aggiungere, in fine, le parole: « esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici »;

alla tabella VII, pagina 21 dello stampato, sesta voce, terza colonna di cifre, sostituire « 405 », con « 495 ».

CACCIATORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CACCIATORE. Desidero prospettare l'opportunità di rinviare la discussione per un esame non sommario di questi adattamenti tecnici.

PRESIDENTE. Onorevole Cacciatore, le faccio osservare che si tratta soltanto di correzioni di errori stampa. Prego comunque il relatore di enunciarli nuovamente.

SAMMARTINO, *Relatore*. Ripeto che si tratta delle seguenti correzioni di forma, dovute ad errori di stampa, da apportare al testo della Commissione di taluni articoli del decreto-legge:

all'articolo 4, alinea *a*), seconda riga, sostituire « preventive », con « previdenziali »; alinea *b*), dopo le parole della penultima riga « precedente articolo », inserire: « e per le spese inerenti ai corsi di qualificazione di cui al successivo articolo 5 »;

all'articolo 5, penultimo comma, alinea 1), aggiungere, in fine, le parole: « esclusi gli esami dei mutilati e minorati fisici »;

alla tabella VII, pagina 21 dello stampato, sesta voce, terza colonna di cifre, sostituire « 405 », con « 495 ».

CACCIATORE. Non insisto nella mia proposta di rinviare la discussione.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, le correzioni proposte dalla Commissione si intendono approvate.

(Così rimane stabilito).

CACCIATORE. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto sul complesso del disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CACCIATORE. Il PSIUP darà il suo voto favorevole al provvedimento al nostro esame. Il motivo è ben noto. Fin dalla seduta del 22 giugno 1966 rilevammo, onorevole ministro, che il suo provvedimento « catenaccio », se da un lato si poteva giustificare, a prescindere dal modo e dai tempi, dall'altro era criticabile aspramente (come noi facemmo) in quanto improvvisamente e tragicamente colpiva i funzionari delle categorie più basse, gettandoli nella miseria più nera, poichè a Roma e negli altri grandi centri è impossibile vivere con appena 50 mila lire al mese.

Ora, emendando il decreto-legge, avendo ottenuto condizioni migliori per tali categorie, noi daremo il nostro voto favorevole, che è dato, d'altra parte, anche per i miglioramenti conseguiti dagli amministrativi. A questo proposito, per l'avvenire, vorrei pregare di tener conto che la laurea degli amministrativi non differisce molto da quella degli ingegneri.

Diamo il nostro voto favorevole per l'incentivazione data alla periferia, evitando in buona parte il pericolo di discriminazione da parte di direttori periferici. Votiamo favorevolmente anche perchè si prevede una migliore utilizzazione del personale e per il peso che avranno le organizzazioni sindacali nell'applicazione di alcuni punti del decreto.

È chiaro che tutto ciò non può farci ritenere pienamente soddisfatti. Il punto più importante rimane quello della disciplina definitiva del trattamento accessorio del personale dell'ispettorato generale della motorizzazione; ci auguriamo che la discussione del relativo disegno di legge avvenga al più presto.

Faccio appello a lei, onorevole ministro, alla stampa, all'opinione pubblica perchè si riveda l'ingiusto giudizio dato nei confronti di funzionari che hanno sempre servito con abnegazione e competenza lo Stato e gli utenti.

Se sulle retribuzioni dei gradi alti vi è stato da dire, ciò è stato conseguenza — ed ella lo sa, onorevole ministro — dei rapporti politici,

amministrativi, economici, finanziari, che sono esistiti tra determinate forze e gli uomini politici che l'hanno preceduta al dicastero dei trasporti.

Accolga, onorevole ministro, questo mio invito, questo mio appello: dia fiducia al personale e stabilisca, nell'interesse comune, rapporti di comprensione e di collaborazione con tutto il personale.

SANTAGATI. Chiedo di parlare per una precisazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Desidero osservare che, se si approvasse per l'articolo 1 del decreto-legge la proposta della Commissione di sopprimerlo, potrebbe derivarne preclusione del contenuto, che è invece riprodotto, incorporato nel primo comma dell'articolo 7 del testo della Commissione.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Infatti, accanto all'articolo 1 si sarebbe dovuto scrivere « trasferito all'articolo 7 », anziché « soppresso ».

PRESIDENTE. Prendo nota di questo chiarimento.

Non essendovi emendamenti, rimane ora da fare una unica votazione, che avrà per oggetto non l'uno o l'altro degli articoli del decreto-legge ma soltanto l'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo della Commissione, comprendente tutte le modifiche dalla Commissione stessa apportate al decreto-legge; a norma di regolamento, questa votazione avrà luogo direttamente a scrutinio segreto, in altra seduta.

Sono così assorbite le concorrenti proposte di legge Bianchi Gerardo (3138) e Lettieri (3239).

#### **Ritiro di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. Informo che il deputato Santi, anche a nome degli altri firmatari, ha ritirato la proposta di legge:

« Estensione della legge 24 luglio 1961, n. 729, alla concessione per la costruzione e l'esercizio dell'autostrada Fornovo-Pontremoli accordata ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 463, e concessione del prolungamento di tale autostrada per il collegamento all'autostrada del sole e a quella tirrenica » (3349).

La proposta è stata pertanto cancellata dall'ordine del giorno.

#### **Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.**

FABBRI, *Segretario*, legge le interrogazioni e l'interpellanza pervenute alla Presidenza.

CARADONNA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARADONNA. Sollecito lo svolgimento delle mie interrogazioni su problemi della difesa, in particolare sulle voci di installazione di basi missilistiche non lontano dalle coste italiane.

PRESIDENTE. Interesserò il ministro competente.

#### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di lunedì 6 febbraio 1967, alle 16,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 14 dicembre 1966, n. 1069, concernente disciplina temporanea del trattamento giuridico, economico e di quiescenza del personale degli istituti che gestiscono forme obbligatorie di previdenza ed assistenza (*Approvato dal Senato*) (3752);

— *Relatore*: Bressani.

3. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, concernente disciplina dei diritti dovuti all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (3682).

4. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Approvazione delle finalità e delle linee direttive generali del programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 (2457);

— *Relatori*: Curti Aurelio e De Pascalis, *per la maggioranza*; Delfino; Valori e Passoni; Barca, Leonardi e Raffaelli; Alpino e Goehring, *di minoranza*.

5. — *Discussione della proposta di legge costituzionale:*

AZZARO ed altri: Modifica del termine stabilito per la durata in carica dell'Assem-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

blea regionale siciliana e dei Consigli regionali della Sardegna, della Valle d'Aosta, del Trentino-Alto Adige, del Friuli-Venezia Giulia (2493);

— *Relatore*: Gullotti.

6. — *Discussione della proposta di legge:*

CASSANDRO ed altri: Riconoscimento della Consulta nazionale quale legislatura della Repubblica (2287);

— *Relatore*: Dell'Andro.

7. — *Discussione del disegno di legge:*

Adesione alla Convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 e sua esecuzione (*Approvato dal Senato*) (3036);

— *Relatore*: Russo Carlo.

8. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— *Relatori*: Cavallaro Francesco e Sammartino.

9. — *Discussione del disegno di legge:*

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore*: Fortuna.

10. — *Discussione delle proposte di legge:*

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore*: Degan.

11. — *Discussione delle proposte di legge:*

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età (*Urgenza*) (226);

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (*Urgenza*) (370);

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione in favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore*: Zugno.

12. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori*: Di Primio, per la maggioranza; Almirante, Accreman, Luzzatto, di minoranza.

13. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori*: Piccoli, per la maggioranza; Almirante, di minoranza;

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori*: Baroni, per la maggioranza; Almirante, di minoranza.

14. — *Discussione della proposta di legge:*

Bozzi ed altri: Controllo parlamentare sulle nomine governative in cariche di aziende, istituti ed enti pubblici (1445);

— *Relatore*: Ferrari Virgilio.

**La seduta termina alle 13,50.**

---

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA  
ANNUNZIATE**

*Interrogazioni a risposta scritta.*

**LUCCHESI.** — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quali provvedimenti intenda adottare per estendere a favore degli allevatori ovini le provvidenze delle leggi normali e soprattutto quelle eccezionali a favore di quegli allevatori delle province di Pisa, Grosseto, Firenze danneggiati dalle recenti alluvioni.

Pare infatti che gli Ispettorati agrari della Toscana non tengano conto delle pratiche inoltrate dai pastori.

Chiede anche di sapere se il Ministro non ritenga opportuno costituire presso il Ministero stesso un idoneo ufficio tecnico che si occupi dei problemi dell'allevamento ovino.

(20213)

**SERVADEI.** — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere come sono stati distribuiti dalla Regione siciliana ai vari Enti provinciali per il turismo di competenza i fondi ordinari messi a disposizione dal Ministero per gli esercizi finanziari 1965 e 1966;

per conoscere, ancora, qual'è stato il movimento turistico registrato nelle province siciliane durante il 1965 (arrivi e permanenze), quali le capacità ricettive, quali le Aziende di soggiorno, cura e turismo che fanno capo ad ogni singolo Ente provinciale.

(20214)

**TITOMANLIO VITTORIA.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi dell'eccessivo ritardo (luglio 1966) relativo al rimborso dei conguagli degli assegni familiari in favore dei dipendenti delle aziende di cui i titolari ne hanno anticipato il pagamento.

Tale ritardo, in particolare, colpisce il settore artigiano dei barbieri e parrucchieri, date le difficoltà economiche aziendali in cui versa la categoria che rende impossibile le anticipazioni suddette.

(20215)

**TITOMANLIO VITTORIA.** — *Al Ministro per la riforma burocratica.* — Per conoscere in che modo intende affrontare il problema riguardante il personale dell'Amministrazione provinciale delle imposte dirette per il riconoscimento, agli effetti della progressione in carriera, dell'anzianità di servizio acquisita durante il servizio precedentemente prestato nella carriera inferiore agli effetti della carriera superiore.

Pertanto, in base alle disposizioni vigenti, alcune categorie di impiegati di varie amministrazioni (interni, pubblica istruzione, finanze) hanno ottenuto la valutazione del servizio prestato in carriere inferiori a quella di appartenenza, secondo le disposizioni del precedente ordinamento, ai sensi delle leggi n. 98 e 320 del 1958 e della legge n. 1264 del 1961 e della legge n. 959 del 1962. (20216)

**BRUSASCA.** — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — facendosi interprete del sentimento della popolazione di Ricaldone e dei paesi vicini profondamente sorpresa e dolorosamente colpita dalla completa assenza al funerale di Luigi Tenco dei suoi compagni d'arte e di rappresentanze del *festival* di Sanremo e dell'industria discografica nazionale, mentre i suoi compagni di leva e tutti gli abitanti della zona, facendo eco alla comprensione di Sua Eccellenza il Vescovo di Acqui, che aveva autorizzato il funerale religioso — come esso può spiegare un comportamento così disumano e così cinico, che mette in evidenza sempre più allarmante il profondo contrasto tra le tradizioni di solidarietà specie nella sventura delle nostre campagne con gli sfrenati egoismi e gli spietati interessi di ambienti nei quali scompare sempre più la consapevolezza dei valori fondamentali della vita umana. (20217)

**TITOMANLIO VITTORIA.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritiene di intervenire nei riguardi della Direzione generale dell'INAM, che ha disposto, con decorrenza dal 1° gennaio 1967, il trasferimento al settore industria dell'INAM di quelle imprese artigiane già assegnate al settore commercio dal decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 31 ottobre 1947, n. 1304.

Tale trasferimento importa una maggiorazione contributiva dell'1,72 per cento sulle retribuzioni corrisposte ai lavoratori.

L'INAM ha basato il provvedimento su una applicazione della legge 25 luglio 1956, n. 860, che non sembra propria né giuridicamente fondata, almeno agli effetti dell'inquadramento interno dello stesso INAM che non ha un settore *ad hoc* per l'artigianato.

Il decreto del 1947, prevedeva infatti che una modificazione alla normativa avrebbe potuto aver luogo soltanto con una norma speciale che riordinasse « in modo organico e generale l'assicurazione contro le malattie dei lavoratori ».

Si desidera sapere con quale provvedimento il Ministero del lavoro ha comunque auto-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

rizzato l'INAM a tale determinazione e se in esso vi siano comprese anche le aziende esercenti attività di barbieri e di parrucchiere.

Tra le categorie, infatti, trasferite di autorità al settore industria dell'INAM, vi sono i barbieri e parrucchieri, che svolgono certamente una tradizionale attività artigiana rivolta alla cura ed all'igiene della persona ma che non hanno ovviamente nulla a che fare con il settore dell'industria!

Anche sindacalmente i lavoratori dipendenti dalle aziende artigiane di barbieri e parrucchieri (lavoranti acconciatori, manicure, pettinatrici, visagiste, ecc.) sono sempre stati, e lo sono tuttora, allineati al settore del commercio, tant'è vero che i rapporti sindacali e contrattuali sono regolati tra le Federazioni dei lavoratori del commercio e le Federazioni delle categorie artigiane dell'acconciatura, com'è avvenuto per la stipulazione del contratto nazionale di lavoro del 25 luglio 1966.

La permanenza nel settore commercio delle categorie in questione, è consigliabile inoltre per non aggravare la loro già precaria condizione economica, tanto più che la decorrenza (1° gennaio 1967) di tale nuovo inquadramento, coincide con un altro aggravamento di carattere generale: la defiscalizzazione degli oneri sociali.

Tanto premesso, si chiede se il Ministro del lavoro non ritenga di chiarire che la disposizione amministrativa dell'INAM, impartita con la circolare n. 79/C del 22 agosto 1966, non riguarda i barbieri e parrucchieri o quanto meno di disporre la sospensione per consentire un più approfondito esame della questione, sentite le Organizzazioni sindacali di categoria e di settore, sia dal punto di vista giuridico, sia dal punto di vista dell'opportunità, considerando anche che sfuggono i motivi per cui si sia giunti, dopo oltre 10 anni dalla emanazione della legge 25 luglio 1956, n. 860, ad una determinazione del genere. (20218)

TITOMANLIO VITTORIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere in quale modo intende risolvere la posizione giuridica degli insegnanti stabilizzati per quanto attiene all'« educazione musicale », immessi nei ruoli speciali transitori, ai sensi dell'articolo 20 della legge n. 831, con le note limitazioni di carriera, perché non erano ancora state istituite le cattedre di educazione musicale nella nuova scuola media.

Con la nuova legge n. 603 del 25 luglio 1966 saranno immessi nei ruoli ordinari 700 insegnanti abilitati, anche con un solo anno sco-

lastico, mentre alcuni dei 451 insegnanti, dei ruoli speciali transitori, raggiungono i 25-30 anni di servizio.

Inoltre, con la circolare ministeriale n. 434 del 16 novembre 1966, applicativa della legge n. 603, è stata preclusa ai suddetti la partecipazione al nuovo concorso. (20219)

BRUSASCA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le cause che hanno determinato i provvedimenti di licenziamento del personale e di riduzione delle ore di lavoro della società Eternit di Casale Monferrato e per chiedere quale azione il Governo intende tempestivamente svolgere per conservare l'occupazione ai dipendenti di questa industria che costituiscono la più numerosa maestranza del comune di Casale Monferrato. (20220)

BRUSASCA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — con riferimento alla sua precedente interrogazione n. 1894 pubblicata sul *Resoconto Sommario* della Camera del giorno 10 dicembre 1964 — se il Governo non ritiene che sussistano tutte le condizioni per l'istituzione di un ufficio postale nella regione Oltreponte di Casale Monferrato.

In questa regione, quasi del tutto disabitata fino al 1940, sono sorti numerosi stabilimenti come quelli Cerutti, uno dei più importanti d'Europa di macchine grafiche per rotocalchi, Marietti per l'editoria, Bonzano per la lavorazione del legno, Gaiero per prodotti meccanici, Varallo per la floricultura, oltre a numerosi altri, compresa la Centrale del latte.

Con questi stabilimenti è sorto un imponente quartiere di case per lavoratori, abitato già da parecchie migliaia di persone, dotato di scuole moderne e di tutti i servizi civili sollecitamente impiantati dal comune di Casale.

Nel centro di questo quartiere è sorta la Chiesa che il Vescovo della diocesi, Monsignor Giuseppe Angrisani, valoroso difensore delle sue popolazioni durante l'occupazione nazista, offrì in voto per la salvezza di Casale dai bombardamenti aerei dell'ultima guerra.

Sussistono pertanto tutte le condizioni per l'istituzione dell'ufficio postale che l'interrogante sollecita nell'interesse della popolazione della zona e anche dell'amministrazione dello Stato. (20221)

BOSISIO. — *Ai Ministri del tesoro e della sanità.* — Per conoscere come intendono risolvere la situazione finanziaria dei centri di

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

recupero per infermi spastici (discinetici) assistiti a norma della legge 10 aprile 1954, e come e quando intendono provvedere al pagamento delle rette maturate ai centri di rieducazione motoria e tuttora in sofferenza ponendo in serie difficoltà gli enti che prestano l'assistenza.

Chiede inoltre di essere reso edotto se corrisponde al vero che la somma messa a bilancio nel 1966 non sia sufficiente a coprire tutte le rette del secondo trimestre 1966 per cui l'importo stanziato, anche se alquanto aumentato per il 1967, non sarà nemmeno sufficiente per pagare tutti gli arretrati del 1966 rimanendo così allo scoperto nel pagamento di tutte le rette del 1967.

Chiede inoltre se il Ministero del tesoro intenda provvedere adeguatamente a sanare una situazione preoccupante che pone in precarie condizioni finanziarie centri che si occupano con generosa dedizione all'assistenza dei discinetici, spastici e lussati d'anca. (20222)

GELMINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non crede di dover intervenire ai fini di un orientamento degli uffici delle imposte dirette, alcuni dei quali come Grosseto, Torino, hanno sollevato la questione dell'iscrizione degli artigiani riuniti in società di fatto in categoria B, ai fini dell'imposta mobiliare basandosi sulla ipotesi del contenuto dell'articolo 85 testo unico imposte dirette che per la classificazione in categoria C/1 prevede « i redditi di lavoro autonomo per le persone fisiche » ecc.

Tale posizione non appare giusta in quanto la società di fatto, a norma del codice civile, non ha personalità giuridica, ma è solo ed unicamente una comunione di persone che si riuniscono per conseguire un determinato fine.

D'altra parte nelle stesse circolari ministeriali relative a detta materia nei confronti degli artigiani, ad esempio circolare ministeriale 5 aprile 1946, n. 2160 e 4 giugno 1965, n. 302220 si menzionano semplicemente le « imprese artigiane » senza alcun riferimento alla questione se esse siano ditte individuali o società di fatto.

Si osserva inoltre come seguendo la prassi dei procuratori suddetti si verrebbe ad una applicazione assurda e contraria allo spirito della legge, per cui, ditte artigiane individuali con operai ed apprendisti sono giustamente classificate in categoria C/1, mentre artigiani senza dipendenti, solo perché riuniti in società di fatto sarebbero iscritti in categoria B. (20223)

CASTELLI E BIANCHI FORTUNATO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, della sanità e del turismo e spettacolo.* — Per sapere se non intendano intervenire d'urgenza presso l'amministrazione provinciale di Milano perché venga opportunamente modificato il progetto, già in stato di avanzata esecuzione, per la costruzione di uno scolatore delle acque luride della zona nord-Milano dall'Olonza al Ticino, con immissione nelle acque dello stesso fiume a monte della città di Vigevano.

Le popolazioni di Vigevano e di Pavia e di tutti i comuni rivieraschi del Ticino sono vivamente allarmate per quanto sta avvenendo, poiché se lo scolatore anzidetto entrasse in esercizio, grave sarebbe il danno, per l'evidente inquinamento delle acque del Ticino, dal punto di vista igienico-sanitario e turistico.

Gli interroganti fanno presente ai Ministri suddetti l'opportunità di convocare un incontro di tutti i rappresentanti degli enti interessati (Province, Comuni, camere di commercio, enti del turismo, organizzazioni sindacali, ecc.) al fine di trovare una soluzione che contemperasse le esigenze e le opportunità di tutti i settori implicati. (20224)

DI GIANNANTONIO E BOSISIO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere i motivi per i quali la Commissione giudicatrice del concorso internazionale per un'opera lirica, bandito nel 1965 dalla Fondazione « Rossini » e dal comune di Pesaro sotto l'egida del Ministero del turismo e dello spettacolo, ha deciso, dopo aver esaminato le diciotto opere concorrenti, di non assegnare i premi previsti dal bando.

Gli interroganti ritengono che decisioni così drasticamente negative in concorsi di risonanza internazionale, che vantano il patrocinio e il concorso finanziario dello Stato, oltre che poco convincenti sul piano di un presunto assoluto rigore critico (sembra improbabile che su diciotto concorrenti sia mancato un meritevole di considerazione) sono anche controproducenti ai fini della cultura del turismo e del prestigio nazionale. Per i concorrenti, infine, che hanno dovuto affrontare ingenti spese per tassa e approntamento di copie costosissime (tanto della partitura generale, quanto degli spartiti per canto e pianoforte, e dei libretti) la mancata assegnazione di tutti e tre i premi in palio può costituire rischio come di una radicale squalifica personale facile a dilatarsi in una gratuita offesa per gli stessi cultori della musica.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 3 FEBBRAIO 1967

Per dette ragioni gli interroganti ritengono che iniziative del genere, in mancanza di più serie garanzie, non vadano incoraggiate e non abbiano a beneficiare del patrocinio e del contributo del Ministero del turismo e dello spettacolo. (20225)

*Interrogazioni a risposta orale.*

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri del commercio estero, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale, per sapere — con riferimento alla recente richiesta di licenziamento di 280 lavoratori da parte della società " Talco e Grafite Val Chisone ", e tenuto presente il marcato carattere di industria esportatrice di questa società (la cui produzione per circa il 60 per cento era negli anni scorsi collocata sui mercati esteri), nonché il carattere pregiato del prodotto, che lo hanno qualificato sui mercati internazionali — se non si reputi opportuno provvedere con urgenza a misure di sostegno e di aiuto (analogamente a quanto fatto per lo stesso prodotto, per esempio, in favore degli esportatori francesi dal loro governo), allo scopo principalmente di mantenere ed accrescere il volume di vendite, in particolare all'estero, in modo da non compromettere le nostre possibilità di esportazione e garantendo il necessario volume di produzione che permetta di superare la crisi e di evitare la prospettata riduzione dei minatori occupati, riduzione particolarmente grave per l'economia di questa zona delle Alpi, già duramente provata dalla crisi del settore tessile e da numerose altre difficoltà causate dalla congiuntura economica e da un riassetto industriale;

e se non si ritenga comunque necessario un incontro dei Ministri interessati con i rappresentanti dei sindacati e dell'azienda, per accertare che tutte le misure vengano tempestivamente prese al fine di scongiurare un simile nuovo grave colpo per il livello d'occupazione nel Pinerolese.

(5184) « MUSSA IVALDI VERCELLI, GIOLITTI, JACOMETTI, FERRARIS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il ministro degli affari esteri, per conoscere quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere il Governo italiano per garantire il paese dalle conseguenze dell'esistenza di eventuali basi missilistiche cinesi nel territorio albanese.

« Ciò in relazione agli sviluppi della situazione internazionale che portano a non escludere la possibilità di un conflitto fra la Cina, da un lato, gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica dall'altro.

« Poiché è evidente che i missili di media gittata in possesso della Cina potrebbero raggiungere le regioni industriali europee della Russia sovietica e che il clima di esaltazione disperata del comunismo cino-albanese non può certamente far escludere in caso di conflitto (nella eventualità del quale come è noto la Russia cercherebbe di annettersi la zona industriale della Mongolia), il ricorso dei cino-comunisti alla guerra atomica.

« È altresì evidente che in questo caso le basi albanesi, o per rappresaglia o per azione preventiva, potrebbero essere sottoposte a bombardamento atomico sovietico con conseguenze gravissime per la popolazione italiana.

« In particolare l'interrogante chiede di conoscere:

1) se la possibilità di installazione di basi missilistiche in territorio albanese e le conseguenze che potrebbero portare al paese anche nel caso di un conflitto della Cina contro la Russia e gli Stati Uniti, in cui l'Italia rimanesse estranea, siano mai state considerate;

2) se il Governo italiano ha ricevuto assicurazioni in merito dalle repubbliche popolari Albanese e Cinese e se ritiene eventualmente di poter fare affidamento su tali assicurazioni;

3) se il Governo italiano ritiene che la presenza in Italia di una delegazione commerciale cinese ponga l'Italia al riparo dai danni — sia pure indiretti — del conflitto sopra prospettato, ove assumesse carattere nucleare sia pure su base limitata;

4) se il Governo italiano non ritenga opportuno fare al più presto ogni necessaria pressione, in cooperazione con alleati ed anche con avversari — non meno interessati — per ottenere, in questa fase ancora non troppo calda del conflitto militare cino-americano e del conflitto ideologico cino-sovietico, la totale evacuazione dal territorio albanese di tutto il personale militare e tecnico della Cina comunista e preciso impegno ad accettare ispezioni e che non verrà consentito il reingresso in Albania di quel personale militare e tecnico, che verranno smantellate basi eventualmente esistenti, né ne verranno costruite di nuove;

5) per conoscere se il Presidente del Consiglio, il Governo, ed individualmente i suoi

membri, ove fossero di parere contrario a quanto suggerito, e qualora la eventualità temuta si verificasse, e con essa danni al territorio ed alla popolazione italiana, sono pronti ad assumere le loro responsabilità collettive e personali per avere evitato una diretta azione preventiva che poteva avere esito positivo in modo incruento.

(5185)

« CARADONNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, perché informi urgentemente la Camera dei deputati sulle cause e le responsabilità politiche che hanno determinato la trasformazione del servizio informazioni della difesa (SIFAR), attualmente denominato SID, in una superpolizia, la cui attività è stata posta sotto inchiesta.

« Si domanda altresì che il Ministro precisi se il SID può svolgere la propria attività in piena autonomia dagli altri servizi segreti dei paesi che fanno parte della NATO e risponde esclusivamente agli organi politici nazionali; oppure se vi sono ancora pericolose interferenze di servizi segreti stranieri come purtroppo vi sono già state in passato, con grave nocumento della stessa indipendenza nazionale.

« Si chiede infine di conoscere quali provvedimenti e quali misure intenda prendere ed adottare per riorganizzare il SID affinché la sua attività si uniformi ai compiti istituzionali chiaramente indicati e non violi le leggi fondamentali dello Stato.

(5186)

« BOLDRINI, D'ALESSIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, perché informi urgentemente la Camera, dopo le clamorose rivelazioni che hanno documentato come molti uomini politici siano stati posti sotto controllo dai servizi segreti della difesa (SID) per molto tempo, quali sono i deputati e i senatori che dal 1949 in poi, hanno subito questo particolare trattamento, che non solo ha colpito le loro prerogative parlamentari, ma ha violato le leggi che garantiscono e tutelano la libertà del cittadino.

(5187)

« BOLDRINI, D'ALESSIO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se ritiene compatibili con i diritti del cittadino garantiti dalla Costituzione della Repubblica, il fatto che tutte le discriminazioni operate ai danni del personale civile della difesa (licenziamento per non rinnovo del contratto di lavoro, mancato miglioramento di qualifica, sospen-

sioni, multe, ecc.) sono state operate sulla base di notizie fornite non solo da servizi di informazioni nazionali, ma anche sulla base di notizie raccolte con la collaborazione e sotto la direzione di uomini di servizi stranieri, ed in particolare con la collaborazione dell'agente della CIA, signor Edward Hopkins.

« Gli interroganti chiedono altresì di conoscere se ancora oggi il Governo ritiene che i cittadini italiani possano essere divisi, in base alle loro convinzioni politiche, in due categorie: quelli che — in posti di lavoro riguardanti la difesa dello Stato — danno affidamento ai fini della sicurezza dello Stato e quelli che tale affidamento non danno.

« Si chiede infine di conoscere se il Ministero della difesa non intende riparare alle discriminazioni passate ed in atto:

a) migliorando il disegno di legge presentato al Senato sul condono degli statali, nel senso di provvedere alla riassunzione dei licenziati, inclusi quelli allontanati dalle fabbriche sotto lo specioso motivo del " non rinnovo del contratto di lavoro ";

b) dando direttive precise ai dirigenti degli uffici e degli stabilimenti circa l'adozione di criteri non discriminatori nella formulazione dei giudizi dai quali dipendono le promozioni ed i passaggi di qualifica.

(5188) « D'IPPOLITO, FASOLI, TAGLIAFERRI, VENTUROLI, NANNUZZI, MONASTERIO, GOLINELLI, PALAZZESCHI ».

#### *Interpellanza.*

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere il pensiero del Governo ed i suoi propositi circa l'organizzazione, su basi razionali e soprattutto umane, del funzionamento della " giustizia minorile " ed in particolare dei tribunali per i minorenni: e ciò con riferimento a due gravi problemi che commuovono e preoccupano la pubblica opinione:

1) la crescente criminalità, particolarmente per ciò che riguarda i delitti di sangue, le rapine, le violenze sessuali, i furti e la sua proflassi minorile;

2) le dolorose condizioni di pessimo funzionamento dei tribunali per i minorenni rivelate dal discorso pronunciato dall'avvocato generale presso la Corte d'appello di Milano per l'inaugurazione dell'anno giudiziario, sul quale l'interpellante si sente in dovere di richiamare l'attenzione del Parlamento e del Ministro.

« L'illustre magistrato ha infatti dichiarato: " Il presidente del nostro tribunale per i minorenni ha denunciato in un recente rapporto la situazione fallimentare in cui versa il suo ufficio, dove affluiscono ogni anno circa 3.000 nuovi processi penali, circa 600 nuove pratiche amministrative per ricovero in case di rieducazione, e circa 800 pratiche civili di varia natura. Questo enorme carico di lavoro grava su tre soli giudici — tra cui lo stesso presidente — due dei quali per altro esercitano contemporaneamente altre funzioni giurisdizionali presso la Corte d'appello e il tribunale ordinario. A sua volta l'ufficio minorile del pubblico ministero dispone di un solo magistrato, anch'egli occupato contemporaneamente in altre funzioni presso l'ufficio di procura generale.

« A dare l'esatta misura di questo grave squilibrio, basta considerare che per l'espletamento di circa 7.000 processi annui, il tribunale ordinario di Milano dispone di sette sezioni penali con circa trenta magistrati. Ragioni di elementare proporzionalità imporrebbero dunque che il tribunale per i minorenni disponesse di almeno quindici giudici e altrettanti cancellieri tenuto conto anche dell'ingente lavoro civile e amministrativo.

tanti cancellieri tenuto conto anche dell'ingente lavoro civile e amministrativo.

« Qual'è il risultato di questa incredibile situazione? Che dei tremila processi annui, solo 300 o 350, concernenti i delitti più gravi e più rari (omicidi, infanticidi, lesioni personali gravissime, violenze carnali, rapine) vengono definiti con regolare dibattimento: tutti gli altri — che talvolta riguardano reati di notevole gravità — si concludono in camera di consiglio con sentenza di proscioglimento " per non provata capacità d'intendere e di volere " senza neppure un simulacro di istruzione, una qualsiasi indagine sulla personalità bio-psichica del minore. In tal modo si riesce ad eliminare frettolosamente da 1.000 a 1.200 processi all'anno: il resto va ad incrementare l'arretrato, che ha raggiunto quest'anno, la cifra paurosa di 8.000 processi, destinati inevitabilmente a finire per prescrizione ".

(1013)

« FERRARI VIRGILIO ».