

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

CI.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 13 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Congedo:</b>		MARCHESI . . . . .	974, 975
PRESIDENTE . . . . .	965	ROBERTI . . . . .	982, 983, 985, 986, 992
<b>Comunicazione del Presidente:</b>		SAVIO EMANUELA . . . . .	978
PRESIDENTE . . . . .	965	SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	978, 980, 985, 988, 990 992, 995, 998, 999, 1000
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		SGARLATA . . . . .	990
Soppressione dell'Ente autotrasporti merci (4739) . . . . .	966	SINESIO . . . . .	982
PRESIDENTE, <i>Relatore</i> . . . . .	966, 969, 978, 980 983, 984, 985, 986, 987, 988, 990, 991 992, 993, 994, 995, 998, 999, 1000	<b>Votazione segreta:</b>	
AMODIO . . . . .	994	PRESIDENTE . . . . .	1000
ARMATO . . . . .	969, 972		
BATTISTELLA . . . . .	970, 976, 985, 992		
BIMA . . . . .	970		
CACCIATORE . . . . .	973, 975, 980, 984 990, 992, 994, 998		
CAPPUGI . . . . .	988		
CAVALLARI NERINO . . . . .	971, 972, 980, 982 983, 990, 991		
COVELLI . . . . .	975, 976, 977, 985 986, 988, 992, 993		
CROCCO . . . . .	997, 1000		
DE CAPUA . . . . .	995, 998		
DEGLI ESPOSTI . . . . .	972, 983, 985, 986, 992		
DI PIAZZA . . . . .	986		
DI PRIMIO . . . . .	973		
MACCHIAVELLI . . . . .	967, 987		
MANCINI ANTONIO . . . . .	976, 977, 984, 993		

**La seduta comincia alle 16,5.**

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

(È approvato).

**Congedo.**

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Belci.

**Comunicazione del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che, per la discussione del disegno di legge all'ordine del giorno della seduta odierna, i deputati Cacciatore, Covelli, Roberti e Savio Emanuela sostituiscono, rispettivamente, i deputati Franco Pasquale, Lauro Gioacchino; Santagati e Viale.

**Discussione del disegno di legge: Soppressione dell'Ente autotrasporti merci (4739).**

**PRESIDENTE, Relatore.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Soppressione dell'Ente autotrasporti merci ».

Comunico che la I Commissione - Affari costituzionali - nella seduta dell'8 corrente mese ha espresso il seguente parere: « Pare favorevole al disegno di legge, a condizione che venga modificato nel senso di attuare l'inquadramento nella carriera direttiva per coloro che sono privi del titolo di studio, corrispondente, attraverso un esame speciale; di anticipare al 31 dicembre 1966 la data fissata dall'articolo 11; di prevedere l'inquadramento del personale avventizio, dopo il periodo richiesto dalle norme vigenti, nei ruoli ordinari, per evitare che quello ad esaurimento previsto dal disegno di legge si trasformi di fatto in ruolo permanente ».

Mi permetterò io stesso di riferire rapidamente sul provvedimento in esame. Potrò farlo rapidamente, perché soccorre adeguatamente al caso la relazione ministeriale che accompagna il disegno di legge. In sostanza, si propone di sopprimere l'Ente autotrasporti merci, che è stato istituito nel 1946, e di dare adeguata sistemazione ai propri dipendenti in impieghi statali, cioè in appositi ruoli ad esaurimento presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con possibilità di assegnazione presso tutte le direzioni generali del Ministero stesso, ovvero in posizioni di comando presso tutte le altre amministrazioni dello Stato.

Le ragioni del provvedimento al nostro esame sono note a tutti noi, che abbiamo avuto in più occasioni e in sedi diverse motivo di esaminare attentamente i compiti e le funzioni attribuite all'EAM, per delega della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Tali mansioni, di natura esecutiva, sono l'accertamento dei dati statistici in materia di autotrasporti e l'assistenza agli autotrasportatori, mansioni e compiti questi che sembrano più direttamente rispondere alla competenza della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, cui è istituzionalmente affidata la disciplina del settore.

Sopprimendo l'EAM, in definitiva, si restituiscono al naturale ambiente ministeriale le mansioni e i compiti, che il Ministero oltre 20 anni fa ha delegato a tale ente.

La sua soppressione non sembra possa suscitare motivo di disappunto nel settore interessato e nemmeno nel personale dell'ente, sulla cui condotta, sul cui spirito di dedizione ai propri doveri, sulla cui competenza nella materia io e, credo, tutti noi non abbiamo che da esprimere un giudizio sentitamente positivo.

La remora più forte nei confronti di questo provvedimento era rappresentata dalla sorte del personale, al quale, peraltro, equità e giustizia sollecitavano la sistemazione giuridica, nella salvezza dei diritti acquisiti, così come il Parlamento italiano ha sempre fatto ogni volta che si è trattato di prendere provvedimenti analoghi.

Ora, con questo provvedimento tutto il personale di ruolo dell'EAM viene inquadrato, a domanda, in apposito ruolo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, come agli articoli 8 e 9 del disegno di legge.

Il personale non di ruolo viene, invece, sistemato nell'impiego statale, non di ruolo, con la possibilità del passaggio nei ruoli ad esaurimento dopo aver compiuto il periodo di servizio prescritto dal primo comma dell'articolo 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32.

Nei ruoli ad esaurimento il personale viene inquadrato secondo la tabella che loro viene annessa al disegno di legge.

I rispettivi ruoli sono 4: quello del personale della carriera direttiva, con 128 posti; quello del personale della carriera di concetto, con 244 posti; quello del personale della carriera esecutiva, con 239 posti, e quello della carriera ausiliaria, con 40 posti.

A tutto il personale è stata assicurata la conservazione del trattamento economico fruito in precedenza mediante la attribuzione di un assegno personale.

Il criterio adottato dalla tabella è quello di inquadrare il personale di ruolo nella qualifica statale immediatamente inferiore a quella corrispondente, ricoperta nell'EAM, salvo, evidentemente, per quelle iniziali nei singoli ruoli. Non si potrebbe, d'altronde, inquadrare il personale nella qualifica corrispondente a quella rivestita nell'EAM, perché ciò creerebbe, senza dubbio, difficoltà di varia natura, anche considerando che il personale stesso ha svolto una carriera più rapida di quella del personale di ruolo dello Stato. Per il trattamento di quiescenza, l'articolo 12 del disegno di legge dà al personale inquadrato la possibilità di riscattare, ai fini di pensione, il servizio di ruolo prestato presso l'EAM, con facoltà di opzione, in relazione alla convenienza di ognuno, fra le

modalità di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262 e quelle di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372.

L'onere derivante dalla presente legge si prevede in lire 2 miliardi, la cui fonte d'entrata è costituita dai maggiori introiti derivanti dalla trasformazione in tassa annuale della vigente tassa di concessione governativa *una tantum* per i servizi di autotrasporto merci, previa congrua riduzione delle attuali aliquote. Il gettito di tale tassa viene calcolato in oltre due miliardi e mezzo di lire; è chiaro che da tale importo dovrà detrarsi il presumibile mancato gettito della soppressa *una tantum* che viene valutata a circa 700 milioni. Va precisato che nessun aggravio ne risulterà all'erario perché viene istituita una tassa annuale in sostituzione di altri due tributi, ossia l'*una tantum* e il diritto di statistica.

Questo, in breve, onorevoli Colleghi, quanto vi era da dire ad integrazione della relazione che accompagna il disegno di legge sul cui merito mi permetterò di rivolgere qualche ulteriore richiesta di chiarimento e di precisazione al signor Ministro.

Mi riferisco, particolarmente, all'articolo 7 il quale prevede la liquidazione delle competenze dovute per il servizio prestatore all'EAM e l'assorbimento del personale nella Amministrazione dello Stato.

Precedenti legislativi in tal senso non vi sono. Forse sarebbe opportuno stabilire decisamente che coloro i quali, fra gli attuali dipendenti dell'EAM, non intendessero entrare a far parte dell'Amministrazione dello Stato, venissero puramente e semplicemente liquidati dei diritti acquisiti ai fini della quiescenza.

Il provvedimento stesso, inoltre, da lo spunto a richiamare l'attenzione della Commissione su alcuni altri problemi, che ritengo possano anche essere risolti senza dover attendere la prossima legislatura. Così, a mio avviso, urge per esempio, riesaminare i pesi fiscali che gravitano sulle categorie degli autotrasportatori, già oberati di pesi eccessivi dal punto di vista fiscale. Così ancora la istituzione dell'albo degli autotrasportatori. Anche su questo provvedimento io richiamo la attenzione della Commissione e del Governo.

Ritornando al provvedimento in esame, debbo invitare la Commissione a discuterlo con la maggiore ampiezza e libertà possibili, ma alla fine ad approvarlo.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MACCHIAVELLI. Signor Presidente, svolgerò un intervento di carattere generale per

dire, innanzitutto, che questo provvedimento — di cui riconosciamo l'importanza e la portata in quanto si sopprime per la prima volta un ente forse non più utile — non ci trova completamente soddisfatti, così come è prevedibile che lascerà insoddisfatti tutti, a cominciare dallo stesso onorevole Scalfaro, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Infatti sappiamo che egli si è battuto per una soluzione diversa, anche se un insieme di circostanze hanno poi indotto il Governo a presentare il testo, sul quale noi siamo chiamati a discutere e a decidere.

Questo disegno di legge non accontenta il personale dell'EAM, almeno in parte; non accontenta il personale della Motorizzazione; non accontenta gli autotrasportatori i quali sono direttamente interessati a questa soluzione. Essi, infatti, sono coloro i quali, a seguito dell'imposizione dell'articolo 14 del disegno di legge, dovranno sostenere il peso del pagamento della retribuzione di questo personale, inquadrato nella motorizzazione.

In modo particolare, questo provvedimento non mi accontenta, perché ritenevo più opportuno che il problema della soppressione dell'Ente autotrasporti merci venisse esaminato, non in modo settoriale, ma in un contesto di carattere generale.

Noi abbiamo nominato un Comitato ristretto per esaminare il grosso problema dell'albo degli autotrasportatori. Credo che, se avessimo portato avanti questo nostro lavoro, avremmo potuto avere anche delle conclusioni diverse dall'attuale. Infatti l'albo degli autotrasportatori, almeno come lo intendo io, avrebbe potuto essere lo strumento al quale delegare, non soltanto la tenuta del registro per il conto terzi, ma anche il più complesso problema dell'autotrasporto su gomma; in altri termini, delle funzioni che non fossero strettamente quelle di una tenuta di un registro o di un albo, così come inizialmente alcuni colleghi proponenti avevano indicato.

Tuttavia, di fronte alla necessità di uscire da una situazione nella quale, per un insieme di circostanze, tutti ci siamo trovati, ritengo che bisogna sciogliere questo nodo e risolvere questo problema; per mettere un punto fermo sull'argomento, e per dare, innanzitutto, la possibilità al personale dell'EAM di trovare una collocazione nell'ambito dello Stato.

Occorre anche considerare, infatti, la situazione nella quale si trova la motorizzazione, la quale nel passato aveva delegato una parte dei suoi compiti e delle sue funzioni all'EAM, e oggi, avendo del personale da un punto di vista numerico assolutamente insuf-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

ficiente, non sarebbe in condizione di assolvere e ai compiti che ha assolto fino ad oggi, e a quelli che sono i compiti che interessano il trasporto su gomma.

Ciò non toglie che si debbano precisare alcune cose. A questo proposito io e il collega onorevole Di Piazza sottoponiamo all'attenzione della Commissione alcuni ordini del giorno, con cui desideriamo puntualizzare quello che è il nostro punto di vista relativamente alla struttura della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonché alle necessità degli autotrasportatori « padroncini », di cui spesso abbiamo parlato, ma per i quali, in realtà, non abbiamo fatto molto, malgrado la buona volontà di tutti.

Con il primo ordine del giorno, mio e dei colleghi Di Piazza e Marchesi, si impegna il Governo a risolvere quello che è il problema della motorizzazione civile e del relativo personale, il quale ha avuto la preoccupazione che con il passaggio e l'inquadramento del personale ex EAM, potesse venire pregiudicata la ristrutturazione di questo delicato settore del Ministero dei trasporti.

L'ordine del giorno è del seguente tenore:

« La Camera, ritenuto che le esigenze di servizio attuali e future della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione impongono un aumento degli attuali organici del personale, anche in conseguenza della soppressione dell'EAM,

impegna il Governo

a ristrutturare detta Direzione generale e adeguarne gli organici alle effettive necessità in occasione dell'attuazione della riforma della pubblica amministrazione e, comunque, non oltre il 1969 ».

Con il secondo ordine del giorno, sempre a firma mia e dei colleghi Di Piazza e Marchesi, si vuole fare in modo che il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, tenga presente la situazione di disagio che abbiamo potuto registrare in questi giorni nei rapporti con le organizzazioni sindacali, le quali ci hanno invitato a risolvere il problema qualche volta in modo contrastante. La raccomandazione che facciamo è, quindi, che vengano iniziate pronte trattative con tutte le organizzazioni sindacali, comunque interessate ad una completa ristrutturazione del settore, tenendo presente anche il complesso e delicato problema del trasporto merci su strada.

Io, a questo proposito, non desidero introdurre il vecchio argomento di cui ci siamo in-

teressati in più di una occasione, ossia il contrasto tra ferrovia ed autotrasporto. È una questione che abbiamo anche recentemente esaminata in occasione della discussione del bilancio dei trasporti, anzi aspettiamo che, domani, in sede di parere sul bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, l'onorevole Ministro risponda agli interrogativi che gli sono stati rivolti da tutti i settori. Con questo ordine del giorno firmato, come ho detto, da me e dai colleghi Di Piazza e Marchesi si impegna il Governo ad iniziare pronte trattative con tutte le organizzazioni sindacali comunque interessate per una completa ristrutturazione del settore dei trasporti e, quindi, della Direzione generale della motorizzazione civile, tenendo presente anche il complesso e delicato problema del trasporto merci su strada.

Noi abbiamo sentito tutte le categorie, ma i danneggiati, per un insieme di circostanze, vengono ad essere gli autotrasportatori i quali, ai sensi dell'articolo 14 vengono a trovarsi impegnati a pagare lo stipendio al personale che, venendo ad essere inquadrato nello Stato dovrebbe essere retribuito con il normale gettito delle entrate statali. L'ordine del giorno in parola è del seguente tenore:

« La Camera,

impegna il Governo

ad iniziare pronte trattative con tutte le organizzazioni sindacali comunque interessate per una completa ristrutturazione del settore che, venendo ad essere inquadrato nello Stato, dei trasporti e quindi della Direzione Generale della motorizzazione civile, tenendo presente anche il complesso e delicato problema del trasporto merci su strada ».

Altra preoccupazione grossa è quella derivata dal fatto che la motorizzazione civile ha, prevalentemente, una struttura compartimentale, mentre gli autotrasportatori, anche se non sono numerosi in tutte le province, in alcune raggiungono un numero notevole, senza che vi sia l'Ispettorato della motorizzazione. Pertanto con i colleghi Di Piazza e Marchesi ho presentato il seguente altro ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che l'organizzazione periferica della motorizzazione civile è strutturata su basi compartimentali, mentre i sopprimendi uffici EAM hanno una struttura provinciale;

ritenuto che in molte province il numero elevato dei trasportatori merci consiglia

un decentramento degli uffici della motorizzazione che dovranno svolgere compiti e servizi oggi demandati all'EAM,

impegna il Governo

ad istituire nelle province ove esiste un notevole parco automobilistico addetto al trasporto merci uffici della motorizzazione avvalendosi delle sedi e del personale ex EAM ».

Infine, circa la questione dell'articolo 14, di cui ho detto prima, i colleghi Di Piazza, Alba, Crocco ed io abbiamo presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad includere nel prossimo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti l'importo della somma prevista dall'articolo 14 eliminando il tributo messo a carico degli autotrasportatori dal presente disegno di legge ».

Con la presentazione di questi ordine del giorno, riservandoci di esaminare i numerosi emendamenti che sono stati presentati e di sentire le dichiarazioni dell'onorevole Ministro, possiamo dire, in linea di massima, di dare la nostra approvazione al disegno di legge.

ARMATO. Onorevole Presidente, desidero fare una breve dichiarazione per prendere anzitutto atto che, se questa legge verrà approvata, come ci auguriamo, uno degli enti superflui sarà finalmente eliminato. Questo fatto acquista un significato politico, nella speranza che possa costituire un buon esempio per gli altri Ministri. È auspicabile che, traendo lo spunto da questa vicenda dell'EAM, il Governo tragga motivo di insegnamento per rimettere ordine in questa selva di enti pubblici inutili che trovano giustificazione nella necessità di mantenere i loro presidenti ed i consigli di amministrazione, più che in esigenze effettive.

Vorrei, poi, profittare di alcune dichiarazioni fatte dall'onorevole Macchiavelli, per riconoscere che noi ci troviamo imbarazzati nel dire di sì a questa legge che, certamente, influirà su tutto il settore dei trasporti. Ci rendiamo conto che non siamo riusciti, nel corso di questa legislatura, a definire unitariamente le linee direttive di una politica dei trasporti.

Il Ministro Scalfaro sa bene dei tentativi fatti in questi ultimi mesi e delle grandi occasioni perdute per creare una politica dei trasporti che non facesse carico soltanto al Mi-

nistero dei trasporti, ma anche, per quanto riguarda i trasporti su strada, quelli aerei e marittimi, ad altri dicasteri. Vorrei approfittare di questa occasione per invitare la Commissione ad aprire, con tutte le parti economiche e sociali interessate, un discorso organico e serio sulle possibilità di un coordinamento dei trasporti sul piano politico. Anche da parte delle organizzazioni sindacali c'è un impegno di uscire dalle spinte di natura settoriale per dare a questi problemi un inquadramento di natura generale.

Mi permetto, poi, di formulare una richiesta all'onorevole Presidente: non riesco a spiegarmi i motivi perché il disegno di legge n. 1659, trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 17 settembre del 1964, già assegnato, in sede legislativa, alla nostra Commissione, da più di tre anni non trova la strada per essere posto all'ordine del giorno e discusso. È un provvedimento che interessa il personale addetto agli automezzi adibiti al trasporto delle cose. Io non vorrei mancare di riguardo a nessuno, ma devo dire che all'esterno si suppone che questa legge non riesce a trovare l'avvio, per le resistenze di altri interessi.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento al nostro esame, non ho difficoltà a riconoscere che presenta il grosso inconveniente di generare alcuni effetti negativi, nuove sperequazioni di trattamento del personale.

Mi rendo, altresì, conto che questa soluzione è il risultato di un lungo ed elaborato negoziato fra il Ministero dei trasporti e gli altri Ministeri competenti. Nella misura in cui so che è una soluzione « arrangiata », mi rendo anche perfettamente conto che è difficile che emendamenti migliorativi possano essere introdotti.

Credo che la strada più giusta e più razionale sia quella di prendere atto che questa legge avrà delle ripercussioni non del tutto positive fra le altre categorie di lavoratori.

A questo proposito mi permetto di presentare, insieme ad altri colleghi, un ordine del giorno, anche a firma di altri colleghi, per impegnare, oltre che invitare, il Governo ad iniziare delle trattative con il personale interessato, affinché gli effetti sperequativi, sia normativi che economici, di questo provvedimento, possano essere superati con un negoziato con le organizzazioni sindacali, che permetta di migliorare le condizioni generali dei lavoratori.

PRESIDENTE. Ritengo di dover ragguaagliare subito l'onorevole Armato circa il disegno di legge numero 1659, « Orario di la-

voro e riposo del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose ». Esso è stato assegnato alle Commissioni congiunte X trasporti e XIII lavoro. Nel novembre scorso io e l'onorevole Presidente della Commissione XIII-lavoro abbiamo stabilito l'ordine dei lavori delle due Commissioni congiunte, nel quale abbiamo inserito anche questo provvedimento.

Dopo le vacanze natalizie mi sono incontrato di nuovo con il Presidente della XIII Commissione-lavoro per fissare la data della prima riunione, nella quale affrontare l'esame di questo disegno di legge, ma fino ad oggi non ci è stato possibile riuscire nell'intento.

Posso fin da questo momento impegnarmi a prendere accordi, eventualmente, per la prossima settimana: teniamo presente, però, che dobbiamo ancora esaurire l'esame dei bilanci, per i quali il tempo stringe e non sono possibili rinvii ulteriori.

BIMA. Signor Presidente, onorevoli colleghi! Credo di dover dare atto al Ministro del coraggio e della tenacia da lui dimostrate nel portare a termine questo problema, in ordine al quale, salvo il « fiorellino » tradizionale che non si nega mai quando si tratta di procedere a delle sepolture, come in questo caso, devo dire, a nome della grande famiglia degli autotrasportatori, che non si possono avere rimpianti per un ente, che è stato sempre considerato, non soltanto inutile, ma dannoso per gli autotrasportatori stessi.

Quindi, noi salutiamo con soddisfazione questo atto legislativo che, ponendo fine ad uno dei tanti enti inutili, crea le premesse perché questi problemi possano essere discussi col Governo dalle organizzazioni sindacali su un terreno sgombro da certe superfetazioni di cui l'EAM era una manifestazione.

Nel mentre mi dichiaro soddisfatto della soppressione dell'ente, devo però rimarcare con amarezza alcune conseguenze del provvedimento. Paradossalmente, infatti, vediamo che muore un ente, ma nasce un aggravio e si perpetua. Non posso associarmi, quindi, al desiderio dell'onorevole Armato, allorché pregava il Ministro affinché, in questo problema degli enti inutili, si proseguisse su questa strada: non vorrei che si andasse avanti con questo metodo, cioè addossando l'onere di un ente, all'atto dello scioglimento, ad una determinata categoria.

In conclusione, l'EAM è stato un ente inutile per questi 20 anni e, morendo, disgraziatamente lascia una eredità che è molto difficile a potersi sopportare.

Ciò premesso, brevemente illustro quello che avrebbe dovuto essere un mio emendamento, che vuole essere un contributo a fare in modo che l'onere della soppressione dell'ente, e quindi dell'inquadramento dei dipendenti tra i dipendenti dello Stato, non ricada soltanto sulla piccola famiglia degli autotrasportatori, ma, essendo un provvedimento di carattere anche sociale, sul quale non si può non essere d'accordo, ricada anche sulla collettività.

Mi pare che con l'articolo 14 la tassa di concessione governativa venga ad essere snaturata di quella che è la sua funzione. Essa dovrebbe essere, infatti, il corrispettivo di un servizio. Ora, non soltanto perde questa sua natura, ma viene ad imporre un esborso annuale, mentre attualmente è novennale; per cui è un altro atto, che si aggiunge ad altri adempimenti, che fanno perdere, non soltanto denaro, ma anche tempo; il che intralcia la vita e l'attività degli autotrasportatori.

Per altro, non vorrei, col mio emendamento, far dirottare il provvedimento da quelli che sono i binari su cui è avviato e quindi dichiaro già adesso che rinuncio all'emendamento e lo trasformo nel seguente ordine del giorno, che porta la firma anche dei colleghi Veronesi, Longoni e Savio Emanuela:

« La Camera,

nel dare la sua approvazione al disegno di legge che sopprime l'EAM e con cui si impone un nuovo ed inaspettato e ingiustificato aggravio fiscale a carico dell'autotrasporto,

impegna il Governo

a rivedere tutta la situazione di pesante fiscalità che grava su l'autotrasporto professionale onde mettere il settore in condizioni di poter svolgere l'insostituibile ruolo al servizio del Paese ».

Io credo che sgombrato il terreno di questi enti inutili, ci sia la possibilità di riprendere il colloquio sui problemi più importanti che riguardano l'autotrasporto, tra cui l'albo degli autotrasportatori, l'orario di lavoro e moltissimi problemi. In merito all'albo degli autotrasportatori, siamo pronti a discutere sperando di poter trovare nel relatore quella comprensione necessaria che possa portare a quelle profonde modifiche al testo consegnatoci, per raggiungere quelle finalità da noi tutti auspiccate ed attese. In questo senso dichiaro di essere favorevole al disegno di legge.

BATTISTELLA. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, anche da parte mia c'è una insoddisfazione per quanto riguarda l'insuffi-

cienza del provvedimento e per gli strascichi che esso può determinare. Non voglio qui sollevare i problemi circa la continuazione della politica settoriale perché la posizione del gruppo comunista, in merito a ciò, è nota. Non tedio, quindi, la Commissione per dire che ancora una volta ci troviamo di fronte ad un provvedimento settoriale per cui vi è necessità di portare avanti altri provvedimenti con una visuale più organica. Nonostante queste considerazioni io debbo dire che sono d'accordo sul carattere d'urgenza, richiesto dall'attuale momento politico ed economico. In primo luogo noi ci troviamo con una Direzione generale della motorizzazione che deve prendere in proprio una funzione che già 20 anni fa era stata delegata a questo ente. Oggi la esperienza ed i risultati conseguiti ci dicono che questo ente era inutile e ci ha lasciato una eredità molto pesante. Ci troviamo, quindi, di fronte ad una ragione politica ed economica per cui bisogna sciogliere questo ente e ridare alla motorizzazione le sue funzioni.

In secondo luogo l'EAM si trova, oggi, in una situazione gravissima sotto tutti gli aspetti: mancano i fondi per fronteggiare le spese degli stipendi al personale; abbiamo circa 700 dipendenti che si trovano senza una prospettiva, per cui sarebbe un grosso errore lasciar chiudere la legislatura senza affrontare questo problema. Per queste ragioni io sono del parere che il provvedimento debba essere approvato. D'altra parte debbo dire, a titolo personale, che non posso condividere certe pressioni di carattere intimidatorio e certi mezzi usati da alcuni personaggi dell'Ispettorato della motorizzazione che in fondo è un'azione contro i dipendenti dell'EAM che hanno il diritto di vedere risolti i loro problemi.

Non vi è dubbio che esiste un problema che riguarda tutto il settore della motorizzazione e dell'adeguamento dell'organico, per cui condivido interamente le osservazioni fatte dai colleghi Macchiavelli ed Armato perché il Governo prenda un impegno solenne che il problema sarà affrontato e risolto almeno nella prossima legislatura. Pur riconoscendo le giuste preoccupazioni e rivendicazioni dei dipendenti della motorizzazione per quanto concerne l'adeguamento dell'organico, ciò non deve essere di ostacolo alla possibilità di creare una condizione nuova che, con l'impegno formale da parte del Governo, avvii a concreta soluzione il problema della sistemazione dei dipendenti dell'EAM. D'altra parte sorgono delle serie preoccupazioni, onorevole

Ministro, nel vedere una caterva di emendamenti. Su molti non ho nulla da eccepire, anzi concordo pienamente perché riguardano diritti e interessi dei lavoratori che è bene definire migliorando il provvedimento in discussione; ve ne sono tanti altri, invece, che ci devono preoccupare perché potrebbero portare per le lunghe la discussione, con il pericolo di vedere non approvato il provvedimento. In questo caso, di una prolungata discussione su tutti gli emendamenti presentati, il Governo è in grado di garantirci che l'altro ramo del Parlamento avrà la possibilità di approvare il disegno di legge prima della fine della legislatura? Se non abbiamo questa garanzia non esito a dire: approva il provvedimento con tutte le sue insufficienze, ma creiamo le condizioni nuove per avviare a soluzione il problema, sia dell'EAM, come della motorizzazione. Chiedo, quindi, all'onorevole Ministro che ci dica responsabilmente se, entrando tutti gli emendamenti, c'è una prospettiva concreta e reale per l'approvazione del provvedimento.

CAVALLARI NERINO. Signor Presidente e onorevoli Colleghi, sono un componente della Commissione Affari costituzionali, nella quale abbiamo esaminato in sede referente, il provvedimento che ora è all'esame, in sede legislativa, della X Commissione.

Tutta la Commissione Affari costituzionali ebbe a plaudire l'iniziativa del Ministro, con la quale si scioglie l'EAM, un ente giudicato inutile e non più necessario. Il relatore nella Commissione Affari costituzionali fu l'onorevole Di Primio. Non mi permetto di ripetere le tesi da lui sostenute, che mi trovavano pienamente concorde.

Occorre dire, innanzitutto, che c'è una legge che prevede l'obbligo per il Ministro del tesoro di sciogliere gli enti considerati inutili, il che va a maggiore lode del Ministro dei trasporti, che si è assunto un incarico spettante ad un suo collega. Tale legge — la numero 1404, del 4 dicembre 1956 — prevede di operare proprio in quelle condizioni enunciate nei vari articoli e nella relazione ministeriale del disegno di legge in discussione.

Ho qui il testo di una legge del 1957, dove si dice che 190 dipendenti dell'EAM e di un altro ente possono passare alla Direzione generale della motorizzazione civile, con certe norme. Evidentemente, si prevedeva il titolo di studio per entrare nelle carriere organiche. Con il provvedimento in esame tutti i lavoratori dell'EAM passano alle carriere cui erano inquadrati nell'Ente e vengono trasferiti in un ruolo speciale, ad estinzione. Po-

trebbe succedere, quindi, che qualche dipendente dell'EAM, passato all'Ispettorato generale della motorizzazione civile nel 1957, prima superiore in grado, si venga a trovare sottoposto ad un altro, rimasto nell'EAM. Il signor Ministro, nella Commissione Affari costituzionali, ci ha garantito che farà in modo che questa ipotesi non abbia a verificarsi. Il fatto, però, che possa accadere fa sorgere dubbi sulla adeguatezza del disegno di legge al vostro esame.

Quella legge faceva obbligo ai due enti di non effettuare dal 1° marzo 1957 nessuna assunzione, se non nei limiti degli organici previsti. Purtroppo, sappiamo che oggi l'EAM ha 696 dipendenti, mentre allora ne aveva poco più della metà.

L'EAM è sorto nel 1946, con lo sciogliendo di un altro ente, l'Ente nazionale autotrasporti di cose, il cui personale fu licenziato col solo diritto della liquidazione. Con il disegno di legge in esame invece riconosciamo ai lavoratori dell'EAM quanto non fu mai fatto a nessun altro: diamo loro uno stato giuridico statale, li inquadrano nelle varie carriere, anche senza titoli di studio.

ARMATO. Si è avuto il caso di consiglieri di Stato che non avevano il titolo di studio!

CAVALLARI NERINO. Nella relazione è detto che il personale dell'EAM ha raggiunto le qualifiche attuali in un tempo sensibilmente più breve di quello normalmente impiegato nelle carriere statali, quando addirittura non sia stato assunto alle qualifiche più elevate, senza sostenere alcun concorso di ammissione e senza nemmeno il possesso del titolo di studio prescritto per le corrispondenti carriere statali. Ecco il perché considero giustificate le mie perplessità; creiamo un ruolo speciale ad estinzione, dove saranno inseriti tutti i dipendenti dell'EAM, e diamo a tutti il diritto di accedere nelle varie carriere, nella stessa posizione come risultano inquadrati nell'EAM, anche se con il declassamento di un grado.

Il precedente che andiamo a creare ha notevole valore, in quanto sappiamo che ci sono altre centinaia di enti di diritto pubblico che dovranno essere sciolti, i cui lavoratori chiederanno, e giustamente, di essere trattati alla stessa maniera, magari sollecitando essi stessi lo scioglimento.

ARMATO. Gli ospedalieri hanno rifiutato questo.

CAVALLARI NERINO. I dipendenti ospedalieri, quando non hanno una norma contrattuale, godono dello stato giuridico dei dipendenti statali, poiché quando una norma

non è prevista nel loro contratto, viene recepita la norma dei dipendenti statali.

In sostanza a questi dipendenti si dà il diritto di essere immessi nei ruoli statali, con la stessa retribuzione; si mantiene *ad personam* ciò che risulterà superiore alle retribuzioni statali del pari grado; si dà diritto di riscattare l'anzianità avuta nel periodo in cui sono stati dipendenti dell'EAM: vantaggi questi mai riconosciuti ad altri.

Sono favorevole a questi principi, che, però, dovranno essere estesi a tutti gli altri lavoratori provenienti da enti pubblici già sciolti o che saranno sciolti nel futuro. È un atto di coraggio che apprezzo e approvo, che, però, non può creare discriminazioni.

Ho degli emendamenti, che poi andrò ad illustrare. Mi auguro che qualcuno possa essere accolto, soprattutto quello che estende i benefici previsti per i lavoratori dell'EAM agli altri lavoratori dipendenti dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dove saranno destinati ad operare.

DEGLI ESPOSTI. Mi rendo conto che sto per suonare una nota non armonica, nel coro dei primi attori di questo dibattito, probabilmente perché le mie orecchie sono più ricettive alla composizione musicale sindacale, di quanto non lo siano quelle dei colleghi che hanno già parlato. Inoltre, sono portato più di altri a non scandalizzarmi di fronte a certe note, che il movimento sindacale (quello « autonomo ») può esprimere, anche quando non sono uniformi al movimento sindacale facente capo alle tre confederazioni.

Premetto che sono d'accordo per la soppressione dell'EAM e per la sistemazione di questi lavoratori nel Ministero dei trasporti.

Faccio miei gli interessi manifestati dagli onorevoli Macchiavelli e Armato e, soprattutto, dai colleghi del mio gruppo. Debbo constatare con soddisfazione che l'ultimo intervento in ordine alla legge sugli orari di lavoro per l'autotrasporto industriale pare che abbia più successo di quanto precedentemente non avesse avuto una sollecitazione specifica da me indirizzata all'onorevole Presidente della Commissione, a titolo personale.

Fatte queste considerazioni, io non capisco lo sbocco fatalistico che gli onorevoli Armato e Macchiavelli hanno voluto dare ai loro interventi. Non mi rendo conto perché si debbano tirare, preventivamente, i remi in barca, affermando che sia più opportuno presentare degli ordini del giorno invece che emendamenti. Prima degli ordini del giorno vi sono degli emendamenti specifici; discutiamo il loro contenuto, vediamo la sostanza, ma



non giudichiamo, in via pregiudiziale, impossibile il loro accoglimento.

DI PRIMIO. I problemi politici, che questo disegno di legge, per constatazione unanime di tutti i membri della Commissione, pone, sono due: opportunità di procedere allo scioglimento dell'EAM e opportunità di procedere alla sistemazione del personale. Se c'è una concorde soddisfazione per la soluzione del primo problema, non si può dire altrettanto per il secondo. Penso che per lo scioglimento, il disegno di legge avrebbe fatto bene a ricalcare i principi contenuti nella legge n. 1044 del 14 dicembre 1956, a cui ha testé accennato il collega Cavallari.

Per quanto riguarda, invece, la sistemazione del personale (problema che ci interessa di più in questo momento), penso che i principi contenuti nella legge n. 1044 siano troppo astratti. Infatti, questa legge stabilisce che il personale dell'ente da sciogliere ha diritto alla riassunzione solo mediante concorso e, quanto a quest'ultimo, l'unica deroga prevista concerne l'età, fissata a 45 anni. Una soluzione di questo genere non può assolutamente essere presa in considerazione. Ritengo, quindi, che il Governo ha fatto bene a prendere in considerazione il problema della riassunzione automatica del personale, sia pure a domanda. Ciò che lascia insoddisfatti è il modo in cui si procede all'inquadramento: dirò, con franchezza, che non è tanto il principio dell'adozione del ruolo transitorio, su cui sono pienamente d'accordo, principio che attenua una certa tensione che si crea nella pubblica Amministrazione quando vi è l'immissione di nuovo personale, quanto, piuttosto, l'inquadramento automatico, corrispondente alla carriera e alla qualifica, senza il rispetto del titolo di studio previsto dal decreto del Presidente della Repubblica del 10 gennaio 1957, n. 3.

Vi sono anche altre ragioni di insoddisfazione. Infatti, con la legge 8 novembre del 1957 il personale della Gestione raggruppamento autotracce e dell'EAM, distaccato presso l'Ispettorato generale della motorizzazione, poté ottenere l'inquadramento, ma tale inquadramento avvenne, ai sensi dell'articolo 2, nelle varie categorie, in base al titolo di studio e alle mansioni espletate presso l'Ispettorato della motorizzazione civile. Con il disegno di legge al nostro esame il personale dell'EAM, invece, viene ad ottenere, con lo scioglimento dell'ente, un trattamento più favorevole, in ogni caso, di quello che ottenne il personale dello stesso EAM che era distaccato presso l'Ispettorato della motorizzazione civile. Ora,

la prima Commissione, nel formulare il suo parere, si è resa conto di questa situazione e, pur limitatamente alla carica direttiva, ha preteso che sia rispettato il titolo di studio.

Tuttavia anche se, in considerazione che il personale il quale ha espletato le mansioni della carriera direttiva, pur non avendo il titolo di studio, può aver acquisito un'esperienza tale da garantire un espletamento del servizio in modo conforme al buon andamento della pubblica amministrazione, si è limitato il principio dell'immissione nel ruolo attraverso l'introduzione di un esame-colloquio speciale che condiziona l'inquadramento.

Per quanto riguarda l'emendamento che è stato presentato, ritengo che, da questo punto di vista, quelli che sono i principi stabiliti dalla Commissione Affari costituzionali siano stati adempiuti.

Con queste osservazioni, che vogliono essere un ridimensionamento della soddisfazione che abbiamo espresso per il modo in cui è stato risolto questo problema, ritengo che ci si debba trovare tutti d'accordo nell'approvare questo disegno di legge.

Nello stesso tempo, quale membro del Parlamento, verrei meno al mio dovere se non affermassi che questa legge crea un precedente poco commendevole. In avvenire, bisogna cercare di risolvere questi problemi in modo migliore di quanto sia accaduto in quest'occasione.

CACCIATORE. Il mio gruppo è senz'altro favorevole allo scioglimento dell'EAM. Rilevo che è un provvedimento che arriva in ritardo, dopo che abbondantemente e lungamente tale ente ha fatto parte del « pascolo » di un determinato partito politico.

Il mio gruppo si augura, inoltre, che tanti e tanti altri enti inutili siano al più presto sciolti; non è d'accordo su alcune richieste che si fanno nei confronti del personale dell'EAM, mentre si dichiara disposto ad approvare il trattamento quasi di favore previsto dal disegno di legge per i dipendenti del suddetto ente.

Occorre considerare, però, che, pur volendo essere comprensivi per una determinata categoria, dobbiamo fare in modo che questo trattamento di favore non danneggi un'altra categoria di lavoratori, e cioè quella dei dipendenti della Direzione generale della motorizzazione. Mi sorprende che il collega onorevole Battistella abbia rivolto quasi delle parole di rimprovero ai lavoratori di questa categoria, che verrebbero danneggiati, perché hanno preso delle iniziative sindacali.

Secondo me, invece, hanno fatto bene a ricorrere a quell'arma dello sciopero, che è l'arma più valida di cui i lavoratori si possono servire.

Ora, quale è il danno che possono ricevere i dipendenti della Direzione generale della motorizzazione? Si è detto che si tratta di un ruolo ad esaurimento e che, quindi, non ne deriva nessun pregiudizio per tali dipendenti. Faccio rilevare che il primo danno consiste nel fatto che con la creazione di questo ruolo si amplierà l'organico dei dipendenti della Direzione generale in parola, di cui oggi già si sente la necessità. In secondo luogo, vi sono dei dipendenti della Direzione generale della motorizzazione muniti di laurea, che verrebbero a trovarsi nella scala gerarchica a posti di gran lunga inferiori a quelli che noi daremo con questo disegno di legge ai dipendenti dell'EAM. Anche da un punto di vista morale questi dipendenti della motorizzazione verrebbero a trovarsi in un certo disagio. In un ufficio periferico, per esempio, vi potrebbe essere un ispettore dell'EAM, senza il titolo di studio, e un vice-ispettore dipendente dalla motorizzazione, munito di laurea. In questo caso vi sarebbe una subordinazione gerarchica del laureato nei confronti del non laureato.

È chiaro, d'altra parte, che, se approvassimo determinati emendamenti, correremmo il rischio di non far passare il provvedimento in questa legislatura. Anch'io ho presentato diversi emendamenti, ma se viene approvato quello all'articolo 11, col quale si chiede che i dipendenti della motorizzazione siano inquadrati nella categoria corrispondente al titolo di studio e nel grado iniziale della categoria, io potrei anche rinunciare a tutti gli altri emendamenti.

In questo modo, infatti, si verrebbe a compiere un atto di giustizia nei confronti di tre mila e più dipendenti, di fronte ai 700 dell'EAM.

Il mio emendamento differisce da quello presentato dai colleghi onorevoli Cavallari, Bianchi, Canestrari ed altri, poiché questi colleghi chiedono ciò che chiedo io, ma per tutti i dipendenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Io chiedo invece che l'emendamento si applichi soltanto per i dipendenti della motorizzazione, in quanto sono proprio questi dipendenti che verrebbero ad essere maggiormente danneggiati, poiché i dipendenti dell'EAM andranno a confluire in questa Direzione generale.

È necessario che venga approvato il mio emendamento, e non quello dei colleghi, in

quanto, mentre per il mio vi è una spesa limitata, che ammonta appena a 54 milioni, la spesa relativa all'emendamento del collega Cavallari ed altri sarebbe molto maggiore.

Il Ministro, a questo proposito, mi disse pochi giorni or sono che il Ministero del tesoro non avrebbe fatto passare nessun emendamento di questo genere. Io non credo che non faccia passare questo emendamento, che comporta una spesa così limitata, che rientrerebbe nel bilancio ordinario del dicastero dei trasporti.

Occorre considerare un altro fattore. Mi è stato riferito da persone competenti che l'incasso relativo al nuovo balzello, che è posto a carico degli autotrasportatori, darà un gettito di 4 miliardi, e non di 2 miliardi e mezzo. Se si pone in dubbio quello che affermo, si potrebbe rinviare a domani mattina il prosieguo della discussione, per accertare se effettivamente il mio emendamento comporta una spesa di 54 milioni e se quel balzello comporterà un incasso superiore ai due miliardi e mezzo.

Secondo me il Ministero del tesoro non dovrebbe trovare nessun motivo di opporsi all'emendamento da me presentato.

MARCHESI. Desidero dichiarare, innanzitutto, che ho chiesto ai colleghi onorevoli Macchiavelli e Di Piazza di sottoscrivere i loro primi 3 ordini del giorno. È stato già chiarito al collega Degli Esposti perché gli ordini del giorno, nella situazione in cui ci troviamo a discutere, siano l'unico strumento utile per orientare almeno l'azione futura del Governo. Altri strumenti ci sono preclusi in ragione delle vicende stesse che il disegno di legge riguardante l'EAM ha subito. Fin dall'inizio di questa discussione il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ci informò che il provvedimento era passato in Consiglio dei Ministri con molte difficoltà e che esso non era suscettibile di alcuna modificazione sostanziale, pena il suo ritiro da parte del Governo. Ecco perché ritengo che l'ordine del giorno sia l'unico strumento idoneo, nella presente circostanza, a impegnare il Governo su importanti questioni che, se proposte mediante emendamenti, non verrebbero verosimilmente prese in considerazione. Io concordo con quanto ha testé detto l'onorevole Battistella e, cioè, che con questa legge dobbiamo mirare precipuamente a risolvere un problema politico. Per noi è essenziale che l'EAM venga sciolto e che da tale scioglimento prenda avvio quello di altri enti interessanti in modo più o meno diretto il settore dei trasporti, poiché siamo convinti che ciò faciliterà quel coordi-

namento che da tanti anni andiamo auspicando.

Noi, che assumemmo lealmente le nostre responsabilità alcuni mesi or sono, quando si trattò di risolvere alcuni problemi riguardanti il trattamento economico del personale della Direzione generale della motorizzazione civile, riconosciamo oggi che altri problemi sono rimasti sospesi ed attendono di essere affrontati e risolti con l'impegno e la tempestività necessari. Vorremmo poterli risolverli subito, ma, se questo tentativo dovesse costare l'insabbiamento dell'intera legge, non possiamo non esprimere il nostro disaccordo. Ripeto quindi all'onorevole Ministro la domanda che gli faceva poco fa il collega Battistella e, cioè: è possibile con questo stesso provvedimento adottare nei confronti del personale della Direzione generale della motorizzazione le provvidenze previste dagli emendamenti qui presentati? Se è possibile, noi siamo pronti a votare quegli emendamenti. Se il Ministro dunque ci dirà che il Tesoro può aderire contestualmente anche alle aspirazioni legittime del personale della motorizzazione, io e i miei colleghi di gruppo siamo disposti a votare tutti gli emendamenti necessari.

CACCIATORE. Qui si tratta di evitare un danno.

MARCHESI. Ho capito il discorso del collega Cacciatore e lo dimostro sostenendo che il problema delle carriere e dei compiti del personale della motorizzazione deve essere affrontato quanto prima. Tutto sta nello stabilire se questo può essere fatto ora, senza che sia compromesso l'obiettivo politico fondamentale di questa legge. Se il Governo, senza minacciare il ritiro del disegno di legge e senza peggiorare il trattamento previsto per il personale dell'EAM, è disposto ad accogliere emendamenti che contemporaneamente risolvano i problemi del personale della motorizzazione noi siamo tranquilli e desideriamo collaborare affinché quei problemi siano risolti nel modo migliore. Se però vi è pericolo che, introducendo emendamenti, questa legge s'insabbi, devo esprimere francamente tutta la nostra perplessità in ordine alle modifiche proposte. Lasciamo naturalmente libero qualche nostro collega di gruppo di assumere un diverso atteggiamento, se, in coscienza, lo ritenga più giusto. A me incombeva l'obbligo di esporre la posizione ufficiale del gruppo e di spiegare le ragioni per cui ho chiesto di sottoscrivere gli ordini del giorno presentati dai colleghi Macchiavelli e Di Piazza.

COVELLI. Sarò molto breve perché credo sia stato detto da molti ciò che andava

detto: anche se il provvedimento non sarà di piena soddisfazione, ci trova concordi per tutta la necessità di liquidare un ente oggi inutile e, come ha detto qualcuno, persino dannoso. Io ritengo che questa discussione sia viziata da una preoccupazione e, cioè, che gli emendamenti presentati, anche quelli giustissimi, siano solo un pretesto per insabbiare la legge. Pregherei l'onorevole Ministro, se fosse possibile, di contribuire a dissipare questo sospetto: solo in questo modo, respingendo cioè l'affermazione fatta in proposito dal collega di parte comunista, si potrà discutere serenamente su tutti gli aspetti della legge.

Debbo dire che ciò che ha caratterizzato l'attuale legislatura, a maggior gloria del centro-sinistra, è stato il proposito di portare avanti delle leggi quali che esse fossero purché si potesse menare vanto dell'approvazione di molte leggi. E questa legge si discute con le stesse miserevoli finalità.

Io non ho ascoltato le dichiarazioni del Ministro fatte in altra sede, ma qualche collega comunista ha detto che tali dichiarazioni sono state rassicuranti in ordine al successivo riordinamento di situazioni che risulterebbero turbate dalla immissione di un corpo estraneo nell'ambito di un settore dell'amministrazione dello Stato. Non abbia a dolersi l'onorevole Scalfaro se dalla mia umile posizione di contraddittore, questa volta, esprimo il mio pieno dissenso con le impostazioni di quelli che hanno approvato le sue dichiarazioni.

Non credo che possa essere sostenuto validamente il principio secondo il quale l'avvantaggiare una categoria, — e nei termini inusitati, denunziati — come ha ricordato l'onorevole Cavallari Nerino, non significhi danneggiare un'altra categoria: questa può avere avuto dei benefici in altri momenti, come si è detto, può avere avuto mossi dei rilievi piuttosto gravi, come si è gridato, ma resta pur sempre un settore dell'amministrazione dello Stato e, pertanto, i problemi connessi vanno risolti senza dispetti, senza ingiustizie, senza violazioni di principi fondamentali.

Onorevoli colleghi, vi prego di credere che i precedenti che state per sanzionare con questa legge possono essere estremamente pericolosi. Di enti che si debbono smantellare, se si vuole veramente risanare l'economia del nostro Paese, ce ne sono molti: e se per il gruppo di 700 dipendenti, di uno di questi enti di cui ci stiamo occupando, si decretano posizioni privilegiate al punto di con-

cedere, per la prima volta, la liquidazione e la immissione contemporanea nella carriera statale, vi prego di considerare che cosa avverrà il giorno in cui si dovrà continuare su questa strada a proposito degli altri enti da eliminare. È ovvio che la mia è una impostazione di carattere generale che non si limita a giudizi di casi particolari i quali, anche se dolorosi, servono solo ad attualizzarla.

Sono, infatti, anche questi dell'EAM dei lavoratori che hanno servito lo Stato e non direi, come altri hanno detto, inutilmente; in momenti particolari di emergenza, in cui l'amministrazione statale per eventi eccezionali era carente, almeno in periferia, l'EAM ha assolto egregiamente alle sue funzioni. Questo però non significa autorizzare a calpestare diritti degli altri.

L'onorevole Scalfaro, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, nel suo ben noto e spiccato senso di giustizia ritiene veramente che si possa ovviare agli inconvenienti denunciati dall'onorevole Cavallari? Abbiamo seri motivi per dubitarne. Avverrà, con questa legge, che un funzionario dello Stato, che ha onestamente percorso la sua carriera, si potrà trovare, nell'esercizio delle sue funzioni, in un notevole imbarazzo, che è morale, prima che economico. Se l'onorevole Ministro ha dato assicurazione che questi casi di imbarazzo non si verificheranno, allora è opportuno sancirlo chiaramente, affinché la legge non abbia a fallire lo scopo in sede di applicazione. Anche perché le assicurazioni del Ministro passano, come può passare la sua permanenza al Governo, ma la legge resta. Per questo, noi chiediamo di emendare la legge in modo che possa tranquillizzare tutti.

Sono rimasto trasecolato dalle prime impostazioni dell'onorevole Macchiavelli e dell'onorevole Armato: è stata una musica scordata, nel concerto inteso a perseguire le stesse finalità. D'altronde, non ho ascoltato ancora un collega che si sia dichiarato soddisfatto della legge: però la legge — è stato detto — si deve approvare lo stesso. A me sfuggono le ragioni dell'urgenza di approvare una legge quale che sia. Ma se effettivamente, come è stato rilevato da più parti, occorre che la legge vada in porto in questa legislatura, allora si cerchi di emendarla opportunamente.

All'onorevole Battistella direi che non è certamente uno scandalo che vi siano state sollecitazioni da parte di categorie interessate in un senso come nell'altro: una delle prerogative dei parlamentari è quella di portare nel Parlamento le istanze di tutte le catego-

rie. Se queste si agitano e affidano ad un parlamentare la responsabilità di portare nella massima sede di registrazione i loro desideri, i loro diritti, credo che mostrano di avere, forse più di noi, fiducia nei poteri e nei doveri del Parlamento.

BATTISTELLA. Non condivido che le pressioni siano fatte nei confronti di un'altra categoria di lavoratori. Questo è l'aspetto essenziale.

COVELLI. Non credo che sia questo il senso delle sollecitazioni. Anch'io ho detto che la categoria degli impiegati dell'EAM è stata benemerita. Non ho niente da eccepire che questa abbia la possibilità di essere inquadrata nell'amministrazione dello Stato. Avrei da eccepire, semmai, che si percepisca la liquidazione e, contemporaneamente, si ottenga la immissione nei ruoli statali: ma non voglio soffermarmi neppure su questo.

Sarebbe diverso il mio apprezzamento se si trattasse di un ente del parastato, in cui siano state osservate tutte le norme necessarie per le assunzioni: età, titolo di studio ed altro; ma siccome si tratta di un ente in cui le assunzioni sono state in gran parte di favore, pensate proprio che non si danneggi moralmente ed economicamente chi, avendo creduto nella serietà e nel rigore della carriera statale e avendo iniziato da livelli umili, forse con un titolo di studio superiore a quello richiesto, nella legittima speranza di raggiungere, con sacrifici ed abnegazione, i gradi più alti, si può trovare, da un momento all'altro, sottoposto a chi non ha fatto concorsi e non ha neppure il titolo di studio necessario per il grado che va ad occupare?

È un precedente importante e grave soprattutto se si pensa sul serio a quello che si dice debba fare il Governo nella prossima legislatura: quando cioè si dovranno smantellare tutti gli enti parassitari che hanno dissestato le finanze dello Stato. E allora, se la legge potrà essere perfezionata in modo, non solo da danneggiare nessuno, ma anche da non costituire un precedente pericoloso per l'avvenire, si vada avanti: altrimenti no!

Il Ministro pensa di ovviare a questi pericoli attraverso un ordine del giorno, attraverso una verbalizzazione impegnativa per il Governo? Noi riteniamo che sia poco. Il problema è tutto qui! Se il problema sarà risolto nel senso da noi desiderato, la mia parte non esiterà a votare con meditato favore il disegno di legge in discussione.

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, onorevoli Colleghi, signor Ministro, credo che sopprimere un ente rivelatosi inutile sia sem-

pre una questione urgente perché si tratta, in fondo, di sollevare il pubblico erario di una spesa riconosciuta inutile. Se per raggiungere questo scopo è necessario andare incontro a dei sacrifici, l'unica valutazione che si può fare riguarda due aspetti: 1) se la bontà del risultato sia sufficiente giustificazione del sacrificio di certi principi; 2) se si viene ad istituire una prassi che, successivamente, sia da considerare pericolosa.

Io mi sforzerò, onorevoli Colleghi, di dimostrare che la risposta può anche non essere negativa. Quando un ente che dà lavoro viene soppresso, la soluzione intuitiva più equa è che muoiano i rapporti di impiego nei confronti di quell'ente. Possiamo dire, però, che questo principio, valido un tempo, sia oggi seguito nella realtà quotidiana del nostro paese? Tutti noi assistiamo agli sforzi pressanti di operai ed impiegati, dipendenti da ditte traballanti, miranti a chiedere con veemenza l'intervento dello Stato perché sia salvo il loro lavoro. Si può negare questo diritto ai dipendenti dell'EAM? Quando si tratta di rapporto d'impiego, più o meno pubblico, la stabilità dell'impiego è uno dei presupposti fondamentali del rapporto di lavoro. Altri tipi di lavoro hanno in sé un livello retributivo che trova particolare riferimento all'incertezza del futuro. Noi sappiamo che tutti i pubblici dipendenti hanno un livello salariale inferiore a quello medio perché, appunto, si trovano nella certezza della stabilità dell'impiego. E sappiamo anche che, in Italia, l'impiegato che resta disoccupato, nel corso della sua carriera, è condannato, praticamente, alla disoccupazione perpetua, fatto che non succede né in altri paesi né in altri settori di lavoro. Ora, nel momento attuale, ci viene proposta una legge che, si teme, possa costituire un precedente e che, nel complesso, presenta dei benefici i quali non sempre sono stati concessi nel passato.

COVELLI. Mai sono stati concessi.

MANCINI ANTONIO. Potrei fare riferimento ad alcune categorie atipiche della Amministrazione dello Stato, come gli ex dipendenti dagli assuntori delle ferrovie, ex dipendenti di uffici postali, varie categorie di operai delle ferrovie, i quali avevano un contratto di diritto privato puro e semplice, e che, quando i loro rapporti di lavoro sono stati trasformati, hanno fruito di sanatorie che hanno comportato il riconoscimento giuridico del servizio precedentemente prestato. Sono preoccupanti questi precedenti? Per certi aspetti sì, per altri no. Sono preoccupanti, perché, una volta utilizzato un certo si-

stema per una categoria, sarà difficile dire di no alle altre categorie. Ma noi dobbiamo anche tener presente, sotto il profilo pratico, che la eversione di questi enti è legata, non soltanto alla volontà del Governo nella sua attività di proponente delle leggi al Parlamento, ma è pure legata alla effettiva possibilità del Parlamento di seguire questi disegni governativi e tradurli in leggi; e noi sappiamo, per esperienza, quante difficoltà troviamo nel seguire il Governo nella sua attività di proponente delle leggi. Per quanto si riferisce all'EAM noi siamo stati fatti oggetto di pressanti interventi da parte delle categorie interessate, interventi che possono anche aver ritardato la prontezza e la snellezza delle nostre decisioni.

C'è una preoccupazione creata dall'inserimento di alcuni dipendenti di enti di diritto pubblico in una Amministrazione diretta dello Stato e si suppone che ciò susciti delle gelosie per il prestigio del posto, come è il caso dei dipendenti della motorizzazione civile. Mi permetto, però, di osservare che, probabilmente, non è questa là preoccupazione dei dipendenti della Motorizzazione civile i quali, specie se di grado elevato o intermedio, hanno delle aspirazioni di carriera e, siccome le possibilità di carriera sono in relazione alla presenza di certi funzionari in determinati gradi, è naturale che quando queste presenze sono in numero notevole le possibilità di carriera sono bloccate.

Questa preoccupazione, però, nel campo particolare della motorizzazione civile, potrebbe essere ovviata, realizzando un miglioramento quantitativo nell'ambito dei ruoli. Il Governo potrebbe accettare un impegno e, cioè, che l'immissione dei nuovi dipendenti nell'ambito della motorizzazione civile non pregiudichi le possibilità effettive di carriera degli attuali dipendenti. Dovrebbe cioè esprimere con chiarezza la sua volontà di arrivare ad un proporzionamento nei ruoli, in modo che questa immissione, non solo non dovrebbe costituire danno, ma addirittura, considerata l'occasione, dovrebbe permettere di arrivare ad una più equa soluzione del problema delle carriere nell'ambito della motorizzazione civile. Questo problema esiste da molto tempo e non è stato mai risolto, in quanto i vari surrogati che sono stati applicati non hanno dato il logico sviluppo di carriera che i dipendenti si aspettavano.

Perciò, mentre prego il Ministro, nei limiti delle sue possibilità, di accogliere questo emendamento, di dare ascolto anche a quelle preoccupazioni di carriera, che secon-

do me sono legittime, da parte di alcuni dipendenti del Ministero dei trasporti.

Detto ciò, desidero precisare che, secondo me, la legge andrebbe rapidamente approvata, in quanto trasformazioni e miglioramenti radicali non sono possibili al momento attuale; in caso contrario, si dovrebbero aspettare ancora due o tre anni, tenendo in vita un ente, che l'opinione pubblica ha riconosciuto del tutto superfluo, con grave insoddisfazione da parte del cittadino sulla capacità organizzativa dello Stato.

SAVIO EMANUELA. Vorrei fare una considerazione di carattere generale. Siamo tutti d'accordo che l'ente ha ormai assolto alla sua funzione e sia, proprio perché catalogato tra quelli inutili, pronto a morire.

Gli onorevoli colleghi sanno che questo provvedimento è stato oggetto di dibattito appassionato ed abbastanza vivace; un ente muore quando gli vengono sottratti dei compiti e quando questi compiti di istituto non sono più riconosciuti.

Sono d'accordo con quei colleghi i quali sostengono che in futuro il Governo dovrà porsi il problema di una ristrutturazione dell'autotrasporto nel nostro paese e non è forse azzardato dire che nel futuro, sotto altre forme, possano sorgere benissimo degli enti pubblici per far fronte allo sviluppo di questo settore.

L'EAM non ha potuto assolvere a questi compiti. Esso non ha avuto dei compiti delegati ben definiti e perciò è bene che venga soppresso.

Per quanto riguarda il personale, vorrei ricordare che non si può fare un confronto tra il modo di assunzione dei 190 dipendenti dell'EAM, assunti nel 1957, e l'attuale immissione globale di tutti i dipendenti così come è previsto dal disegno di legge.

Vorrei far presente a chi si preoccupa del disagio dei dipendenti della motorizzazione, che questo disagio e questa coabitazione con alcuni dirigenti capaci ma non qualificati, in fondo non avverrà. Infatti, i dipendenti della motorizzazione civile che si troveranno in questa condizione sono pochi ed hanno una età piuttosto avanzata, vicina, pertanto, alla pensione. Da ciò se ne deduce che gli alti gradi non potranno arrecare quel disagio che è stato paventato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Desidero raccogliere il voto della Commissione, unanime per quanto concerne la soppressione dell'EAM e l'assorbimento del per-

sonale dipendente nell'ambito dell'amministrazione dello Stato, non unanime, invece, sul fatto che questo personale venga a trovarsi in posizione non paritetica con analoghe categorie della motorizzazione civile.

Quanto a questo ultimo punto, che ci trova tutti preoccupati e pensosi, sottolineo il voto che, in questa sede od in altra, questa sperequazione venga sanata.

Do la parola all'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Chiedo scusa ai colleghi se mi sentiranno ripetere cose che ho già detto nella I Commissione.

Vorrei dire innanzi tutto una parola più che di ringraziamento, per il Presidente relatore e per tutti gli intervenuti, di comprensione perché mi rendo conto di aver sottoposto al Parlamento un problema non facile, che crea una serie di questioni che ne rendono difficile l'accettazione. Mi rendo conto infatti della fatica che è stata fatta da ciascuno di noi per pagare il prezzo di questo scioglimento.

Mi sia consentito, considerati gli affettuosi ed amichevoli rapporti, di parlare con la solita chiarezza: vi è un Ministro il quale ritiene che fatto politico assorbente sia quello di sciogliere degli enti inutili. Questo è il fatto politico; ringrazio quindi tutti quelli che lo hanno sottolineato con il ritiro degli emendamenti presentati e con la loro nuova presentazione sotto forma di ordini del giorno. Ora, da tutte le parti politiche c'è stata benevolenza nei miei confronti e di questo sono molto grato. Ma c'è un Ministro democratico cristiano di fronte ad un ente con un consiglio di amministrazione presieduto da un suo ex collega, parlamentare democratico cristiano, un ente, quindi, che, politicamente, si muove in una certa orbita. Sarebbe bastato lasciare le cose come stanno e firmare, ai primi di gennaio di ogni anno, i diritti di statistica. Ebbene, in Consiglio dei ministri io dissi: non firmerò mai più, anche a costo di lasciare i dipendenti senza stipendio, perché non accetto che una situazione intollerabile di questo tipo debba proseguire.

Da più parti si è detto (e lo ha scritto autorevolmente l'onorevole Macchiavelli) che il nascere dell'albo degli autotrasportatori poteva trovare in questo ente l'organizzazione già prestabilita per una competenza funzionale. In questo senso io avevo una posizione di ferro e, in questi due anni di responsabilità al Ministero avrei potuto fare assumere le persone che volevo. Ho anche io, come

loro, un collegio elettorale. Invece ho ritenuto mio dovere bloccare le assunzioni e iniziare la procedura per sopprimere l'ente; è da oltre un anno e mezzo che sto battagliando per trovare una soluzione di questo problema. È noto a tutti, anche ai sindacati della motorizzazione civile, che io sostenni, come prima soluzione, un allargamento di organico della motorizzazione civile con l'inserimento di queste 696 persone. Questo aumento di organico non avrebbe turbato per nulla le posizioni dei dipendenti della motorizzazione dando loro maggiori possibilità di avanzamento in carriera. Aggiungo e ripeto che le difficoltà enormi che ho affrontato, difficoltà che non sono state superate, hanno trovato in me una accettazione per due motivi: 1) perché una mia ostinazione avrebbe portato a mettere agli atti il tutto, per riprendere il discorso chissà quando; 2) perché, con l'appoggio del Parlamento e, soprattutto, di questa Commissione, siamo riusciti a risolvere il problema trentennale della motorizzazione civile, problema che, chiuso da noi più che egregiamente, non è stato chiuso a tutt'oggi dalla magistratura la quale, con le ultime richieste fatte al sottoscritto, allarga ulteriormente le indagini.

Affermo, quindi, che siamo riusciti a trovare una soluzione che ha dato ai funzionari un trattamento decorosissimo e a quelli dei gradi minori un trattamento migliore, con piena soddisfazione di tutti. Ora, se si è fatta una cosa, non è detto che se ne debbano fare altre. Debbo, infatti, ricordare che non si è riusciti a portare in porto il problema dell'aviazione civile, settore dal quale mi sarei aspettato scioperi di protesta ed agitazioni. Invece nulla è avvenuto in quel settore.

Sciopero, invece, vi è stato nel settore della motorizzazione perché si è detto che il Ministro aveva attaccato l'onore dei funzionari in seno alla prima Commissione della Camera. In proposito devo dire, con estremo rammarico, che qualcuno ha fatto un messaggio falso e su questo messaggio si è fatto uno sciopero. D'altra parte, ci sono i verbali della Commissione e i colleghi che erano presenti, a testimonianza di quanto io dico. Io ho criticato taluni sindacati, come il sindacato autonomo, e confermo che questo sindacato ha arrecato danni enormi al settore della motorizzazione e continua ad arrecarne anche nei confronti della pubblica opinione. Io assumo la paternità di questa frase, ma non si vada a dire che ho ingiuriato il personale: una tale affermazione offende la verità prima di offendere le persone.

Riprendo il discorso dicendo che ci siamo trovati con questo provvedimento. Di fronte allo sciopero c'è stato un atto di estrema sensibilità: non vi è stato un cittadino in tutta Italia che, malgrado lo sciopero, non sia stato servito in tutte le sue richieste. Debbo dare atto di questo al personale.

Si recherebbe danno solo se si trattasse una categoria meglio di un'altra, per cui quest'ultima rimarrebbe in una posizione di attesa. Ciò che si temeva era di arrecare alla carriera del settore della motorizzazione civile un danno immediato. Ho già preso questo impegno e lo riprendo in questa sede, solennemente, di fronte alla Commissione, dicendo che l'unico danno che vi è, è quello che si possa creare un disagio tra i dipendenti della motorizzazione e questi nuovi immessi, se questi ultimi si trovassero ad avere dei gradi maggiori di quelli del personale della motorizzazione.

A questo proposito ho detto che prendo impegno preciso e formale di revocare provvedimenti che fossero in urto con questa impostazione, affinché l'immissione del personale dell'EAM nei vari settori — anche in quelli che non hanno protestato — non debba creare questi disagi di natura umana.

Per il resto, fatta questa battaglia e prospettate queste soluzioni, rimane un preciso impegno: se il Ministro dei trasporti ha iniziato una procedura con gli altri ministeri interessati, al fine di un allargamento degli organici della motorizzazione, non è pensabile che possa rinunciare a questo, dopo la sistemazione del personale dell'EAM.

Se vogliamo sciogliere degli enti inutili, dobbiamo trovare delle soluzioni valide, altrimenti non potremo farlo, perché la resistenza del personale sarebbe invincibile e sarebbe di aiuto a quelle persone messe a governare degli enti inutili. Se, invece, la soluzione è degna, positiva e buona è chiaro che si può determinare una spinta verso una politica che vuole sciogliere gli enti non più utili. Però, desidero dire che la valutazione politica è quella che prevale su di ogni altra. Gli impegni che io, come Ministro, prendo e sul piano morale ed umano e sul piano della ristrutturazione della motorizzazione, non sono altro che la continuazione di quegli impegni che io ho preso da quando ho avuto l'onore di iniziare a dirigere questo dicastero.

A questo punto non posso che pregare i colleghi affinché non inseriscano degli emendamenti, perché altrimenti verrebbe riaperto il problema Ministero tesoro e Ministero riforma; ciò vorrebbe dire rinviare il provve-

dimento, senza possibilità alcuna di poterlo approvare. Non ritengo che in questa legge vi siano dei difetti e dei danni; in questo caso non mi sarei nemmeno presentato in Parlamento per chiedere un voto; ma quando la stessa Commissione, pur sottolineando dei difetti, ritiene che il fatto politico li superi, si può affermare senz'altro che è stata trovata una soluzione positiva. Di ciò, io ringrazio la Commissione.

Inoltre, debbo aggiungere che questa soluzione apre delle speranze e ciò non mi pare assolutamente negativo.

Concludendo, vorrei ripetere alla Commissione di avere la bontà di non prendere in esame gli emendamenti; la invito, invece, a trasformarli in ordini del giorno.

So perfettamente che gli ordini del giorno creano malumore, in quanto si dice che non approdino a nulla; mi permetto di dire che è l'unica strada di impegno fattibile. Vorrei aggiungere che, qualora la Commissione non fosse di questo pensiero, io chiedo che tutti gli emendamenti che allargano il problema al di fuori dell'EAM, vengano con un voto politico della Commissione stralciati.

Con queste considerazioni, io chiedo alla Commissione che superando contraddizioni e incertezze e prendendo il punto fondamentale, cioè quello politico, e tenendo conto delle garanzie che ho cercato di dare, abbia la bontà di votare il provvedimento.

CACCIATORE. Chiedo la parola per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CACCIATORE. Il Ministro ha fatto appello al senso d'onore di coloro che furono presenti ai lavori dalla Commissione affari costituzionali in merito a quanto lo stesso Ministro avrebbe detto nei confronti dei dipendenti della Motorizzazione. Io, che sono un uomo d'onore, dichiaro senz'altro che, interpellato se il Ministro avesse, o meno, pronunciato delle parole dure, io dissi « il ministro ha usato delle parole durissime ». E debbo ricordare, signor Ministro, che lei, con la sua grande abilità, gettò l'ombra del processo allora e l'ha gettato questa sera.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono stato interrogato e ho citato un fatto.

CACCIATORE. Lei questa sera ha gettato ancora una volta l'ombra del processo per mortificare questi dipendenti, mentre lei sa che si tratta di un processo completamente infondato, diretto soprattutto verso gli alti gradi della motorizzazione. E a dimostrazione di questa innocenza lei sa, che uno di que-

sti funzionari è stato nominato, in questi giorni, Consigliere di Stato, mentre un altro è stato nominato, proprio da lei, liquidatore dell'EAM.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Che io abbia detto parole dure è verissimo, e le ho dette nei confronti di quella organizzazione sindacale. Invece, respingo nel modo più assoluto di aver citato il processo per gettare delle ombre.

Le sue illazioni non contano nulla! Le interpretazioni diverse possono servire a fini elettorali, ma non servono la verità.

CAVALLARI NERINO. Poiché io ero presente a quella riunione della I Commissione e ho ascoltato attentamente ciò che disse il Ministro, mi permetto di affermare che l'onorevole Scalfaro lamentava le critiche mosse dai sindacati di categoria e che da me non sono state udite le offese che avrebbero determinato lo sciopero dei lavoratori.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché agli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, né do lettura e li pongo successivamente in votazione:

#### ART. 1.

L'Ente autotrasporti merci (EAM), istituito con decreto legislativo 19 luglio 1946, n. 39, ratificato con modificazioni con legge 5 gennaio 1953, n. 33, è soppresso e posto in liquidazione.

Le citate disposizioni legislative sono abrogate.

(È approvato).

#### ART. 2.

Alla liquidazione dell'EAM provvede un commissario liquidatore nominato dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile.

Questi nomina altresì un comitato di sorveglianza presieduto da un consigliere della Corte dei conti e composto di due membri dei quali uno designato dal Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - ed uno scelto tra i funzionari del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La vigilanza sulla liquidazione spetta ai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro, i quali provvedono a fissare il compenso dovuto al commissario liquidatore, al presidente del comitato di sorveglianza ed ai membri del medesimo.

(È approvato).



## ART. 3.

Il commissario liquidatore prende in consegna, sulla base di appositi inventari, i beni dell'EAM, nonché i libri contabili e gli altri documenti e riceve dagli amministratori il conto della gestione del periodo successivo all'ultimo bilancio approvato.

Il commissario liquidatore può compiere qualsiasi atto di gestione, contrarre prestiti, fare transazioni e determinare il prezzo e la procedura di alienazione dei beni. Per la riscossione dei crediti può servirsi della procedura prevista dal testo unico 14 aprile 1910, n. 639.

Per prendere in consegna i beni e per la alienazione dei medesimi il commissario liquidatore può delegare funzionari della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

La rappresentanza anche in giudizio della liquidazione spetta al commissario liquidatore, il quale si avvale del patrocinio dell'Avvocatura dello Stato.

Il commissario liquidatore adotta, d'intesa con la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, gli opportuni provvedimenti per assicurare, entro il termine previsto dal primo comma del successivo articolo 7, il ritorno all'anzidetta Amministrazione delle attribuzioni a suo tempo da questa delegate all'EAM ed assume, ove occorra, le idonee iniziative per la temporanea prosecuzione dell'attività connessa col rilascio dei *carneys* TIR.

(È approvato).

## ART. 4.

Su richiesta del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il commissario liquidatore trasferisce gratuitamente in uso alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione i beni mobili ed immobili dell'EAM che sono necessari alla Direzione medesima, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, e, per quanto riguarda i beni immobili, anche del Ministero delle finanze.

(È approvato).

## ART. 5.

Coloro che hanno diritti da far valere nei confronti della liquidazione devono farne richiesta al commissario liquidatore entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il commissario liquidatore, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, forma l'elenco dei creditori ammessi o respinti e delle domande di rivendicazione, accolte o respinte. Delle decisioni adottate dà notizia, a mezzo di raccomandata con avviso di ricevimento, a coloro la cui richiesta non sia stata in tutto o in parte accolta.

Gli interessati possono, entro trenta giorni dalla comunicazione delle decisioni, proporre ricorso all'autorità giudiziaria.

(È approvato).

## ART. 6.

Il commissario liquidatore deve presentare ogni quadrimestre ai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro una relazione sulla situazione patrimoniale della gestione accompagnata da un rapporto del comitato di sorveglianza.

Espletate le operazioni di liquidazione entro un anno dalla data di scadenza del termine indicato al primo comma del seguente articolo 7, il commissario liquidatore presenta ai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro il bilancio della gestione assieme ad una propria relazione e ad una relazione del comitato di sorveglianza.

Il bilancio deve essere approvato con decreto del Ministro per i trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro per il tesoro, e deve essere pubblicato insieme al decreto nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

I creditori che durante la liquidazione non hanno fatto valere i loro crediti possono chiederne il pagamento sull'eventuale avanzo della liquidazione entro tre mesi dalla data di pubblicazione del decreto di cui al precedente comma. Trascorso detto termine i creditori sono soddisfatti in proporzione dell'avanzo risultante dalla liquidazione.

L'eventuale avanzo finale della liquidazione è devoluto allo Stato.

(È approvato).

## ART. 7.

Il rapporto di impiego del personale dipendente dall'EAM cessa alla fine del terzo mese successivo a quello di entrata in vigore della presente legge.

Alla scadenza di detto periodo si fa luogo alla liquidazione spettante in base al regolamento organico del personale dell'Ente, approvato con decreto n. 404 del 12 luglio

1961 del Ministro per i trasporti di concerto con il Ministro per il tesoro.

Al personale dell'EAM, che non venga assunto alle dipendenze dello Stato ai sensi dei successivi articoli 9 e 10, è corrisposta una integrazione della liquidazione di cui al comma precedente, pari a tre mensilità dell'ultima retribuzione complessiva percepita.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8:

« Presso il Ministero dei trasporti e della aviazione civile sono istituiti i ruoli ad esaurimento del personale della carriera direttiva, di concetto, esecutiva ed ausiliaria, di cui alle tabelle I, II, III e IV annesse alla presente legge.

Il Consiglio d'amministrazione, chiamato a pronunciarsi sui provvedimenti concernenti il personale dei ruoli ad esaurimento, di cui alle annesse tabelle I, II e III, è presieduto dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile o, per delega, da un Sottosegretario di Stato, ed è composto dai direttori generali e dai capi del personale delle direzioni generali del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ivi compresa quella delle Ferrovie dello Stato — nonché da due rappresentanti del personale, appartenenti ai ruoli anzidetti, scelti e nominati ai sensi del primo comma, lettera d), dell'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3. Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un impiegato del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con qualifica di ispettore generale e equiparata, al quale, con decreto del Ministro, sono altresì attribuite le funzioni di Capo del personale per i ruoli ad esaurimento istituiti dal comma precedente.

Il Consiglio d'amministrazione, chiamato a pronunciarsi sui provvedimenti concernenti il personale dei ruoli ad esaurimento, di cui alla annessa tabella IV, è composto in conformità dell'ultimo comma dell'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

La Commissione di disciplina, per il personale dei ruoli ad esaurimento istituiti dal primo comma del presente articolo, è presieduta da un direttore centrale del Ministero con qualifica di ispettore generale o equiparata, ferme restando le altre disposizioni dell'articolo 148 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3 ».

L'onorevole Degli Espositi propone di sostituire, al secondo comma, le parole: « Nonché da due rappresentanti del personale, appartenenti ai ruoli anzidetti, scelti e nomi-

nati ai sensi del primo comma, lettera d), dell'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3 », con le seguenti: « nonché da due rappresentanti del personale, appartenenti ai ruoli anzidetti, designati dalle organizzazioni sindacali a carattere nazionale, maggiormente rappresentative ».

Onorevoli Colleghi, questa è, praticamente, la formula che abbiamo adottato in ogni circostanza. Salvo l'avviso contrario della Commissione io sarei favorevole a questo emendamento.

SINESIO. Io esprimo parere favorevole.

ROBERTI. Io sono contrario a questo emendamento e a questa formula. Infatti non esiste nessun criterio per stabilire quali possano essere le organizzazioni sindacali a carattere maggiormente rappresentativo. Debbo aggiungere che una indicazione di questo genere è stata ritenuta incostituzionale dalla Corte Costituzionale, perché lesiva dell'articolo 3 della Costituzione, il quale, stabilendo l'uguaglianza di tutti i cittadini dinanzi alla legge, è stato interpretato dalla Corte Costituzionale come criterio di uguaglianza, non solo dei privati cittadini, ma anche dei cittadini consociati nei loro organi e, quindi, delle organizzazioni sindacali. Sollevo, pertanto, una formale eccezione di incostituzionalità di questa formula.

CAVALLARI NERINO. Voglio eccepire al collega Roberti che questo articolo è stato votato, per la parte che riguarda la costituzionalità, dalla I Commissione affari costituzionali e nessuno ha sollevato eccezioni.

ROBERTI. La Commissione affari costituzionali non è la Corte Costituzionale.

CAVALLARI NERINO. Io credo che l'articolo non sia incostituzionale. Mi domando, infatti, se è giusto che in un consiglio di amministrazione che deve applicare delle norme non debba essere compreso la rappresentanza dei lavoratori interessati.

Per di più, quando si dice che la rappresentanza è data alle organizzazioni dei lavoratori che hanno la maggiore rappresentatività, mi pare si scelga una procedura già più volte approvata da questa Commissione stessa, e per la quale nessuno ha mai sollevato eccezioni di incostituzionalità.

Per questi motivi, ritengo che l'emendamento debba essere accolto.

ROBERTI. Qui c'è un equivoco. La mia eccezione non riguarda la rappresentanza dei lavoratori, ma la formula mediante la quale si vuol giungere alla scelta delle organizzazioni. Chi stabilisce quali siano le organizzazioni sindacali a carattere nazionale

maggiormente rappresentative? Poiché non esiste alcun criterio per questa determinazione, la formula usata si traduce in una scelta politica, e come tale lesiva del criterio stabilito dall'articolo 3 della Costituzione, ed anche dal 97, relativo all'ordinamento della pubblica amministrazione. Questo è anche il parere espresso dalla Corte Costituzionale.

**PRESIDENTE.** Onorevole Roberti, questa è la consueta formula, recentemente adottata anche per la riforma della struttura della amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

**ROBERTI.** Abbiamo già espresso dei giudizi a questo proposito, ed abbiamo sollevato eccezioni di incostituzionalità. (*Commenti — Proteste*). Abbiamo sollevato eccezioni molto serie, sulle quali io insisto, eccezioni che investono la responsabilità della presidenza della Commissione. Legiferare in questo modo significa legiferare sulla base di soprusi.

**DEGLI ESPOSTI.** Non ho intenzione di cimentarmi su problemi di costituzionalità; esprimo solo la mia preoccupazione circa il fatto che vi sia un consiglio d'amministrazione di cui fanno parte due rappresentanti dei lavoratori che non vengono designati dai lavoratori.

Mi preoccupo dunque di fare in modo che questa designazione venga fatta, non dalla direzione tecnico-aziendale dell'EAM, né dall'organismo che dirigerà la soppressione di questo Ente, ma bensì dai sindacati. La fortuna vuole che in questo settore — probabilmente perché si tratta di un piccolo ente, di una famiglia ristretta — vi siano soltanto due sindacati...

**CAVALLARI NERINO.** Sono tre.

**ROBERTI.** Allora, se è per questo, sono quattro.

**DEGLI ESPOSTI.** A me ne risultano due. Comunque, io non voglio cimentarmi con lei, onorevole collega. Dichiaro che per me va bene qualunque formula che precisi che nel Consiglio d'amministrazione che deve presiedere alla formazione di questi ruoli debbono essere presenti dei rappresentanti sindacali.

Poiché so che, qualunque sia la formula scelta, è difficile comporre la diversità di opinioni, mi sono sommessamente richiamato ad una esperienza del settore del Ministero dei trasporti. Si parla di coordinamento: io presumo che sia logico che quello che vale per l'azienda ferroviaria debba valere anche per questo ruolo speciale, o per l'Ispettorato della motorizzazione.

Ecco perché — a parte le eventuali questioni di costituzionalità — io auspico che si stabilisca il principio che i rappresentanti dei lavoratori vengano designati dai sindacati, e non dalla direzione aziendale.

**CAVALLARI NERINO.** Io ritengo che il principio espresso dall'onorevole Degli Esposti possa essere accettato benissimo. Il solo inconveniente è la discriminazione che si rende possibile, l'arbitrio che si concede a chi deve determinare quali siano le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. Credo che questo non possa essere codificato in nessuna legge. Le situazioni possono cambiare, infatti, anche nei rapporti delle forze sindacali.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Roberti propone un emendamento all'emendamento dell'onorevole degli Esposti; cioè la soppressione delle parole: « a carattere nazionale maggiormente rappresentativo ».

**ROBERTI.** Signor Presidente, chiedo di illustrare questo emendamento.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**ROBERTI.** A me sembra che nel corso di questa discussione, forse per mio difetto, si sia determinato un equivoco: mi sembra che la Commissione ritenga che io abbia fatto opposizione alla presenza dei rappresentanti dei lavoratori in questo organo.

È invece tutto il contrario: io sono qui in rappresentanza di una parte politica, ed anche di una organizzazione sindacale e perciò il mio maggiore interesse è che i lavoratori siano rappresentati.

La mia obiezione è stata sollevata a proposito del criterio per la designazione dei rappresentanti. Che i rappresentanti dei lavoratori debbano essere designati dalle organizzazioni sindacali, è fuor di dubbio; ma quando stabiliamo un numero limitato di rappresentanti (il che è inevitabile), e diciamo che essi debbono appartenere alle organizzazioni sindacali a carattere maggiormente rappresentativo e non esiste alcuna norma, alcun criterio per definire quali debbano essere considerate le organizzazioni maggiormente rappresentative, noi affidiamo al Ministro, ed alla sua scelta politica, tale determinazione. Poiché è noto che in Italia esiste una situazione abnorme per quanto riguarda i sindacati, ai quali non è stato applicato — per una colpevole carenza legislativa — l'articolo 39 della Costituzione (per cui i sindacati non hanno neppure personalità giuridica, ma sono associazioni di mero fatto, regolate dalle prime norme del

codice civile), quando noi diciamo « maggiormente rappresentative » e affidiamo tale valutazione alla scelta politica, poiché i sindacati sono proiezioni di ideologie politiche differenziate (CIGIL, CISL, UIL, CISNAL, eccetera), noi affidiamo ad una parte politica la valutazione sulla realtà della maggiore o minore rappresentatività delle organizzazioni sindacali. È a questo punto che violiamo il principio costituzionale della uguaglianza dei cittadini — e quindi delle organizzazioni — e dell'assoluta imparzialità imposta dall'articolo 97 della Costituzione nella formazione degli organi della pubblica amministrazione.

Mi sono pertanto permesso di presentare un mio emendamento all'emendamento, chiedendo la soppressione dell'inciso « a carattere nazionale maggiormente rappresentative ».

Infatti, se noi inseriamo la frase « organizzazioni maggiormente rappresentative », allora la legge dovrebbe indicare quali sono i criteri in base ai quali queste organizzazioni si possono ritenere maggiormente rappresentative. È vero che in altre circostanze si è seguito questo sistema, però esso, mancando il criterio che ho detto, ha determinato dei gravi inconvenienti. Infatti, nella costituzione di un organo amministrativo di una associazione degli invalidi civili fu usata questa formula: e si pervenne alla esclusione di determinati sindacati. La conseguenza è stata che fu fatto immediatamente ricorso e fu sollevata la eccezione di incostituzionalità. La Corte costituzionale, con sentenza del 1966, dichiarò illegittima, dal punto di vista costituzionale, quella legge, proprio in virtù di questo criterio che non rispondeva ad alcuna posizione giuridica.

Non ritengo, signor Presidente, che sia fuor di luogo sollevare in questa sede il precedente che ho sollevato e che è stato riconosciuto dall'organo tutorio.

Pertanto, propongo che l'emendamento presentato dall'onorevole Degli Esposti venga così modificato: « anche da tre rappresentanti del personale appartenente ai ruoli anzidetti, designati dalle organizzazioni sindacali ».

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, prendo la parola innanzi tutto per chiarire che quando la nostra Commissione ha usato la stessa formulazione, era in possesso di un parametro; infatti, faceva riferimento alle elezioni dei vari consigli di amministrazione e si basava sui criteri di rappresentanza negli stessi.

Fatta questa premessa, desidero rilevare che l'eccezione sollevata dall'onorevole Roberti, proponente del sub-emendamento, pone il

problema, ma non lo risolve, perché, se questa norma non viene accolta, aumenta l'arbitrio del Ministro.

Mi dichiaro pertanto d'accordo all'emendamento presentato e non al sub-emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'eccezione di incostituzionalità dell'emendamento Degli Esposti, sollevata dall'onorevole Roberti.

(Non è approvata).

Pongo in votazione il sub-emendamento presentato dall'onorevole Roberti, con il quale egli propone di sopprimere, nell'emendamento dell'onorevole Degli Esposti, le parole: « a carattere nazionale maggiormente rappresentativo ».

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Degli Esposti, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole Cacciatore ha presentato un emendamento con il quale propone di aggiungere i seguenti commi:

« Le dotazioni organiche di ciascuna qualifica dei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione vengono aumentate di tanti posti quanti sono quelli delle corrispondenti qualifiche previste nella tabella I allegata alla presente legge.

La copertura dei posti in aumento, di cui al comma precedente, sarà effettuata gradualmente, in relazione alle vacanze che si verificheranno nei ruoli ad esaurimento di cui alla suddetta tabella I ».

CACCIATORE. Per rendere chiaro il mio emendamento aggiuntivo all'articolo 8, mi debbo rifare ad un brano della relazione dell'onorevole Ministro che dice: « Come sopra accennato la Direzione generale della motorizzazione civile ha delegato proprie mansioni allo EAM per carenza di personale e di mezzi, e poiché, con la soppressione dell'Ente, la predetta Direzione generale, oltre a riprendere le proprie funzioni deve altresì effettuare gli accertamenti statistici, sono ad essa necessarie sia le attrezzature dell'EAM che la maggior parte del relativo personale ». Ecco perché noi diciamo che questo disegno di legge interessa direttamente il personale della motorizzazione. Allora, se questo nuovo e gravoso lavoro deve essere addossato alla motorizzazione e se abbiamo dei ruoli ad esaurimento

rimento, è chiaro che, ad un certo momento, il personale viene meno mentre il lavoro rimane. Ed ecco il mio emendamento che vuol fare in modo che ogni unità dell'ex EAM che cessa dal servizio sia sostituita da una nuova unità nei ruoli della Direzione della motorizzazione civile, per garantire che rimanga invariato il rapporto tra il lavoro e le unità lavorative. Non c'è aumento di spesa, non ci sono nuove attribuzioni, non ci sono promozioni.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io sono contrario, perché si viene ad allargare automaticamente l'organico della motorizzazione.

BATTISTELLA. Il mio gruppo prende atto delle dichiarazioni del Ministro e dell'impegno di portare avanti la ristrutturazione della Direzione generale della motorizzazione civile; prende, altresì, atto della non accettazione degli emendamenti che, sostanzialmente, modificano il disegno di legge.

Nell'emendamento Cacciatore c'è una modifica sostanziale di cui condivido lo spirito, ma, preoccupato di portare avanti rapidamente l'approvazione della legge, mi astengo dalla votazione sull'emendamento Cacciatore.

ROBERTI. Io dichiaro di votare a favore dell'emendamento Cacciatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Cacciatore, su cui il Governo ha espresso parere contrario.

(*Non è approvato*).

L'articolo 8 risulta così modificato dallo emendamento approvato:

#### ART. 8.

Presso il Ministero dei trasporti e della aviazione civile sono istituiti i ruoli ad esaurimento del personale della carriera direttiva, di concetto, esecutiva ed ausiliaria, di cui alle tabelle I, II, III e IV annesse alla presente legge.

Il Consiglio d'amministrazione, chiamato a pronunciarsi sui provvedimenti concernenti il personale dei ruoli ad esaurimento, di cui alle annesse tabelle I, II e III, è presieduto dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile o, per delega, da un Sottosegretario di Stato, ed è composto dai direttori generali e dai capi del personale delle direzioni generali del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ivi compresa quella delle Ferrovie dello Stato — nonché da due rappresentanti del personale, appartenenti ai ruoli anzidetti, designati dalle organizza-

zioni sindacali a carattere nazionale maggiormente rappresentative. Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un impiegato del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con qualifica di ispettore generale o equiparata, al quale, con decreto del Ministro, sono altresì attribuite le funzioni di Capo del personale per i ruoli ad esaurimento istituiti dal comma precedente.

Il Consiglio d'amministrazione, chiamato a pronunciarsi sui provvedimenti concernenti il personale dei ruoli ad esaurimento, di cui alla annessa tabella IV, è composto in conformità dell'ultimo comma dell'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

La Commissione di disciplina, per il personale dei ruoli ad esaurimento istituiti dal primo comma del presente articolo, è presieduta da un direttore centrale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed è composta da due impiegati dello stesso Ministero, con qualifica di ispettore generale o equiparata, ferme restando le altre disposizioni dell'articolo 148 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

Lo pongo in votazione nel suo complesso.  
(*È approvato*).

L'onorevole Degli Esposti propone il seguente articolo 8-bis: « A decorrere dal 1° gennaio 1969 i ruoli ad esaurimento istituiti dal precedente articolo 8 sono soppressi.

Dalla stessa data saranno adeguatamente ristrutturati, mediante apposito provvedimento di legge, i ruoli organici della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Onorevole Degli Esposti, insiste in questo emendamento ?

DEGLI ESPOSTI. Insisto, ma non intendo illustrarlo.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Sono contrario all'emendamento, avendo preso l'impegno politico di portare avanti questa ristrutturazione.

COVELLI. Prendó atto della dichiarazione del Ministro e mi astengo dalla votazione.

BATTISTELLA. Anche io mi astengo.

ROBERTI. A me non pare che questo emendamento rappresenti un ostacolo a portare avanti l'operazione di cui si discute, perché stabilisce dei criteri per il periodo successivo. Dichiaro, perciò, di votare a favore dell'emendamento, anche per la tutela degli interessi delle categorie che abbiamo il dovere di rappresentare.

DI PIAZZA. Noi votiamo contro questo articolo aggiuntivo, perché abbiamo presentato un ordine del giorno per invitare il Governo a ristrutturare gli organici della motorizzazione civile. Anche per un'altra considerazione, onorevole Degli Esposti. Infatti viene fissata la decorrenza dal 1° gennaio 1969 per la soppressione dei ruoli ad esaurimento e, dato che penso che passerà qualche anno fra la soppressione e la ristrutturazione, che ne faremo di questo personale? Mi pare, quindi, che l'emendamento così concepito non possa essere preso in considerazione.

DEGLI ESPOSTI. Io non vi trovo contraddizione. Aggiungo, però, che mi viene la pelle d'oca a pensare che un mio emendamento viene appoggiato dal Movimento sociale.

ROBERTI. Si astenga, in Parlamento, da queste valutazioni. Io mi ritengo offeso da questa sciocca valutazione!

DEGLI ESPOSTI. Sapendo che il Movimento sociale aderisce ad esso, se fossi in condizioni di ritirare il mio emendamento, lo farei senz'altro. Purtroppo non sono in condizione di farlo; rispondo solo al collega Di Piazza dicendo che non esiste la contraddizione di cui egli parla, perché in questo emendamento si dicono le seguenti cose: che entro un anno quei settecento lavoratori troveranno la loro collocazione o all'aviazione, o all'ispettorato, o alle ferrovie. *Ergo*, per lo scioglimento di questo ruolo *ad hoc*, si chiede che dal gennaio del 1969 si istituisca un ruolo specifico per la motorizzazione civile.

Avendo dato un doveroso chiarimento ad un collega che apprezzo, non ho altro da aggiungere.

COVELLI. Chiedo la parola per mozione d'ordine.

Vorrei pregare il Presidente di invitare lo onorevole Degli Esposti — e mi duole che non lo abbia fatto prima — ad usare un linguaggio più parlamentare.

DEGLI ESPOSTI. È nei miei confronti che sono stati usati epiteti poco parlamentari! (*Proteste — Clamori*).

COVELLI. Mi sembra che la polemica sia andata oltre i giusti limiti. Mi duole, allora, di aver preso la parola, rinnovando una situazione di tensione che vorrei non esistesse. (*Commenti — Proteste*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prego tutti — e quindi, prima di tutti, il collega Degli Esposti e il collega Roberti — di distinguere tra il linguaggio usato in Parlamento e quello usato fuori, che in altra sede è magari lecito, ma non qui dentro.

Pongo in votazione l'articolo 8-bis, presentato dall'onorevole Degli Esposti, di cui ho già dato lettura, e sul quale il Governo ha espresso parere contrario.

(*Non è approvato*).

Do lettura dell'articolo 9:

« Il personale che, da data non posteriore al 22 dicembre 1967, appartiene ai ruoli organici dell'EAM, può conseguire, a domanda, da presentarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, lo inquadramento nei ruoli ad esaurimento istituiti dal precedente articolo 8, nella carriera corrispondente a quella di appartenenza presso l'EAM e nella qualifica risultante dalla tabella di inquadramento annessa alla presente legge.

L'inquadramento di cui al precedente comma, da disporsi dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentito il competente Consiglio di amministrazione, decorre dal giorno successivo a quello di scadenza del termine indicato nel primo comma del precedente articolo 7.

Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo competono lo stipendio iniziale previsto per la relativa qualifica e gli altri emolumenti dovuti alla generalità del personale statale, nonché un assegno personale non pensionabile, riassorbibile con i successivi aumenti di stipendio a qualsiasi titolo dovuti, pari alla differenza, rapportata a mese, fra il trattamento economico spettante per la posizione rivestita presso l'EAM a titolo di stipendio e tredicesima mensilità per la qualifica di inquadramento.

Il personale inquadrato ai sensi del presente articolo può con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, essere destinato a prestare servizio presso qualsiasi Direzione generale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ivi compresa quella delle Ferrovie dello Stato — od uffici da queste dipendenti, ovvero comandato presso altre Amministrazioni ai sensi dell'articolo 56 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, con diritto in ogni caso al solo trattamento indicato al comma precedente ».

Su questo articolo il Governò ha proposto alcuni emendamenti, che sono, poi, quelli suggeriti dalla Commissione affari costituzionali; altri emendamenti sono stati presentati da onorevoli deputati. Procediamo secondo l'ordine di riferimento.

Al primo comma, il Governo propone di aggiungere le seguenti parole: « salvo quan-

to disposto dai successivi commi terzo, quarto e quinto ».

Pongo in votazione questo emendamento.  
(*E approvato*).

L'onorevole Lettieri propone di aggiungere, dopo il primo, i seguenti due commi:

« Ferma restando l'attuale consistenza complessiva, il ruolo organico della carriera direttiva tecnica della Direzione generale MCTC, di cui alle leggi 1° febbraio 1960, numero 23, 3 febbraio 1963, n. 57 e successive, è sostituito da quello di cui alla tabella A allegata alla presente legge. Nel nuovo organico di cui alla predetta tabella sono assorbiti i posti in soprannumero esistenti, alla data di entrata in vigore della presente legge, per effetto di precedenti disposizioni legislative.

I periodi di servizio prescritti dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, per l'ammissione ai concorsi, agli esami ed agli scrutini per il conseguimento delle promozioni, sono ridotti di un terzo per il personale della carriera direttiva tecnica della Direzione generale della MCTC in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge. Il beneficio della riduzione di cui al presente comma non può essere attribuito più di una volta ».

Poiché l'onorevole Lettieri non è presente, si intende che abbia rinunciato al suo emendamento che, pertanto, decade.

Dopo il secondo comma, il Governo propone di inserire i seguenti tre:

« Per l'inquadramento del personale della carriera direttiva dell'EAM nel ruolo ad esaurimento corrispondente è richiesto il possesso di uno dei diplomi di laurea previsti per l'accesso ai ruoli delle carriere direttive delle direzioni generali del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, ivi compresa quella delle ferrovie dello Stato.

Il personale di cui al comma precedente che non sia in possesso di uno dei suddetti titoli di studio può tuttavia conseguire l'inquadramento, ai sensi e con le modalità di cui ai primi due commi del presente articolo, qualora superi un apposito esame che consentirà in un colloquio vertente sui servizi di istituto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, da espletarsi entro il termine indicato nel primo comma dell'articolo 7.

Coloro che non superino ovvero non sostengano il predetto esame possono conseguire, facendone espressa richiesta nella doman-

da di cui al primo comma, l'inquadramento nel ruolo ad esaurimento della carriera di concetto, e nella qualifica corrispondente, per classe di stipendio, a quella della carriera direttiva nella quale avrebbero potuto essere inquadrati, ovvero in mancanza di qualifica corrispondente, in quella più elevata ».

MACCHIAVELLI. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto. Dichiaro a nome del mio gruppo che voteremo a favore di questo emendamento, dopo le dichiarazioni che l'onorevole Ministro ha avuto la cortesia di fare, dicendo che questo esame si concreterà in un esame, pratico e non, su questioni di impostazione generale, così come è avvenuto in altre occasioni.

CROCCO. Aderisco alla dichiarazione dell'onorevole Macchiavelli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del Governo, di cui ho dato lettura.

(*E approvato*).

L'onorevole Basile ha presentato un emendamento inteso ad aggiungere, dopo il secondo, i seguenti commi:

« Nei riguardi del suddetto personale in possesso del titolo di studio richiesto per la qualifica alla quale appartiene e che, avendo compiuto il 60° anno di età, ovvero in procinto di compierlo nel primo semestre 1968, abbia maturato presso l'EAM un'anzianità di servizio superiore a 20 anni, si prescinde dalle tabelle di inquadramento allegate alla presente legge per quanto attiene alla riduzione delle qualifiche.

A detto personale vengono riconosciute, in soprannumero alle qualifiche stabilite nella tabella e fino ad esaurimento, le qualifiche che attualmente rivestono presso l'EAM, risultanti dai ruoli dell'Ente stesso alla data 31 dicembre 1967 ».

Essendo l'onorevole Basile assente, si intende che abbia rinunciato all'emendamento.

L'onorevole Lettieri, a sua volta, propone di aggiungere dopo il terzo comma, il seguente altro:

« Ai dipendenti della Direzione generale della MGTC inquadrati nei ruoli in seguito a concorso per esami o per titoli o in applicazione delle leggi 8 ottobre 1957, n. 970; 16 novembre 1957, n. 1122; 2 gennaio 1958, n. 3 e 3 giugno 1950, n. 375 e relativo regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 giugno 1952, n. 1176, e che abbiano prestato servizio presso l'EAM, la GRA, l'ARAR ed altre Amministrazioni dello Stato,

vengono applicate le stesse norme di cui alla presente legge per il conseguimento delle promozioni alle qualifiche di Ispettore capo, Ispettore principale, Ispettore aggiunto e primo archivistista. Viene altresì riconosciuto il servizio prestato presso gli Enti di provenienza ed i benefici relativi al trattamento di pensione e di quiescenza ».

Anche questo emendamento, per l'assenza dell'onorevole Lettieri, si intende decaduto.

Gli onorevoli Cappugi e Bianchi Gerardo propongono di aggiungere, all'ultimo comma, dopo le parole « a prestare servizio, le seguenti altre: « nel limite massimo, per ogni qualifica, del 10 per cento delle rispettive dotazioni organiche ».

L'onorevole Cappugi ha facoltà di illustrare questo suo emendamento.

CAPPUGI. La ragione di questo emendamento è evidente, signor Presidente: si intende con esso dare un'indicazione al Governo perché assegni alle diverse direzioni generali del Ministero questo personale, con una certa proporzione agli organici.

COVELLI. Dichiaro di concordare con quanto ha detto l'onorevole Cappugi, e di dare il mio voto favorevole a questo emendamento.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Posso accettare questo emendamento se verrà trasformato in ordine del giorno, senza fissare alcuna percentuale.

CAPPUGI. Sarebbe però necessario fissare almeno una certa percentuale.

Se la si vuole indicare solo in termini generali bisognerà allora aggiungere una frase che raccolga quella che è stata un po' la preoccupazione di tutti, e che lo stesso Ministro ha dichiarato di comprendere e, sostanzialmente, di condividere: che non si creino, cioè, disagi morali nell'assegnazione dei posti.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'onorevole Armato ha presentato un ordine del giorno che dice proprio questo.

CAPPUGI. Con queste dichiarazioni, accetto di trasformare il mio emendamento in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'intero articolo 9 che, con gli emendamenti approvati, risulta così formulato:

#### ART. 9.

Il personale che, da data non posteriore al 22 dicembre 1967, appartiene ai ruoli organici dell'EAM, può conseguire, a doman-

da, da presentarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'inquadramento nei ruoli ad esaurimento istituiti dal precedente articolo 8, nella carriera corrispondente a quella di appartenenza presso l'EAM e nella qualifica risultante dalla tabella di inquadramento annessa alla presente legge, salvo quanto disposto dai successivi commi terzo, quarto e quinto.

L'inquadramento di cui al precedente comma, da disporsi dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentito il competente Consiglio di amministrazione, decorre dal giorno successivo a quello di scadenza del termine indicato nel primo comma del precedente articolo 7.

Per l'inquadramento del personale della carriera direttiva dell'EAM nel ruolo ad esaurimento corrispondente è richiesto il possesso di uno dei diplomi di laurea previsti per l'accesso ai ruoli delle carriere direttive delle direzioni generali del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, ivi compresa quella delle ferrovie dello Stato.

Il personale di cui al comma precedente che non sia in possesso di uno dei suddetti titoli di studio può tuttavia conseguire l'inquadramento, ai sensi e con le modalità di cui ai primi due commi del presente articolo, qualora superi un apposito esame che consisterà in un colloquio vertente sui servizi di istituto del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, da espletarsi entro il termine indicato nel primo comma dell'articolo 7.

Coloro che non superino ovvero non sostengano il predetto esame possono conseguire, facendone espressa richiesta nella domanda di cui al primo comma, l'inquadramento in soprannumero nel ruolo ad esaurimento della carriera di concetto e nella qualifica corrispondente, per classe di stipendio, a quella della carriera direttiva nella quale avrebbero potuto essere inquadrati, ovvero, in mancanza di qualifica corrispondente, in quella più elevata.

Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo competono lo stipendio iniziale previsto per la relativa qualifica e gli altri emolumenti dovuti alla generalità del personale statale, nonché un assegno personale non pensionabile, riassorbibile con i successivi aumenti di stipendio a qualsiasi titolo dovuti, pari alla differenza, rapportata a mese, fra il trattamento economico spettante per la posizione rivestita presso l'EAM a titolo di stipendio, tredicesima mensilità, premi di rendimento fruiti mediamente nel triennio 1965-1967, ed eventuali asse-



gni personali, e quello spettante a titolo di stipendio e tredicesima mensilità per la qualifica di inquadramento.

Il personale inquadrato ai sensi del presente articolo può con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, essere destinato a prestare servizio presso qualsiasi Direzione generale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — ivi compresa quella delle Ferrovie dello Stato — od uffici da queste dipendenti, ovvero comandato presso altre Amministrazioni ai sensi dell'articolo 56 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, con diritto in ogni caso al solo trattamento indicato al comma precedente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 10:

ART. 10.

Al personale inquadrato ai sensi del precedente articolo 9 si applicano le disposizioni del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

Nei riguardi del personale inquadrato ai sensi del precedente articolo 9, il servizio di ruolo prestato presso l'EAM in carriera corrispondente a quella di inquadramento è valutabile, per metà della sua durata, ai fini del raggiungimento dell'anzianità di carriera richiesta per la promozione alle qualifiche di Direttore di Sezione, di Primo segretario e di Primo archivist.

Gli impiegati inquadrati ai sensi del precedente articolo 9 nelle qualifiche di Consigliere di prima classe e di Segretario possono conseguire, rispettivamente, la promozione a Direttore di Sezione e a Primo segretario mediante:

a) scrutinio per merito comparativo, quando abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio nella qualifica;

b) gli esami previsti, rispettivamente, dagli articoli 164 e 176 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, quando abbiano compiuto i periodi di anzianità di carriera richiesti dagli articoli stessi, ivi compresa la valutazione del servizio prestato presso l'EAM ai sensi del comma precedente, ovvero abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio nella qualifica.

Fino ad esaurimento degli impiegati indicati al comma precedente, le promozioni alle qualifiche di Direttore di Sezione e di Primo segretario sono conferite, per metà dei posti disponibili, mediante lo scrutinio di cui

alla lettera a) del comma stesso, e, per l'altra metà, mediante i normali sistemi di avanzamento, cui possono partecipare tutti gli impiegati in possesso dei prescritti requisiti di anzianità, arrotondandosi all'unità superiore l'eventuale frazione di posto, alternativamente una volta a favore dello scrutinio ed una volta a favore dei normali sistemi di avanzamento a cominciare dallo scrutinio. Le promozioni hanno decorrenza, rispettivamente, dalla data degli scrutini e dalla data di approvazione delle graduatorie di esame.

All'articolo 10 sono stati presentati i seguenti emendamenti:

gli onorevoli Bianchi Gerardo, Vavallari Nerino, Canestrari e Colleselli propongono di aggiungere, al secondo comma, dopo le parole « a quella di inquadramento », le altre: « nonché per tutti i dipendenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile »;

gli onorevoli Cavallari Nerino, Canestrari e Bianchi Gerardo propongono, altresì, di aggiungere i seguenti commi:

« Le disposizioni di cui al terzo comma lettera a) del presente articolo sono estese, mediante promozioni anche in soprannumero, agli impiegati del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile che maturino entro tre anni dall'entrata in vigore della presente legge l'anzianità prevista dagli articoli 164, 176 e 185 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3.

I posti in soprannumero di cui al precedente comma saranno riassorbiti con le successive promozioni, fino al totale riassorbimento di tali posti, non potranno essere conferiti quelli lasciati vacanti nelle qualifiche inferiori in conseguenza delle promozioni di cui al precedente comma ».

« Per un triennio dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i periodi di anzianità, richiesti dal decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive integrazioni e modificazioni ai fini dell'avanzamento e per l'ammissione agli esami di promozione, sono ridotti, dalla metà e comunque per un massimo di 30 mesi per gli impiegati del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge.

Tale riduzione non può essere utilizzata per più di una promozione.

Per il periodo di cui al primo comma, gli scrutini per merito comparativo ed i concorsi di esame per la promozione degli impiegati suindicati, potranno essere effettuati anche

in epoche diverse da quelle previste dal decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive integrazioni e modificazioni ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei pregare i colleghi presentatori di questi emendamenti di accogliere il mio invito a trasformarli in ordini del giorno, secondo le mie dichiarazioni precedenti, che non voglio ripetere, per non stancare la Commissione.

CAVALLARI NERINO. Signor Presidente ritiro l'emendamento al secondo comma, così come ritiro tutti gli altri emendamenti presentati all'articolo 10. Comprendo infatti la esigenza di varare al più presto questo provvedimento. Pertanto, aderisco alla tesi di trasferire i concetti espressi nei nostri emendamenti in un ordine del giorno.

SGARLATA. Concordo con quanto dichiarato dal collega Cavallari.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 10 del disegno di legge, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

L'onorevole Cacciatore propone di aggiungere il seguente articolo aggiuntivo 10-bis.

« Per il personale appartenente ai ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile, che si sia avvalso delle disposizioni di cui alla legge 26 marzo 1962, n. 122 il servizio prestato nella carriera inferiore è valutabile per metà della sua durata ai fini del raggiungimento dell'anzianità di carriera richiesta per la promozione alle qualifiche di Direttore di sezione, di primo segretario e di primo archivista ».

CACCIATORE. Il secondo comma dell'articolo 10 che abbiamo testé approvato prevede che nei riguardi del personale inquadrato ai sensi dell'articolo 9, il servizio di ruolo prestato presso l'EAM è valutabile, per la metà della sua durata, ai fini del raggiungimento dell'anzianità di carriera richiesta per la promozione alle varie qualifiche.

Nel 1962 alcuni dipendenti dell'EAM passarono mediante concorso all'Ispettorato della motorizzazione, iniziando la carriera dal primo grado corrispondente al titolo di studio. Ora, poiché si dà un trattamento di favore a questo personale dell'EAM, ritengo che risponda ad un profondo criterio di giustizia concedere lo stesso trattamento a quel personale che dall'EAM passò alla motorizzazione senza godere di alcuna facilitazione.

Mi dichiaro disposto a non porre in votazione questo emendamento, nella speranza che il Governo lo faccia proprio.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Signor Presidente, ho già accennato prima che qualsiasi emendamento che comporti una estensione del problema, non può essere da me accettato, in quanto si verrebbe a riaprire la discussione su tutta la questione.

CACCIATORE. Onorevole Ministro, si tratta di riconoscere soltanto una anzianità; comunque, non insisto sulla votazione dello emendamento.

PRESIDENTE. Passiamo allora all'articolo 11. Ne do lettura:

« Coloro i quali da data non posteriore al 22 dicembre 1967, si trovano alle dipendenze dell'EAM, in qualità di avventizi a norma dell'articolo 85 del regolamento del personale dell'ente, approvato con decreto del 12 luglio 1961, n. 404, del Ministro per i trasporti di concerto col Ministro per il tesoro, possono conseguire, con le modalità previste dai primi due commi del precedente articolo 9, l'inquadramento presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con la qualifica di diurnista nelle categorie seconda e terza del personale non di ruolo, di cui alla tabella I annessa al regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, e successive modificazioni, in corrispondenza della categoria di appartenenza presso l'EAM.

Coloro i quali, da data non posteriore al 22 dicembre 1967, si trovano alle dipendenze dell'EAM, in qualità di incaricati a norma dell'articolo 77 del regolamento del personale dell'Ente, possono conseguire, con le modalità previste dai primi due commi del precedente articolo 9, l'inquadramento presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con la qualifica di diurnista nelle categorie del personale non di ruolo, di cui alla tabella I annessa al regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, e successive modificazioni, in corrispondenza del titolo di studio posseduto, sempreché siano in possesso dei requisiti prescritti per l'assunzione, fatta eccezione per il limite di età.

Al personale previsto dai commi precedenti si applicano gli ultimi due commi del precedente articolo 9.

Al personale nominato ai sensi del presente articolo si applica il primo comma dell'articolo 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32, per il successivo collocamento nei ruoli ad esaurimento, istituiti dal precedente articolo

lo 8, con valutazione, in ragione di metà, del periodo di servizio prestato presso l'EAM.

Le disposizioni del presente articolo e del precedente articolo 9 non si applicano a coloro che abbiano superato il 65° anno di età ».

Il Governo ha presentato un emendamento con il quale propone di sostituire al primo ed al secondo comma dell'articolo 11, le parole « 22 dicembre 1967 » con le parole « 31 dicembre 1966 ».

Pongo in votazione detto emendamento.

(È approvato).

Il Governo ha presentato un altro emendamento con il quale propone di sostituire il quarto comma dell'articolo 11 con il seguente:

« Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo si applica il primo comma dell'articolo 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32, per il successivo collocamento nei ruoli ordinari corrispondenti della direzione generale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, presso la quale risulti destinato alla data di compimento della prescritta anzianità, con valutazione, in ragione di metà, del periodo di servizio prestato presso l'EAM.

Pongo in votazione questo emendamento.

(È approvato).

Pongo in votazione l'intero articolo 11, che, con gli emendamenti testé approvati, risulta così modificato:

#### ART. 11.

Coloro i quali da data non posteriore al 31 dicembre 1966, si trovano alle dipendenze dell'EAM, in qualità di avventizi a norma dell'articolo 85 del regolamento del personale dell'ente, approvato con decreto del 12 luglio 1961, n. 404, del Ministro per i trasporti di concerto col Ministro per il tesoro, possono conseguire, con le modalità previste dai primi due commi del precedente articolo 9, l'inquadramento presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con la qualifica di diurnista nelle categorie seconda e terza del personale non di ruolo, di cui alla tabella I annessa al regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, e successive modificazioni, in corrispondenza della categoria di appartenenza presso l'EAM.

Coloro i quali, da data non posteriore al 31 dicembre 1966, si trovano alle dipendenze dell'EAM, in qualità di incaricati a norma dell'articolo 77 del regolamento del personale

dell'ente, possono conseguire, con le modalità previste dai primi due commi del precedente articolo 9, l'inquadramento presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, con la qualifica di diurnista nelle categorie del personale non di ruolo, di cui alla tabella I annessa al regio decreto-legge 4 febbraio 1937, n. 100, e successive modificazioni, in corrispondenza del titolo di studio posseduto, sempreché siano in possesso dei requisiti prescritti per l'assunzione, fatta eccezione per il limite di età.

Al personale previsto dai commi precedenti si applicano gli ultimi due commi del precedente articolo 9.

Al personale inquadrato ai sensi del presente articolo si applica il primo comma dell'articolo 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32, per il successivo collocamento nei ruoli ordinari corrispondenti della direzione generale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile presso la quale risulti destinato alla data di compimento della prescritta anzianità, con valutazione, in ragione di metà, del periodo di servizio prestato presso l'EAM.

Le disposizioni del presente articolo e del precedente articolo 9 non si applicano a coloro che abbiano superato il 65° anno di età.

(È approvato).

Gli onorevoli Cavallari Nerino, Bianchi Gerardo, Canestrari e Colleselli propongono il seguente articolo aggiuntivo 11-bis:

« Il personale del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile che alla data di entrata in vigore della presente legge risulti inquadrato in carriere inferiori a quelle corrispondenti al titolo di studio posseduto, è collocato, a sua domanda, nella qualifica iniziale della carriera corrispondente al titolo di studio ».

CAVALLARI NERINO. Signor Presidente, ritiriamo l'articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. L'onorevole Cacciatore propone il seguente articolo aggiuntivo 11-bis:

« Il personale dei ruoli della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che alla data di decorrenza degli inquadramenti previsti dal precedente articolo 9 risulti collocato in carriere inferiori a quelle corrispondenti al titolo di studio posseduto, può ottenere il collocamento, anche in soprannumero, nella qualifica iniziale del ruolo della carriera corrispondente al titolo di studio posseduto, purché ne

faccia domanda entro trenta giorni dalla data suindicata.

In corrispondenza dei posti conferiti in soprannumero dovrà restare scoperto un egual numero di posti nel ruolo e qualifica di provenienza.

Il personale non di ruolo della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che, alla data di decorrenza degli inquadramenti di cui all'articolo 11, risulti inquadrato in categorie inferiori a quelle corrispondenti al titolo di studio posseduto, può ottenere l'inquadramento nella categoria corrispondente al titolo di studio posseduto, purché ne faccia domanda entro trenta giorni dalla data suindicata.

Al personale inquadrato ai sensi del comma precedente si applicano le disposizioni dell'articolo 2 della legge 4 febbraio 1966, n. 32 per il successivo collocamento nei ruoli organici ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Io non contesto la validità degli argomenti, ma, come ho già detto più volte, l'estensione ci porta alla ripresa di una procedura e, quindi, alla impossibilità di giungere a destinazione. Queste ragioni mi spingono a chiedere nuovamente alla Commissione di lasciare il testo com'è, tenendo conto che, in seguito, quando ci troveremo di fronte alla ristrutturazione organica, vedremo tutto ciò che è possibile accogliere.

PRESIDENTE. Onorevole Cacciatore, lei insiste ?

CACCIATORE. Sì.

BATTISTELLA. Io prendo atto delle dichiarazioni del Governo e dichiaro di astenermi dalla votazione sull'emendamento Cacciatore.

ROBERTI. Noi prendiamo atto delle dichiarazioni del Ministro e riteniamo che, quando egli afferma un suo proposito, intende effettivamente tradurlo in atto. Voteremo, quindi, a favore dell'emendamento Cacciatore affinché il voto favorevole di una parte della Commissione possa rafforzare il proposito del Ministro.

DEGLI ESPOSTI. Così come ho votato a favore dell'emendamento Cacciatore all'articolo 8, dichiaro di votare anche a favore di questo ulteriore emendamento.

COVELLI. Non metto in dubbio le dichiarazioni del Ministro e non mi ripeterò nelle argomentazioni che suffragano questa mia fiducia. Mi è parso, però, che il Ministro, in questa sua ultima dichiarazione abbia, con la

abilità che lo distingue, voluto limitare un po' le sue responsabilità nell'ardua battaglia che noi abbiamo sostenuto in questa Commissione. Noi abbiamo discusso di taluni aspetti giuridici, morali ed economici, approvando incondizionatamente, per altro, il criterio politico della soppressione di enti superflui ed inutili. Abbiamo, così, messo in guardia Governo e maggioranza in ordine al precedente pericoloso che si viene a creare con la immisione, nell'Amministrazione dello Stato, di personale appartenente ad enti in demolizione.

Noi vogliamo ribadire, perché non vi siano dubbi nelle interpretazioni che potranno essere riportate fuori di qui, che abbiamo dato all'EAM il suo valore, valore certamente decisivo nel momento in cui si verificarono carenze di potere, in un periodo cruciale della vita nazionale.

PRESIDENTE. Nella discussione abbiamo parlato proprio di questo.

COVELLI. Noi vogliamo dire di aver perduto: dateci almeno questa libertà. Abbiamo perduto questa battaglia, nella quale credevamo di aver portato elementi validi, argomenti che erano stati generosamente dibattuti nell'opinione pubblica, non attraverso manifestazioni di sciopero, ma attraverso dichiarazioni di autorevoli rappresentanti della maggioranza e di una parte politica, che pure approva incondizionatamente il disegno di legge.

Proprio al fine di avere la più ampia libertà di valutazione nel momento in cui casi analoghi si presenteranno, il nostro voto favorevole a questo emendamento vuole essere il motivo decisivo dal quale noi partiremo per ricordare la bontà, o meno, delle decisioni prese qui nella Commissione.

Il Ministro ha giustificato la sua richiesta con la necessità, innanzi tutto, di evitare qualunque ritardo nell'approvazione della legge; e in questo noi concordiamo. Egli ha poi assunto un preciso impegno, al quale noi crediamo. Noi vorremmo che il Ministro Scalfaro venisse conservato al Ministero dei trasporti (non so con quanta sua gioia!). Ad ogni modo, dal momento che i ministri passano, ma le leggi restano, vorremmo che rimanesse consacrata a verbale la nostra posizione, che è soprattutto morale.

Onorevoli colleghi, l'emendamento Cacciatore ripropone temi che non avrebbero dovuto essere abbandonati così velocemente. Vi sono persone piene di benemerienze, che lo Stato fa bene ad assorbire; ma tuttavia queste assunzioni di favore comportano delle conseguenze nei confronti di coloro che hanno

percorso le tappe della loro carriera secondo la normale consuetudine.

Approvando, pertanto, questo articolo aggiuntivo dell'onorevole Cacciatore, non mettiamo in dubbio l'affermazione del ministro (anche se mitigata dalle sue dichiarazioni finali), non mettiamo in dubbio i suoi propositi; direi che non mettiamo in dubbio nemmeno le perplessità inesprese di una parte notevole di questa Commissione.

Lasciatemi almeno il diritto di questa interpretazione. La nostra approvazione dell'articolo proposto dall'onorevole Cacciatore abbia almeno il significato di un atto di coerenza e di omaggio alla morale!

MANCINI ANTONIO. Dichiaro di votare contro l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Cacciatore, non per solidarietà nei confronti del Governo, ma perché, anche se è spiacevole dirlo, mi sembra che sia assolutamente doveroso farlo.

Abbiamo prima sentito fare delle questioni di principio in riferimento ad eventuali contraccolpi che potrebbero venirne all'organizzazione del rapporto di pubblico impiego. Ebbene, non c'è norma che più di questa sia lontana, non solo da tutte le altre già sancite, ma anche dalla consuetudine e dalle norme che sono state, in varie occasioni, varate dal Parlamento.

Infatti, il passaggio alla categoria superiore, che è di solito legato al possesso del titolo di studio e alla dimostrazione di una capacità ad esso corrispondente, ha sofferto delle eccezioni, nel senso che poteva mancare il requisito del possesso del titolo di studio. Mai, invece, si è voluto prescindere dalla dimostrazione della capacità tecnica e culturale relativa.

Con questa norma si darebbe, invece, un valore assoluto al titolo di studio.

COVELLI. A me sembra che ci si fossilizzi un po' sulla questione del titolo di studio.

Qui si discute su un principio che regola l'amministrazione dello Stato, che è largamente violato; e posso dimostrarlo. La situazione più ortodossamente democratica è senza dubbio quella della carriera militare. Ebbene, può capitare che un tenente colonnello entri in carriera; ma, per mettersi in posizione secondo i titoli corrispondenti alla carriera, che è analoga a quella dello Stato, non si vergogna affatto a diventare capitano, o magari tenente. Il ragionamento nel nostro caso dev'essere fatto in via analogica. Un colonnello, che avesse comandato un reparto e che fosse stato magari migliore di un ufficiale di carriera, subisce le conseguenze di que-

sta norma al momento dell'ammissione in carriera, con i sacrifici che il caso comporta.

MANCINI ANTONIO. Signor Presidente, questa interruzione è troppo lunga; non solo, ma il collega Covelli dovrebbe rendersi conto che vi è stato uno sbaglio di obiettivo. Io non sto commentando l'articolo che abbiamo precedentemente approvato; se avessi parlato su quello, avrei rivolto al Ministro la calda raccomandazione di far sì che il colloquio previsto per il passaggio nel ruolo direttivo, o nel ruolo di concetto (ché di questo si tratta) sia rigoroso ed adeguato a dare la prova che chi entra nell'amministrazione dello Stato ha veramente la capacità tecnica e culturale corrispondente al posto che dovrà occupare.

Ma qui stiamo esattamente rovesciando il problema: diamo al titolo di studio per l'accesso alle carriere direttive un valore che mai esso ha avuto, se non collegato ad uno di questi due elementi: o l'esercizio di funzioni direttive, o una prova culturale e tecnica che dimostri le capacità della persona.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Cacciatore insiste nel suo emendamento, lo pongo in votazione, avvertendo che il Governo ha espresso parere contrario.

(Non è approvato).

Do lettura dell'articolo 12:

#### ART. 12.

Al personale inquadrato nei ruoli ad esaurimento istituiti dal precedente articolo 8 è data facoltà di riscattare per intero, ai fini del trattamento di quiescenza, il servizio di ruolo prestato presso l'EAM secondo le disposizioni di cui all'articolo 9 del decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, ovvero secondo le disposizioni di cui alla legge 26 maggio 1966, n. 372.

Il riscatto, ai sensi dell'articolo 9 del predetto decreto legislativo 7 aprile 1948, n. 262, non è concesso per i periodi di servizio che hanno concorso a determinare il trattamento di pensione a carico dell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti gestita dall'Istituto nazionale previdenza sociale o di gestioni relative a forme sostitutive dell'assicurazione stessa:

L'onorevole Cacciatore ha presentato un emendamento con il quale propone di aggiungere il seguente comma:

« La stessa facoltà è data al personale appartenente ai ruoli e alle categorie non di

## IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

ruolo della Direzione generale della motorizzazione civile, proveniente dall'EAM, dalla GRA e dall'ARAR in applicazione delle leggi 8 ottobre 1957, n. 970, 16 novembre 1957 n. 1122 e 2 gennaio 1958, n. 3 ».

CACCIATORE. Signor Presidente, dichiaro di ritirare l'emendamento, pur essendo convinto della sua fondatezza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo articolo 12 di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 13, sul quale non sono stati presentati emendamenti:

## ART. 13.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - rimborserà al commissario liquidatore le spese relative al trattamento economico del personale dell'ente per il periodo intercorrente fra il 1° gennaio 1968 e la scadenza del termine indicato nel primo comma del precedente articolo 7, le spese concernenti la liquidazione del personale predetto, ai sensi del precedente articolo 7, eccedenti le disponibilità finanziarie del relativo fondo, nonché l'importo delle altre spese della gestione di liquidazione eccedenti le disponibilità della gestione stessa.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 14:

## ART. 14.

La tassa di concessione governativa, di cui al n. 184 della tabella allegato A al testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative, approvato col decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, concernente le licenze, autorizzazioni e concessioni rilasciate per servizi di autotrasporto di merci ai sensi della legge 20 giugno 1935, n. 1349, e successive modificazioni, è dovuta annualmente nelle seguenti misure, a seconda delle sottoindicate classi di portata per ogni autoveicolo, comprese le appendici, motoveicolo e rimorchio di qualsiasi tipo:

- portata fino a quintali 10, lire 1.600;
- portata fino a quintali 35, lire 3.000;
- portata oltre quintali 35, lire 4.000.

La tassa annuale suddetta deve essere corrisposta entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello cui si riferisce il tributo per mantenere in vigore l'autorizzazione o la richiesta al trasporto di merci.

Per l'anno 1968, in sede di prima applicazione della presente legge, la tassa annuale suddetta deve essere corrisposta entro il secondo mese successivo a quello di entrata in vigore della legge medesima.

L'onorevole Bima ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire la parola: « annualmente », con le altre: « per il solo 1968 »;

Sopprimere il secondo comma;

al terzo comma, sopprimere le parole iniziali: « Per l'anno 1968, in sede di prima applicazione della presente legge ».

Non essendo presente il proponente, onorevole Bima, s'intende che lo stesso vi abbia rinunciato.

L'onorevole Amodio ha presentato il seguente emendamento aggiuntivo:

« Gli impiegati che hanno beneficiato una sola volta della legge Pitzalis, e che a seguito dello scivolamento vanno ad occupare il grado per il quale la promozione al grado superiore è regolata dalla legge Pitzalis, fruiranno della riduzione del termine nella misura della metà ».

AMODIO. Onorevole Presidente, non insisto sull'emendamento e lo trasformerò in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo allora in votazione l'articolo 14 nel testo del disegno di legge.

(È approvato).

Do lettura e pongo in votazione l'articolo 15, sul quale non sono stati presentati emendamenti:

## ART. 15.

All'onere derivante dalla presente legge si provvederà con le maggiori entrate derivanti dall'applicazione del precedente articolo 14.

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

(È approvato).

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

Passiamo alle Tabelle. Do lettura della prima tabella:

TABELLA I.

*Ruolo del personale della carriera direttiva  
già appartenente all'Ente autotrasporti merci (EAM)*  
(Ruolo ad esaurimento)

Qualifica	Numero dei posti
Ispettore generale . . . . .	4
Direttore di divisione . . . . .	10
Direttore di sezione . . . . .	18
Consigliere di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	} 96
Consigliere di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	
Consigliere di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	
TOTALE . . . . .	<u>128</u>

Gli onorevoli De Capua, Fortini e Macchiavelli hanno presentato un emendamento

con il quale propongono di sostituire la prima tabella con la seguente altra:

Qualifica	Numero dei posti
Direttore centrale . . . . .	4
Ispettore generale . . . . .	3
Direttore di divisione . . . . .	10
Direttore di sezione . . . . .	18
Consigliere di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .	} 96
Consigliere di 2 <sup>a</sup> classe . . . . .	
Consigliere di 3 <sup>a</sup> classe . . . . .	
TOTALE . . . . .	<u>128</u>

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Pregho i colleghi presentatori di non insistere sull'emendamento.

DE CAPUA. Accedo alla richiesta del Ministro e non insisto. Trasformerò l'emendamento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella I, di cui ho già dato lettura.  
(È approvata).

Do lettura e pongo in votazione le tabelle II, III e IV, sulle quali non sono stati presentati emendamenti:

TABELLA II.

*Ruolo del personale della carriera di concetto  
già appartenente all'Ente autotrasporti merci (EAM)*  
(Ruolo ad esaurimento)

Qualifica	Numero dei posti
Segretario principale . . . . .	16
Primo segretario . . . . .	40
Segretario . . . . .	} 188
Segretario aggiunto . . . . .	
Vice segretario . . . . .	
TOTALE . . . . .	<u>244</u>

(È approvata).

TABELLA III.

*Ruolo del personale della carriera esecutiva  
già appartenente all'Ente autotrasporti merci (EAM)*

(Ruolo ad esaurimento)

Qualifica	Numero dei posti
Archivista capo . . . . .	16
Primo archivista . . . . .	38
Archivista . . . . .	} 185
Applicato . . . . .	
Applicato aggiunto . . . . .	
TOTALE . . . . .	239

(È approvata).

TABELLA IV.

*Ruoli del personale della carriera ausiliaria  
già appartenente all'Ente autotrasporti merci (EAM)*

(Ruoli ad esaurimento)

Qualifica	Numero dei posti
a) ruolo del personale addetto agli uffici.	
Commesso . . . . .	2
Usciere capo . . . . .	} 30
Usciere . . . . .	
Inserviente . . . . .	
TOTALE . . . . .	32

b) ruolo del personale tecnico.

Agente tecnico capo . . . . .	2
Agente tecnico . . . . .	6
TOTALE . . . . .	8

(È approvata).



IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

Do lettura della tabella di inquadramento:

## TABELLA DI INQUADRAMENTO

Qualifica rivestita nei ruoli dell'EAM . . . . . Qualifica in cui viene disposto l'inquadramento ai sensi dell'articolo 9 della presente legge

*Carriera direttiva*

Direttore generale . . . . .	Ispettore generale
Capo servizio . . . . .	Direttore di Divisione
Direttore regionale di I classe . . . . .	
Capo ufficio . . . . .	Direttore di sezione
Direttore regionale di II classe . . . . .	
Direttore Provinciale di I classe . . . . .	
Capo sezione . . . . .	Consigliere di I classe
Direttore regionale di III classe . . . . .	
Direttore provinciale di II classe . . . . .	
Consigliere di I classe . . . . .	
Capo reparto . . . . .	Consigliere di II classe
Direttore regionale di IV classe . . . . .	
Direttore provinciale di III classe . . . . .	Consigliere di III classe
Consigliere di II classe . . . . .	
Direttore provinciale di IV classe . . . . .	
Consigliere di III classe . . . . .	
Direttore provinciale di V classe . . . . .	

*Carriera di concetto*

Impiegato di concetto di I classe . . . . .	Primo segretario
Impiegato di concetto di II classe . . . . .	Segretario
Impiegato di concetto di III classe . . . . .	Segretario aggiunto
Impiegato di concetto di IV classe . . . . .	Vice segretario
Aiuto impiegato di concetto . . . . .	

*Carriera esecutiva*

Archivista capo . . . . .	Primo archivista
Primo archivista . . . . .	Archivista
Archivista . . . . .	Applicato
Applicato . . . . .	Applicato aggiunto
Applicato aggiunto . . . . .	

*Carriera ausiliaria*

a) personale addetto agli uffici.

Commesso . . . . .	Usciere capo
Usciere capo . . . . .	Usciere
Usciere . . . . .	Inserviente
Inserviente . . . . .	

b) personale tecnico.

Agente tecnico capo . . . . .	Agente tecnico
Agente tecnico . . . . .	

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

Gli onorevoli De Capua, Fortini e Macchiavelli hanno presentato un emendamento con

Qualifica rivestita nei ruoli dell'EAM

il quale propongono di modificare la tabella di inquadramento come appresso:

Qualifica in cui viene disposto l'inquadramento ai sensi dell'articolo 9 della presente legge

*Carriera direttiva*

Direttore generale . . . . .

Direttore centrale

DE CAPUA. Signor Presidente, ritiro lo emendamento che trasformerò in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la tabella di « inquadramento » nel testo del disegno di legge.

*(È approvata).*

CACCIATORE. Per dichiarazione di voto. Signor Presidente, pur non essendo stati approvati gli emendamenti approvati dal mio gruppo, che corrispondevano a profondi criteri di giustizia, dichiaro di votare a favore del disegno di legge, perché con esso sono stati affermati due punti sui quali, all'inizio della seduta, ho detto di concordare pienamente: lo scioglimento dell'EAM e la sistemazione del personale da esso dipendente. Mi auguro che il Ministro presenti subito il disegno di legge concernente la ristrutturazione della Direzione generale della motorizzazione civile, anche se vi è la certezza che tale provvedimento non diverrà legge della Repubblica in questa legislatura. La sua presentazione, infatti, sarebbe la prova della volontà del Ministro ed, inoltre, darebbe valore concreto agli ordini del giorno che verranno approvati questa sera; costituirebbe, altresì, la prova che il Ministro non ha astio nei confronti dei funzionari della Direzione generale della motorizzazione civile.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Di Piazza, Macchiavelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad includere nel prossimo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti gli importi della somma prevista dall'articolo 14 eliminando il tributo messo a carico degli autotrasportatori dal presente disegno di legge ».

Propongo che detto ordine del giorno sia fatto proprio da tutta la Commissione.

*(Così rimane stabilito).*

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno come raccomandazione, considerato che esso coinvolge la responsabilità dell'intero Governo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Di Piazza, Macchiavelli e Marchesi, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che l'organizzazione periferica della motorizzazione civile è strutturata su basi compartimentali, mentre i sopprimendi uffici EAM hanno una struttura provinciale;

ritenuto che in molte province il numero elevato dei trasportatori merci consiglia un decentramento degli uffici della motorizzazione che dovranno svolgere compiti e servizi oggi demandati all'EAM,

impegna il Governo

ad istituire nelle province, ove esiste un notevole parco automobilistico addetto al trasporto merci, uffici della motorizzazione avvalendosi delle sedi e del personale ex-EAM ».

Propongo che anche questo ordine del giorno sia fatto proprio da tutta la Commissione.

*(Così rimane stabilito).*

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Dichiaro di accoglierlo come raccomandazione, considerato che è stato fatto proprio dalla Commissione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Macchiavelli, Di Piazza e Marchesi, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

ritenuto che le esigenze di servizio attuali e future della Direzione Generale della motorizzazione civile dei trasporti in concessione impongono un aumento degli attuali organici del personale, anche in conseguenza della soppressione dell'EAM,

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1968

impegna il Governo a ristrutturare detta Direzione Generale e adeguarne gli organici alle effettive necessità in occasione dell'attuazione della Riforma della Pubblica Amministrazione e comunque non oltre il 1969 ».

Propongo che anche questo ordine del giorno sia fatto proprio da tutta la Commissione.

*(Così rimane stabilito).*

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*: Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno, tranne che per quanto riguarda la data del 1969, che posso accogliere solo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Macchiavelli, Di Piazza, Marchesi, Armato, Cavallari Nerino, Veronesi, Cavallaro Nicola e Bianchi Gerardo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

impegna il Governo

ad iniziare pronte trattative con tutte le organizzazioni sindacali comunque interessate per una completa ristrutturazione del settore dei trasporti e quindi dell'Ispettorato della motorizzazione civile, tenendo presente anche il complesso e delicato problema del trasporto merci su strada ».

Propongo che anche questo ordine del giorno sia fatto proprio da tutta la Commissione.

*(Così rimane stabilito).*

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Come ho già detto, questa impostazione fa parte della ristrutturazione; accolgo perciò l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Veronesi, Bima, Longoni e Savio Emanuela hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

nel dare la sua approvazione al disegno di legge che sopprime l'EAM e con cui si impone un nuovo inaspettato ed ingiustificato aggravio fiscale a carico dell'autotrasporto,

impegna il Governo

a rivedere tutta la situazione di pesante fiscalità che grava sull'autotrasporto professionale onde mettere il settore in condizioni di poter svolgere l'insostituibile ruolo al servizio del Paese ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno come raccomandazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Cappugi, Bianchi Gerardo, Iozzelli, Cavallari Nerino, Canestrari e Sgarlata hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

esaminando il disegno di legge n. 4739 riguardante la soppressione dell'EAM, nel prendere atto che il personale, inquadrato nei ruoli speciali ad esaurimento, verrà destinato a prestare servizio presso il Ministero dei trasporti e della aviazione civile, ovvero comandato presso altre Amministrazioni,

impegna il Governo

a seguire, nel disporre tale utilizzazione, un equo criterio proporzionale, per ogni qualifica, alle dotazioni organiche delle direzioni del Ministero, lo

impegna

inoltre ad evitare che l'assegnazione del personale dell'EAM determini, per la qualifica rivestita, ingiustificato disagio al personale del Ministero ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. L'ordine del giorno viene accettato, come raccomandazione, per la prima parte ed è accolto per la seconda parte.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Crocco e Macchiavelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

considerato che la maggior parte del personale dell'EAM andrà a prestare servizio all'Ispettorato della motorizzazione civile;

tenuto conto che una gran parte dei 128 di essi, appartenenti all'istituenda carriera direttiva sono privi del prescritto titolo di studio (laurea); e che tale stato di cose creerebbe situazioni incresciose nei confronti del personale di concetto dell'IGMC., in quanto essendo sprovvisto di laurea, tale personale non ha potuto accedere alla normale carriera direttiva,

impegna il Governo

a porre allo studio, nel quadro del ventilato riassetto dell'Ispettorato generale, ed in analogia a quanto, anche recentemente adottato da altre Amministrazioni statali, l'istituzione di una carriera speciale che preveda, per il personale di concetto, la distinzione in carriera direttiva e in carriera di concetto. Ciò consentirebbe anche ai dipendenti dell'at-

tuale carriera di concetto dell'Ispettorato generale, dall'ex coefficiente 325 in su, che da tempo esercitano, di fatto, mansioni del personale direttivo, il passaggio alla carriera direttiva e, nello stesso tempo, anche agli ex dipendenti dell'EAM non muniti di laurea di far parte dei ruoli del personale della carriera direttiva.

Tale soluzione, mentre verrebbe ad eliminare temute sperequazioni avrebbe il vantaggio di non comportare alcun nuovo onere per lo Stato in quanto il numero degli appartenenti al ruolo rimarrebbe inalterato ».

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Vorrei pregare l'onorevole Crocco di non presentare questo ordine del giorno, perché si tratta di una specificazione nel settore della ristrutturazione che tocca temi analoghi di altre Amministrazioni statali e, quindi, apre un problema su cui non potrei rispondere in questo momento.

CROCCO. Allora trasformo l'ordine del giorno in dichiarazione di voto.

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

#### Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione: disegno di legge « Soppressione dell'Ente autotrasporti merci » (4739):

Presenti e votanti . . . . .	27
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	27
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amodio, Armato, Baldani Guerra, Basile Guido, Battistella, Canestrari, Cappugi, Cavallaro Nicola, Crocco, De Capua, Di Piazza, Fiumanò, Fortini, Giachini, Iozzelli, Macchiavelli, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Massari, Pirastu, Reale Giuseppe, Sammartino, Savio Emanuela, Sinesio e Veronesi.

È in congedo:

Belci.

**La seduta termina alle 20,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO