# COMMISSIONE X

## TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

**42.**

# SEDUTA DI MARTEDÌ 26 SETTEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

## INDICE

PAG.

**Disegno di legge** (Discussione e rinvio):

Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento alle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391) . . . . . 377

PRESIDENTE . . . . . 377, 381, 382

BAGHINO . . . . . 382

CALAMINICI, *Relatore* . . . . . 378, 382

GUASSO . . . . . 381

LA ROCCA . . . . . 382

PANI MARIO . . . . . 381

SALOMONE . . . . . 382

VENTURINI . . . . . 382

**La seduta comincia alle 20,35.**

BALDASSARI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

**Discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2391).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti urgenti per il funziona-

mento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 1° agosto 1978.

Prima di dare la parola al relatore onorevole Calaminici, ricordo le ragioni che hanno portato all'iscrizione all'ordine del giorno del disegno di legge, la cui approvazione è sollecitata dal Governo a fronte della drammatica situazione degli uffici della motorizzazione. Lo stesso Governo (lo ha già dichiarato molte volte e il ministro Colombo mi ha personalmente sollecitato in tal senso) è infatti dell'avviso che, se non si adottano provvedimenti per l'adeguamento degli organici, si arriverà presto a strozzature drammatiche. Ho inoltre avuto assicurazione che le Commissioni bilancio e affari costituzionali esprimeranno il loro parere entro questa settimana, consentendoci di concludere l'esame del provvedimento fin da martedì prossimo.

L'onorevole Calaminici ha facoltà di svolgere la relazione.

CALAMINICI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame ha già impegnato i colleghi della VIII Commissione del Senato. La discussione e l'approfondimento fatti in quella sede hanno comportato alcune modifiche migliorative e sostanziali al testo governativo specialmente nella prima parte; inoltre, data l'urgenza si è deciso di aggiungere un articolo, il decimo, che riguarda specificamente una modifica alla legge n. 298 del 1974 sull'autotrasporto merci.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE

MAROCCO

CALAMINICI, *Relatore*. Lo scopo fondamentale del provvedimento, ferma restando la necessità di addivenire al più presto ad una riforma generale di questo settore e per la quale il Governo si è pure impegnato a presentare entro un anno una sua proposta di riforma che si aggiungerebbe a quelle d'iniziativa parlamentare già presentate, è quello di porre fine ad uno stato di grave dissesto e di abbandono in cui si è venuta a trovare la motorizzazione con grande disagio e pericolo per milioni di cittadini.

Le cause di questo dissesto sono molte: fra queste va ricordata la soppressione, pur doverosa, degli incentivi che ha portato ad una caduta verticale della produttività individuale e collettiva a cui è seguita una prima fase di sfoltimento volontario del personale con mansioni tecnico-direttive. Purtroppo a tutto ciò non si è reagito né riproporzionando gli organici, né con misure organizzative capaci di recuperare l'efficienza e la produttività perdute. Successivamente, negli anni più recenti, la legge sull'esodo volontario degli *ex* combattenti ha fortemente contribuito a determinare un vero e proprio collasso dell'amministrazione.

In sostanza, la motorizzazione civile in questi ultimi tempi si è venuta a trovare in una situazione che definirei paradossale: mentre da una parte crescono le esigenze di servizi sia per effetto dello sviluppo della motorizzazione, sia per effetto di nuove competenze che ad essa vengono assegnate, dall'altra si assiste ad una continua erosione del personale.

Dai dati forniti dal Ministero dei trasporti risulta che dal 1° gennaio 1972 al 1° maggio 1978 il personale è diminuito di circa mille unità passando da 4.285 a 3.284; questo, nonostante l'immissione di 329 unità provenienti dall'*ex* SETAF. Naturalmente questa tendenza, se non si intervenisse, provocherebbe ulteriori danni nel prossimo futuro anche perché la legge sugli *ex* combattenti continuerà ad agire fino al 1981.

Di questa situazione, sia nel passato sia in tempi più vicini a noi, si è fatta interprete la federazione CGIL-CISL-UIL che già nel 1974 aveva concordato con l'amministrazione un intervento per l'ampliamento degli organici. Infatti, nel lu-

glio del 1975 il Governo predispose un disegno di legge in tal senso che non concluse il suo *iter* sia perché si era in attesa dei decreti delegati relativi alla legge n. 382 del 1975, sia perché successivamente si arrivò allo scioglimento delle Camere.

Intanto la situazione andava sempre più aggravandosi e nuovi compiti venivano assegnati all'amministrazione anche dalla nuova legge sull'autotrasporto merci n. 298 del 1974 che, proprio per mancanza di personale, veniva prorogata diverse volte.

Come i colleghi ricorderanno, in coincidenza della terza proroga propostaci dal Governo con decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, convertito nella legge 21 febbraio 1977, n. 30, ci fu un primo impegno della Commissione tendente a garantire il reperimento di 560 unità da altre amministrazioni statali o con distacchi da altri enti pubblici. Purtroppo bisogna prendere atto che la legge non ha dato l'esito sperato e che solo sette impiegati su 560 previsti sono andati alla motorizzazione civile.

Di recente l'amministrazione ha tentato di migliorare la situazione avanzando due progetti con riferimento alla legge speciale sull'occupazione giovanile. Da qualche mese sono stati assunti provvisoriamente circa 360 giovani, per la maggior parte al sud, come prevede la legge, con benefici limitatissimi per il centro-nord che è l'area dove le necessità di organico sono più drammatiche.

Da quanto detto precedentemente è del tutto evidente che per portare a soluzione i grossi problemi della direzione generale della motorizzazione occorre battere un'altra strada che abbia come obiettivo la riforma generale della motorizzazione civile, che, in base all'ordinamento vigente, eviti falsi conflitti o interferenze fra i vari comparti dell'amministrazione pubblica e sia capace di dare efficienza e razionalità a questo settore.

In questo senso il provvedimento al nostro esame si presenta come un primo intervento necessario, ma non sufficiente per portare ad efficienza e razionalità l'intero settore della motorizzazione civile.

Passando all'articolato, rilevo che la tabella allegata all'articolo 1 definisce l'organico complessivo della motorizzazione, che viene portato a 4518 unità con un aumento di 1301 unità rispetto ad oggi. Questo valore sarà mantenuto costante anche nel futuro quando andrebbero pure in esaurimento alcuni ruoli tipo *ex* SETAF, *ex* EAM. Inoltre, in via eccezionale, è stato annullato l'effetto negativo ai fini dell'organico che continuerebbe ad avere la legge per gli *ex* combattenti, per cui i posti che verranno liberati con il congedo anticipato, contrariamente a quanto prevede la legge, saranno mantenuti in organico. Una soluzione simile è stata già adottata per il Corpo dei vigili del fuoco.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE

LIBERTINI

CALAMINICI, *Relatore*. L'articolo 2 stabilisce le norme e le modalità per la copertura dei posti disponibili con il nuovo organico di cui alla tabella allegata. Queste modalità prevedono concorsi interni per titolo ed esame-colloquio.

Il meccanismo viene presentato, nella relazione governativa, come qualcosa che tende a favorire il personale interno che, sostanzialmente, svolge da tempo mansioni superiori al proprio inquadramento attuale. Esso si basa, in sostanza, sul riconoscimento del titolo di studio. Infatti, per la nomina ad impiegato direttivo tecnico si indica la laurea in ingegneria e, in alcuni casi, in architettura; per la nomina ad impiegato direttivo amministrativo si indicano le lauree in giurisprudenza, in scienze politiche ed in economia e commercio; per la nomina ad impiegato di concetto si indica il diploma di scuola media di secondo grado; infine, per la nomina ad impiegato esecutivo si indica la licenza media.

È prevista, per la selezione, una commissione presieduta da un consigliere di Stato e da tre dirigenti della motorizza-

zione civile più un docente universitario. È previsto inoltre che tale selezione sia compiuta in tempi ristretti e che entro quattro mesi tutta l'operazione venga ultimata.

Sempre a proposito dell'articolo 2 mi siano consentite due osservazioni. La prima riguarda il riconoscimento del titolo di studio. Anche se lo stato di necessità in cui si trova la motorizzazione civile può giustificare, sotto diversi aspetti, questa soluzione, è pure vero che un simile aggancio contraddice alla nuova impostazione, pur affermatasi negli ultimi accordi sindacali, che fa perno non tanto sul titolo di studio quanto sulle capacità professionali complessive e concrete dell'impiegato.

La seconda osservazione riguarda un particolare problema. Così com'è impostato, l'articolo 2 permette espressamente l'accesso ai concorsi interni per titolo e per esame-colloquio ai soli dipendenti impiegati mentre esclude i dipendenti operai con pari titolo di studio da ogni possibilità di avanzamento. Questo stato di cose ripropone una discriminazione che non può essere accettata e che è in contraddizione con quanto di più valido si è andato affermando negli ultimi anni in materia di diritto del lavoro, oltre al fatto che rende tutta la legge più elaborata sul piano giuridico-costituzionale.

L'articolo 3 prevede concorsi pubblici a carattere regionale per gli eventuali posti disponibili.

L'articolo 4 stabilisce alcune mansioni od operazioni specifiche, le quali devono essere garantite dagli impiegati direttivi tecnici (esami per patenti D, e ed F ed esami per istruttori di scuola guida), dagli impiegati direttivi amministrativi e dagli impiegati di concetto.

Nell'articolo 5 si fa riferimento specifico al personale ex EAM che, ai sensi della legge 18 marzo 1968, n. 413, continuerà a prestare servizio presso la motorizzazione civile. Detto personale usufruirà della cassa di previdenza interna.

L'articolo 6 riguarda l'aggiornamento delle tariffe per le operazioni in materia di motorizzazione secondo una nuova tabella (tabella n. 2) che sostituisce gli attuali diritti, fissati nel 1966, i quali non hanno subìto fino ad oggi alcuna variazione. La riscossione di questi diritti da parte dello Stato in corrispondenza di specifiche operazioni rappresenta la fonte necessaria per coprire le spese per la fornitura, agli interessati, di patenti, carte di circolazione, moduli di domanda, stampati vari ed altro, oltre che per coprire le spese relative alle attrezzature tecniche. L'introito complessivo annuo passerà, si presume, dagli attuali 6 miliardi di lire a circa 18 miliardi di lire.

L'articolo 7 stabilisce le modalità di versamento sia dei diritti di operazioni di motorizzazione sia dei diritti di bollo. Inoltre stabilisce quali operazioni possono essere effettuate, su richiesta degli utenti, presso le loro sedi. In tali casi, gli utenti dovranno sostenere la spesa per l'indennità di missione al personale che si recherà sul luogo dell'operazione.

Con l'articolo 8 si provvede a modificare la percentuale sugli introiti complessivi per le operazioni automobilistiche da destinare alla provvista di stampati vari forniti dall'Istituto poligrafico dello Stato In questo senso si propone di aumentare la percentuale dal 7 al 10 per cento, cosicché se l'introito complessivo sarà di 18 miliardi il fondo per gli stampati sarà di 1,8 miliardi, il che permetterà sia di fare fronte alle maggiori spese future sia di pagare gli scoperti esistenti nei confronti dell'Istituto poligrafico dello Stato. Viene altresì aumentata la percentuale da destinare alle spese per l'acquisto, il noleggio e la manutenzione delle attrezzature tecniche, che passerebbe dal 3 al 5 per cento.

L'articolo 9 impone a tutti gli uffici pubblici e privati (ma vale per i privati) l'esposizione al pubblico delle tariffe previste per le varie operazioni. Ciò dovrebbe consentire un'adeguata conoscenza di quanto è dovuto all'amministrazione e quindi evitare le speculazioni che in quest'attività non mancano.

L'articolo 10 è, nel contesto del disegno di legge, un articolo tutto a sé, che si è

deciso di introdurre data l'urgenza e la necessità di farvi fronte tempestivamente. Esso riguarda una deroga alle procedure previste dalla nuova legge n. 298 del 1974 sull'autotrasporto delle merci, per la determinazione del contingente di nuove autorizzazioni per il trasporto per conto terzi. Si chiede cioè che per l'anno in corso, in via eccezionale, sia il ministro dei trasporti a determinare il numero delle autorizzazioni da concedere in base ad alcuni criteri concordati, i quali vengono elencati nell'articolo. Ciò potrà consentire, tra l'altro, di sanare numerose situazioni irregolari proprio attraverso l'incremento di nuove autorizzazioni. L'esigenza di provvedere sollecitamente alla sanatoria deriva anche dall'imminente entrata in vigore delle pesanti sanzioni previste dalla legge, le quali scattano con il 1° novembre 1978 e vanno a colpire una gran massa di trasportatori irregolari, specialmente nel Mezzogiorno. È da precisare che questa deroga è stata concordata con il comitato centrale dell'albo, che l'ha approvata all'unanimità. Come si sa, in tale comitato centrale sono presenti le associazioni di categoria più rappresentative in campo nazionale.

Prima di concludere mi sia consentita un'ultima considerazione. Il provvedimento in discussione ha evidentemente un carattere di estrema urgenza sia per quanto riguarda la situazione degli organici della motorizzazione civile sia – ed ancor di più – per quanto riguarda la modifica della legge sull'autotrasporto delle merci. A ben guardare all'interno di questo provvedimento, alcuni meccanismi ed alcune preclusioni sollevano perplessità. Si tratta dunque di vedere quale strada sia da intraprendere. O, infatti, si va verso un'approvazione del testo trasmesso dal Senato, o si prevedono soltanto dei piccoli miglioramenti di esso, o, infine, si procede ad una sua revisione sostanziale. In tal caso deve essere chiaro che occorrerà sganciare l'articolo 10 da questo provvedimento e ricorrere al decreto-legge per poter rientrare nella sua prossima scadenza del 31 ottobre.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GUASSO. Desidero chiedere al rappresentante del Governo alcune precisazioni, in sede di replica, sul modo in cui l'articolo 10 sarà applicato ed in particolare quali categorie ne saranno interessate e su quali parametri si baserà la sua applicazione; potrebbero infatti sorgere dei problemi, in rapporto all'utilizzazione della sanatoria, sia intorno al numero di automezzi ai quali essa sarà applicata sia intorno al concetto di professionalità.

PANI MARIO. A nome del gruppo comunista mi dichiaro d'accordo con quanto ha testé detto il relatore onorevole Calaminici. Certamente l'*iter* del provvedimento di legge al nostro esame ha subìto travagliatissime vicende, ma oggi finalmente esso sembra avviato verso una rapida conclusione anche perché la situazione negli uffici della motorizzazione civile sta diventando insostenibile. Per il momento ritengo che sia opportuno attendere il parere della I Commissione affari costituzionali; successivamente dovremo riflettere e tenere conto delle sue eventuali considerazioni. In questa sede, però, debbo richiamare l'attenzione dei commissari e del sottosegretario di Stato in merito alla situazione in cui si sono venuti a trovare alcuni operai. Pur non entrando nel merito di questo problema, ritengo opportuna la presentazione di un ordine del giorno *ad hoc* dopo l'approvazione degli articoli del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani, nel suo intervento, ci ha ricordato la difficile situazione in cui si trovano alcuni operai (sei per l'esattezza). D'altra parte, sono venuto a conoscenza di un altro caso, particolarmente toccante sul piano umano, riguardante due funzionari di Catania che, in seguito ad un provvedimento di legge, approvato dal Senato ed entrato in vigore il 1° gennaio 1978, non possono accedere ai livelli superiori della carriera tramite un concorso regionale.

Quindi, sia per i casi ricordati dall'onorevole Pani sia per quello da me menzionato sarà certamente opportuno avere contatti informali con il Governo al fine di risolvere situazioni così particolari.

VENTURINI. A nome del gruppo socialista, debbo sottolineare l'estrema urgenza che riveste questo disegno di legge, in quanto la situazione in cui versa la motorizzazione civile è diventata assai precaria.

Qualora verranno presentate modifiche all'articolato del provvedimento, mi riservo di fare altrettanto.

La materia del disegno di legge è stata oggetto anche di molte audizioni da parte della nostra Commissione da più di tre anni e mezzo. Adesso è venuto il momento di concludere, anche se personalmente riterrei non completamente superflua una ulteriore documentazione in materia. Nel disegno di legge si sottolinea la precedenza spettante a coloro che hanno lavorato presso la direzione generale. In altre parole, se ho ben capito, verrebbero promossi prima coloro che lavorano presso la direzione generale, successivamente gli altri.

CALAMINICI, *Relatore*. Non è proprio così: anche quelli che non lavorano presso la direzione generale hanno la possibilità di essere promossi.

VENTURINI. Il fatto è che il personale è carente proprio in periferia, e soprattutto al nord (ad Aosta, per esempio c'è un solo impiegato!). Insomma il quesito che mi pongo è questo: con questo disegno di legge si potrà risolvere un così angoscioso e drammatico problema?

LA ROCCA. Sottolineo l'estrema urgenza per l'approvazione di questo disegno di legge, ma penso che prima di continuare la discussione sulle linee generali, sia opportuno attendere i pareri della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio.

BAGHINO. Con mio sommo rammarico, debbo dire che non sono riuscito ad avere il resoconto stenografico della seduta della VIII Commissione permanente del Senato nella quale fu approvato questo disegno di legge. Quindi i precedenti che su questo argomento sono riuscito a trovare sono assai scarsi. Comunque di esso se ne parlò già in sede di discussione del bilancio per l'anno 1974; successivamente esso fu oggetto di numerose interpellanze ed interrogazioni. Sia in passato sia in questi giorni si è sottolineata e si sottolinea la drammaticità della situazione in cui versa la motorizzazione civile; e lei stesso, signor presidente, lo ha ricordato a Stresa. Personalmente anch'io ritengo che il provvedimento debba essere approvato al più presto, sempre che la risposta sia proprio quella atta a risolvere il problema perché, altrimenti, la rapidità con la quale vogliamo concludere l'*iter* di approvazione di questa legge non sarebbe una prova di serietà, ma l'ennesima dimostrazione di un tentativo di risoluzione parziale che non accontenterebbe nessuno.

Sono perfettamente consapevole della urgenza del provvedimento e non vi è da parte nostra il tentativo di frapporre ostacoli, ma qualora si volessero introdurre mutamenti di fondo anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale ne proporrà.

SALOMONE. Brevemente, per dire che, pur riconoscendo la necessità di una rapida approvazione di questo disegno di legge, riterrei opportuno dare adeguato peso al parere della I Commissione affari costituzionali.

PRESIDENTE. In attesa che le Commissioni competenti facciano pervenire il loro parere, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**La seduta termina alle 21,15.**

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO