

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 983

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI  
(RUFFINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO  
(STAMMATI)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO  
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
(MORLINO)

Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, concernente l'ulteriore proroga di alcuni termini della legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'autotrasporto di cose

*Presentato alla Presidenza il 24 dicembre 1976*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 6 giugno 1974, n. 298, costituisce indubbiamente uno strumento particolarmente valido per porre ordine nel settore dell'autotrasporto di merci, in un settore cioè che presenta aspetti di notevole rilievo nel sistema economico nazionale.

Tuttavia questo provvedimento così importante non ha potuto avere attuazione fino ad oggi ed è già stato prorogato per due volte, dapprima al 1° febbraio 1976, con legge 28 aprile 1975, n. 145, e successivamente al 31 dicembre 1976, con legge 29 marzo 1976, n. 61.

E da precisare che, entrambe le volte, la proroga è stata determinata dal fatto che la Direzione generale M.C.T.C., che è chiamata a dare esecuzione alla legge, non di-

sponeva del personale sufficiente per l'espletamento dell'imponente mole di lavoro conseguente all'attuazione della nuova disciplina della materia.

In vero, per due volte, in data 12 dicembre 1973 e 22 aprile 1975, la X Commissione della Camera ha approvato ordini del giorno con i quali si invitava il Governo ad assumere le iniziative necessarie per un adeguamento degli organici della Direzione generale M.C.T.C.

In effetti, il Ministero dei trasporti aveva predisposto a questo fine, dopo un accurato studio condotto di intesa con le organizzazioni sindacali, uno schema di disegno di legge che, dopo la prescritta approvazione da parte del Consiglio Superiore della Pubblica Amministrazione, fu appro-

vato dal Governo il 4 giugno 1975 e presentato in Parlamento, con richiesta di procedura d'urgenza, il 15 luglio 1975.

Senonché, come si avrà modo di meglio precisare, il provvedimento non ha avuto seguito essendo decaduto con lo scioglimento delle Camere.

Pertanto, all'approssimarsi della data del 31 dicembre 1976 — in cui scade la seconda proroga della legge n. 298/74 — si ripropone il problema dell'ulteriore proroga di detta legge, atteso che permane ed anzi si è notevolmente aggravata la situazione di estrema carenza di personale della Direzione Generale M.C.T.C.

Per una precisa valutazione dei termini del problema è utile far seguire alcuni cenni illustrativi della situazione in cui versa la predetta Direzione generale, situazione caratterizzata da una continua diminuzione di personale, a tutti i livelli, che non si concilia con l'aumento dei compiti di istituto e con la delicatezza delle funzioni svolte a garanzia della sicurezza dei trasporti e della circolazione.

Pare opportuno premettere alcune considerazioni sul preoccupante fenomeno di erosione del personale, che, allo stato dei fatti, non è possibile né contenere né tanto meno arrestare.

Prendendo come base di riferimento la consistenza globale del personale, che al 1° novembre 1976 ammonta a nr. 3.588, si osserva che di queste unità:

— 2.984 fanno parte dei ruoli ordinari, ma di queste ben 325 sono in soprannumero, venutosi a creare per una serie di norme speciali in tutte le categorie, con la sola eccezione della categoria del personale direttivo tecnico;

— 385 fanno parte di ruoli ad esaurimento, di cui 13 dell'ex Governo Militare Alleato di Trieste e n. 372 dell'ex Ente autotrasporto merci. A proposito dei ruoli ad esaurimento dell'ex EAM, si precisa che essi, all'atto della loro istituzione nel 1968, comprendevano ben 619 unità, che si sono ridotte a 372 al 1° novembre u.s.; mentre i compiti assegnati all'Amministrazione, quando fu soppresso il predetto Ente, si sono notevolmente incrementati e, con la applicazione della legge n. 298/74, assumeranno ben più vaste dimensioni;

— 219 sono impiegati ed operai non di ruolo appartenenti all'ex SETAF per i quali, ai sensi della legge 9 marzo 1971, n. 98, devono essere riservati altrettanti posti nei ruoli organici.

Tutto ciò comporta che, con la sola rilevata eccezione dei funzionari direttivi tecnici, qualsiasi vacanza si verifichi in uno dei ruoli della predetta Amministrazione, essa non può essere coperta con nuove assunzioni; e ciò indipendentemente anche dal fatto che, per quanto riguarda l'esodo del personale ex combattente, i posti lasciati vacanti vengono cancellati dai ruoli.

Le conseguenze di tale situazione sono particolarmente gravi specialmente per quanto riguarda gli Uffici periferici dell'Amministrazione.

Basti considerare che ben 12 Uffici provinciali hanno meno di dieci unità e 41 ne hanno meno di venti; che 6 uffici sono sprovvisti di ingegneri e 58 di funzionari direttivi amministrativi; che 25 uffici non dispongono di tecnici della carriera di concetto, 24 non hanno personale ausiliario e 30 non dispongono di operai.

Questo stato di cose, già di per sé molto grave, assume aspetti preoccupanti in presenza del continuo incremento delle attribuzioni di competenza dell'Amministrazione.

Infatti, negli ultimi tempi, alla Direzione generale M.C.T.C. sono stati attribuiti nuovi delicati e imponenti compiti, non soltanto in materia di autotrasporto di merci, per effetto della legge n. 298/74, ma anche a seguito dell'entrata in vigore della legge 5 maggio 1976, n. 313, che innova la normativa sui pesi e dimensioni degli autoveicoli, oltretutto della legge 24 dicembre 1975, n. 706, sulla depenalizzazione delle infrazioni alla normativa anche dei pubblici trasporti e del recepimento nell'ordinamento italiano di numerose norme comunitarie in materia di trasporti e di circolazione.

Ovviamente l'Amministrazione fino ad ora non è stata in grado di dare soddisfacimento adeguato a tali nuove e notevoli esigenze operative, né si vede come potrà farvi fronte nel prossimo futuro, considerato che ormai anche l'espletamento dei preesistenti compiti di istituto avviene nei limiti della sufficienza ed in condizioni di estremo disagio sia per il personale sia per l'utenza.

Tutto ciò, come si è detto, rese indispensabile, nel 1974, la predisposizione — sulla base di un accurato studio condotto d'intesa con le organizzazioni sindacali — di uno schema di disegno di legge per l'aumento degli organici della direzione generale M.C.T.C.

Dopo un iter particolarmente lungo e travagliato, il predetto disegno di legge,

4 giugno 1975, presentato alla Camera dei che prevedeva una dotazione organica complessiva di 4.859 unità (con un aumento di 950 unità rispetto alla situazione del 1° maggio 1975) fu approvato dal Governo i Deputati, con richiesta di procedura d'urgenza, il 15 luglio 1975 (atto n. 3927) ed è decaduto a seguito dello scioglimento delle Camere.

Le ragioni che hanno determinato il congelamento del disegno di legge n. 3927 presso la Camera dei Deputati nella scorsa legislatura possono ricondursi all'imminenza dell'attuazione della legge 25 luglio 1975, n. 382, per l'ulteriore delega di funzioni statali alle Regioni (legge che, peraltro, non ha potuto operare nei termini previsti, per cui è in corso un provvedimento di proroga).

In vero, in sede parlamentare, si ritenne che non fosse opportuno dar corso al provvedimento di ampliamento degli organici della Direzione generale M.C.T.C., in relazione ad un'ipotesi di delega alle Regioni delle funzioni operative in materia di motorizzazione. La medesima remora si frappone tuttora alla ripresentazione del predetto schema di disegno di legge di ampliamento all'approvazione del Governo e del Parlamento.

Senza entrare nel merito di considerazioni d'ordine giuridico e costituzionale in ordine alla possibilità di ulteriori deleghe di funzioni alle Regioni, va osservato che, indipendentemente dalla soluzione del problema del riordinamento dei servizi della Direzione generale M.C.T.C., il 31 dicembre 1976 scade la seconda proroga della legge n. 298/74 e che l'Amministrazione non è in grado di dare una risposta esauriente all'onere di lavoro conseguente alla nuova disciplina dell'autotrasporto merci.

D'altra parte non sembra che possa ragionevolmente ipotizzarsi una ulteriore proroga dell'operatività della predetta legge senza prevedere contestualmente idonee misure che ne garantiscano l'attuazione entro la scadenza della nuova proroga.

È anche da considerare che, dopo circa due anni e mezzo dalla pubblicazione della legge e dopo due successive proroghe, non è pensabile che l'attuazione della nuova disciplina possa essere ulteriormente differita per il periodo di tempo in ogni caso necessario per l'adozione di una soluzione definitiva in ordine al riordinamento dei servizi della Direzione generale

M.C.T.C., soluzione che richiede certo tempi prolungati.

Data l'imminenza della scadenza della seconda proroga della legge n. 298/74, il provvedimento ha carattere di particolare urgenza e, quindi, è stato adottato con decreto-legge.

Con l'articolo 1 viene disposta una nuova proroga, di un anno, per l'avvio della operatività della legge n. 298/74, nella parte che riguarda l'istituzione degli albi degli autotrasportatori. La congruità del nuovo termine è, peraltro, subordinata alla effettiva operatività delle disposizioni dell'articolo successivo, che prevedono il reperimento del personale necessario per dare attuazione alla nuova disciplina. Nello stesso articolo 1 viene differito al 1° gennaio 1979 il termine, in atto fissato al 1° gennaio 1978, per l'applicazione di alcune norme sanzionatorie che hanno come presupposto l'avvenuta iscrizione agli albi degli autotrasportatori.

Nella prima parte dell'articolo 2 viene indicato entro quali limiti l'Amministrazione può conseguire la disponibilità di parte delle unità di personale perdute in corrispondenza dei collocamenti in quiescenza verificatisi negli ultimi anni senza sostituzione.

Il primo limite è dato dal contingente di impiegati ex combattenti che sono stati posti in pensione con i benefici previsti dalle leggi 24 maggio 1970, n. 336 e 14 agosto 1974, n. 355, per i quali sono stati cancellati i posti nei ruoli organici.

Trattasi di 314 unità distribuite tra le varie categorie.

Inoltre, è prevista la possibilità di recuperare un numero di impiegati pari al contingente del personale che, già inquadrato nei ruoli ad esaurimento istituiti con la legge 18 marzo 1968, n. 413, per l'ex Ente autotrasporto merci, ha lasciato il servizio senza sostituzione.

Trattasi di 247 impiegati delle varie carriere.

In totale, quindi, l'Amministrazione verrebbe autorizzata ad acquisire la disponibilità di 561 impiegati delle varie carriere da utilizzare per l'espletamento delle mansioni relative all'attuazione della legge n. 298/74.

Quanto al sistema di reperimento del predetto personale, va sottolineato che, in via principale, esso consiste o nel comando di personale esuberante di altre Amministrazioni statali, oppure nel distacco di

personale da Enti pubblici, o da Enti in via di soppressione ai sensi della legge 20 marzo 1975, n. 70.

Ovviamente, l'utilizzazione di tale personale non potrà pregiudicare i diritti e le aspettative dei dipendenti della Direzione generale M.C.T.C.

Per l'ipotesi che non risulti possibile reperire integralmente il predetto contingente di personale con il suddetto sistema, consapevole della gravità della situazione, il Governo si riserva di presentare

sollecitamente un provvedimento legislativo idoneo a garantire all'Amministrazione l'acquisizione del personale indispensabile all'assolvimento dei compiti istituzionali divenuti particolarmente gravosi e sproporzionati rispetto alla attuale dotazione.

\* \* \*

Il decreto-legge viene ora sottoposto all'esame della Camera, ai fini della sua conversione in legge.

---

## DISEGNO DI LEGGE

### ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, concernente l'ulteriore proroga di alcuni termini della legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'autotrasporto di cose.

*Decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 342 del 24 dicembre 1976.*

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 77, comma secondo, della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di prorogare ulteriormente alcuni termini previsti dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, sull'autotrasporto di cose;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro per i trasporti, di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la programmazione economica;

DECRETA:

## ARTICOLO 1.

I termini del 2 febbraio 1976 e del 1° gennaio 1977, previsti dagli articoli 61 e 62 della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificata dalla legge 28 aprile 1975, n. 145, e già prorogati rispettivamente al 31 dicembre 1976 e al 1° gennaio 1978 con il decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 6, convertito in legge con la legge 29 marzo 1976, n. 61, sono ulteriormente prorogati di un anno.

## ARTICOLO 2.

Nei limiti dei contingenti di personale collocato in quiescenza con i benefici previsti dalla legge 24 maggio 1970, n. 336, modificata dalla legge 14 agosto 1974, n. 355, nonché dei contingenti di personale, già appartenente ai ruoli di cui alla legge 18 marzo 1968, n. 413, cessato dal servizio dal 1° settembre 1968 alla data di entrata in vigore del presente decreto, presso il Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sono comandati da altre Amministrazioni dello Stato o distaccati da enti pubblici nonché da enti in via di soppressione, ai sensi della legge 20 marzo 1975, n. 70, dipendenti di qualifica non dirigenziale o corrispondente che siano in possesso di titolo di studio idoneo per le specifiche mansioni da svolgere in numero e per il periodo di tempo da stabilirsi con decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri per il tesoro e per i trasporti.

## ARTICOLO 3.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 dicembre 1976.

LEONE

ANDREOTTI - RUFFINI - STAMMATI -  
MORLINO

Visto, *il Guardasigilli*: BONIFACIO.