COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

70.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti (2511):

CRESCO ed altri: Provvedimenti straordinari per l'adeguamento dei ruoli del personale del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione (827) 3

GIROLAMO LA PENNA, *Presidente* 3, 4, 5, 6 7, 8, 9, 10, 11, 12 13, 14, 15, 16, 17, 18

MELILLO SAVINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* 3

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782) 18

GIROLAMO LA PENNA, *Presidente* 18, 19, 21, 23

BAGHINO FRANCESCO GIULIO . . 19, 20, 22, 23

LUCCHESI PINO 22, 23

POTÌ DAMIANO, *Relatore* 21, 22, 23

RIDI SILVANO 18, 19, 20, 21

PAG.

RUBINO RAFFAELLO 22
SALATIELLO GIOVANNI 18, 20
SANTONASTASO GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . 18, 21, 22

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Modifiche all'articolo 1279 del codice di navigazione (1758) 23
GIROLAMO LA PENNA, *Presidente* . 23, 25, 26
BAGHINO FRANCESCO GIULIO 24
CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* . . 26
LUCCHESI PINO 25
RIDI SILVANO 24, 25, 26
RUBINO RAFFAELLO, *Relatore* . . . 23, 24, 25, 26

Disegno di legge (Rinvio):

Modificazione dell'articolo 361 del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156 (3229) . 26
GIROLAMO LA PENNA, *Presidente* . . . 26

La seduta comincia alle 10,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti (2511); e della proposta di legge Cresco ed altri: Provvedimenti straordinari per l'adeguamento dei ruoli del personale del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione (827).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti »; e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Cresco ed altri: « Provvedimenti straordinari per l'adeguamento dei ruoli del personale dei Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione ».

Proseguiamo la discussione dei provvedimenti.

SAVINO MELILLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Desidero informare gli onorevoli deputati che il Governo ha presentato nuovi emendamenti al disegno di legge n. 2511, a seguito di una iniziativa congiunta dei ministri dei trasporti e della funzione pubblica.

Tali emendamenti sostanziano, in pratica un nuovo testo del disegno di legge che la Commissione aveva scelto come testo-base.

PRESIDENTE. A seguito degli emendamenti presentati dal Governo, il testo del disegno di legge risulta pertanto del seguente tenore:

ART. 1.

1. I ruoli organici del personale del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - approvati con la legge 18 ottobre 1978, n. 625, sono sostituiti da quelli stabiliti nella tabella 1 allegata alla presente legge.

2. Per la copertura dei posti portati in aumento dalla presente legge, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede come segue:

a) per i posti di primo dirigente - da destinare prevalentemente agli uffici periferici di maggior rilievo della motorizzazione civile - con l'osservanza delle norme di cui all'articolo 6 della legge 10 luglio 1984, n. 301;

b) per i posti della *ex* carriera direttiva tecnica (VII qualifica funzionale), della *ex* carriera direttiva amministrativa (VII qualifica funzionale), della *ex* carriera di concetto (VI qualifica funzionale), della *ex* carriera esecutiva (IV qualifica funzionale), della *ex* carriera ausiliaria e del ruolo degli operai (II qualifica funzionale), per un'aliquota del 50 per cento con le procedure e le modalità di cui ai successivi articoli 3, 4, 5, 6, 7 e 8, e per la rimanente aliquota del 50 per cento secondo le norme vigenti in materia di pubblici concorsi ordinari, salvo quanto previsto dai successivi articoli 9, 10 ed 11.

3. Sono abrogate le disposizioni dei commi terzo e quarto dell'articolo 1 della legge 18 ottobre 1978, n. 625.

4. Il personale assunto per la copertura dei posti previsti dalla presente legge dovrà permanere nella sede di servizio di prima assegnazione per almeno cinque anni decorrenti dalla data di presentazione in servizio.

ART. 2.

1. Il personale da assumere ai sensi del comma 2 del precedente articolo 1 è assegnato agli uffici della motorizzazione civile e dei trasprti in concessione secondo il piano di ripartizione di cui alla tabella 2 allegata alla presente legge.

2. Il Ministro dei trasporti, in relazione ai carichi di lavoro e d'intesa con le organizzazioni sindacali, provvede, con proprio decreto, all'ulteriore suddivisione di tale personale fra i diversi uffici di ciascuna regione.

ART. 3.

1. Per le assunzioni di cui al comma 2 del precedente articolo 1, lettera *b*), prima aliquota del 50 per cento, hanno titolo di precedenza gli idonei ai concorsi banditi dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in data non anteriore al 1° novembre 1979 e le cui graduatorie siano state approvate entro la data di entrata in vigore della presente legge.

2. Coloro che si trovano nella condizione di cui al precedente comma debbono presentare domanda entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, indicando, in ordine di preferenza, tre regioni nell'ambito delle quali chiedono di essere assunti in servizio.

ART. 4.

1. Per i posti disponibili dopo l'applicazione del precedente articolo 3 si provvede con l'assunzione degli idonei dei concorsi pubblici delle altre amministrazioni dello Stato, anche con ordinamento autonomo, banditi in data non anteriore al 1° gennaio 1981 e le cui graduatorie siano state approvate almeno 90 giorni prima della data di entrata in vigore della presente legge.

2. Tale idoneità deve essere stata conseguita in concorsi a posti della stessa carriera o della stessa qualifica del ruolo degli operai cui si riferisce la domanda di assunzione alle dipendenze della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

3. Le assunzioni di cui al precedente comma 1 sono subordinate al possesso, oltre che degli altri requisiti per l'ammissione all'impiego statale, di:

1) età non superiore a 30 anni alla data di scadenza della domanda di assunzione di cui al successivo quarto comma, salvo i casi di elevazione previsti dalle norme vigenti;

2) titoli di studio:

a) laurea in ingegneria e relativa abilitazione professionale, per i posti della carriera direttiva tecnica;

b) laurea in giurisprudenza o in economia e commercio, o in scienze politiche e sociali, per i posti della carriera direttiva amministrativa;

c) diploma di perito industriale o di geometra o di maturità scientifica, per l'80 per cento dei posti della carriera di concetto; diploma di ragioneria, per il rimanente 20 per cento dei posti della stessa carriera;

d) licenza di scuola media di primo grado, per i posti della carriera esecutiva;

e) licenza della scuola d'obbligo, per i posti della carriera ausiliaria e del ruolo operaio.

4. Coloro che si trovano nelle condizioni di cui ai precedenti commi devono avanzare domanda di assunzione in bollo entro quarantacinque giorni dalla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale*, indicando una sola re-

gione - fra quelle previste dall'allegata tabella 2 - nell'ambito della quale chiedono di essere assunti.

5. Nella domanda stessa devono essere precisati tutti i necessari elementi per la identificazione del concorso nel quale è stata conseguita l'idoneità, il punteggio ottenuto nonché il titolo di studio posseduto ed il luogo e la data di nascita.

ART. 5.

1. Le domande di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 4 della presente legge devono pervenire al Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - I Direzione centrale personale - Ufficio concorsi - 00100 Roma, entro i termini fissati, redatte su carta da bollo. Il ritardo nella presentazione o nell'arrivo della domanda al Ministero suddetto, quale ne sia la causa, anche se non imputabile al richiedente, comporta la inammissibilità della domanda.

2. La data di arrivo delle domande è stabilita e comprovata dal bollo a data che, a cura dell'indicata I Direzione centrale personale, viene apposto su ciascuna di esse.

3. Si considerano prodotte in tempo utile le domande spedite a mezzo raccomandata con avviso di ricevimento entro i termini stabiliti. A tal fine fa fede il timbro dell'ufficio postale accettante.

ART. 6.

1. Per ogni carriera, e per il ruolo operai, sono formate distinte graduatorie regionali degli aspiranti all'assunzione secondo il punteggio complessivo riportato da ognuno di essi nel concorso indicato nella domanda. Per le carriere direttive, di concetto ed esecutive si tiene unicamente conto del punteggio complessivo di merito, escluso ogni eventuale punteggio aggiuntivo per titoli nel caso di concorsi ad esami e titoli.

2. Salvo il rispetto delle precedenze di cui al comma 1 dell'articolo 3 della presente legge, a parità di punteggio si applicano le disposizioni dell'articolo 5 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati dello Stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive integrazioni.

3. Le graduatorie sono formate da una commissione istituita con decreto del Ministro dei trasporti presso la sede centrale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e costituita da un funzionario di qualifica non inferiore a dirigente superiore, in qualità di presidente, e da altri due funzionari con qualifica di primo dirigente o appartenenti al ruolo ad esaurimento, in qualità di membri; segretario della commissione è nominato un funzionario con qualifica non inferiore a quella di ispettore principale.

4. La commissione di cui al precedente comma provvede, prima della formazione delle varie graduatorie regionali, ad omogeneizzare i sistemi di punteggio previsti dai vari concorsi, in modo da riportare i punteggi stessi ad un unico denominatore comune.

ART. 7.

1. Gli aspiranti all'assunzione, utilmente collocati nelle graduatorie regionali, sono nominati in prova nella qualifica iniziale delle singole carriere, o nella qualifica di operaio comune.

2. Dette graduatorie sono approvate con decreto del Ministro dei trasporti.

3. I provvedimenti di nomina sono immediatamente esecutivi, salva la sopravvenienza di inefficacia qualora la Corte dei conti ne ricusi il visto.

4. Le prestazioni di servizio rese fino alla comunicazione della ricusazione del visto devono essere comunque compensate.

5. Coloro che risultano utilmente collocati nelle graduatorie di cui al presente articolo sono invitati ad assumere servizio

in via provvisoria nell'ufficio di destinazione.

6. Con la stessa lettera di invito gli interessati sono altresì invitati a consegnare al capo dell'ufficio di destinazione, all'atto dell'assunzione in servizio, la documentazione relativa al possesso dei requisiti occorrenti per la nomina.

7. La mancata assunzione di servizio entro il termine stabilito, o la mancata o incompleta consegna della documentazione richiesta nel termine prescritto, implicano la decadenza dal diritto alla nomina in prova e l'assunzione cessa di avere ogni efficacia.

8. Al pagamento dello stipendio degli impiegati assunti in servizio con la procedura di cui al presente articolo si provvede con apertura di partite provvisorie di spesa fissa.

9. I posti che si rendono disponibili per la decadenza al diritto alla nomina prevista dal presente articolo possono essere conferiti, secondo l'ordine della relativa graduatoria, ai concorrenti successivamente collocatisi.

ART. 8.

1. I posti che dopo l'applicazione della norma di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, restano disponibili in ciascuna carriera, o nel ruolo operaio, sono conferiti a coloro che, collocatisi nelle graduatorie di cui al precedente articolo 6, non abbiano conseguito utile posizione ai fini dell'assunzione.

2. Può partecipare ai concorsi di cui al citato articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, il personale della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che sia in possesso dei titoli di studio e dei requisiti per la nomina alla rispettiva carriera previsti dall'articolo 2, primo comma, della legge 16 ottobre 1978, n. 625.

3. Per le assunzioni alle qualifiche di coadiutore programmatore di elaboratori elettronici si applicano le disposizioni della legge 14 luglio 1957, n. 594, e successive modificazioni e integrazioni.

ART. 9.

1. Ai pubblici concorsi ordinari previsti dal precedente articolo 1, lettera *b*), seconda aliquota del 50 per cento, non si applica la procedura stabilita dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249.

2. I vincitori dei concorsi di cui al comma precedente che risultino collocati nelle relative graduatorie di nomina in posizioni ricadenti nelle ultime aliquote del 25 per cento dei posti messi a concorso non possono essere assunti in servizio con data anteriore al 1° gennaio 1987.

3. Il quarto comma dell'articolo 2 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente i titoli di studio richiesti per l'ammissione ai concorsi per il ruolo del personale di vigilanza della ex carriera di concetto della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, è integrato dal seguente punto: « *d*) diploma di maturità classica ».

ART. 10.

Per l'espletamento dei concorsi le commissioni d'esame, nominate con decreto del Ministro dei trasporti, sono costituite:

a) per i concorsi delle carriere direttive:

1) da un funzionario della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in attività di servizio ovvero collocato in quiescenza da non oltre cinque anni, con qualifica non inferiore a dirigente generale, con funzioni di presidente;

2) da due membri scelti fra funzionari della predetta Direzione generale, in attività di servizio, con qualifica non inferiore a dirigente superiore;

3) da un funzionario della stessa Direzione generale con qualifica non infe-

riore a ispettore superiore, con mansioni di segretario;

b) per i concorsi della carriera di concetto e della carriera esecutiva:

1) da un funzionario della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in attività di servizio ovvero collocato in quiescenza da non oltre cinque anni, con qualifica di dirigente superiore, con funzioni di presidente;

2) da due membri scelti fra i funzionari della predetta Direzione generale, in attività di servizio, con qualifica non inferiore a primo dirigente;

3) da un funzionario della stessa Direzione generale con qualifica non inferiore a ispettore principale, con mansioni di segretario;

c) per i concorsi della carriera ausiliaria e del ruolo degli operai:

1) da un funzionario della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in attività di servizio, con qualifica non inferiore a primo dirigente, con funzioni di presidente;

2) da due membri scelti fra i funzionari delle carriere direttive della predetta Direzione generale, in attività di servizio, con qualifica non inferiore a ispettore principale;

3) da un funzionario delle carriere direttive della stessa Direzione generale, con mansioni di segretario.

ART. 11.

1. I provvedimenti di nomina dei vincitori dei pubblici concorsi ordinari di cui al precedente articolo 1, lettera *b*), seconda aliquota del 50 per cento, sono immediatamente esecutivi, salva la sopravvenienza di inefficacia qualora la Corte dei conti ne ricusi il visto.

2. Le prestazioni di servizio rese fino alla comunicazione della ricusazione del visto devono essere comunque compensate.

3. I vincitori di tali concorsi sono invitati ad assumere servizio in via provvisoria nell'ufficio di destinazione.

4. Con la stessa lettera di invito gli interessati sono altresì invitati a consegnare al capo dell'ufficio di destinazione, all'atto dell'assunzione in servizio, la documentazione relativa al possesso dei requisiti occorrenti per la nomina, a pena di decadenza dalla nomina stessa.

5. Al pagamento dello stipendio degli impiegati assunti in servizio con la procedura di cui al presente articolo si provvede con apertura di partite provvisorie di spesa fissa.

ART. 12.

1. Per il risanamento tecnico ed economico delle linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e per la vigilanza sulla sicurezza d'esercizio dei trasporti a impianti fissi, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede con appositi uffici speciali per i trasporti a impianti fissi (USTIF).

2. Tali uffici, tenuto conto di quelli già istituiti in via temporanea ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono i seguenti:

a) per le regioni Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria, con sede a Torino;

b) per la regione Lombardia, con sede a Milano;

c) per le regioni Veneto e Friuli-Venezia Giulia, con sede a Venezia;

d) per le regioni Toscana ed Emilia-Romagna, con sede a Firenze;

e) per le regioni Lazio, Umbria e Sardegna, con sede a Roma;

f) per la regione Campania, con sede a Napoli;

g) per le regioni Puglia, Basilicata e Calabria, con sede a Bari.

3. Restano ferme le altre attribuzioni già conferite agli uffici speciali per i trasporti a impianti fissi per il Lazio e per la Campania.

ART. 12-*bis*.

Con decreto del Ministro dei trasporti sono determinate le modalità per il conferimento della reggenza in caso di mancanza, assenza o impedimento del titolare di un ufficio centrale e periferico della Direzione generale della MCTC.

Nel caso in cui non vi siano primi dirigenti disponibili in sede, la reggenza può essere affidata anche ad un impiegato appartenente alla IX qualifica funzionale o al ruolo ad esaurimento.

ART. 12-*ter*.

Gli assegni *ad personam*, istituiti in applicazione dell'articolo 22 della legge 15 novembre 1973, n. 734, già percepiti dal personale del Ministero dei trasporti, non sono soggetti a recupero ai sensi dell'articolo 2 della legge 15 novembre 1973, n. 734.

ART. 13.

1. Alla effettuazione delle prove occorrenti per la omologazione dei tipi di veicoli a motore, rimorchi e macchine agricole, nonché per l'approvazione dei relativi dispositivi, la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione provvede con appositi uffici.

2. Tali uffici, tenuto conto di quelli già istituiti in via temporanea ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono i seguenti:

a) Centro prova autoveicoli di Torino, con circoscrizione comprendente il Piemonte, la Valle d'Aosta e la Liguria;

b) Centro prova autoveicoli di Milano, con circoscrizione comprendente le province di Milano, Como, Sondrio, Bergamo, Pavia e Varese;

c) Centro prova autoveicoli di Brescia, con circoscrizione comprendente le province di Brescia, Cremona e Mantova;

d) Centro prova autoveicoli di Verona, comprendente il Veneto e il Friuli-Venezia Giulia;

e) Centro prova autoveicoli di Bolzano, comprendente le province autonome di Bolzano e di Trento;

f) Centro prova autoveicoli di Bologna, comprendente l'Emilia-Romagna e la Toscana;

g) Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma, comprendente il Lazio, l'Umbria e la Sardegna;

h) Centro prova autoveicoli di Pescara, comprendente le Marche, l'Abruzzo e il Molise;

i) Centro prova autoveicoli di Napoli, comprendente la Campania, la Calabria e la provincia di Potenza;

l) Centro prova autoveicoli di Bari, comprendente la Puglia e la provincia di Matera;

m) Centro prova autoveicoli di Palermo, conprendente le province di Palermo, Agrigento, Caltanissetta e Trapani;

n) Centro prova autoveicoli di Catania, comprendente le province di Catania, Messina, Siracusa, Ragusa ed Enna.

3. Restano ferme le altre attribuzioni già conferite al Centro superiore ricerche prove autoveicoli e dispositivi, con sede a Roma.

ART. 14.

L'articolo 5 del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, modificato dall'articolo 8 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, è sostituito dal seguente:

« ART. 5. — In relazione agli introiti affluiti al capitolo di entrata di cui al precedente articolo 3, con decreti del Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, sono disposte assegnazioni di fondi ad appositi capitoli dello

stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti - rubrica "Motorizzazione civile e trasporti in concessione" - distintamente per ciascuna delle spese di cui alle lettere seguenti e con la dotazione rispettiva riferita in percentuale ai detti introiti:

a) fino al 10 per cento - spese relative a misure previdenziali contro i rischi connessi all'espletamento da parte del personale dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione dei servizi ad essi demandati e per spese relative ad interventi previdenziali in favore del personale dell'Ispettorato, nonché per interventi assistenziali in favore del personale in servizio o in quiescenza o dei loro aventi causa, sentite le organizzazioni sindacali;

b) fino al 5 per cento - per la provvista e la fornitura gratuita agli interessati di patenti, carte di circolazione, moduli di domande e di versamenti in conto corrente postale, nonché per fabbisogni di stampati, registri, per le spese relative alle gare, collaudi, magazzinaggio, distribuzione e spedizione dei materiali suddetti, per sopperire agli oneri derivanti dalla convenzione di cui all'ultimo comma del precedente articolo 3, e per le spese inerenti ai corsi di qualificazione di cui al successivo articolo 5-*bis*; è, invece, escluso ogni compenso al personale;

c) fino al 10 per cento - per spese relative alle attrezzature tecniche per i servizi della motorizzazione civile, nonché alla gestione e manutenzione dei relativi impianti ed alla manutenzione degli annessi uffici operativi ».

ART. 15.

Il primo comma dell'articolo 4 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, è sostituito dal seguente:

« Sono effettuati esclusivamente dagli impiegati del ruolo della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, con eventuale collaborazione degli impiegati di cui al secondo comma del presente articolo, secondo le istruzioni impartite al riguardo dalla predetta Direzione generale:

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 di peso complessivo superiore a tonnellate 3,5 o di autosnodati;

4) le operazioni tecniche previste ai numeri 4), 5), 6), 8) e 9) della tabella 3 allegata alla presente legge ».

Il personale di ruolo della Direzione generale MCTC può essere abilitato alla effettuazione degli esami di guida e alla effettuazione delle operazioni tecniche previste dalla legge n. 625, salvo quelle riservate alla carriera direttiva tecnica, a seguito di apposito corso di abilitazione professionale con esame finale, le cui modalità saranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, d'intesa con le organizzazioni sindacali.

ART. 16.

1. La tabella allegata al decreto del Ministro dei trasporti del 19 dicembre 1980, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 21 marzo 1981, è sostituita dalla tabella 3 allegata alla presente legge.

2. Gli aumenti fra gli importi delle singole tariffe previste dalla suddetta tabella 3 e gli importi delle corrispondenti tariffe della tabella approvata con il citato decreto ministeriale 19 dicembre 1980 entrano in vigore in misura limitata al 60 per cento fino al 31 dicembre 1986 ed in misura intera a decorrere dal 1° gennaio 1987.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, emanato 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 numeri 4), 5) e 6) della tabella 3 suindicata, quando queste richiedono l'utilizzazione di particolari attrezzature.

4. Con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, la misura dei diritti fissati nella tabella 3 e di quelli aggiuntivi di cui al precedente comma 3 è adeguata ogni due anni, a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge in relazione alle variazioni dell'indice ISTAT del costo della vita nonché agli incrementi del costo dei servizi considerati dalla citata tabella.

ART. 17.

Le operazioni di cui ai numeri 1, 3, 4, 5, 6 della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con tutte le spese a loro carico. In tal caso il personale operatore sarà compensato con una indennità oraria commisurata alla diaria di missione.

Qualora le sedute operative vengano effettuate oltre 10 chilometri dalla sede dell'ufficio al personale sarà riconosciuta, sempre a carico dei richiedenti, l'indennità di missione ed il rimborso delle spese di trasporto previsto dalle vigenti disposizioni.

Al personale operatore che venga comandato dall'Amministrazione ad effettuare sedute presso proprie sedi operative distinte dall'ufficio di appartenenza dovrà essere corrisposto - come già previsto dall'articolo 22 della legge 15 novembre 1974, n. 734 - anche in deroga ai limiti di distanza e di durata minimi stabiliti dalle norme generali in materia, il trattamento di missione.

Qualora le sedute di cui ai commi precedenti richiedessero prestazioni oltre il normale orario d'ufficio al personale operatore dovrà essere corrisposto anche il compenso per lavoro straordinario nella misura oraria prevista dalle vigenti disposizioni.

Per lo svolgimento delle sedute operative di cui ai commi precedenti il personale operatore, per raggiungere la sede operativa, è autorizzato a servirsi del proprio mezzo di trasporto ed il rimborso delle spese, stabilito dalle vigenti norme, sarà anch'esso a carico degli interessati richiedenti.

Per le operazioni di cui ai punti 7, 8, 9, 10, 11, 12 i versamenti a carico dei richiedenti e l'indennità di missione da corrispondere al personale operatore sono pari al 50 per cento delle tariffe applicate dal Registro italiano navale per le analoghe operazioni tecniche di competenza di detto ente.

Per le operazioni elencate nella suddetta tabella 3 - ad esclusione di quelle di cui ai numeri 5 e 6 - le corrispondenti tariffe sono maggiorate del 50 per cento nel caso che le operazioni stesse vengano richieste con carattere d'urgenza e siano effettuate (entro tre giorni decorrenti dalla data della richiesta) con prestazioni, ove occorra, oltre il normale orario di ufficio.

Gli importi di dette maggiorazioni debbono essere versati dagli interessati in conto corrente postale ed affluiscono alle entrate dello Stato con imputazione ad apposito capitolo del Ministero dei trasporti.

In sede di accordo di comparto gli importi derivanti dall'applicazione del comma precedente saranno utilizzati parzialmente - e comunque in misura non superiore al 70 per cento - per maggiorazione del compenso incentivante al personale in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione in relazione allo accertato aumento della produttività dei servizi.

Tali maggiorazioni competono anche al personale dirigenziale ed a quello delle qualifiche ad esaurimento di ispettore generale e di direttore di divisione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

La parte residua - non inferiore al 30 per cento - sarà utilizzata per l'ammodernamento tecnico dell'Amministrazione.

ART. 18.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 70 miliardi di lire in ragione d'anno, si provvede per gli anni 1986, 1987 e 1988 con il maggiore gettito derivante dall'applicazione delle tariffe di cui alla tabella 3 allegata alla presente legge.

2. La quota parte di maggior gettito eccedente gli oneri di cui al comma precedente, è destinata, nella misura del 50 per cento, a partire dall'anno 1986, al finanziamento degli accordi previsti dall'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1983, n. 344, per il personale in servizio presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

TABELLA 1.

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

1) *Ruolo dei dirigenti* (*)

Livello di funzione	QUALIFICA	Posti di qualifica	FUNZIONE	Posti di funzione
C	Dirigente generale	1	Direttore generale	1
	a) *Dirigenti tecnici*			
C	Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	10		
			Vice direttore centrale	2
			Direttore Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi di Roma	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto	7
E	Primi dirigenti	70	Direttore di divisione o Direttore di ufficio provinciale o Ispettore capo	53
			Direttore di centro prove autoveicoli o di ufficio speciale trasporti a impianti fissi	17
	b) *Dirigenti amministrativi*			
C	Dirigenti generali	3	Direttore centrale o Consigliere ministeriale	3
D	Dirigenti superiori	9	Vice direttore centrale	3
			Direttore servizio autonomo della navigazione interna	1
			Ispettore generale, consigliere ministeriale aggiunto	5
E	Primi dirigenti	30	Direttore di divisione o Direttore di ufficio provinciale o Ispettore capo	30

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

Segue: TABELLA 1.

2) *Ruolo del personale tecnico della carriera direttiva*

QUALIFICA	Numero posti
Ispettore superiore	62 *(a)*
Ispettore principale	75
Ispettore	418
Totale ...	555

(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*

QUALIFICA	Numero posti
Ispettore superiore	18 *(a)*
Ispettore principale	22
Ispettore	266
Totale ...	306

(a) Dei quali va accantonato un numero 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.

Segue: TABELLA 1.

4) *Ruolo del personale della carriera di concetto*

QUALIFICA	Numero posti
Ispettore aggiunto capo	72
Ispettore aggiunto principale	189
Ispettore aggiunto	1617
Totale ...	1878

5) *Ruolo del personale della carriera esecutiva*

QUALIFICA	Numero posti
Coadiutore superiore	114
Coadiutore principale	573
Coadiutore o dattilografo	2311 *(a)*
Totale ...	2998

(a) Di cui almeno 500 con mansioni di dattilografo.

6) *Ruolo del personale di meccanografia della carriera esecutiva*

QUALIFICA	Numero posti
Coadiutore meccanografo superiore	10
Coadiutore meccanografo	140
Coadiutore programmatore elaboratori elettronici	10
Totale ...	160

Segue: TABELLA 1.

7) *Ruolo del personale della carriera ausiliaria*

QUALIFICA	Numero posti
Commesso capo	55
Commesso	526
Totale ...	581

8) *Ruolo del personale operaio*

QUALIFICA	Numero posti
Capo draga Capo operaio	48
Operaio specializzato	87
Operaio qualificato	82
Operaio comune	445
Totale ...	662

TABELLA 2.

REGIONI	Carriera dir. tecn.	Carriera dir. amm.	Carriera di concetto		Carriera esecutiva	Carriera ausiliaria	Operai	TOTALE
			tecnica	amministr.				
Abruzzo	4	1	10	—	3	5	5	28
Basilicata	2	1	5	—	3	3	3	17
Calabria	3	1	5	—	3	5	5	22
Campania	5	1	20	—	5	8	3	42
Emilia-Romagna	35	5	60	10	145	40	30	325
Friuli-Venezia Giulia	15	4	40	10	100	15	20	204
Lazio	25	6	50	10	40	30	20	181
Liguria	10	5	50	10	100	30	25	230
Lombardia	40	10	70	15	175	40	40	390
Marche	6	2	10	4	10	8	10	50
Molise	1	—	3	—	3	4	3	14
Piemonte	35	8	80	20	176	40	35	394
Puglia	3	1	5	—	3	5	5	22
Sardegna	6	2	10	—	5	8	5	36
Sicilia	—	—	—	—	—	—	—	—
Toscana	15	4	40	10	60	20	5	154
Trentino-Alto Adige (uff. Trento)	2	2	10	4	15	5	5	43
Umbria	3	1	8	3	20	5	5	45
Veneto	35	8	60	20	150	25	20	318
Uffici centrali	25	55	25	50	—	15	10	180
Totale generale	270	117	561	166	1.016	311	254	2.695

TABELLA 3

TARIFFE PER LE OPERAZIONI IN MATERIA DI MOTORIZZAZIONE (1)

Tipo di operazione	Tariffa
1) Esami per conducenti di veicoli a motore	20.000
2) Duplicati, certificazioni, eccetera, inerenti ai veicoli o ai conducenti	10.000
3) Visite e prove di veicoli, prova idraulica per dispositivi di alimentazioni a gas	10.000
4) Visite e prove speciali di veicoli costruiti in unico esemplare o che presentino particolari caratteristiche, secondo quanto stabilito dalla Direzione generale della motorizzazione civile	50.000
5) Omologazioni di veicoli; approvazione di autobus con carrozzeria diversa da quella di tipo omologato	200.000
6) Omologazioni parziali; approvazione ed omologazione di dispositivi e di unità tecniche indipendenti	80.000
7) Esami per il conseguimento di titoli professionali di autorizzati della navigazione interna; esami per le patenti nautiche. Esami di revisione	20.000
8) Accertamento idoneità tecnica di imprese costruttrici di navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo tecnico delle navi, galleggianti e imbarcazioni in costruzione	20.000
9) Omologazione e approvazioni di imbarcazioni e relativi componenti ed accessori; omologazioni di motori marini	200.000
10) Visite e prove iniziali, periodiche e straordinarie di motoscafi e imbarcazioni a motore, di navi e galleggianti; visite in corso di costruzione alle navi, galleggianti e imbarcazioni; controllo sulla produzione di imbarcazioni e di motori omologati	50.000
11) Stazzatura di navi e galleggianti, di motoscafi e di imbarcazioni a motore	20.000
12) Verifica di motori per motoscafi e imbarcazioni	50.000
13) Certificazioni, duplicati, aggiornamenti e rinnovi ecc.. relativi alla navigazione	20.000
14) Iscrizioni, trascrizioni e annotazioni nei registri nautici e nelle matricole	10.000
15) Domande di autorizzazioni bilaterali per il trasporto internazionale di merci: "per ciascuna domanda"	10.000
16) Rinnovo autorizzazioni per conto terzi per ciascun veicolo	10.000
17) Rilascio o rinnovo autorizzazioni per il trasporto di merci in conto proprio	20.000

(1) Le tariffe indicate nella presente tabella sono comprensive delle spese per i moduli di domanda e stampati; non sono però comprensive dell'eventuale imposta di bollo sulle domande e sui documenti.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione dei provvedimenti è rinviato alla seduta di domani 20 febbraio 1986.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato (2782).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato ».

Proseguiamo la discussione del provvedimento.

SILVANO RIDI. A noi risulta che il piano di potenziamento ed innovazione tecnologica, all'esame della nostra Commissione, è stato trasferito nella legge finanziaria e decurtato di 500 miliardi. Desidero comprendere sulla base di quale ragionamento e di quale logica il Governo è intervenuto in materia, trasferendo tale intervento in seno alla legge finanziaria e decurtando lo stanziamento in maniera congrua, rispetto all'ipotesi formulata nel disegno di legge presentato in Commissione.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi riservo di rispondere la prossima settimana e chiede pertanto il rinvio della discussione.

GIOVANNI SALATIELLO. Manifesto la mia confusione per quanto emerso in questa discussione, ricordando che proprio la legge finanziaria ha ridotto lo stanziamento da 3.500 a 3 mila miliardi. È però necessario far chiarezza su un altro punto: la legge sul PIT, su cui si dovrebbe discutere oggi, mi sembra di particolare importanza. Infatti all'articolo 10 della legge finanziaria così è detto testualmente: « Tale programma, da redigere in conformità a quanto disposto dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, viene sottoposto, prima dell'approvazione, al parere delle competenti Commissioni parlamentari ». Occorre pertanto far chiarezza sul fatto che il disegno di legge, a seguito dell'approvazione dell'articolo 10 della legge finanziaria, rischia di non avere più ragion d'essere.

Colgo l'occasione per sottolineare lo stato di disagio in cui vengono a trovarsi le ferrovie dello Stato che - come i rappresentanti del Governo sanno - hanno urgente necessità di nuovo materiale rotabile. D'altra parte i costruttori hanno, nelle diverse sedi, manifestato le urgenze del settore, tant'é che si prevede fin d'ora che nel 1986 si raggiungeranno ben 4 milioni di ore di cassa integrazione guadagni, per arrivare addirittura a 5 milioni e mezzo nel 1987.

Ritengo necessario in questa sede un chiarimento su una questione di fondo, se cioè si intende applicare la legge finanziaria, riconoscendo l'inutilità del disegno di legge in discussione.

Prendo altresì atto delle dichiarazioni del sottosegretario a proposito della riduzione degli stanziamenti di ben 500 miliardi, ricordando che si può ancora modificare la norma, riportando lo stanziamento agli originari 3.500 miliardi.

PRESIDENTE. Voglio far presente che il disegno di legge al nostro esame potrebbe, al momento, assumere la funzione di specificazione della norma della legge finanziaria. La nostra Commissione sta procedendo nell'esame del disegno di legge n. 2782 tentando di perfezionare la procedura ed eventualmente modificare in meglio lo stanziamento, la qual cosa non contrasta con la legge finanziaria che, approvata dalla Camera, è ancora in discussione al Senato ed è auspicabile che venga approvata entro breve tempo. Ciò ci consentirebbe di utilizzare lo stanziamento dei 3 mila miliardi immediatamente.

Poiché il disegno di legge in discussione è coerente con quanto disposto dal-

la legge finanziaria, potrebbe certamente risultare migliorativo sul piano della procedura, in particolare per ciò che concerne la ricerca e gli studi, l'utilizzazione dell'università e dell'istituto superiore di ricerca, considerato anche il fatto che la legge finanziaria risulta sintetica e scarna in rapporto alla rilevanza della questione.

Nel ribadire pertanto la mancanza di contraddizione nel fatto che si proceda all'esame del summenzionato disegno di legge, ritengo anche legittima la richiesta di rispondere all'attesa di tutte le strutture produttive.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ricordo che la legge finanziaria dà indicazioni e orientamenti per ciò che concerne le spese. Spetta poi al Governo assumere l'iniziativa di tradurre in un dispositivo preciso gli orientamenti e le indicazioni emersi in base alle decisioni assunte ed al Parlamento di inserirsi con provvedimenti di carattere migliorativo. Anche se nella legge finanziaria vi è un riferimento a precedenti norme, si deve disporre un'azione specifica per l'utilizzo dei 3 mila miliardi stanziati per il materiale rotabile.

Prendendo spunto dalla legge finanziaria, il Parlamento può intervenire immediatamente esprimendo il proprio orientamento, tanto più se si considera che è stato stabilito l'obbligo, « prima dell'approvazione, del parere delle competenti Commissioni parlamentari ». Ritengo legittima pertanto la facoltà di modificare un testo legislativo, assumendo l'iniziativa di procedere in tal senso, utilizzando gli elementi necessari per poter ottenere coperture diverse rispetto a quelle previste dalla legge finanziaria. *Nulla quaestio* quindi sul fatto che si proceda; è però necessario che il Governo ci informi sulle sue iniziative e sui suoi intendimenti.

Ritengo che il ministro dei trasporti debba – in considerazione dell'esistenza dell'ente ferrovie – collaborare con il Parlamento per accelerare i tempi, in modo da permettere all'ente stesso di attrezzarsi adeguatamente. È necessario evitare solleciti o addirittura accuse di disinteresse da parte del nuovo ente ferrovie. In questo momento in cui l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è svincolata dal Ministero dei trasporti dobbiamo essere noi, insieme con il Governo, a svolgere un ruolo di sollecitazione per raggiungere quell'ammodernamento da tutti ormai ritenuto necessario.

SILVANO RIDI. Prendo atto della dichiarazione del sottosegretario, il quale ha detto che per rispondere alle domande che gli sono state rivolte deve consultarsi e assumere informazioni presso il proprio Ministero. Debbo aggiungere, a nome del gruppo comunista, che non condivido assolutamente l'ipotesi ventilata dal rappresentante del Governo sulla prosecuzione dell'*iter* di questo provvedimento. Non credo, infatti, che si possa molto semplicemente togliere dal tavolo della discussione un disegno di legge che aveva una sua razionalità, un disegno di legge che, fino a questo momento però, la legge finanziaria non risolve dal punto di vista dello stanziamento.

Il Governo ci ha posto l'esigenza di approvare un progetto di innovazione tecnologica delle ferrovie attraverso uno stanziamento di circa 3.500 miliardi di lire, al fine di garantire alle ferrovie materiale rotabile di nuova generazione in grado di velocizzare le comunicazioni.

Di tutto questo, però, nella legge finanziaria non vi è traccia e la lettura che ne dà il collega Salatiello non è corretta. Nella legge finanziaria, infatti, vi è solo un riferimento generico e l'invito al Governo, una volta predisposto l'elenco del materiale rotabile, a sottoporlo all'approvazione del Parlamento.

Il provvedimento del Governo, invece, seguiva un'altra *ratio*: si parlava di incentivazione alla ricerca (nella misura del 20 per cento), di una riserva per il Mezzogiorno, di avvio di processi di consorziamento per cercare di adeguare alle necessità quelle parti dell'apparato produttivo che non sono in grado di produrre il materiale tecnologico di nuova generazione in grado di assicurare le prestazio-

ni richieste e di competere con la produzione di altri paesi.

Sappiamo tutti, infatti, che sul mercato internazionale del materiale rotabile le industrie straniere sono in grado di offrire materiale rotabile a tecnologia più avanzata e a costi minori rispetto a quello prodotto dalle nostre industrie.

Ritengo che questo sia un aspetto sul quale si debba riflettere approfonditamente: non dimentichiamo che in tutti questi anni le nostre industrie si sono ripartite le commesse garantite dall'azienda di Stato senza dar luogo a quei processi di qualificazione e di sviluppo che invece le avrebbero poste al pari delle industrie straniere di questo settore.

La legge finanziaria in pratica propone la continuazione delle vecchie logiche con i risultati che tutti ben conosciamo. Il disegno di legge, invece, consente di muoversi verso nuove direzioni dando la possibilità all'apparato produttivo di utilizzare certi stanziamenti.

Ecco i motivi per cui esprimiamo la nostra contrarietà all'ipotesi di sottoporre all'esame della nostra Commissione l'elenco di quei prodotti che altri riterranno necessari. Anche se la nostra Commissione dovesse dare il proprio avallo a tale elenco, purtroppo la situazione non cambierebbe.

Da parte nostra ribadiamo la volontà di discutere il disegno di legge nel merito, affrontando i temi più propri di un progetto di finanziamento per materiale rotabile a tecnologia avanzata.

GIOVANNI SALATIELLO. Poiché mi sembra che sia nato un equivoco, desidero chiarire che non intendevo affatto suggerire al Governo di non discutere in Commissione il disegno di legge, anzi intendevo chiedere proprio il contrario. Tutto questo dipende dal Governo, perché se intendesse avvalersi di quanto stabilito nella legge finanziaria il PIT sarebbe inutile.

Ciò premesso, ritengo opportuno avvalersi del disposto della legge finanziaria che, sottolineo, è finalizzata al rinnovamento, potenziamento ed innovazione del materiale rotabile.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo utile rammentare che la legge finanziaria, all'articolo 10, richiama le disposizioni contenute nella legge n. 210 del 1985. In tale provvedimento l'articolo 2, concernente le finalità dell'ente ferrovie dello Stato, al punto *c*) recita che l'ente provvede « al potenziamento ed all'ammodernamento degli impianti, delle linee e dei mezzi ed alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio » (abbiamo cominciato con i « rami secchi » !). Mentre all'articolo 3, riguardante i poteri attribuiti al ministro dei trasporti, al punto 3) è sancito che al ministro spetta di « approvare, di concerto con il ministro del tesoro, i bilanci, i programmi di attività annuali e poliennali deliberati dal consiglio di amministrazione dell'ente ».

Con il disegno di legge n. 2782, che non è superato dalla legge finanziaria, ma al contrario è confermato, in sostanza ci troviamo in una fase avanzata. Mi domando quindi perché arretrare, ritirando il provvedimento e disinteressandoci della assoluta esigenza di ammodernamento. Forse si vuole attendere la deliberazione del programma da parte del consiglio di amministrazione dell'ente che, solo dopo l'espressione del consenso da parte dei ministri interessati, arriverebbe al nostro esame ? Non credo sia questa la strada giusta da percorrere.

A mio avviso, quindi, occorre andare avanti tenendo presente che il Governo, con questo provvedimento, ottempera al contenuto della legge n. 210 per quanto riguarda le finalità dell'ente ferrovie dello Stato ed i poteri conferiti ai ministri del tesoro e dei trasporti; semmai, potremmo specificare ulteriormente nel testo al nostro esame il richiamo al provvedimento n. 210.

Avviandomi a concludere, ribadisco la necessità di acquisire elementi di valutazione da parte dell'esecutivo anche nella giornata di domani.

DAMIANO POTÌ, *Relatore.* Ritengo necessario proseguire nell'esame del provvedimento stante l'esigenza di potenziamento ed innovazione tecnologica del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato. Il testo, infatti, è il frutto di un confronto approfondito e di un lavoro parlamentare, svolto all'interno del Comitato ristretto, che deve essere utilizzato al meglio.

Per quanto riguarda lo stanziamento relativo al programma, sono dell'avviso di mantenere la cifra di 3.500 miliardi.

Inoltre, propongo di esaminare la possibilità dell'anticipazione di una percentuale pari al 20 per cento dell'intero prezzo contrattuale, su richiesta delle ditte fornitrici (garantita da fidejussione o altre cauzioni in titoli di Stato o garantiti dallo Stato o in obbligazioni emesse o garantite da enti finanziari di diritto pubblico o da enti di gestione e partecipazione statale) senza revisione dei prezzi.

Preannuncio pertanto la presentazione di un articolo aggiuntivo in tal senso.

PRESIDENTE. Il relatore ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

Dopo l'articolo 5, aggiungere il seguente:

ART. 5-*bis*.

Su richiesta delle ditte fornitrici del materiale rotabile, da realizzare con i fondi della presente legge, l'Ente ferrovie dello Stato è autorizzato a concedere alle stesse un'anticipazione fino al 20 per cento dell'intero prezzo contrattuale, anche se la fornitura fa carico a più esercizi finanziari.

Per la concessione dell'anticipazione, l'impresa contraente è tenuta a presentare una delle seguenti garanzie per una somma pari all'anticipazione stessa maggiorata del 5 per cento:

1) fidejussione, ai sensi del primo comma dell'articolo 1944 del codice civile, di uno degli istituti bancari indicati dall'articolo 54, terzo comma, del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, sostituito dal decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1956, n. 635, o polizza fidejussoria assicurativa;

2) cauzione in titoli di Stato o garantiti dallo Stato o in obbligazioni emesse o garantite da enti finanziari di diritto pubblico o da enti di gestione e partecipazione statale, al valore di borsa del giorno precedente la consegna dei titoli.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 25 novembre 1972, n. 307.

La revisione dei prezzi contrattuali non si applica alle somme anticipate secondo il primo comma del presente articolo a partire dalla data del pagamento delle somme stesse.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare sugli acconti, con le modalità stabilite dall'articolo 2 del citato decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, è commisurata al 20 per cento dell'importo di ciascun acconto.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Voglio precisare che la *querelle* di stamane nasce dall'intreccio di norme verificatosi tra legge finanziaria e disegno di legge n. 2782 all'esame di questa Commissione e già preso in considerazione dal Comitato ristretto. Voglio peraltro ricordare che il Governo aveva già proposto, sia in occasione dell'esame della legge finanziaria sia al momento della presentazione del disegno di legge in esame, uno stanziamento di 3.500 miliardi.

Queste due premesse sono importanti perché la modifica dell'articolo 10 della legge finanziaria, che peraltro non è ancora stata approvata definitivamente, è stata voluta dalla Camera. La situazione alquanto anomala venutasi a verificare si inserisce poi in tutta la discussione e conferma ancora una volta il dibattito aperto sulla legge finanziaria, che intende risolvere tutti i problemi ed alla fine non ne risolve alcuno.

Voglio poi ricordare che, se si è avuta una variazione da 3.500 a 3 mila miliardi di stanziamenti, ciò è avvenuto per ini-

ziativa parlamentare e non del Governo il quale non può certo opporsi alla volontà del Parlamento.

Vi è poi un altro punto fermo: il Governo ha l'intenzione e la volontà di proseguire il dibattito su questo disegno di legge poiché è ancora del parere che per il PIT sia necessario lo stanziamento di 3.500 miliardi e non può non far rilevare che quanto detto dall'onorevole Salatiello abbia qualche elemento di verità ai fini dei tempi di attuazione e di utilizzazione del finanziamento, dal momento che la legge finanziaria (che certamente sarà approvata prima del presente disegno di legge) consente di avere immediatamente la disponibilità della somma prevista in bilancio. Ritengo che la Commissione debba farsi carico di questa problematica e riflettere sul significato del ritiro del disegno di legge in discussione. Va anche aggiunto che, ad avviso del Governo, le esigenze di urgenza avanzate da qualche parte hanno un certo fondamento ai fini della disponibilità della somma spendibile. Proseguire su questa linea pertanto significa avere la possibilità di utilizzare gli stanziamenti previsti, ferma restando la possibilità di un ulteriore perfezionamento mediante il disegno di legge al nostro esame. Oggi ci troviamo di fronte al seguente dilemma: dare accelerazione con minori garanzie e minori stanziamenti, oppure accedere ad un rallentamento con la possibilità di aumento di stanziamento e con relativo perfezionamento dell'utilizzo dello stanziamento stesso.

Poiché il Governo si trova in una situazione di estremo imbarazzo, dal momento che la sua posizione è stata in qualche modo contraddetta dal Parlamento e considerato che non può non tener conto della volontà del Parlamento, si rimette alla Commissione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Chiedo una pausa di riflessione in relazione alla presentazione dell'articolo aggiuntivo del relatore, in considerazione del fatto che è necessario verificare l'effettiva possibilità per l'ente di poter usufruire degli anticipi.

PINO LUCCHESI. Mi sembra che la richiesta avanzata dal collega Baghino non sia infondata perché l'articolo aggiuntivo in questione risponde a motivi di logica, ma nello stesso tempo è un fatto completamente nuovo rispetto all'accordo raggiunto in seno al Comitato ristretto. È questo il motivo per cui ritengo più che mai necessario un momento di riflessione prima di discuterlo e di sottoporlo a votazione.

I dubbi maggiori che sorgono alla prima lettura del testo predisposto dal relatore si riferiscono al punto in cui l'ente delle ferrovie dello Stato ha la possibilità di concedere anticipazioni consistenti, dell'ordine del 20 per cento, anche su contratti pluriennali, per cui, ad esempio, nel caso di un contratto di 5 miliardi per 5 anni una modulazione di questo genere permette alle ferrovie di concedere alla ditta appaltatrice l'anticipazione di 1 miliardo che è una annualità frazionata del contratto.

Ribadisco la necessità di rinviare la discussione per consentire a tutti un approfondimento delle questioni sollevate da questo articolo aggiuntivo.

RAFFAELLO RUBINO. Concordo con le osservazioni del collega Lucchesi ed invito il relatore a rivedere il testo dell'articolo aggiuntivo in relazione all'opportunità dell'anticipazione al solo fine di consentire una maggiore liquidità dell'azienda, se questo è il fine che ci si propone.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Concordo con le osservazioni degli onorevoli Lucchesi e Rubino.

DAMIANO POTÌ, *Relatore.* L'articolo aggiuntivo da me proposto è una esplicitazione della legge generale sulle forniture ferroviarie. Penso che le osservazioni del collega Rubino siano fondate, per cui, al fine di evitare equivoci, si potrebbe limitare l'anticipazione all'anno finanziario in corso. Ciò consentirà alle aziende di ridurre in qualche modo il numero di operai in cassa integrazione e di dare

nel contempo un'accelerazione all'ampliamento dei programmi di fornitura.

PINO LUCCHESI. Mantengo la mia posizione e, quindi, la mia richiesta di rinvio.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Ritengo sia opportuno convocare il Comitato ristretto, l'unico al quale spetti di approfondire l'esame dell'articolo aggiuntivo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Concordo su tale proposta. Pertanto, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito di convocare nel pomeriggio il Comitato ristretto e di rinviare a domani il seguito della discussione.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione (1758).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione ».

Il relatore, onorevole Rubino, ha facoltà di svolgere la relazione.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, nell'articolo 1 del disegno di legge in oggetto si prevede che i contributi previsti dal primo e secondo comma dell'articolo 1279 del codice della navigazione, modificato con successivi provvedimenti del 1947 e 1955, siano elevati per i porti marittimi in misura non superiore rispettivamente a lire 4 e lire 6, per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

Nell'articolo 2 è sancito che, a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore della legge, le misure dei contributi possono essere rideterminate annualmente con decreto del ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri delle finanze e del tesoro, prendendo in considerazione la variazione accertata dall'ISTAT degli indici dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nell'anno precedente.

Ricordo che la Commissione giustizia ha espresso parere contrario, ritenendo che il ministro possegga la titolarità per emanare un atto amministrativo per la rideterminazione del contributo medesimo, mentre un'attenta lettura dell'articolo 1279 del codice della navigazione non consente un'interpretazione siffatta.

Il provvedimento al nostro esame scaturisce dall'esigenza di adeguare il flusso monetario alla mutata condizione economica ed anche se 10 lire per tonnellata rappresentano, a mio avviso, un importo esiguo, gli introiti consentono di rispondere ad una duplice finalità: in primo luogo, provvedere alle spese per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale, nonché a quelle in materia di ordinamento del lavoro nei porti; in secondo luogo, consentire interventi atti a promuovere l'elevazione fisica e morale dei lavoratori portuali.

Auspico, quindi, che la Commissione pervenga rapidamente all'approvazione del testo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ricordo che la I e la V Commissione hanno espresso parere favorevole; tuttavia, si rende necessario richiedere un nuovo parere alla V Commissione, avendo, quello pervenuto, come riferimento l'esercizio finanziario 1985.

Ricordo, altresì, che la IV Commissione ha espresso parere contrario « in quanto si osserva che la materia, per espressa disposizione dell'articolo 1279 del codice della navigazione, deve essere regolata con atto amministrativo e non con provvedimento di legge ».

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Signor presidente, mi sia consentito intervenire per affermare che non si comprende la *ratio* del parere espresso dalla IV Commissione.

Il testo dell'articolo 1279 del codice della navigazione recita: « per provvedere alle spese per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale e per l'ordinamento del lavoro nei porti di minor traffico, il ministro per la marina mercantile può, con decreto da emanarsi di concerto con il ministro per le finanze e con quello per il lavoro e la previdenza sociale, imporre uno speciale contributo a carico degli speditori e dei ricevitori di merci, in misura non superiore a lire una e centesimi trenta nei porti marittimi... ». Ciò significa che per modificare tale limite è necessario un provvedimento legislativo.

Con il disegno di legge n. 1758, al contrario, si attribuisce la facoltà al ministro della marina mercantile di rideterminare annualmente le misure dei contributi, senza dover ricorrere allo strumento legislativo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. A mio avviso, sarebbe opportuno chiedere delucidazioni alla IV Commissione in relazione al parere espresso.

Premesso che nell'articolo 1279 del codice della navigazione la limitazione del contributo risponde all'esigenza di contenere le tariffe, desidero sottolineare un aspetto rilevante e cioè che mediante l'articolo 2 si attribuisce al ministro della marina mercantile la facoltà di rideterminare le misure dei contributi, di concerto con i responsabili dei dicasteri delle finanze e del tesoro.

Dall'anno successivo a quello dell'entrata in vigore della legge, quindi, il legislatore non potrà intervenire perché spetterà al ministro provvedervi, sia pure prendendo in considerazione la variazione accertata dall'ISTAT. E dato che tali variazioni non si conoscono, non avremo la possibilità di mantenere il principio ispiratore relativo alla limitazione di queste imposizioni.

SILVANO RIDI. Esprimo parere contrario sulla proposta del relatore per una serie di ragioni che mi paiono abbastanza fondate. In primo luogo faccio rilevare, per ciò che concerne la materia relativa ai contributi, che non vi è soltanto il codice della navigazione poiché sono intervenute altre disposizioni, richiamate nella relazione, che hanno adeguato il contributo portandolo, dall'importo stabilito all'atto dell'approvazione del codice della navigazione, alle 3,30 lire in occasione dell'approvazione della legge 27 febbraio 1955, n. 66.

Ritengo che gli interventi mediante « leggine » nella definizione di questa materia possano essere mantenuti. Infatti tutta la questione relativa all'assetto portuale è in corso di ridefinizione e colgo l'occasione per sottolineare qui i ritardi da parte del ministro della marina mercantile nella presentazione di un disegno di legge sulla ristrutturazione e gestione dei porti.

Siamo, come si rileva, di fronte all'esigenza di ristrutturazione e gestione dell'assetto portuale ed alla constatazione del ritardo nella presentazione di un apposito disegno di legge.

Si potrebbe, quindi, rivedere tutta la questione trattata dall'articolo 2 che attribuisce al ministro, sulla base dell'indice ISTAT, la facoltà dell'adeguamento della misura e dell'aliquota da versare al fondo, limitandoci però – come si è fatto nel 1947 e nel 1955 – alla misura stabilita dall'articolo 1. Ritengo, infatti, che l'elevamento dell'aliquota si giustifichi proprio per le finalità del fondo che, peraltro, sono richiamate nella premessa.

Nell'esprimere, quindi, il consenso sull'elevamento dell'aliquota, mi dichiaro contrario all'introduzione di meccanismi diversi, quali quelli proposti dall'articolo 2, ritenendo che la materia possa essere ripresa in esame nel momento in cui sarà affrontata la più complessa questione relativa alla ristrutturazione ed alla gestione portuale.

È necessario che il fondo sia messo in condizione di intervenire compiutamente sulle attività istituzionali che riguardano il lavoro portuale. Rispetto a questa finalità non abbiamo chiusure di alcun genere.

Ribadisco pertanto che, se è necessario elevare l'aliquota, è possibile adottare gli strumenti del 1947 e del 1955. Se invece

dobbiamo innovare dal punto di vista normativo, attribuendo al ministro la competenza di variare l'aliquota da versare al fondo in rapporto agli indici ISTAT, è necessario un approfondimento della materia e, conseguentemente, un rinvio al momento in cui si affronterà l'intera problematica relativa all'assetto e alla gestione portuale, su cui siamo in ritardo e che deve essere esaminata urgentemente.

PINO LUCCHESI. Desidero manifestare qualche dubbio in merito al presente provvedimento, in particolare per ciò che riguarda le finalità cui si fa riferimento anche nella relazione e che riguardano anche norme analoghe, approvate precedentemente.

In primo luogo pongo l'accento sulla questione relativa al mantenimento degli uffici del lavoro portuale e su tutta la materia riguardante l'ordinamento del lavoro nei porti. Gradirei, infatti, conoscere dal Governo le finalità di cui al punto B, dal momento che mi sembrano norme risalenti al periodo fascista e che difficilmente trovano applicazione concreta.

Non mi risulta che siano state adottate normative di natura esecutiva da parte della marina mercantile per promuovere l'elevazione fisica e morale dei lavoratori portuali. Per la verità non mi sembra che si voglia rispondere ad una logica compiuta, o comunque che si vogliano attribuire al Ministero della marina mercantile compiti di questo genere che, semmai, possono essere di competenza di enti che gestiscono attività dopolavoristiche.

Per quanto riguarda le questioni di fondo, desidero ricordare ai colleghi, ed in particolare al capogruppo comunista onorevole Ridi, che si tratta di materia assolutamente diversa da quella cui egli fa riferimento. Il collega Ridi, infatti, del quale condivido le preoccupazioni, fa riferimento alla norma relativa alla gestione dei porti. È necessario assumere comportamenti concreti in materia ed anche il gruppo democristiano esprime preoccupazione per i ritardi che si stanno accumulando non rispetto agli impegni del ministro della marina mercantile ma rispetto alla norma in una materia nella quale i gruppi parlamentari, basandosi sul disposto della legge e sulle assicurazioni fornite dal ministro, hanno fino ad ora - almeno per ciò che ci riguarda - evitato di presentare proposte di legge, ritenendo che il Governo avrebbe sollecitamente assunto l'iniziativa legislativa che a tutt'oggi, come si evince, appare lontana sia alla Camera sia, addirittura, in sede di Consiglio dei ministri.

Questa preoccupazione è da noi condivisa, perché la materia del disegno di legge in questione riguarda non i problemi dell'organizzazione portuale, ma quelli dell'organizzazione periferica del Ministero della marina mercantile relativamente al settore degli uffici portuali.

Ci troviamo di fronte ad una situazione paradossale: bisogna risalire al 1955 per trovare una legge che stabilisca la misura dei contributi di cui ci occupiamo. L'aumento dei contributi previsto dall'articolo 1 appare assolutamente insufficiente, se si vuol tener conto del tasso di svalutazione nel frattempo intervenuto.

Per questo motivo ritengo valida la proposta dell'articolo 2 del disegno di legge di delegificare l'intera materia, consentendo al ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri delle finanze e del tesoro, di stabilire annualmente la misura dei contributi sulla base di esigenze oggettive di amministrazione.

Penso, comunque, che apportando opportune modifiche al testo che ci è stato sottoposto esso possa essere approvato entro breve tempo.

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

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Devo esprimere una profonda preoccupazione per il modo in cui sono state poste qui alcune osservazioni da parte dei colleghi. Sostanzialmente, stiamo discutendo in merito ad uno stanziamento complessivo di 240 milioni di lire per tutto il territorio nazionale. Se poi consideriamo il costo necessario per l'esazione di tali contributi -

sempre su tutto il territorio nazionale - è evidente che si dovrebbe avere a disposizione una cifra ben superiore a quella che ho ricordato. Quindi, dobbiamo operare una scelta: o adeguiamo i contributi all'attuale situazione o li aboliamo. Per operare tale scelta dobbiamo prima di tutto valutare se le finalità che ci poniamo siano obiettive e reali. Se la risposta è positiva, allora, bisognerebbe procedere con l'adeguamento dei contributi, così come è stato fatto nel 1955.

Il dato più importante rimane quello rappresentato dall'articolo 2 che evita il riprodursi di una situazione di asfissia.

SILVANO RIDI. E perché mai dovrebbe accadere ? Probabilmente nel 1987 gli uffici del lavoro portuale non ci saranno più.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Questo è il punto terminale del discorso: o valutiamo l'opportunità di entrare nel merito, e allora dobbiamo adeguare i contributi, stabilendo che essi saranno validi sino a quando funzioneranno gli uffici portuali, oppure continuiamo seguendo una logica aberrante, e questo non è accettabile.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Credo che gli ultimi interrogativi posti dal relatore siano sufficienti a chiarire qual è stato il motivo ispiratore per l'emanazione del provvedimento.

A mio avviso, i contributi previsti dal primo e dal secondo comma dell'articolo 1279 del codice della navigazione dovevano essere rivisti, dal momento che l'ultima revisione risale alla legge 27 febbraio 1955. Semmai si potrà discutere se con l'articolo 1 si può modificare l'articolo del codice della navigazione in questione, in sostanza ricalcando quanto già operato con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547, e con la legge del 1955.

Confermando la validità della previsione di rivalutazione degli indici da parte del ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri economici, sollecito la Commissione all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. In attesa del prescritto parere della V Commissione, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione del disegno di legge: Modificazione dell'articolo 361 del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156 (3229).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazione dell'articolo 361 del testo unico delle disposizioni legislative in materia postale, di bancoposta e di telecomunicazioni approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156 ».

Considerata l'assenza del relatore, se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la discussione del provvedimento è rinviata ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,30.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO