COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

44.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 OTTOBRE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LIBERTINI

INDICE	
	PAG.
Sostituzioni:	
Presidente	394
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
Provvedimenti urgenti per il funziona- mento dei servizi della Direzione ge- nerale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, adeguamento delle tariffe per le operazioni in ma- teria di motorizzazione e modifiche alla legge 6 giugno 1974, n. 298 (Ap- provato dalla VIII Commissione per-	
manente del Senato) (2391)	
Presidente	408
Accili, Sottosegretario di Stato per i	400
trasporti	
BAGHINO	
Воссні	
CALAMINICI, Relatore 386	393
DEL CASTILLO	392
GATTO	396
MARZOTTO CAOTORTA	408
RUSSO FERDINANDO	387
SALOMONE	392
Votazione segreta:	

La seduta comincia alle 17,10.

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

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Provvedimenti urgenti per il funzionamento dei servizi della Direzione generale della motorizzazione 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 il seguito della 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 nella seduta del 1º agosto 1978.

I pareri pervenuti sono i seguenti. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole. La IV Commissione giustizia ha espresso parere favorevole, osservando per altro che l'articolo 9 non appare conforme agli orientamenti manifestati dal disegno di legge n. 1799 sulla depenalizzazione, di imminente approvazione, in sede legislativa, da parte della Commissione stessa. Raccomanda pertanto di prevedere, anziché la pena dell'ammenda, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma, di pari importo, per evitare (nell'ipotesi che il disegno di legge n. 2391 sia definitivamente approvato prima del disegno di legge n. 1799) che siano contestati come reati fatti per i quali più efficacemente ed equamente verrebbero irrogate sanzioni amministrative e comunque destinati a breve termine, ad essere depenalizzati; ovvero (nell'inversa ipotesi, per altro meno probabile, di approvazione definitiva del disegno di legge n. 1799 prima di quella del disegno di legge in discussione) per non escludere dalla depenalizzazione fatti che certamente non sono più gravi di quelli per i quali è prevista, in via generale, la trasformazione da reato in illecito amministrativo. Anche sotto il profilo formale, converrebbe ristrutturare l'ultimo periodo dell'articolo 9, che si suggerisce pertanto di redigere come segue: « L'inottemperanza a tale disposizione è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50 mila a lire 100 mila ». Nella fondata ipotesi che il provvedimento sia approvato prima della definitiva approvazione del disegno di legge n. 1799, bisognerebbe altresì disciplinare il procedimento applicabile in via transitoria, con l'aggiunta, alla fine dell'articolo, delle parole: « Si osservano le disposizioni della legge 24 dicembre 1975, n. 706, in quanto applicabili ».

La V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, con la raccomandazione che la Commissione di merito si dia carico dell'assunzione di un preciso impegno da parte del Governo di approntare con immediatezza progetti di legge di riordino di tutto il sistema della motorizzazione civile, da esaminare unitamente alle soluzioni prospettate nei progetti di legge di iniziativa parlamentare esistenti.

Il suggerimento della V Commissione bilancio è da intendere come raccomandazione, che la Commissione può accogliere o disattendere; consiglierei di accoglierlo, in quanto corrisponde all'orientamento costantemente affermato in questa Commissione, di un riordino generale della materia. Si tratta di un impegno che il Governo non avrà difficoltà a riaffermare.

Quanto al parere della IV Commissione giustizia, si tratta di osservazioni che non ci obbligano a mutare il testo nel senso indicato. Tuttavia esse hanno un certo peso, riguardando questioni di stretta competenza della IV Commissione, anche per la loro fondatezza. L'accoglimento dell'emendamento suggerito non muterebbe sostanzialmente il disegno di legge, ma comporterebbe il rinvio dello stesso al Senato. Spetta alla Commissione ogni decisione al riguardo.

Proseguiamo la discussione.

Il relatore, onorevole Calaminici, ha chiesto di parlare per fare il punto sullo stato dei lavori.

CALAMINICI, Relatore, Siamo chiamati a fare una scelta importante ai fini dell'iter di questo disegno di legge. Poiché i pareri espressi dalla I, IV e V Commissione sono favorevoli, siamo nella condizione di poter approvare il provvedimento in esame in questa stessa seduta. Esistono tuttavia delle questioni, che possono essere oggetto di discussione, per arrivare ad un miglioramento-del testo; occorre però che la scelta che dobbiamo fare tenga conto dello stato di necessità di queste norme, sia per quanto riguarda i problemi della motorizzazione sia per quanto riguarda l'articolo 10, relativo alla modifica della legge n. 298 sull'autotrasporto, i cui termini di scadenza sono

molto ravvicinati, essendo fissati al 31 ottobre prossimo. La questione fondamentale che deve risolvere la Commissione è se approvare rapidamente il testo in esame così com'è o se apportare modifiche, che richiederebbero altri pareri ed il rinvio al Senato del disegno di legge.

RUSSO FERDINANDO. Ritengo che il disegno di legge, nell'attuale formulazione, possa in larga misura determinare un riordinamento degli organici ed eliminare una serie di discriminazioni in atto tra le varie componenti che costituiscono il personale in servizio (personale di ruolo, non di ruolo, ex EAM, ex INATO eccetera. Dobbiamo tenere presente questo quadro nel momento in cui torniamo ad analizzare un altro provvedimento, che ha alcune similitudini con quello in esame e che riguarda una parte del personale non di ruolo dell'aviazione civile. Pertanto questo provvedimento, per lo scopo che si prefigge e che realizza, va approvato con la massima urgenza, cioè senza rinvii e senza introdurre quegli emendamenti che pure, come avvertiamo, potrebbero migliorarlo.

Questo disegno di legge non riesce a sanare una delle lacune presenti nella direzione della motorizzazione civile, cioè quella della dirigenza periferica, problema che si ripercuote costantemente sulla organizzazione dell'amministrazione, sollevando anche preoccupazioni sulla legittimità degli atti emessi da questa. Come sapete, infatti, alcune delle funzioni svolte dai direttori degli uffici periferici sono state, per il momento, concentrate presso i capoluoghi di regione proprio per la carenza lamentata. Comunque, penso che questo problema possa essere risolto in occasione della ristrutturazione generale della motorizzazione civile, per cui alcune delle questioni non affrontate in questa occasione potranno esserlo in quella, senza provocare ulteriori ritardi nella emanazione di questo provvedimento che non può essere rinviato all'infinito.

Per queste considerazioni, ritenendo opportuna l'approvazione in questa seduta del disegno di legge n. 2391, presenterò,

insieme ad altri colleghi, un ordine del giorno che impegni il Governo a porre in atto con la massima urgenza gli studi e le consultazioni necessari, nonché eventuali incontri anche con le altre amministrazioni e con la Presidenza del Consiglio, per provvedere alla ristrutturazione della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; questo permetterà l'assunzione di un provvedimento con il quale colmare anche le eventuali lacune che emergessero dalla applicazione della legge che oggi approviamo, nonché il ritocco di alcune tabelle della motorizzazione civile, soprattutto quelle relative alla dirigenza sia degli uffici dei capoluoghi di regione sia degli uffici periferici.

GATTO. Nelle parole del presidente e dell'onorevole Russo ho colto una richiesta di urgenza. Sono dell'opinione che, dinanzi a certi provvedimenti predisposti dalla amministrazione o corrispondenti a richieste dei sindacati, il nostro potere, il potere legislativo, tutto sommato, possa anche abdicare alle necessità altrui, necessità che in questo momento sono di urgenza; ma non certo di imperfezione o di distorsione. Per cui, il potere legislativo, fino al momento finale, se ha la forza critica di percepire inesattezze ed errori deve intervenire - potere legislativo inteso come fatto unitario sia nella divisione dei due rami del Parlamento, sia nella interconnessione che i gruppi hanno nelle due Camere -. Io ritengo che ognuno di noi si troverebbe in difficoltà se, dovendo operare in termini di osservanza politica e di cortesia nei confronti dell'altra Camera, dovesse vedere misconosciuto il proprio diritto di apportare le necessarie modifiche al testo all'esame di questa Camera in seconda lettura. Per lunga esperienza so che il rapporto tra le due Camere non comporta distorsioni, né modifica in qualche modo l'equilibrio dei poteri.

E c'è un'altra considerazione che vorrei fare. Io credo profondamente al significato delle parole; non adopererei mai, quindi, una parola per esprimere una cosa diversa perché ho rispetto di me e di

tutti gli altri interlocutori. Il presidente, come primo interlocutore in questa Commissione, ha detto che la IV Commissione giustizia ha osservato l'opportunità di inserire un emendamento: si tratta di un fatto politico. Se vi sarà da parte di tutti la volontà di apportare emendamenti al testo al nostro esame, questo ritornerà al Senato per essere nuovamente esaminato. E a questo punto avremo il problema di conciliare la necessità e l'urgenza con tutto ciò che siamo in grado di vedere. Non so cosa abbia intravisto l'onorevole Russo, ma se ha intravisto qualcosa che possa essere fatto sollecitamente, facciamolo oggi e non domani perché questo modo di legiferare, approvando delle leggi che pure non si considerano perfette, non costituisce certo un elemento di forza delle istituzioni.

Indubbiamente alcuni di noi avvertono la necessità di apportare modifiche a questo disegno di legge. Questa mattina ho chiesto al relatore se vi fossero accorgimenti utili per conciliare le due diverse esigenze della rapidità e della aderenza alla realtà, ed egli mi ha risposto che si potrebbe introdurre un emendamento finale che abbrevi i termini di entrata in vigore della legge: in questo modo potremmo in parte recuperare quei giorni che saremo costretti a perdere rinviando il provvedimento al Senato.

In questa condizione di assoluta chiarezza politica, preannuncio alla Commissione che presenterò due emendamenti relativi l'uno alla questione dell'estensione agli operai della possibilità di presentare domanda per accedere alla qualifica, l'altro alla sostituzione della data del 1º gennaio 1978 con la data dell'entrata in vigore del provvedimento per il possesso dei titoli di studio di cui all'articolo 2. Mi pare che tali questioni abbiano un carattere morale ed uno sociale. Sociale in quanto non vedo perché un operaio dotato dello stesso titolo di studio debba essere considerato in modo diverso da un impiegato, e morale perché si deve tener conto del fatto che spesso si tratta di un titolo di studio conseguito in costanza di lavoro che dimostra la volontà precisa di

alcune persone di qualificarsi pur in questa difficile situazione.

Il secondo, ripeto, è quello che riguarda la decorrenza alla data del 1º gennaio 1978, come previsto dal primo comma, nono capoverso, dell'articolo 2.

A mio parere si tratta di una norma pretestuosa, dato che tende a fissare una data che, probabilmente, aveva una logica solo nel momento in cui è stato varato il provvedimento; poiché siamo in ottobre, sarebbe preferibile la dizione: « alla data di entrata in vigore della presente legge ».

In seguito a tutte queste estensioni verrebbero avvantaggiati una decina di dipendenti della motorizzazione civile; siccome la legge riguarda migliaia di casi, il significato di questa modifica sarebbe simbolico.

Mi associo a quanto affermato dal relatore e dall'onorevole Russo, anche per la stima che nutro nei loro confronti; indiscutibilmente ha una notevole rilevanza il contributo che diamo in un settore nel quale saremo nuovamente chiamati a legiferare, seguendo le linee di politica generale.

Riservandomi di prendere atto di eventuali mutamenti intercorsi dal momento della presentazione degli emendamenti ad ora, invito la Commissione ad approvarli.

MARZOTTO CAOTORTA. Associandomi a quanto detto dall'onorevole Ferdinando Russo, desidero ribadire come sia importante che questa legge venga approvata con rapidità; sono alcuni anni che ci viene prospettata la necessità di aumentare gli organici della motorizzazione civile, stante la quantità di incombenze loro affidate e la contemporanea riduzione di tali organici.

Il disegno di legge al nostro esame prevede semplicemente un aumento del personale disponibile per queste incombenze e alcune nuove tabelle delle prestazioni per far fronte ai predetti oneri. Non si tratta, quindi, di una legge di ristrutturazione della motorizzazione civile, come auspicato da vari ambienti: a ciò dovrà

essere il Governo a provvedere con un apposito disegno di legge.

Vorrei ricordare che, in occasione dell'approvazione di una precedente legge in materia, abbiamo impegnato il Governo a trasferire, entro l'anno prossimo, le ferrovie in concessione, affidandole alle ferrovie dello Stato ed alle regioni per quanto possibile, oppure sopprimendole. Pertanto, entro questo periodo, la motorizzazione civile dovrebbe occuparsi solo di trasporti su strada.

Vi è poi il problema dei rapporti con altre organizzazioni esterne, con l'ANAS, con il Ministero dei lavori pubblici per il traffico stradale, con le camere di commercio, con l'ACI per le incombenze periferiche per gli utenti di automobili e di autoveicoli industriali. Si tratta di rapporti che potrebbero aiutare lo snellimento delle procedure periferiche. Chiediamo quindi al Governo, nell'ambito del riordino della motorizzazione civile, di decidere quali compiti possano essere delegati agli organismi ausiliari.

Infine, un altro problema è rappresentato dall'archivio dei permessi di guida, al fine di evitare i duplicati. È un altro dei problemi organizzativi che non possono essere affrontati oggi, ma per i quali abbiamo predisposto un ordine del giorno con il quale invitiamo il Governo ad una sollecita revisione della normativa in materia.

Nel frattempo dobbiamo provvedere con la massima rapidità alla preparazione del personale; sono quindi del parere che il provvedimento vada approvato nel testo pervenutoci dal Senato.

L'onorevole Gatto ha sollevato il caso di alcune promozioni e dei relativi termini previsti. Senza entrare nel dettaglio, vorrei ricordare che il decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1177, concernente il riordino delle carriere degli impiegati civili dello Stato, prevede, per l'accesso nei vari gradi, quindi anche nella carriera direttiva, la riserva di quote assegnate al personale in servizio. Ritengo, pertanto, che le obiezioni sollevate dall'onorevole Gatto siano superate

dal disposto di questo decreto, cui certamente l'amministrazione si atterrà scrupolosamente nel regolare i diritti acquisiti dal personale.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dalla IV Commissione, mi rendo conto che, nel merito, possa ritenersi giudobbiamo però decidere se sia il caso di fermarci all'aspetto procedurale, apportando la correzione suggerita. Tuttavia, desidero rilevare che, anche se il disegno di legge n. 1799 è ancora in discussione, quando diventerà legge dello Stato depenalizzerà anche la materia trattata dal provvedimento al nostro esame; non mi preoccuperei, cioè, di vedere quali norme verranno emanate in futuro: per nostra fortuna il disegno di legge n. 1799 non ha ancora terminato il suo iter e quindi potrà tenere conto anche di ciò che noi oggi, mi auguro, approveremo.

Quindi, l'osservazione mossa dalla IV Commissione non costituisce un elemento tale da costringere questa Commissione a trasmettere nuovamente al Senato il disegno di legge. Pertanto, ritengo che il provvedimento in discussione possa essere approvato nella seduta odierna.

BAGHINO. Non terrò conto, nel mio intervento, dei due emendamenti preannunciati dall'onorevole Vincenzo Gatto perché la loro presentazione formale ed il loro esame avverranno al termine della discussione sulle linee generali. In quella fase, qualora se ne manifestasse l'opportunità, anche il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale presenterebbe numerosi emendamenti.

Nel corso dell'esame del bilancio di previsione della spesa per il 1978 il relatore ebbe a sottolineare, a proposito dei problemi della motorizzazione civile, l'opportunità di prendere contatto con l'Automobile club d'Italia perché, essendo tale ente già attrezzato per fornire una valida collaborazione nel settore della motorizzazione civile, si sarebbe potuto andare incontro alla soluzione dei diversi problemi che appesantiscono la situazione di quel settore. Ebbe inoltre a rilevare l'esigenza di modificare e quindi finalmente attuare

la legge 6 giugno 1974, n. 298, riguardante la regolamentazione dell'attività degli autotrasportatori; indi, pose in evidenza la necessità di rendere operante in maniera completa, anche in tale settore, il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e prospettò l'esigenza di sottrarre alla competenza della direzione generale della motorizzazione civile il settore delle ferrovie in concessione.

Il ministro dei trasporti, anche allora onorevole Vittorino Colombo, dichiarò nella sua replica che era esigenza primaria quella di accelerare il processo di meccanizzazione delle procedure per il rilascio delle patenti e delle carte di libera circolazione, nonché per l'immatricolazione degli autoveicoli e per il trasporto di merci, ed illustrò la situazione precaria nella quale si trovava - ed in cui versa tutt'oggi - il settore della motorizzazione civile; quindi, sottolineò l'urgenza di provvedere all'adeguamento qualitativo e quantitativo del personale di tale settore. Che la situazione di quel personale fosse sin d'allora - com'è ancora oggi e con un ulteriore aggravamento - precaria, al punto da impedire di fatto il funzionamento della direzione generale della motorizzazione civile, ce lo ricorda anche un disegno di legge, presentato alla Camera il 15 luglio 1975, concernente la revisione dei ruoli organici della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Tale disegno di legge non giunse alla conclusione del suo iter parlamentare a causa dello scioglimento anticipato delle Camere. Da quel momento, in cui già si avvertiva una sensazione di disagio, la situazione si è andata ulteriormente appesantendo anche a causa dei riflessi della legge n. 336 sugli ex combattenti, che ha dato luogo ad un continuo esodo di personale. Sta di fatto che, essendosi calcolata già da allora una necessità di dotazione organica di oltre 6000 unità, si è passati dai 4.247 dipendenti di quel periodo ai poco più di 3000 del periodo attuale. Nel frattempo è aumentata la legislazione in materia e, di conseguenza, il numero dei compiti che i dipendenti della motorizzazione civile devono assolvere. È ben vero che una parte di tali compiti è stata trasferita alle regioni, ma è anche vero che spettano ancora alla direzione generale della motorizzazione civile tutta una serie di compiti come, ad esempio, quelli relativi al rilascio delle patenti di guida, per un volume complessivo di alcuni milioni di pratiche le quali ogni anno devono essere affrontate ed evase.

Questa situazione precaria ha dato luogo a notevoli inconvenienti ed a notevoli ritardi, come la mancata attuazione della normale revisione degli autoveicoli o come l'ulteriore rinvio dell'applicazione della legge 6 giugno 1974, n. 298, con il conseguente accumularsi, nonostante il prodigarsi di tutti i dipendenti rimasti in servizio, delle pratiche da evadere. Da tutto questo è derivata una diminuzione di prestigio della direzione generale della motorizzazione civile perché quando una direzione generale od un ufficio di un ministero non ottemperano a certe incombenze è ovvio che coloro i quali hanno bisogno della risoluzione immediata delle pratiche perdono la loro fiducia in quella direzione generale od in quell'ufficio, nei quali il mancato rispetto della legge sia divenuto un fatto quotidiano.

In base a queste considerazioni ritengo che il provvedimento in discussione debba essere approvato senza modifiche. Ma poiché esso non risolve i problemi che affliggono la direzione generale della motorizzazione civile, è indispensabile che il Governo si impegni a por mano entro breve termine alla riforma organica della motorizzazione civile, ricordandosi di quel disegno di legge che presentò nel luglio 1975 e che non è stato ripresentato in questa legislatura evidentemente a causa di disaccordi tra le parti che costituiscono l'attuale maggioranza, perché altrimenti esso doveva essere ripresentato subito, all'inizio della VII legislatura. Ora, o noi impegniamo il Governo perché questo provvedimento, naturalmente adeguato ai tempi, sia ripresentato, oppure dovremo risolvere noi il problema in sede di esame di questo disegno di legge. Se il Governo assumerà l'impegno di presentare un progetto di legge organico entro il 31 dicem-

bre del 1978, suggerirei di approvare il disegno di legge in esame, in modo che nel frattempo la direzione generale della motorizzazione possa avvalersi di queste norme per svolgere i propri compiti con minori difficoltà. Ritengo che se si dovesse modificare il disegno di legge, ciò dovrebbe avvenire in modo globale, perché piccole modifiche a questo o a quell'articolo non risolverebbero i problemi della direzione della motorizzazione. È opportuno quindi, a mio avviso, approvare il disegno di legge così com'è, presentando poi un ordine del giorno che impegni il Governo alla presentazione di un disegno di legge organico.

BOCCHI. Innanzitutto ritengo che il Governo debba tenere in considerazione la favorevole disposizione della Commissione in ordine all'approvazione di un provvedimento, del quale nessuno si è dichiarato entusiasta. Si tratta di un atteggiamento di responsabilità che le forze politiche assumono di fronte ad una situazione che ormai non è più procrastinabile.

La situazione della direzione generale della motorizzazione, e in particolare la parte decentrata dei trasporti in concessione, ha già prodotto effetti abbastanza gravi, per cui le forze politiche della Commissione hanno già espresso l'opportunità di approvare un provvedimento sia pure parziale. I problemi più generali della motorizzazione vanno però affrontati dal Governo con immediatezza e sollecitudine. Dall'impegno che il Governo assumerà nel momento dell'approvazione di questo provvedimento, dipenderà la riconsiderazione di alcuni atteggiamenti che sono stati espressi in relazione alla volontà di perfezionare il provvedimento stesso.

Credo sia presente in tutti noi tale esigenza di perfezionamento, e mi rifaccio alle considerazioni espresse dall'onorevole Vincenzo Gatto sull'opportunità di risolvere in questa sede il più largo numero possibile di problemi, di particolarismi che rappresentano ulteriori granelli che inceppano l'attività di questa direzione generale, che deve affrontare una serie di compiti.

Da parte del Governo deve essere assunto l'impegno di presentare un provvedimento di riforma della direzione generale della motorizzazione in relazione a tutte le questioni che si sono appalesate in quest'ultimo periodo e che hanno indicato alcune scadenze alle quali attenersi, senza ulteriori proroghe. Penso che questo possa tranquillizzare coloro che, come lo onorevole Gatto Vincenzo, hanno richiamato la funzione primaria e autonoma del Parlamento. Credo che non si tratti di abdicare alle nostre funzioni prendendo atto dei pericoli che la rincorsa al perfezionismo comporterebbe in questa situazione. Io credo, signor Presidente, egregi colleghi, che la risposta che il Governò darà consisterà nel far sì che, contestualmente alla attuazione di questo disegno di legge - che mi auspico venga approvato nel testo pervenuto dal Senato - siano risolti quei problemi che, per un insieme di situazioni maturate in questo periodo dell'iter parlamentare, nel provvedimento non sono contemplati. Mi riferisco proprio a quei casi individuati dall'onorevole Gatto. Credo che il Governo debba farsi carico di questa situazione, e per questo motivo noi presenteremo due ordini del giorno, che io considererei il punto di riferimento e di verifica della volontà del Governo a realizzare e a ricomprendere le questioni sollevate dagli emendamenti preannunciati.

Questo è anche un invito al collega Gatto affinché consideri per un momento l'opportunità di ritirare gli emendamenti che ha presentato e che, d'altra parte, restano a testimonianza della sensibilità per un problema tanto importante. Questo permetterebbe di accelerare l'approvazione del provvedimento e di costituire un punto fermo sul quale attestare la richiesta politica ed impegnativa nei confronti del Governo per un sollecito provvedimento di riordino generale, che tenga conto delle nuove strutture che si sono palesate sia in termini di uffici pubblici - provinciali, regionali, eccetera - sia in termini di uffici che esercitano funzioni di interesse pubblico, quali quelli che sono stati richiamati.

SALOMONE. Non avrei molto da aggiungere a quanto è stato detto perché avevo chiesto la parola quando ritenevo che maggiore fosse il numero degli emendamenti presentati, cosa che invece non è accaduta. Sono anch'io favorevole ad una pronta approvazione del disegno di legge, solo che vorrei chiedere al rappresentante del Governo di assumere impegni tali da tranquillizzare quelle categorie che sono rimaste escluse da questa legge.

Vorrei aggiungere che non mi ritengo neanch'io soddisfatto, non per condividere il concetto espresso dal collega Gatto, ma perché anche le leggi si « inflazionano» e quando, nate nel 1976, vengono emanate nel 1978, non riflettono più la realtà in cui erano state concepite. Nella fattispecie c'è poi l'esigenza di portare avanti un discorso generale di revisione della dirigenza e delle strutture dello Stato, perché non si può andare avanti con « leggi-tampone », ma è necessaria una seria ristrutturazione. E questo non perché vi sia un ufficio della Presidenza del Consiglio che si interessa della riforma della burocrazia, ma perché è impellente il bisogno di dare strutture serie allo Stato, al parastato, agli organismi che devono attuare le leggi; diversamente, i programmi, le alleanze, le politiche del confronto rimarrebbero semplici espressioni e nessuno sarebbe in grado di applicare speditamente le leggi emanate dal Parlamento.

Ritengo, dunque, che si debba procedere alla pronta approvazione del testo al nostro esame, in modo da evitare il pericolo di un suo ritorno all'altro ramo del Parlamento nel momento in cui, come diceva l'onorevole Marzotto Caotorta, dobbiamo dedicarci a quella riforma di struttura che ci vedrà maggiormente impegnati. Peraltro, devo dire che questo si riallaccia al fatto, da me già sottolineato, che la situazione del settore della motorizzazione è veramente drammatica. Nel momento in cui dilaga la richiesta di trasporto su strada, permangono strutture evanescenti, ci sono autostrasportatori che non si capisce come abbiano potuto ottenere la licenza e poi, come abbiamo visto a Stresa, si han-

no spaventose statistiche relativamente agli incidenti mortali sulle nostre strade.

Per concludere, pur associandomi a quei colleghi che hanno evidenziato l'esigenza di occuparci quanto prima delle categorie escluse dal provvedimento in discussione, mi dichiaro favorevole all'approvazione del disegno di legge n. 2391 questa sera stessa e nel testo pervenutoci dal Senato.

DEL CASTILLO. Probabilmente il collega Gatto ha presentato i suoi emendamenti anche nella convinzione che il parere della IV Commissione ci avrebbe comunque costretti a rivedere e modificare il testo al nostro esame. Ora, mi pare che molto brillantemente l'onorevole Marzotto Caotorta abbia illustrato l'idea che in effetti il parere, pur apprezzabile, della IV Commissione non possa costringere la nostra Commissione a rivedere l'articolo 9, in quanto praticamente questo parere vorrebbe adeguare un indirizzo della Commissione di merito ad un disegno di legge che ancora deve essere approvato e che, comunque, non appena appprovato automaticamente modificherà le sanzioni penali e amministrative previste dal testo in discussione.

Io ritengo, quindi, che questa considerazione potrebbe spingere l'onorevole Gatto a rivedere la propria posizione, anche perché credo che egli si sia reso conto del fatto che se il provvedimento dovesse essere modificato verrebbe presentato un numero assi rilevante di emendamenti, da parte dei diversi gruppi. Evidentemente, tutti i gruppi hanno deciso di frenare questa esigenza, affidando la regolamentazione della materia (e anche di quanto previsto dai due emendamenti del deputato Gatto) all'impegno del Governo per un riordinamento generale del settore. Questo, ripeto, potrebbe portare il collega Gatto a rivedere la sua posizione.

Nel momento in cui prendessimo in considerazione questo emendamento, sarebbe nuovamente necessario il parere della V Commissione bilancio.

In secondo luogo, se i componenti della Commissione si convincessero della im-

possibilità di approvare il disegno di legge nel testo pervenutoci dal Senato, sarebbero indotti a presentare propri emendamenti, cosa che finora non è stata fatta in considerazione della necessità di affrontare con urgenza la materia oggetto del provvedimento.

Ritengo pertanto che, in considerazione delle implicazioni che la presentazione degli emendamenti comporterebbe, sarebbe opportuno che l'onorevole Gatto ritirasse quelli da lui presentati.

PRESIDENTE. Desidero ribadire che i pareri espressi sul disegno di legge al nostro esame non sono vincolanti; è quindi una questione di opportunità tenerne conto o meno.

Per quanto riguarda la modifica suggerita dalla IV Commissione giustizia, ritengo pertinente la considerazione svolta dall'onorevole Marzotto Caotorta: la legge di cui ci si raccomanda di tenere conto, quando entrerà in vigore, uniformerà tutta la legislazione in materia.

Circa il merito del provvedimento, nel corso della discussione sono emerse alcune divergenze. Desidero tuttavia dichiarare che da parte di nessuno è stata espressa la volontà di ritardarne l'iter, e che nessuno intende farne beneficiare solo una determinata parte di cittadini.

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

CALAMINICI, Relatore. Nel corso della discussione generale non è stato sottolineato un aspetto a mio avviso molto importante.

L'urgenza da tutti riconosciuta di giungere ad una rapida approvazione del provvedimento non è dovuta all'esigenza di riorganizzare la motorizzazione civile, ma sorge in relazione all'articolo 10, concernente l'autotrasporto merci; il problema, cioè, è rappresentato dalla situazione di illiceità in cui si trovano molti autotrasportatori che svolgono la loro attività non essendo in possesso della licenza. Al 31 ottobre scatteranno le sanzioni per questi casi di irregolarità ed è quindi necessario stabilire con urgenza una sanatoria, con cui verrebbero regolarizzati migliaia di casi.

Si tratta di un vincolo importante, sul quale dobbiamo riflettere quando discutiamo sulla necessità di approvare con urgenza questo disegno di legge, come auspico avvenga.

Per quanto riguarda gli altri problemi sollevati nel corso della discussione, ritengo che possano essere trovate soluzioni che non creino disparità ed ingiustizie se in questo senso avremo precise assicurazioni da parte del Governo.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Quando il disegno di legge è stato presentato al Senato, nel corso della discussione avvenuta in seno alla Commissione di merito, sono emerse alcune lacune. Si è cercato, pertanto, di fare in modo che questo disegno di legge, modificato, costituisse la premessa per un successivo provvedimento organico, come anche in questa sede è stato reclamato.

Al Senato ho potuto riscontrare, avendo partecipato a tutte le riunioni, che da parte dei gruppi è stato compiuto il massimo sforzo per ottenere il testo migliore; tuttavia devo ammettere che alcuni aspetti negativi sono inevitabilmente rimasti.

Per quanto riguarda la materia trattata dall'articolo 10, non posso negare che sia estranea al contenuto generale del provvedimento; tuttavia si è reso necessario affrontare il problema della sanatoria per coloro che, pur svolgendo di fatto l'attività di autotrasportatori, non sono in possesso di licenza. In merito vorrei far presente che non esiste neppure una stima certa dell'effettivo numero di casi irregolari: se 10 mila o addirittura 45 mila. Quindi, si tratta di una materia che è ancora tutta da ordinare.

Desidero ricordare che dal 1973 ad oggi non sono più state rilasciate autorizzazioni per l'esercizio dell'autotrasporto, di modo che oggi vi sono tre categorie così contraddistinte: una prima categoria è quella di coloro i quali esercitano l'au-

totrasporto, muniti di autorizzazione, per conto terzi ma per trasporti specifici; in realtà però tutti costoro trasportano anche altre merci e, spesso, soltanto altre merci; una seconda categoria è quella degli autotrasportatori muniti di licenza di trasporto per conto proprio, i quali però esercitano anche il trasporto per conto terzi; infine vi sono tutti quegli autotrasportatori abusivi, i quali esercitano allegramente, senza alcuna licenza, il trasporto per conto proprio o quello per conto terzi. In tale situazione il non inserimento dell'articolo 10 sarebbe stato un danno che si sarebbe aggiunto a quelli già prodottisi, e cioè alla disorganizzazione ed alla disfunzione dei servizi, specialmente in periferia. A tale situazione non si può rimediare se non attraverso uno strumento legislativo che restituisca agli organici una fondata capacità operativa. Partendo da tale considerazione si è arrivati alla maturazione della necessità di portare a 1301 il numero dei dipendenti da assumere, il che non risolve certo il problema, ma dà senza dubbio un avvio positivo alla soluzione di esso.

Posta la questione in questi termini, quale valutazione deve compiere oggi il Governo dopo aver ascoltato gli interventi dei membri della Commissione? Innanzitutto va fatto osservare come la somma dei problemi che si avviano a soluzione attraverso la rapida approvazione del testo in esame sia di gran lunga più importante degli eventuali non perfezionamenti che potrebbero essere non raggiunti attraverso delle modifiche del disegno di legge. Pertanto, alle preghiere che sono state rivolte all'onorevole Vincenzo Gatto un po' da tutti i colleghi intervenuti nella discussione sulle linee generali aggiungo anche la mia personale di non presentare formalmente gli emendamenti preannunciati proprio perché mi rendo conto che la situazione degli uffici della motorizzazione civile, specialmente in periferia, è, senza voler esagerare, per lo meno angustiante e difficile, cosicché il non voler prendere posizione da parte nostra nei riguardi di essa non potrà che aggravarla sempre di più. Ciascuno dei

membri della Commissione sa quello che avviene negli uffici periferici della motorizzazione civile, quando da parte delle autoscuole si chiede il rilascio delle patenti di guida; ciascuno di loro sa della incapacità degli organi periferici di far fronte alle situazioni di emergenza, le quali vanno moltiplicandosi soprattutto in forza degli accordi internazionali stipulati in materia di viabilità e di trasporti. Se dunque stentiamo a fare fronte a queste situazioni è ovvio che, soprattutto in materia di trasporti, gli utenti finiscano per assumere un atteggiamento polemico nei confronti dell'amministrazione; basti pensare che, in taluni casi, per ottenere una patente di guida si deve aspettare addirittura un anno! In tali condizioni credo sia nostro dovere fare tutto quanto è necessario in questo momento perché si ponga termine a questo stato di cose per la verità assai difficile.

Dette queste cose, aggiungo che desidererei che la mia preghiera, poc'anzi rivolta all'onorevole Vincenzo Gatto, fosse da lui esaudita. Da parte mia posso assicurare che un terzo dei posti per gli operai ed un sesto per il personale della carriera direttiva sono, ope legis, riservati a quelle categorie, per le quali abbiamo delle preoccupazioni fondate. In tal modo sarebbero sanate, in virtù di una normativa già esistente, le situazioni di coloro i quali sarebbero esclusi attualmente dal provvedimento.

Per tali motivi invito la Commissione ad approvare il disegno di legge nel testo trasmessole dal Senato, confermando ancora l'impegno del Governo a far sì che siano espletati rapidamente i concorsi, per i quali sono già stati chiesti i termini abbreviati, e che siano tenute presenti tutte le esigenze del personale interessato, in vista dell'elaborazione di un disegno di legge organico sulla materia.

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi del quinto comma dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Caruso, Zuech, Zoso e Buro sostituiscono rispettivamente

per questa seduta i deputati Belci, La Rocca, Sangalli e Zucconi.

Ricordo che la Commissione, in occasioni analoghe, interpretò la norma regolamentare nel senso che fossero ammissibili solo le sostituzioni comunicate all'inizio della seduta. Si è successivamente precisato dalla Presidenza della Camera che per prassi debbono intendersi ammissibili anche le sostituzioni richieste nel corso della seduta, purché comunicate prima di passare alla votazione.

Desidero per altro raccomandare a tutti i colleghi di far pervenire le richieste di sostituzioni il più tempestivamente possibile.

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 1.

I ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – sono sostituiti da quelli stabiliti nella tabella 1 allegata alla presente legge.

I posti recati in aumento nei ruoli di cui alla tabella prevista nel primo comma riassorbono i posti in soprannumero esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge, salvo quelli delle qualifiche ad esaurimento delle carriere direttive per i quali continuano ad applicarsi le vigenti disposizioni.

Nei ruoli del personale della carriera direttiva amministrativa, della carriera di concetto, della carriera esecutiva nonché in quella del personale ausiliario, deve essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quello degli impiegati di corrispondente carriera appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio presso la Di-

regione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. A tali effetti il ruolo ad esaurimento degli agenti tecnici è considerato corrispondente a quello del personale ausiliario.

I posti di cui al comma precedente diverranno gradualmente disponibili a cominciare dalle qualifiche meno elevate, in relazione al numero delle vacanze che a mano a mano si verificheranno nei suddetti ruoli ad esaurimento.

In tutti i ruoli di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, deve inoltre essere lasciato scoperto un numero complessivo di posti pari a quelli del personale non di ruolo di corrispondente categoria in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Nella prima applicazione della presente legge, gli impiegati appartenenti ai ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione sono inquadrati nei ruoli di carriera corrispondente previsti dalla tabella 1 allegata alla presente legge, con le modalità indicate nell'articolo 200, ultimo comma, del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3. Il primo inquadramento nel ruolo di meccanografia viene disposto, a domanda degli interessati, per il personale che risulti adibito da almeno un anno, alla data di entrata in vigore della presente legge, a servizi di meccanografia, nella qualifica corrispondente a quella rivestita nel ruolo di provenienza. Successivamente, l'accesso al ruolo di meccanografia è riservato al personale della carriera esecutiva che risulti abilitato, dopo apposito corso, alla mansione di meccanografo.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge i ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione non subiscono decurtazioni per effetto delle norme di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Nella prima applicazione della presente legge, per la copertura dei posti che risultano disponibili nelle dotazioni organiche delle singole carriere di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, hanno titolo di precedenza, a loro domanda, gli impiegati di ruolo della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che siano in possesso, alla data del 1º gennaio 1978, rispettivamente:

- a) per la nomina a impiegato direttivo tecnico, della laurea in ingegneria e della relativa abilitazione professionale ovvero, qualora si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto, del diploma di laurea in architettura, fisica, chimica o matematica:
- b) per la nomina a impiegato direttivo amministrativo, della laurea in legge, in scienze politiche o in economia e commercio, oppure d'altro diploma di laurea, purché, in questo ultimo caso, si tratti di dipendenti inquadrati nella carriera di concetto:
- c) per la nomina a impiegato di concetto, del diploma di scuola media di 2º grado ed equipollenti;
- d) per la nomina a impiegato esecutivo, della licenza di scuola media di 1º grado.

La selezione degli impiegati di cui al comma precedente viene effettuata sulla base di un esame- colloquio, con le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, davanti a commissioni presiedute da un consigliere di Stato e composte da tre dirigenti della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nonché da un docente universitario delle materie oggetto dell'esame-colloquio. Nella formazione delle graduatorie, a parità di merito, si tie-

ne conto delle mansioni espletate nel ruolo di provenienza e dell'anzianità maturata nei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Gli impiegati selezionati con i criteri indicati rel presente articolo sono inquadrati, anche in soprannumero e nei limiti delle dotazioni organiche complessive delle singole carriere stabilite nella tabella 1 allegata alla presente legge, nella qualifica iniziale dei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per i quali hanno concorso. Al personale anzidetto non può essere comunque riconosciuta un'anzianità superiore a quella prevista dall'articolo 41 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

Agli esami-colloquio previsti nel presente articolo sono ammessi, a parità di condizioni, anche gli impiegati appartenenti ai ruoli ad esaurimento istituiti con la legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinati a prestare servizio da almeno cinque anni presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per l'accesso a carriere superiori a quella di appartenenza.

Gli esami colloquio previsti dal presente articolo devono essere espletati entro quattro mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

L'onorevole Vincenzo Gatto ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, resto rigo, dopo le parole: a loro domanda, gli impiegati di ruolo, aggiungere le parole: e gli operai;

Al primo comma, decimo rigo, sostituire le parole: alla data del 1 gennaio 1978, con le parole: alla data di entrata in vigore della presente legge.

GATTO VINCENZO. Tutti coloro che sono intervenuti hanno posto in evidenza la necessità di procedere rapidamente alla approvazione del disegno di legge in esame. Ho presentato questi emendamenti anche perché mi sembrava che il presidente

raccomandasse l'accoglimento di un emendamento proposto dalla IV Commissione giustizia; del resto lo stesso relatore in un colloquio privato mi aveva detto che riteneva possibile in tempi brevi approvare il provvedimento con gli emendamenti che si fossero ritenuti necessari. A questo evidentemente è da aggiungere la mia esperienza o, forse, la mia ingenuità personale, in quanto ritengo che questo rapporto di collaborazione tra i due rami del Parlamento sia un rapporto vario; ho avuto la disavventura di essere sia senatore sia deputato, e mi sono sempre trovato dal lato sbagliato, perché sempre mi sono trovato nella necessità di fare presto in quanto l'altro ramo del Parlamento sollecitava la approvazione di un provvedimento dopo aver perso molto tempo.

In secondo luogo, pensavo che gli emendamenti proposti fossero giusti. Da questo punto di vista devo dire al collega. amico e conterraneo Del Castillo che quando una rivendicazione è giusta tutte le altre considerazioni cadono; di fronte ad un'esigenza di giustizia, vengono meno le considerazioni di opportunità. Se questa rivendicazione è giusta, non possiamo accantonarla per motivi di opportunità o necessità di carattere temporale, ma dobbiamo sodisfarla. Se le mie illusioni in ordine ai tempi sono veramente tali, allora occorre ribadire che queste esigenze sono giuste e se ne deve tener conto fino in fondo. È questa l'opinione che i colleghi hanno espresso, direttamente o indirettamente favorevole al contenuto degli emendamenti. Siamo in una situazione nella quale vi è un'urgenza che è imposta dalle circostanze, da esigenze che riguardano la pubblica amministrazione. Devo dire con amarezza che il potere legislativo, che è sempre così schiacciato tra le forze sindacali l'amministrazione e il potere esecutivo, dovrebbe pur esercitare una funzione diversa. Si mettono d'accordo sindacati e Governo, e quando tentiamo di introdurre anche una nostra opinione, che nasce dal collegamento pure reale che abbiamo con il paese, per il nostro dovere di essere suoi rappresentanti, siamo sottoposti a proteste e a sollecitazioni, a dir poco.

Se è questa la situazione, se non è possibile realizzare in tempi brevi l'obiettivo di una legge che contenga anche questi emendamenti, se queste esigenze troveranno accoglimento in base a norme di leggi esistenti e nella precisa volontà dell'amministrazione di applicarle, se alla fine della seduta questo risulterà affermato nell'espressione di una volontà univoca di questa Commissione, ritiro gli emendamenti.

PRESIDENTE. Da parte di tutti i colleghi e del Governo sono state considerate giuste e da sodisfare queste esigenze, che saranno ulteriormente ribadite, come si evince dall'andamento della discussione, in un ordine del giorno. Si intendono pertanto ritirati gli emendamenti dell'onorevole Vincenzo Gatto.

Pongo in votazione l'articolo 2 nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli dal 3 all'11 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 3.

Alla copertura dei posti residui disponibili, dopo l'applicazione del precedente articolo 2, degli organici di cui alla tabella 1 allegata alla presente legge, si provvede con pubblici concorsi a carattere regionale, da bandire senza l'osservanza della procedura di cui all'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, e con la riduzione a metà dei termini previsti dalle vigenti disposizioni in materia.

I vincitori dei concorsi di cui al comma precedente devono permanere per almeno cinque anni nella sede di servizio ad essi assegnata all'atto della nomina.

È fatto salvo quanto disposto dalla legge 21 febbraio 1977, n. 30, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851.

(È approvato).

ART. 4.

Sono effettuati esclusivamente dagli impiegati del ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione:

- 1) gli esami per la patente di guida dei veicoli a motore delle categorie D, E ed F e per il rilascio dei certificati di abilitazione professionale;
- 2) gli esami di idoneità per insegnanti e istruttori di scuola guida;
- 3) le visite e prove di autobus e di complessi di veicoli con rimorchio di peso complessivo superiore a 35 quintali;
- 4) le operazioni tecniche previste ai numeri 4), 5), 6), 8) e 9) della tabella 2 allegata alla presente legge.

Le operazioni tecniche previste ai numeri 1), 3), 7), 10), 11) e 12) della tabella 2 allegata alla presente legge, non riservate alla competenza degli impiegati direttivi tecnici ai sensi del primo comma del presente articolo, sono effettuate anche da impiegati del ruolo della carriera di concetto della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, muniti del titolo di studio di perito industriale o di geometra o del diploma di maturità scientifica, all'uopo abilitati dopo aver seguito con esito favorevole apposito corso di qualificazione.

Gli esami per le patenti di guida delle categorie A, B e C possono essere effettuati anche dagli impiegati di ruolo della carriera direttiva amministrativa della Diregione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, dagli impiegati del ruolo della carriera di concetto della stessa Direzione generale con titolo di studio diverso da quelli indicati nel secondo comma del presente articolo nonché dagli impiegati del ruolo della suddetta Direzione generale, in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge, purché abilitati a seguito di apposito corso di qualificazione.

Le operazioni di cui ai precedenti commi possono essere pure effettuate dagli impiegati dei ruoli ad esaurimento istituiti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, in relazione alle rispettive qualifiche e dopo aver conseguito la prevista abilitazione a seguito di apposito corso di qualificazione.

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con proprio decreto, le norme e le modalità di effettuazione dei corsi di qualificazione previsti nel presente articolo.

L'articolo 5-bis sub articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, è abrogato.

(È approvato).

ART. 5.

A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, il personale appartenente ai ruoli ad esaurimento istituiti dalla legge 18 marzo 1968, n. 413, e destinato a prestare servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, entra a far parte, a tutti gli effetti, della Cassa di previdenza ed assistenza prevista dal secondo comma dell'articolo 6 sub articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, e si avvale degli interventi previdenziali e assistenziali previsti dall'articolo 5, lettera a), sub articolo unico della stessa legge.

(È approvato).

ART. 6.

Le tabelle I, II, III, IV, V e VI allegate alla legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, sono sostituite dalla tabella 2 allegata alla presente legge.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro,

può essere disposto il versamento, da parte degli utenti, di diritti aggiuntivi per le operazioni di cui ai punti 5) e 6) della tabella 2 allegata alla presente legge, quando queste richiedano l'utilizzazione di particolari attrezzature.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, la misura dei diritti fissata nella tabella 2 allegata alla presente legge può essere modificata, comunque non prima di due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, in relazione alle variazioni dell'indice del costo della vita ed entro il limite del venti per cento.

(È approvato).

ART. 7.

I diritti di cui alla tabella 2 allegata alla presente legge 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 dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

Le imposte di bollo inerenti alle domande e ai documenti relativi alle operazioni elencate nella tabella 2 allegata alla presente legge sono pagate dagli interessati anticipatamente mediante versamento sul conto corrente postale vincolato intestato alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per il successivo accreditamento mensile, tramite unico postagiro, a favore dell'Ufficio del Registro Bollo di Roma.

Le disposizioni dei due precedenti commi sostituiscono quelle stabilite nel primo comma dell'articolo 3 sub articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090.

In relazione a quanto stabilito per le operazioni relative ai recipienti per gas

compressi dal secondo comma dell'articolo 3 sub articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, anche le operazioni indicate ai numeri 3), 4), 5), 6), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli utenti, presso la loro sede; in tal caso le spese per l'indennità di missione da corrispondere al personale operatore, con l'applicazione del trattamento previsto dalle vigenti disposizioni per il personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, sono a carico degli utenti stessi. La medesima facoltà è estesa anche alle operazioni di cui al numero 1) della tabella 2 allegata alla presente legge, su richiesta e con spese a carico delle scuole per conducenti o di loro associazioni, per sedute di esame da effettuare fuori del comune sede dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione o comunque in località distanti non meno di dieci chilometri dall'ufficio.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, vengono stabilite le modalità di attuazione della norma di cui al comma precedente.

(È approvato).

ART. 8.

L'articolo 5 sub articolo unico della legge 16 febbraio 1967, n. 14, che ha convertito in legge, con modificazioni, il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, è così modificato:

alla lettera b) le parole: « fino al 7 per cento » sono sostituite dalle altre: « fino al 10 per cento »;

alla lettera c) le parole: « fino al 3 per cento » sono sostituite dalle altre: « fino al 5 per cento ».

(È approvato).

ART. 9.

Presso tutti gli uffici pubblici e privati nei quali vengono svolte pratiche relative alle operazioni previste nella tabella 2 allegata alla presente legge, debbono essere esposte in evidenza al pubblico le tariffe dovute all'amministrazione dello Stato per ciascuna operazione. Coloro i quali non dovessero ottemperare a tale disposizione sono puniti con l'ammenda da lire 50.000 a lire 100.000.

(È approvato).

ART. 10.

Alla determinazione annuale per l'anno 1978 del contingente di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto di terzi ed al relativo riparto per provincia provvede il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentito il Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, prescindendo dai criteri e dalla procedura stabiliti dal penultimo comma dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Le nuove autorizzazioni di cui al comma precedente sono rilasciate esclusivamente ad imprese che:

- a) abbiano comunque esercitato l'autotrasporto di cose da data non posteriore al 31 ottobre 1977, con veicoli di portata utile superiore a 70 quintali o di peso complessivo superiore a 115 quintali i quali, almeno alla data medesima risultino nella disponibilità delle imprese stesse, intesa nel senso precisato dall'articolo 9, punto 1), del decreto del President della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 3°
- b) abbiano conseguito l'iscrizione, anche in via provvisoria, all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, purché richiesta entro il termine stabilito ai sensi del successivo quarto comma.

Le autorizzazioni di cui al presente articolo vengono rilasciate secondo le modalità stabilite dalla disciplina vigente al

31 ottobre 1977 e sono riferite ai singoli veicoli indicati alla lettera a) del comma precedente.

Con lo stesso decreto di cui al primo comma del presente articolo il Ministro dei trasporti stabilisce il termine entro cui devono essere presentate le domande di autorizzazione nonché quelle eventuali di iscrizione all'Albo, fissa i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni e può disporre che le autorizzazioni da rilasciare a determinate categorie di richiedenti siano soggette a particolari limiti in ordine alla trasferibilità nel caso della cessione di azienda.

Il Ministro dei trasporti può altresì prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni, con particolari limiti anche di validità temporale, a favore delle imprese che, a seguito dell'applicazione dei criteri di priorità, non risultino comprese nel numero di quelle cui possono essere assegnate le nuove autorizzazioni ai sensi dei commi precedenti.

Ai fini dell'applicazione degli articoli 26 e 46 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e per il periodo di sei mesi decorrenti dal 31 ottobre 1978, coloro che hanno presentato nel termine prescritto le domande di cui al precedente quarto comma si considerano come iscritti all'Albo e titolari di autorizzazione al trasporto di cose per conto di terzi, senza alcuna condizione o limite, per il veicolo cui si riferisce la domanda di autorizzazione presentata.

(È approvato).

ART. 11.

Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge si provvede con le maggiori entrate derivanti dall'applicazione delle tariffe di cui alla tabella 2 allegata alla presente legge.

(E approvato).

Passiamo alle tabelle allegate al disegno di legge che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

TABELLA 1

DOTAZIONI ORGANICHE DELLA DIREZIONE GENERALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI TRASPORTI IN CONCESSIONE

1) RUOLO DEI DIRIGENTI (*)

Livello di fun- zione	Qualifica	Posti di qua- lifica	Funzione	Posti di fun- zione
C	Dirigente generale	1	Direttore generale	1
С	Dirigenti generali	. 3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	10	Vice direttore centrale Direttore Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto	3 1 6
E	Primi dirigenti	27 ·	Direttore di divisione e ispettore capo	20 7
	b) Dirigenti amministrativi			,
С	Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	9	Vice direttore centrale Direttore servizio autonomo della navigazione interna Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto	3 1 5
Е	Primi dirigenti	20	Direttore di divisione o Ispettore capo	20

^(*) Resta ferma la normativa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 2 marzo 1974.

2) Ruolo del personale tecnico della carriera direttiva

Parametro	QUALIFICA	N. posti
530 487 455 426 387 307 257 218	Ispettore - superiore Ispettore principale Ispettore	71 (a) 214
	Totale	285

⁽a) Dei quali va accantonato un numero di posti pari a quello degli impiegati che rivestono le qualifiche ad esaurimento previste dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

3) RUOLO DEL PERSONALE AMMINISTRATIVO DELLA CARRIERA DIRETTIVA

Parametro	QUALIFICA	N. posti
530 487 455 426 387 307 257 190	Ispettore superiore Ispettore principale Ispettore	47 (a)
	Totale	189

⁽a) Dei quali va accantonato un numero di posti pari a quello degli impiegati che rivestono le qualifiche ad esaurimento previste dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748

4) Ruolo del personale della carriera di concetto

Parametro	QUALIFICA		
370	Ispettore aggiunto capo	115	
297 255	} Ispettore aggiunto principale	518	
218 178 160	Ispettore aggiunto	518	
	Totale	1.151	

5) Ruolo del personale della carriera esecutiva

Parametro	Qualifica	N. posti
245 213 183 163 133	Coadiutore superiore Coadiutore principale Coadiutore o dattilografo	204 919 919 (a)
120	Totale	2.042

⁽a) Di cui almeno 450 con mansioni di dattilografo.

6) Ruolo del personale di meccanografia della carriera esecutiva

Parametro	QUALIFICA	N. posti
245	Coadiutore meccanografo superiore	10
218 188 166 143 128	Coadiutore meccanografo	90
120	Totale	100

7) Ruolo del personale della carriera ausiliaria

Parametro	QUALIFICA	N. posti
165 143 133 115 100	Commesso capo Commesso	81 189
	Totale	270

8) Ruolo del personale operaio

Parametro	Qualifica	N. posti
230	Capo draga	70
190 165	Operaio specializzato	130
173 146 129	Operaio qualificato	108
153 133 115	Operaio comune	100
	Totale	408

(È approvata).

TABELLA 2
TARIFFE PER LE OPERAZIONI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE (1)

TIPO OPERAZIONE	TARIFFA
 Esame per la patente o per il CAP (articoli 80, 85, 86 e 89 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393). Esame di idoneità per insegnanti o istruttori scuola guida (arti- colo 84). 	5,000
2) Sostituzione patente guida inflitare o estera (articoli 94 e 98), rilascio CAP senza esame, conferma validità patente guida qualora sia richiesta una valutazione tecnica da parte della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Duplicati, certificazione, eccetera, inerenti ai veicoli o ai conducenti.	2.000
3) Visite e prove (compreso il rilascio del documento di circolazione e del foglio di via quando necessario, articoli 54, 55, 56, 62, 72, 74 e 76; articolo 351 n. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	2.500
4) Visite e prove speciali di ciclomotori e altri veicoli costruiti in unico esemplare, di veicoli eccezionali o che abbiano altre caratteristiche costruttive eccezionali, di veicoli cisterna adibiti al trasporto di merci pericolose e di materiali radioattivi compreso il rilascio della documentazione eccezionale e del foglio di via quando necessario (articoli 10, 54, 55, 58, 62, 72, 76 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	10.000
5) Omologazioni autoveicoli, trattrici agricole, motoveicoli, ciclomotori, rimorchi ed altre macchine agricole; approvazione autobus con carrozzeria diversa da quella di tipo omologato, nuove omologazioni a seguito modifica delle caratteristiche essenziali di veicoli già omologati (articoli 53 e 72 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	50.000
6) Omologazioni parziali, approvazione ed omologazione dispositivi (articoli 53, 72, 78 e correlativi articoli del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420).	20.000

⁽¹⁾ Le tariffe indicate nella presente tabella sono comprensive delle spese per i moduli di domanda e stampati nonchè di ogni altra spesa e prestazione relativa all'operazione richiesta.

Segue Tabella 2

	TIPO OPERAZIONE	TARIFFA
7)	Esami per il conseguimento della patente di guida ad uso privato per motoscafi ed imbarcazioni a motore (articoli 16 e 22 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813); esami per il conseguimento dei titoli professionali della navigazione interna e corrispondenti qualifiche di autorizzato (articolo 134 del Codice della navigazione; articoli da 49 a 58 e 61 del Regolamento di navigazione interna e decreto ministeriale 16 febbraio 1971).	5.000
8)	Accertamento idoneità teonica di imprese costruttrici di navi e galleggianti (articolo 232 del Codice della navigazione e articolo 144 del Regolamento di navigazione interna).	5.000
9)	Controllo tecnico delle navi e dei galleggianti in costruzione (articolo 235 del Codice di navigazione e articolo 147 del Regolamento di navigazione interna).	5.000
10)	Visite e prove di motoscafi e imbarcazioni a motore (articoli 3 e 12 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813) di navi e galleggianti (articoli 165 e 166 del Codice della navigazione e articoli 72, 75, 76 e e 77 del Regolamento di navigazione interna).	10.000
11)	Stazzatura di navi e galleggianti (articolo 136 del Codice della navi- gazione); stazzatura di motoscafi e di imbarcazioni a motore.	5.000
12)	Verifica di motori (articoli 3, 4, 5 e 12 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813).	5.000
13)	Rilascio o rinnovo di documenti necessari per la navigazione (arti- colo 149 e da 152 a 154 del Codice della navigazione e articoli 70 e 74 del Regolamento per la navigazione interna; articolo 11 del regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813); rilascio di estratto matri- colare o copia di documento; rilascio di duplicati.	2.000
14)	Trascrizioni nei registri delle navi e dei galleggianti in costruzione di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per le quali occorre la trascrizione (articolo 242 del Codice della navigazione); trascrizioni nei registri di atti relativi alla proprietà di navi, galleggianti, motoscafi e imbarcazioni a motore, e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione (articolo 250 del Codice della navigazione); iscrizioni e cancellazioni di ipoteche.	2.000

Passiamo agli ordini del giorno. Gli onorevoli Bocchi, Calaminici, Pani e Froio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

tenuto conto delle condizioni in cui opera la Direzione generale della MCTC emerse dall'esame del disegno di legge n. 2391;

considerato che con tale provvedimento si affrontano e risolvono solo particolari e parziali aspetti della più generale tematica che investe la MCTC, in relazione anche al necessario coordinamento con le nuove funzioni attribuite in materia a regioni e province e alla necessità di un opportuno raccordo con altri enti che svolgono compiti e funzioni di interesse pubblico,

impegna il Governo

a predisporre con la necessaria sollecitudine e comunque non oltre 3 mesi un provvedimento di riordino e di riforma organica della Direzione generale MCTC che affianchi e tenga conto dei progetti di iniziativa parlamentare già presentati sull'argomento.

(0/2391/1/10) BOCCHI, CALAMINICI, PANI, FROIO.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Devo chiedere ai presentatori di non fissare un limite di tre mesi.

BOCCHI. Possiamo portarlo a sei.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Con questa modifica accolgo l'ordine del giorno.

BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Calaminici, Pani e Froio hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

considerato che i termini di attuazione previsti dal disegno di legge n. 2391

non comprendono tutti i casi ai quali sarebbe opportuno dare soluzione,

impegna il Governo

ad utilizzare la normativa esistente in materia di riordino delle carriere del personale civile dello Stato contestualmente all'attuazione delle scadenze previste nel disegno di legge, n. 2391, al fine di ricomprendere in una disciplina analoga il personale della Direzione generale MCTC che sarebbe altrimenti escluso dal provvedimento.

(0/2391/2/10) Bocchi, Calaminici, Pani, Froio.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Lo accetto.

BOCCHI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Russo Ferdinando, Mantella, Lucchesi, Marocco, Del Castillo, Marzotto Caotorta, Salomone e Fiori hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

nell'approvare il disegno di legge n. 2391, considerata la necessità della completa e capillare ristrutturazione dei servizi della motorizzazione civile; ritenuto in particolare che la notevole carenza delle attuali strutture dirigenziali periferiche impedisce di far fronte alle esigenze dell'utenza e di rappresentare adeguatamente l'amministrazione negli organi collegiali regionali e provinciali,

impegna il Governo

a concludere con urgenza gli studi e le consultazioni necessari per provvedere alla ristrutturazione della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione tenendo conto, nella ap-

plicazione della presente legge, anche di quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077.

(0/2391/3/10) RUSSO FERDINANDO, MANTEL-LA, LUCCHESI, MAROCCO, DEL CASTILLO, MARZOT-TO CAOTORTA, SALOMONE, FIORI.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei illustrare l'ordine del giorno che ho firmato. Non abbiamo parlato di un impegno al Governo ad emanare un disegno di legge in quanto ritengo che, essendo l'iniziativa legislativa anche del Parlamento, proprio per motivi regolamentari non è corretto impegnare il Governo a prendere egli tale iniziativa. Non impegnamo, perciò, il Governo a fare una legge, bensì a concludere con urgenza gli studi e le consultazioni necessari per provvedere alla ristrutturazione della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

PRESIDENTE. Questa osservazione merita di essere sottolineata. Ho anch'io notato come spesso si impegni il Governo con ordini del giorno (anche in questa stessa seduta) all'emanazione di un provvedimento, ma mi ero astenuto dall'intervenire. L'osservazione del collega Marzotto Caotorta mi obbliga a ricordare che vi è anche l'iniziativa legislativa parlamentare, e che pertanto, sebbene a volte indirizzi di natura politica impongono che sia il Governo a presentare un disegno di legge, ciò non toglie che i parlamentari non debbano certo limitarsi a far da suggeritori, potendo essi stessi presentare delle proposte.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Accetto anche questo ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Non insistiamo per la votazione. PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione (Trasporti),

rilevato lo stato di carenza di personale in cui si trova la Direzione Generale della motorizzazione civile; ribadito l'accrescersi di incombenze che la citata Direzione generale è chiamata ad assolvere; constatata l'esigenza di coordinare con chiara normativa le funzioni della predetta Direzione Generale con i compiti demandati alle regioni con il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

impegna il Governo

a presentare entro 3 mesi al Parlamento un disegno di legge che riformi organicamente la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione con una adeguata revisione globale dei ruoli organici della stessa.

(0/2391/4/10)

BAGHINO.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Anche questo ordine del giorno posso accettarlo se viene spostato da tre a sei mesi il termine in esso contemplato.

BAGHINO. Non ho difficoltà ad introdurre questa modifica, e se il senatore Accili accoglie l'ordine del giorno, non insisterò per la votazione.

ACCILI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Accolgo l'ordine del giorno Baghino nel testo modificato.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

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 del Senato) (2391).

Present	ti							28
Votant	i							27
A st e nu	ti							1
Maggio	ra	nza	ì					14
Voti	fa	avo	rev	vol	i		2	7
Voti	C	ont	rai	i				0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Caruso, Bocchi, Calaminici, Casalino, Del Castillo, Fiori, Forte, Froio, Gatto Vincenzo, Guasso, Guerrini, Lamorte, Zuech, Lucchesi, Mantella, Marchi Dascola Enza, Marocco, Marzotto Caotorta, Millet, Pani, Russo Ferdinando, Salomone, Zoso, Venturini e Buro Maria Luigia.

Si è astenuto: Libertini.

La seduta termina alle 19.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO