COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

71.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 20 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

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 3, 6, 8, 9

BAGHINO CESCO GIULIO 6, 8

GRADI GIULIANO 6, 7

LUCCHESI PINO 8

PICANO ANGELO 5

POTÌ DAMIANO 8

RONZANI GIANNI VILMER 8

SIGNORILE CLAUDIO, *Ministro dei trasporti* 3, 4, 5, 6, 7, 8

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10.

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 dei 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 del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione ».

Comunico che il relatore, onorevole Bernardi, non potrà presenziare alla seduta odierna a causa di una indisposizione.

Proseguiamo la discussione dei provvedimenti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli colleghi, ricordo che gli emendamenti presentati al disegno di legge n. 2511 costituiscono il frutto di un accordo raggiunto a livello governativo e testimoniano l'urgenza di intervenire nel comparto della motorizzazione civile, stante lo stato di agitazione del personale.

Gli emendamenti proposti agli articoli 3, 8 e 9 rivestono carattere tecnico e specificano le norme contenute in un precedente decreto-legge in merito all'assunzione di idonei. Con il successivo emendamento si è introdotto l'istituto della reggenza in caso di mancanza, assenza o impedimento del titolare di un ufficio centrale periferico, prevedendo nel contempo una serie di elementi cautelativi, giustamente richiesti da parte del dicastero della funzione pubblica.

Con una proposta emendativa *ad hoc*, i posti di primo dirigente tecnico sono diventati 70 (in sostanza, il ruolo risulta composto di 27+28+15), mentre i posti di primo dirigente amministrativo risultano essere 30.

Inoltre, con l'inserimento di un articolo *ex novo*, si è provveduto a sanare una situazione pregressa, derivante dall'erronea applicazione delle norme contenute nella legge 15 novembre 1974, n. 734.

Un ulteriore emendamento definisce le nuove tariffe: in effetti, abbiamo proceduto alla riorganizzazione della tabella 3, adeguando le tariffe per operazioni in materia di motorizzazione civile alle variazioni complessive del costo della vita.

Un successivo emendamento provvede alla ridefinizione, all'interno della cassa di previdenza del personale, delle quote che consentono di tenere conto dell'incremento di organico determinato, ferma restando la disponibilità complessiva della cassa in oggetto.

L'emendamento sostitutivo dell'articolo 17 potrebbe, a mio avviso, suscitare le maggiori osservazioni. La prima parte del-

la nuova formulazione disciplina anzitutto in modo più organico tutta la materia delle operazioni dette in conto privati, essendo svolte a spese dei richiedenti presso le sedi da essi predisposte.

Vengono altresì modificate una serie di norme, onde superare talune situazioni francamente assurde; mi riferisco al bassissimo riconoscimento di missione e al mantenimento del limite della distanza entro i dieci chilometri. Riteniamo, in tal modo, di rendere maggiormente accettabile lo svolgimento dell'attività di missione.

La seconda parte dell'emendamento introduce un concetto, sul quale esistono alcune perplessità che desidero fugare: il concetto del diritto d'urgenza. In proposito, desidero anzitutto dire che il Governo condivide la valutazione, espressa con molta forza in questo periodo dal personale, circa il carattere specifico di una serie di operazioni compiute dalla motorizzazione, le quali, pur rispondendo perfettamente alle responsabilità e ai compiti dello Stato (certificazioni, esami di abilitazione, omologazioni eccetera), non rientrano tra quelle ordinarie della pubblica amministrazione, presentando caratteristiche che investono direttamente attività economiche e professionali.

Coerentemente con la normativa contenuta nella legge quadro del pubblico impiego sulla professionalità, sugli incrementi di produttività e sull'incentivazione, il ministro dei trasporti inizialmente considerava possibile il trasferimento di una parte delle tariffe aumentate ad un capitolo di bilancio, che consentisse il riconoscimento di tale specificità e, nello stesso tempo, l'incentivazione della produttività dell'amministrazione. È, tuttavia, emersa con grande forza la difficoltà ad inserire un tale trasferimento in un quadro organico del pubblico impiego, nel cui ambito si tende a rifiutare la previsione di capitoli di bilancio a sé stanti; come potete benissimo comprendere, ci si muove sulla linea secondo cui le entrate derivanti da tasse e da tariffe non possono poi trovare una loro riallocazione specifica rispetto alle categorie di pubblici dipendenti che si pongono all'origine del lavoro remunerato da queste tasse e da queste tariffe.

Si è, allora, percorsa una strada diversa, che non considero - devo dire -, un ripiego, ritenendola al contrario, con l'introduzione di alcuni accorgimenti, non priva di un qualche interesse. Si tratterebbe di riconoscere solo per alcune attività una sorta di diritto di urgenza; vorrei in primo luogo fugare ogni dubbio espresso in ordine al rilascio della patente, dal momento che verrebbero considerate solo le attività svolte nell'ambito della motorizzazione, escludendo le fasi successive di competenza del Ministero dell'interno e delle prefetture.

Rispetto alle obiezioni sollevate da taluno, devo anzitutto precisare che si tratterebbe di una possibilità con carattere assolutamente opzionale e facoltativo, tale da garantire all'utente il quale debba ricevere con effettiva urgenza una certificazione, previo pagamento di un diritto di urgenza, lo svolgimento di quel servizio in un tempo definito, attualmente previsto dal disegno di legge nella durata di tre giorni.

Tale novità non comporta problemi di carattere giuridico, non intaccando l'ordinaria attività dell'amministrazione. Semplicemente, quanti si trovano in una situazione di necessità, ricevono attraverso un superlavoro - che va al di là del lavoro straordinario - una prestazione in tempi particolarmente rapidi. In tal modo, si consente il finanziamento trasparente di un capitolo speciale di bilancio, che verrebbe poi redistribuito nell'ambito degli accordi di comparto, rimanendo all'interno della normativa generale.

Tale impostazione consente di superare una difficoltà di principio connessa alla politica del tesoro e, nello stesso tempo, una volta chiarito che non si tratta di un aumento generalizzato, ma di uno specifico diritto di urgenza per garantire al cittadino una risposta diretta ad una immediata necessità di porre l'amministrazione in condizione di percorrere un itinerario particolare per chi quest'urgenza paga all'amministrazione.

Pregherei i colleghi di considerare attentamente la questione, che, pur comportando qualche elemento innovativo, si inserisce coerentemente in una strategia di riforma del Ministero dei trasporti, di cui discuteremo nelle prossime settimane. In tale ambito si prevede la specificazione ulteriore di aziende e strutture, le quali producano servizi da non collocare in un regime di mercato, ma funzionali all'attività dell'amministrazione in rapporto ai processi economici.

In altri termini, avviene qualcosa di simile a quanto accade nelle ferrovie, dove è previsto il pagamento di un supplemento rapido e di un prezzo aggiuntivo per la prenotazione obbligatoria. Anche nel caso presente si permette al cittadino che abbia la necessità economica di determinati servizi, pagando un elemento aggiuntivo, di ottenerli in termini particolarmente rapidi; non si intende in alcun modo costringere l'utente a tale pagamento, ma offrire soltanto un'ulteriore opportunità. Credo si tratti di un fatto di buona amministrazione.

ANGELO PICANO. In realtà, si tratta di una confessione d'impotenza dello Stato.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Lo Stato esercita la sua attività amministrativa in regime ordinario secondo i suoi tempi.

ANGELO PICANO. Bisogna riformare i tempi.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Stiamo operando in tal senso, ma se anche il nostro Stato fosse in grado di dare risposte in tempi assolutamente rapidi, potrebbe sempre sussistere da parte di taluni utenti una condizione di particolare necessità in ordine ad un servizio con un riferimento economico specifico. Si tratta di un modo di concepire l'amministrazione dello Stato non come un'entità genericamente burocratica e autonoma dalle esigenze concrete dei cittadini, ma come una realtà che vive con gli utenti; instaurando un rapporto di dare ed avere, l'amministrazione offre un servizio e riceve la tassa o la tariffa, offre un servizio amministrativo aggiuntivo e riceve un diritto amministrativo particolare chiamato diritto d'urgenza.

In tal modo, siamo andati incontro – lo dico con molta chiarezza – ad una legittima esigenza del personale, offrendo nel contempo al cittadino un elemento aggiuntivo, per ottenere in particolari circostanze servizi estremamente rapidi.

Non dobbiamo concepire la pubblica amministrazione come un'entità a sé stante, ma come una realtà articolata e funzionale, la quale deve organizzare la sua offerta di servizi anche rispetto al modo in cui si configura la domanda: siamo ormai lontani dalla situazione esistente nel secolo passato, mentre emerge l'esigenza sempre maggiore di un'articolazione dell'amministrazione secondo funzioni.

Per venire incontro a talune preoccupazioni circa l'impossibilità di prevedere il gettito che dovrebbe finanziare questo capitolo di bilancio, propongo una modifica rispetto all'attuale formulazione, stabilendo che gli importi derivanti dalle maggiorazioni siano utilizzati in misura non superiore ai venti miliardi per gli incrementi del compenso incentivante. Con tale proposta intendo manifestare la volontà di non creare una condizione di rottura tra il trattamento dei dipendenti della motorizzazione e quello riservato agli altri dipendenti del pubblico impiego. Inoltre si rischierebbe di creare situazioni di oggettivo squilibrio destinate poi ad avere ripercussioni all'interno della pubblica amministrazione. Alcuni colleghi credo ricordino la situazione che si verificò con le *pro rata* prima del decreto Scàlfaro.

Ritengo che il modo migliore per non rischiare di sfondare un tetto che concordemente si è ritenuto ragionevole sia quello di restare all'interno dei calcoli che sono stati compiuti.

Vi sono state, poi, altre due modifiche. La prima riguarda l'inserimento di un limite di età per garantire l'assunzione di elementi giovani, al di sotto dei trent'anni, al fine di ottenere uno svec-

chiamento dei quadri dell'amministrazione. La seconda modifica riguarda la previsione della valutazione dell'indice ISTAT al fine di adeguare automaticamente le tabelle delle tariffe in base all'andamento di tale indice evitando così assurdi come quello verificatosi in passato quando le tabelle sono rimaste agli stessi limiti per circa quindici anni. Eventualmente si potrebbe inserire nell'articolo 16 una disposizione che prevede che il ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del tesoro, una volta l'anno, e non più di una volta, può rivedere le tabelle in questione in misura non superiore, per esempio, al 20-30 per cento.

Mi dichiaro inoltre favorevole a eventuali ulteriori interventi di delegiferazione della materia. Si potrebbe arrivare a ciò dopo aver sentito il parere delle Commissioni parlamentari competenti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che l'onorevole Battistuzzi ha presentato la seguente proposta di emendamento:

Il terzo comma dell'articolo 1 è sostituito dal seguente: « Sono soppressi il consiglio di amministrazione, la commissione di disciplina ed i ruoli del personale di cui all'articolo 8 della legge 18 marzo 1968, n. 413; il personale di detti ruoli transita nei ruoli organici della direzione generale della motorizzazione civile conservando l'anzianità di carriera e la qualifica possedute e va ad occupare la riserva di posti di cui al terzo comma dell'articolo 1 della legge 18 ottobre 1978, n. 625. È abrogato il quarto comma dello stesso articolo 1 ».

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Sono contrario a questo emendamento.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, essendo in sede legislativa e svolgendosi contemporaneamente i lavori dell'Assemblea, credo si dovrebbe procedere alla sospensione dei nostri lavori. Ciò consentirebbe anche di esaminare nel modo migliore le modifiche apportate al testo originario. Personalmente avrei bisogno di una breve pausa per valutare la presentazione di miei emendamenti al disegno di legge in discussione.

GIULIANO GRADI. Signor presidente, ci rendiamo conto dello sforzo compiuto dal ministro Signorile e dal ministro Gaspari per migliorare l'impostazione del provvedimento tenendo conto delle difficoltà che il personale della motorizzazione civile incontra.

Riconosciamo che qualche passo in avanti evidentemente c'è stato e non va sottovalutato, tuttavia permangono in noi molte perplessità. La prima scaturisce da una considerazione: è noto che l'attuale struttura della motorizzazione civile consente, per una serie di operazioni, di risolvere o definire la pratica in tempi ravvicinati.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Ciò non accade per tutte le operazioni.

GIULIANO GRADI. Mi riferisco alle operazioni che hanno un rapporto diretto ed immediato con il pubblico, che possono essere definite, ripeto, nell'arco di tre-quattro giorni.

Quindi, non comprendiamo il motivo in base al quale si introducono aumenti tariffari per una parte delle operazioni effettuate dalla motorizzazione civile, quando poi sfuggono altri anelli della catena. Di qui, naturalmente, anche la protesta della stampa e del personale.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Del personale non mi pare.

GIULIANO GRADI. A noi, invece, risulta anche del personale.

Comunque, speriamo vengano lumi dalla I Commissione, anche se per ora confermiamo la nostra fondamentale obiezione.

In linea di massima, il mio gruppo conviene sulla nuova formulazione dell'ar-

ticolo 17, ma debbo esternare la seconda perplessità: in sede di discussione si sostenne l'opportunità di pervenire ad una riforma della motorizzazione civile, finora però di tale processo non s'è parlato. In sua assenza, quindi, si è resa necessaria la presentazione di un provvedimento divenuto « esplosivo » non solo per il personale, ma anche per l'opinione pubblica.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Per correttezza debbo dire che martedì ho incontrato le organizzazioni sindacali ed ho illustrato una prima bozza di riforma del Ministero dei trasporti e della motorizzazione civile.

La prossima settimana procederò ad un secondo incontro, per cui credo di poter sottoporre il testo della riforma all'esame degli organi competenti, entro la prima metà del mese di marzo.

GIULIANO GRADI. Prendo atto che il Governo sta lavorando per la tanto attesa riforma di questo settore. Ciò, però, non mi esime dal rilevare che tutta la materia, per molti versi, si è colorata progressivamente di un significato parasindacale, come del resto ha sostenuto il presidente della Commissione.

Siamo diventati il principale referente dei dipendenti e della pubblica opinione ed il fatto di essere costretti a trattare legislativamente una materia che, in altre sedi, è affrontata su un terreno ordinario, rafforza vieppiù le nostre perplessità, specie sull'ultima parte del nuovo testo dell'articolo 17.

Infine, ci rendiamo conto delle risposte positive fornite ai dirigenti.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Infatti, abbiamo pressoché triplicato il numero dei dirigenti portandoli da 27 a 70.

GIULIANO GRADI. Ma rimane il fatto che non vi è alcun accenno alla destinazione dei dirigenti medesimi nell'ambito dei compartimenti.

Ciò è tanto più grave a fronte della carenza di organici in cui si trovano ad operare soprattutto gli uffici del nord.

Se il provvedimento in discussione permetterà di risolvere le difficoltà e di colmare i vuoti esistenti nei servizi della motorizzazione civile specie al nord, lo riterremo positivo, ma se le risposte ai quesiti da noi sollevate non verranno, le nostre perplessità si trasformeranno in un giudizio negativo.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti.* Possiamo decidere di inserire nel testo normativo il discorso relativo ai compartimenti; tuttavia, la strada più seria ed equilibrata, a mio avviso, consiste nel prevedere che il ministro dei trasporti ponga mano alla riorganizzazione degli uffici provinciali e dei centri tecnici, procedendo ad una nuova classificazione funzionale all'interno dei compartimenti stessi. In realtà, una tale previsione è già consentita dalla legge-quadro del pubblico impiego, per cui un'ulteriore sottolineatura potrebbe risultare superflua.

Nel momento in cui si valuta l'inopportunità di un collegamento automatico tra uffici provinciali e primi dirigenti, poiché le situazioni diversificate presenti nel nostro paese non ne consentono la introduzione, occorre collocare lo *stock* dei primi dirigenti in un ambito che tenga conto dei problemi della domanda, considerando quindi in modo particolare la situazione esistente nel nord del paese. Tale collocazione dev'essere, quindi, attuata attraverso una definizione compartimentale, evitando ogni forma di automatismo, anche per non riaprire problemi di principio, di competenza e di professionalità, che diventano di carattere burocratico più che funzionale.

Se, dunque, i colleghi convengono sull'opportunità di inserire – può farlo la Commissione stessa – una chiara indicazione che impegni il ministro dei trasporti a ridefinire gli uffici provinciali e i centri – prova in compartimenti funzionali entro un determinato lasso di tempo (in quella sede rideterminando l'attribuzione

dei ruoli dei dirigenti), mi dichiaro assolutamente d'accordo in proposito. Tra l'altro, avendo già un appunto della direzione sul modo in cui si sta operando, credo sia sufficiente ricercare un minimo d'intesa su una formulazione molto semplice che ci consenta di non legiferare sulla materia.

Al riguardo, desidero aggiungere che considero ridondante la previsione attualmente inserita nel testo, ritenendo che spetti al ministro introdurre una normativa relativa agli uffici di controllo sulle linee ferroviarie in concessione nell'ambito dell'assetto funzionale dell'amministrazione. Sono, dunque, favorevole ad un processo di delegificazione con riferimento a questo tipo di meccanismo.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, le modifiche apportate dal Governo sono state da me considerate, già nell'ultima seduta, un notevole passo avanti rispetto al testo originario. Chiedo però tempo per valutare se i miei emendamenti potranno essere considerati validi a fronte della nuova impostazione data al disegno di legge al nostro esame del Governo. Ribadisco dunque che una pausa di riflessione risulterebbe utile per i colleghi che vogliano esaminare a fondo i termini della questione. Penso infatti che ulteriori miglioramenti potrebbero essere apportati al testo del disegno di legge, anche tenendo presenti le esigenze degli ingegneri della direzione generale della Motorizzazione civile e quelle dei funzionari facenti parte della amministrazione da oltre venti anni, per i quali si potrebbe evitare un ulteriore periodo di attesa.

Chiedo quindi la sospensione dei nostri lavori, ritenendo che tale esigenza sia avvertita anche dai rappresentanti di altri gruppi.

PINO LUCCHESI. Mi sembra di aver capito che, rispetto al testo che è stato sottoposto ieri alla Commissione dal gruppo di lavoro e del quale il ministro Signorile ci ha illustrato alcuni aspetti, si prospetti la necessità di una rivisitazione e di una verifica conclusiva, anche perché sono stati preannunciati numerosi emendamenti dai gruppi del MSI-destra nazionale e socialista. Credo che la via migliore da percorrere sia quella di tornare alla sede del gruppo di lavoro nella giornata di martedì prossimo al fine di sciogliere i dubbi emersi (alcuni dei quali esposti dall'onorevole Baghino) e di verificare la compatibilità degli emendamenti proposti rispetto al testo-base prima di proseguire la discussione in Commissione plenaria.

DAMIANO POTÌ. Preannuncio che il gruppo socialista presenterà emendamenti. Ritengo opportuno quindi che il gruppo di lavoro esamini tali proposte per confrontarle con quelle del Governo al fine di riordinare il testo nel suo complesso: una riflessione ulteriore non potrebbe che giovare alla chiarezza dei lavori.

GIANNI VILMER RONZANI. Il gruppo comunista ritiene urgente affrontare il provvedimento in esame.

Tuttavia, desidero sottolineare che sono stati preannunciati emendamenti da parte dei gruppi parlamentari del MSI-destra nazionale e socialista che debbono essere valutati. Al fine di evitare una discussione frazionata, ritengo oportuno fissare tempi stretti, ma utili alla definizione del provvedimento, che potrebbe tornare in Commissione mercoledì della prossima settimana.

PRESIDENTE. Desidero ricordare che sembrava essere maturato tra i gruppi un orientamento, per cui s'intendeva, attraverso un apposito ordine del giorno, promuovere l'istituzione di una Commissione *ad hoc* per l'elaborazione di uno schema di riforma del settore della motorizzazione civile. Tuttavia, sulla base delle dichiarazioni odierne del ministro in ordine all'iniziativa da lui già intra-

presa, ritengo si possa rinunciare alla possibilità precedentemente considerata.

Sulla base delle considerazioni espresse, propongo di fissare il termine di martedì prossimo per la presentazione di tutti gli emendamenti, che dovranno essere nella stessa giornata esaminati da un gruppo di lavoro coordinato dal relatore. Propongo, altresì, di proseguire la discussione dei provvedimenti al nostro esame mercoledì della prossima settimana.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO