

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

16.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MARZO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE PANI

INDICE

	PAG.		PAG.
		Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1386)	196
Integrazioni alla legge 9 febbraio 1979, n. 49, recante disposizioni per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dal Senato) (1387)	186	PRESIDENTE	196
PRESIDENTE	186	BAGHINO	198
BAGHINO	189	BOCCHI	197
BALDASSARI	186, 195	DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	200
BERNARDI GUIDO	190	LIGATO, <i>Relatore</i>	196, 200
FIORI GIOVANNINO, <i>Relatore</i>	192	Votazione segreta:	
TIRIOLO, <i>Sottosegretario di Stato alle poste e alle telecomunicazioni</i>	194	PRESIDENTE	202

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1980

La seduta comincia alle 10,10.

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

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, che i deputati Faraguti e Leone sono sostituiti per l'odierna seduta, rispettivamente, dai deputati La Forgia e Viscardi.

Seguito della discussione del disegno di legge: Integrazioni alla legge 9 febbraio 1979, n. 49, recante disposizioni per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni (Approvato dal Senato della Repubblica) (1387).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Integrazioni alla legge 9 febbraio 1979, n. 49, recante disposizioni per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dal Senato nella seduta del 7 febbraio 1980.

Come i colleghi ricordano, l'onorevole Fiori Giovannino ha già svolto la relazione, mentre la discussione era stata rinviata in attesa del parere della I Commissione affari costituzionali e della V Commissione bilancio. Tali pareri sono pervenuti e sono entrambi favorevoli.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALDASSARI. Devo dire preliminarmente che siamo alle solite per quanto riguarda il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni ed i metodi che presiedono ad ogni decisione e ad ogni scelta da prendere in ordine sia agli investimenti sia al personale. Eravamo ormai abi-

tuati a vederci presentare nel passato tanti « piccoli » disegni di legge, con i quali si provvedeva a modificare il bilancio così come era stato approvato dal Parlamento; dovevamo modificarlo perché si trattava sempre di integrare i fondi destinati al cottimo ed allo straordinario, che noi abbiamo sempre ritenuto fossero una delle cause più gravi del disservizio, della disfunzione e del disordine esistenti all'interno dell'azienda postale. Era giocoforza che, sia pure con la nostra opposizione, questi disegni di legge passassero con il voto della maggioranza. Poi, *a posteriori*, dopo che l'istituto del cottimo e dello straordinario aveva provocato tante disfunzioni e disordini, avevamo avuto l'autocritica del ministro Gullotti nel famoso « libro bianco », redatto quando egli era ministro delle poste e delle telecomunicazioni. In tale documento si riconosceva che questo istituto era esiziale per quanto riguarda il servizio, la produttività e l'organizzazione del lavoro. Per lunghi anni però si è proceduto in questo modo, con un metodo che costringeva la nostra Commissione a prendere in esame variazioni di bilancio.

Ogni nostro tentativo di opposizione era frustrato, anche perché nell'azienda delle poste e delle telecomunicazioni vi è la CISL dei postelegrafonici che è sempre d'accordo con l'amministrazione, che a sua volta appoggia questa associazione. Questo processo di simbiosi lo abbiamo verificato nelle ultime elezioni politiche. Quando abbiamo vissuto la campagna elettorale a Milano abbiamo visto i sindacalisti della CISL postelegrafonici appoggiare apertamente alcuni candidati della democrazia cristiana, tra i quali l'onorevole Vittorino Colombo.

BERNARDI GUIDO. Grande scandalo! La CGIL invece è assolutamente apolitica!

BAGHINO. La CGIL non fa propaganda per nessuno!

BALDASSARI. I sindacalisti della CISL postelegrafonici facevano propaganda con volantini destinati alle maestranze e alla

popolazione. È un fatto estremamente grave, se si pensa che la CISL aveva addirittura sostenuto che vi è incompatibilità tra l'appartenenza ad un partito e ad un sindacato. Sono posizioni che ciascuno nella propria autonomia può sostenere, ma è un fatto che nell'azienda postale si verifica questa situazione. La nostra Commissione ha dovuto « digerire » tutto quello che veniva proposto.

Abbiamo cercato di esaminare quali fossero le possibilità e gli strumenti per uscire da tale situazione e proprio dal nostro gruppo politico è venuta la proposta del premio di produzione come mezzo per cercare da una parte di eliminare l'assenteismo (che nel settore in questione è dovuto a diversi fattori, come ad esempio i disagi affrontati da coloro che sono costretti a lasciare i luoghi di origine per trasferirsi al nord) e dall'altra di aumentare la produttività, senza dover fare ricorso all'assunzione di personale straordinario, che ormai è diventato un fatto normale nell'azienda delle poste e delle telecomunicazioni, non collegato a determinati periodi dell'anno, in cui aumenta il numero dei pezzi smistati o prodotti dall'azienda stessa.

A distanza di quasi due anni dall'introduzione del premio di produzione, vediamo invece che persistono tutti gli elementi negativi e che vi è stato solo un leggero miglioramento. L'assenteismo non è diminuito o è diminuito in modo irrilevante. Si persegue ancora la politica dell'aumento di personale non di ruolo, cioè di personale che lavora con un contratto a termine e, poiché si pensa di aumentare questo personale, il disegno di legge prevede una integrazione degli stanziamenti iscritti nel bilancio di previsione.

Il personale di ruolo è passato da 180 a 190 mila unità e al Ministero si pensa (si stanno elaborando i piani) di arrivare ad un aumento di circa 30 mila unità. Dunque, si introduce il premio di produzione, ma diminuisce il numero dei pezzi lavorati, mentre aumentano il numero delle persone applicate, l'organico e il premio di produttività. Ciò costituisce veramente un paradosso e siamo, quindi, in

presenza di gravi contraddizioni. Essendovi una diminuzione della produttività all'interno dell'amministrazione delle poste e della telecomunicazioni, si può dire che il premio di produzione non ha corrisposto alle nostre aspettative e a quelle dell'utenza. Ciò per diversi motivi; ad ogni modo, quando discuteremo la risoluzione presentata in materia dal gruppo comunista, affronteremo per esteso le cause per cui il premio di produzione non ha potuto operare come si pensava dovesse operare.

Oggi ci viene proposta ancora una volta un'integrazione. La questione è complessa e debbo confessare che è sempre più difficile entrare nel merito del bilancio delle poste e delle telecomunicazioni e nei meccanismi che presiedono alle decisioni, alle scelte e all'elaborazione dei provvedimenti che ci vengono proposti; è sempre più difficile per il Parlamento esercitare le prerogative di cui è investito in ordine ai bilanci di previsione delle aziende di Stato. Non sono solo io a dire questo, perché in passato anche le Commissioni bilancio della Camera e del Senato più di una volta hanno fatto notare che non è ammissibile che l'amministrazione postale sottragga a determinati capitoli somme da destinare poi al ruolo straordinario, come avviene ora, o al premio di produzione, capitoli riguardanti, ad esempio, gli interessi sui mutui contratti. In sostanza, la azienda tende ad iscrivere voci in bilancio concernenti gli interessi sui mutui da contrarre, ma che poi non si contraggono, per cui può sottrarre a quelle voci somme per altre finalità e destinazioni.

Di recente, la Commissione bilancio del Senato, nel dare il suo parere su questo disegno di legge (il senatore D'Amelio ne è stato l'estensore), in una nota ha sostenuto che è inammissibile redigere un bilancio e coprire determinate spese con riferimento a capitoli eterogenei, avendo per oggetto spese ascrivibili a categorie economiche diverse, come quelli 101, 108, 281, 284 e 427 dello stato di previsione della spesa dell'amministrazione delle poste.

Pertanto, non veniamo messi nelle condizioni di poter esercitare le nostre prerogative grazie ad un gioco di prestigio che

viene fatto ogni volta: come il prestigiatore usa carte sagomate in maniera diversa, qui si fa in modo che nelle singole voci di bilancio vi siano categorie diverse di servizio, per cui alla fine è possibile far quadrare, come in un gioco di bussolotti, tutte le spese e sottrarre le cifre che si vuole. Non si può continuare in questo modo perché, fra l'altro, queste spese si riversano non solo sugli utenti, ma anche su tutti i cittadini con l'aumento dell'inflazione, e quindi causando un danno a tutta la collettività nazionale che in cambio non riceve niente, perché sappiamo tutti come viene espletato il servizio.

La richiesta di integrazione, che viene avanzata con il disegno di legge, in un primo momento era stata giustificata con la necessità di corrispondere il premio di produzione al netto dell'imposta IRPEF. Ciò era alquanto illegale e illegittimo, perché non si poteva pensare che tale premio potesse essere corrisposto esente dalla quota tassabile. In prosieguo di tempo, ci si è accorti che non era possibile giustificare la spesa in quel modo; così, si è modificata la richiesta e si è detto che il personale era aumentato e che soprattutto esisteva la necessità di far continuare a percepire una certa somma a chi già la percepiva per cui, portando il premio di fine esercizio al livello più alto, le cose si sarebbero messe a posto. Questa è la realtà dei fatti. Però, il premio di produzione, come è stato applicato ed inteso dall'azienda, non ha corrisposto assolutamente alle finalità per le quali era stato introdotto. Inoltre, ci troviamo di fronte ad altre inadempienze. Infatti, nella legge n. 49, che ha introdotto il premio di produzione, si era stabilito che le variazioni annuali di tale premio, decise sulla base di determinati parametri, avrebbero dovuto essere comunicate al Parlamento in tempo utile per la discussione del bilancio preventivo, per cui il Parlamento avrebbe dovuto essere messo a conoscenza dalla nostra Commissione delle variazioni per l'anno 1980. Questo non è avvenuto. Quindi, da qui a qualche tempo dovremo esaminare ancora una volta un'altra richiesta di in-

tegrazione e ci troveremo così di fronte a storni di fondi dai capitoli più eterogenei.

L'amministrazione postale non ha alcuna intenzione di cambiare atteggiamento anche di fronte alla più volte dichiarata nostra volontà di andare incontro alle sue esigenze, perché riconosciamo che la situazione dell'azienda è difficile per molti motivi e sappiamo anche che, per risolvere una tale situazione e cominciare ad invertire la tendenza che esiste al suo interno, occorre il massimo di unità non solo sindacale, ma anche politica; per questo più volte ci siamo dichiarati disponibili ad esaminare insieme le questioni che via via si presentavano. Sino a quando questa rimarrà un'azienda (non lo dico solo io, ma anche il « libro bianco ») in cui i fini centrali sono quelli di potere e clientelari, è chiaro che non si potrà porre alcun rimedio alla situazione attuale.

Pertanto, di fronte ad un provvedimento che prevede ancora una volta storni di fondi da un capitolo ad un altro, senza avere la possibilità di accertare appieno la giustezza di questa decisione e soprattutto il bilancio ed essere in grado di interpretarlo, non possiamo non dichiararci contrari.

Dicevo che ancora una volta da parte dell'amministrazione si cerca di imboccare la via più facile, che però aggrava ulteriormente la situazione esistente. Quando abbiamo discusso il bilancio di previsione per il 1979 ci siamo trovati di fronte al capitolo relativo agli straordinari che era raddoppiato ed abbiamo sollevato la questione, dal momento che si stava discutendo la possibilità di ridurre questa voce grazie al premio di produzione. Ci fu detto che, non essendo ancora stata varata tale legge, in qualche modo si dovevano inserire queste spese nel capitolo di bilancio per il 1979. Nel mese di luglio abbiamo esaminato le note di variazione di bilancio e abbiamo constatato che le spese per lo straordinario erano state mantenute e non erano affatto variate, anzi anche in quella occasione si era procedu-

to allo storno di cifre da altri capitoli per fare fronte al premio di produzione.

Adesso ci troviamo di fronte a quest'altra richiesta e siamo posti nell'impossibilità di poter esprimere un giudizio fondato su qualche cosa di certo. L'unica cosa certa è che si procede nella vecchia maniera.

Le responsabilità non sono solo della amministrazione. Come ho detto, vi è una organizzazione sindacale, la CISL dei postelegrafonici, che ha sposato le decisioni dell'amministrazione, dalla quale non si distingue assolutamente. Vi è una simbiosi tra questa organizzazione sindacale e il mondo politico, che accentua il carattere clientelare e di potere di questa azienda, determinando disfunzione ed inefficienza.

Non si può far pagare tutto questo alla collettività e dire — come ha detto il senatore Vittorino Colombo in un'intervista ad un giornale — che se le cose proseguiranno in questo modo si dovrà prendere una decisione draconiana e andare alla privatizzazione dell'azienda. Diciamo piuttosto che qualcuno deve tornare a vita privata, non che si deve privatizzare quello che è un bene di tutta la collettività e che in tutti gli altri paesi è diretto e amministrato dallo Stato.

Per tutti questi motivi, dichiaro che il gruppo comunista voterà contro questo provvedimento.

BAGHINO. Devo rilevare che spesso in questa Commissione siamo di fronte a situazioni di fatto. Se ratifichiamo le erogazioni effettuate nel corso del 1979, queste diventano regolari e si va avanti in attesa di un provvedimento per l'anno prossimo. Che cosa accadrebbe dunque se il disegno di legge, che concreta un'altra ratifica sostanzialmente, fosse respinto?

PANI. Pagherebbe il ministro di tasca sua!

BAGHINO. Se dovessimo respingere il provvedimento, il ministro potrebbe essere chiamato in giudizio...

PANI. Basta telefonare al giudice Alibrandi!

BAGHINO. Finalmente ne abbiamo trovato uno che non subisce l'influenza del Governo, né dei partiti.

BERNARDI GUIDO. Subisce solo l'influenza dei movimenti, soprattutto se sono sociali!

BAGHINO. Se fosse vero che subisce la nostra influenza, bisognerebbe smettere di dire che non contiamo niente; sarebbe un'ulteriore prova che invece contiamo molto.

Se il ministro fosse chiamato in giudizio, tutto il corpo dell'amministrazione delle poste dovrebbe accorrere nelle aule giudiziarie ad esprimergli solidarietà, oppure dovrebbe accettare le trattenute nella busta-paga a titolo di rimborso del denaro ricevuto.

Il provvedimento approvato il 9 febbraio 1979 tendeva a determinare un maggior rendimento ed una soluzione degli inconvenienti e delle insufficienze che il servizio delle poste e delle telecomunicazioni aveva dimostrato di avere, attraverso la previsione del premio di produzione, legato alla produttività dell'azienda ed alla presenza. Veniva previsto il premio di fine esercizio, che poi era esteso dagli uffici locali agli uffici principali.

Se oggi siamo costretti ad apportare un incremento alle cifre già stanziato, forse dipende dal fatto che il suddetto provvedimento ha mancato l'obiettivo che intendeva raggiungere. Ciò significa che permane nell'amministrazione postelegrafonica una disfunzione per la quale il ministro dovrebbe suggerirci un rimedio, altrimenti l'inconveniente diventerebbe cronico, se già non lo è. Il ministero dovrebbe indicarci non solo una ragione di questo incremento, cioè il discorso legato all'applicazione dell'IRPEF, ma anche le altre ragioni che sono certamente di disfunzione, di non rendimento. Bisogna avere il coraggio di assegnare le colpe a chi le ha. Ora, o è il ministero che non funziona o questo premio di produzione, legato ad una migliore organizzazione del lavoro e ad una tecnologia ammodernata, non ha trovato un corrispettivo, per cui

gli inconvenienti permangono. Nel denunciare questo, si deve almeno garantire che si procederà a correggere questi inconvenienti. Se poi essi derivano dal personale che non si è reso conto di questa situazione e se vi sono pressioni esterne che portano alla disorganizzazione, anziché all'organizzazione, ed all'assenteismo, anziché alla produttività, allora dobbiamo denunciare anche questo. Bisogna individuare i responsabili; altrimenti non si spiega il motivo per cui a questi provvedimenti, che vengono disposti d'accordo con le organizzazioni sindacali, come è avvenuto per la legge n. 49, i sindacati poi si dichiarino contrari. Qualcosa evidentemente non funziona. È probabile che non si voglia riferire questo fenomeno, ma qui occorre essere chiari.

La legge n. 49 consente l'adeguamento degli organici a seconda dell'aumento o della diminuzione delle esigenze dell'attività postale e telefonica, in determinati momenti e circostanze, il che doveva favorire una riduzione o almeno una minore esigenza di straordinario. Ma questo adeguamento non avviene. Perché? Per l'incapacità dei dirigenti o per le resistenze del personale che non intende accettare questa mobilità dato che essa può comportare disagi o altro? Mi pare che queste cose si debbano sapere. Non voglio parlare contro nessuno, né contro alcuna organizzazione sindacale, ma desidero sapere la verità, perché poi si viene qui per farci mettere lo spolverino sul provvedimento, ponendo, fra l'altro, il mio gruppo in una situazione di estremo disagio perché, se dovessi votare contro, nel caso in cui il mio voto fosse determinante, il provvedimento non verrebbe approvato con conseguenze che graverebbero sul personale; ciò non mi garberebbe, in quanto si dovrebbe dar luogo a trattenute, con un conseguente minore introito, mettendo così in difficoltà le famiglie dei postelegrafonici. Se la colpa dovesse ricadere su chi deve subire la trattenuta, allora potrei pensare anche ad una specie di punizione per far sì che non si commettano più errori, ma come si fa a dire questo

se non vi è nessuno che ha il coraggio di denunciare la verità?

Ecco perché, pur considerando l'eterogeneità dei capitoli di bilancio denunciata al Senato, ma nello stesso tempo la disponibilità manifestata dal sottosegretario davanti all'VIII Commissione del Senato, voteremo a favore del provvedimento. Però, a nome del mio gruppo, sottolineo la necessità di avere, o attraverso la risoluzione presentata dal gruppo comunista che comprende tutto lo scibile delle poste e delle telecomunicazioni o attraverso un altro documento, una relazione analitica di tutti gli inconvenienti verificatisi e di ciò è necessario fare, perché altrimenti dovremmo riconoscere che non è più il Parlamento a legiferare...

PANI. Infatti.

BAGHINO. ...ma il Governo e i sindacati di comune accordo, con qualche intervento parlamentare, sempre in funzione di maggioranze attuali o future, di determinati gruppi per ottenere ciò che i sindacati, in sede di conversazione e colloquio con il Governo, non sono riusciti ad avere. In questo caso decidiamo di cambiare tutto l'istituto, perché anche a noi potrebbe far piacere costituire un istituto in cui siano incluse le organizzazioni che rappresentano tutti i lavoratori, che sono così corresponsabilizzati nel legiferare, e quindi corresponsabili, nel bene e nel male, di ciò che avviene nella nazione.

BERNARDI GUIDO. Desidero replicare prima di tutto all'onorevole Baldassari che ha impresso a questa discussione (mi perdoni la franchezza) un tono ed un taglio estremamente antipatici, perché definire il Ministero delle poste come un centro di potere e clientelare...

BALDASSARI. Lo ribadisco.

BERNARDI GUIDO. ...dire che è al di fuori di ogni controllo parlamentare e condannare la CISL-postelegrafonici con argomentazioni che, se fossero state usate da uno di noi, sarebbero state definite an-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1980

tisindacali, non mi sembra che sia il modo migliore per affrontare il tema in discussione. Allora, onorevole Baldassari, mettiamoci un momento a discutere sui rapporti tra sindacati e Parlamento, perché proprio in questi giorni, nella travagliatissima e delicatissima vicenda del controllo aereo, quando i pericoli di un sindacalismo, che non vuole concedere niente ma vuole tutto, rischiano di creare un « buco » che estranea l'Italia dallo spazio aereo internazionale, vediamo il vostro gruppo in un atteggiamento ben diverso da quello che oggi proponete rispetto alla CISL-postelegrafonici.

BALDASSARI. Ma questa situazione del trasporto aereo l'avete creata voi! Voi avete responsabilità di Governo! Non potete addossare ad altri responsabilità che sono vostre!

BERNARDI GUIDO. Se avesse seguito più a fondo il problema, probabilmente ne darebbe una valutazione diversa.

BAGHINO. Fino a poco tempo fa eravate tutti e due nella maggioranza.

BERNARDI GUIDO. Il dramma è esploso quindici giorni prima della presentazione delle proposte sulle quali il Governo aveva assunto un impegno. Se vogliamo ridurre il sindacato allo spazio costituzionale, siamo d'accordo; del resto, anche nella vostra cultura e critica vi è questa distinzione da un pansindacalismo che impone al Parlamento scelte che vanno al di là della Costituzione. Basti vedere la proposta fatta dalla « triplice » sulla depenalizzazione di quanto è avvenuto nel settore del controllo aereo, che neppure uno studente del primo anno di giurisprudenza oserebbe chiedere. Se poi vogliamo identificare in un settore sindacale la tessera di appartenenza politica o la prevalenza dell'ideologia politica, non facciamo né un discorso politico né sindacale, perché il rimprovero nei confronti di amici della CISL di Milano di avere appoggiato niente meno che il ministro Vittorino Colombo...

BALDASSARI. ...attraverso volantini distribuiti tra la popolazione!

BERNARDI GUIDO. Non so se il collega Baldassari sia ingenuo o sia in malafede, ma vorrei sapere quale partito politico e quali uomini politici ha appoggiato la CGIL.

BALDASSARI. Mi deve portare qualche documento!

BERNARDI GUIDO. Ne posso portare a tonnellate. La bilancia pende decisamente a nostro favore sul piano della apoliticità e dell'autonomia sindacale. Non altrettanto possiamo dire di voi, che definite clientelari e di potere quei centri dove il partito comunista non ritiene di essere prevalente, mentre date legittimità, santificazione e beatificazione a tutti i centri di potere in cui siete presenti o prevalenti.

BALDASSARI. Nel consiglio di amministrazione vi sono tutti funzionari della democrazia cristiana.

BERNARDI GUIDO. A parte il fatto che non è così, non è titolo di illegittimità essere democristiani in un consiglio di amministrazione. La lotta sindacale è aperta ad ogni apporto politico, vi sono centri sindacali di assoluta prevalenza CISL o CGIL, ma non è questo punto che ha portato il gruppo comunista a discutere i problemi di altri ministeri in termini politici, superando i problemi strutturali.

BALDASSARI. In quelle aziende dove non vi sono tutti democristiani le cose vanno meglio, c'è più efficienza.

BERNARDI GUIDO. È una sua valutazione, sarebbe bene fare un'indagine conoscitiva dal punto di vista parlamentare.

Non più di 15 giorni fa vi è stato un convegno di lavoro indetto dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, che ha messo a fuoco tutti i problemi del settore. A tale convegno erano state invi-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1980

tate le forze politiche parlamentari e mi sono premurato di partecipare, ritenendo che quando un ministro mi invita come parlamentare a chiarire la situazione delle poste in tutte le sue luci e le sue ombre sia mio dovere andare per dare un contributo...

LUCCHESI. Tutti saremmo venuti, se non vi fosse stata contemporaneamente una seduta della Commissione.

BERNARDI GUIDO. Se il collega Baldassari, cui vanno la mia stima e la mia amicizia, fosse intervenuto, avrebbe constatato con quanta franchezza si discutevano i problemi; in un clima di collaborazione vi era una dialettica sindacale, in cui i rappresentanti sindacali postelegrafonici erano tutt'altro che teneri verso il ministro e verso l'amministrazione delle poste. Non vi è un sindacato acquiescente ai voleri del ministro o che si identifichi addirittura con le forze politiche...

BALDASSARI. Nel momento del voto va così!

BERNARDI GUIDO. Sono portato a fare un censimento dei voti dei sindacalisti. Mi auguro che arrivi il momento in cui Lama o Carniti votino per la democrazia cristiana. Ma stiamo scherzando? Cerchiamo di non avere presente questo parametro quando discuteremo i problemi delle ferrovie o di altri ministeri, perché altrimenti sarebbe una cosa davvero triste.

Mi sembrava doverosa questa risposta, a parte il fatto che il collega Baldassari ha fatto una considerazione secondo la quale il Parlamento non è in grado di controllare, mentre ha un sindacato di controllo che può sempre esercitare attraverso gli strumenti previsti dal regolamento (interpellanze, interrogazioni, risoluzioni, indagini conoscitive). Inoltre sulla legittimità della spesa la Corte dei conti esercita un controllo severissimo...

BALDASSARI. La Corte dei conti ogni anno fa rilievi sulla eterogeneità dei capitoli di bilancio.

BERNARDI GUIDO. Rimane al Parlamento la possibilità di espletare un controllo di legittimità e di sindacato sull'operato del Governo, anche in relazione ai rilievi della Corte dei conti, alla quale non credo che l'onorevole Baldassari abbia mai inteso rinunciare. Vi è invece una realtà che desidero mettere in evidenza. Noi abbiamo lottato contro le isole privilegiate di gruppetti di impiegati, che erano economicamente tali per motivi di cottimo o di particolari capacità. Con battaglie condotte anche dal vostro gruppo politico abbiamo respinto questo criterio, abbiamo generalizzato, abbiamo chiesto una maggiore produttività all'intero sistema, non poggiandola su un gruppo di persone.

Ricordo che nel convegno recente di cui ho parlato si è rilevato che, mentre nel periodo 1973-'77 vi è stata una curva discendente del 18 per cento nell'utilizzo delle poste, perché oltre all'aumento dei telex e dei telegrammi vi era un aumento di reparti privati autorizzati, oggi siamo in fase di crescita e abbiamo recuperato il 10 per cento negli ultimi due anni. Vi è un ritorno di fiducia nel sistema postale, che sta a dimostrare che le strutture siano indirizzate nella direzione giusta.

Non mi pare esatto il rilievo che è stato fatto in ordine alla spesa. Il finanziamento che ci viene richiesto non serve per privilegiare alcuna isola di impiegati, ma per fronteggiare un aumento del ventaglio di responsabilità e di produttività che è aumentato. La percentuale dell'assenteismo è scesa dall'11,50 per cento del 1978 al 9 per cento del 1979, e questo mi sembra un fatto positivo.

Quindi il disegno di legge non è un fatto clientelare né di potere, ma si inserisce nella legittimità di un'azione cui abbiamo dato notevole incremento e che si sta muovendo nella direzione giusta.

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

FIORI GIOVANNINO, *Relatore*. Mi pare che, dopo il dibattito acceso cui ha

dato luogo l'intervento dell'onorevole Baldassari, sia necessario ricapitolare brevemente i termini esatti della questione. Sappiamo perfettamente che, quando si parlò di premio di produzione e di premio di fine esercizio all'atto dell'approvazione della legge n. 49, intendemmo introdurre nel sistema retributivo postale due indennità da erogare indistintamente a tutto il personale, evitando quella concentrazione di guadagno per alcuni gruppi privilegiati di impiegati e di operatori che avevano maggiori possibilità di applicarsi al cottimo e allo straordinario. D'altra parte, mi pare che i dati, che si ricavano da tutti gli atti, indichino che lo straordinario è diminuito del 63 per cento, come ore erogabili; indubbiamente la spesa non può diminuire perché si dimentica, come ha fatto il collega Baldassari, che l'aliquota dello straordinario è triplicata. Pertanto, se triplica l'aliquota, anche se le ore diminuiscono del 50 per cento, abbiamo sempre un aumento di spesa.

Venendo ora alle conseguenze specifiche che deriverebbero da un nostro voto contrario, devo sottolineare che il premio di produzione viene stabilito di anno in anno con decreto del ministro, sentito il consiglio di amministrazione e dopo negoziazioni e pattuizioni con le organizzazioni sindacali. Questa dunque è un'anticipazione della metodologia prevista dalla legge-quadro nel pubblico impiego: o ci mettiamo in testa che in futuro tutto il servizio del pubblico impiego agirà su questo piano contrattuale o siamo fuori dai tempi nuovi che incalzano. La legge-quadro (articolo 9 della legge n. 382) prevede che una larga parte, almeno tutta quella che attiene all'aspetto retributivo, dovrà essere oggetto di contrattazione con le organizzazioni sindacali. Lasciamo da parte che nel Ministero delle poste prevalga la CISL sulle altre organizzazioni, perché anche lì vi è una federazione unitaria ed ho avuto modo di sperimentare che, quando si tratta dei problemi del personale, tutte e tre le organizzazioni agiscono di concerto; così, quando riescono ad ottenere certi risultati, mi pare che tutte le organizzazioni sindacali ascrivano

a loro merito i risultati conseguiti. Che poi vi sia un'organizzazione ad avere maggiore o minore peso, ciò non ha importanza. Vi sono, infatti, altri settori in cui i rapporti si invertono.

Allora, per riprendere il discorso, dobbiamo tenere presenti le conseguenze che deriverebbero da un voto contrario della nostra Commissione. Bisognerebbe che per l'anno passato, trattandosi di somme percepite oltre gli stanziamenti iscritti in bilancio, si procedesse al recupero, almeno in percentuale, nei confronti di tutti coloro che hanno goduto di questa indennità; poi, per il 1980 il ministro dovrebbe chiamare le organizzazioni sindacali e porre sul tappeto il problema di ridurre il compenso rispetto al 1979. Tutto questo nel momento in cui si notano i segni di una ripresa della produttività anche nell'efficienza del servizio, in una certa misura. Sono d'accordo che non è soddisfacente oggi, in senso assoluto, il funzionamento del servizio postale, però tre anni fa ci siamo posti anche come Commissione (allora non ne facevo parte) il problema di restituire efficienza, impulso e normalità a quel servizio. Penso, pertanto, che un atteggiamento di questo genere costituirebbe una grave battuta di arresto su questa via del recupero.

D'altra parte, si tratta di un settore dove, a differenza di altri settori dell'amministrazione pubblica, certe insufficienze hanno ripercussioni molto più gravi, perché i servizi postali debbono funzionare ogni giorno. Se in un settore burocratico non si agisce con regolarità, si ammucchiano le pratiche e probabilmente il cittadino non sentirà immediatamente le conseguenze di questa insufficienza, mentre nel settore postale siamo legati ad una realtà quotidiana che impegna l'amministrazione e gli operatori nel garantire regolarità al servizio e corrispondere alle richieste dell'utenza.

Vorrei sottoporre a tutti i colleghi le implicazioni estremamente negative che deriverebbero da un nostro voto contrario, perché mi sembrerebbe una grave responsabilità quella di mortificare una categoria di dipendenti pubblici che, in fon-

do, non credo abbia demeritato rispetto ad altre categorie di dipendenti pubblici in senso generale.

Vorrei dire che il meccanismo della legge n. 49 assoggetta l'amministrazione a controlli nuovi, perché si prevede che i nuovi organici, all'inizio di ogni esercizio (probabilmente si comincerà con il 1980), debbano essere sottoposti (la legge stabilisce la possibilità di una variazione di anno in anno) al controllo del Parlamento e delle competenti Commissioni; sulla base di queste variazioni, abbiamo la possibilità di valutare anche le conseguenze in termini di spesa sia per gli stipendi sia per le competenze accessorie.

Concludendo, non posso che rivolgere un caloroso invito a riconsiderare certe posizioni e a dare un voto favorevole sul disegno di legge.

TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Sarò breve anche perché all'ordine del giorno della Commissione vi è la discussione sulla risoluzione presentata dagli onorevoli Baldassari ed altri. Condivido le osservazioni degli onorevoli Fiori e Bernardi, non perché questi appartengano alla mia stessa parte politica; e vorrei aggiungere, anche perché sono io a seguire e a tenere i contatti con le organizzazioni sindacali, che usciamo dalle riunioni con i sindacati con un accordo generale e non di maggioranza, per cui la parte politica che rappresento non fa particolarismi.

È chiaro che tante altre cose dovranno essere fatte. Non abbiamo raggiunto la perfezione nella nostra amministrazione, ma abbiamo un desiderio, che è comune al vostro, e cioè di arrivare ad un miglioramento e, se possibile, alla perfezione. Si dovranno superare difficoltà enormi, di ogni genere, che è inutile elencare.

Va respinta l'impostazione secondo cui il premio di produzione non ha portato alcun vantaggio all'amministrazione postale, perché in effetti abbiamo avuto un miglioramento nei servizi: lo avrete osservato e recepito. Abbiamo anche avuto una riduzione di assenze veramente forte e dobbiamo tener presente che l'amministra-

zione delle poste è una delle poche amministrazioni in cui si è avuto il numero più basso di ore di sciopero: questo è un fatto da addebitare in termini positivi sia alle organizzazioni sindacali sia alla gestione politica del nostro Ministero. Il premio di produzione è stato votato da tutti i gruppi politici nella passata legislatura; l'aggiunta di cui al disegno di legge è doverosa e necessaria per la nostra amministrazione, anche per i motivi che voi stessi avete sottolineato nel corso della discussione.

Nel ringraziare i colleghi che hanno preannunciato il voto favorevole sul provvedimento, vorrei invitare il gruppo comunista a rivedere la sua posizione, tenendo anche conto della battaglia che inizierà domani con i sindacati per i profili professionali; non solo con i sindacati maggiormente rappresentativi, ma anche con la CISNAL, che ha una percentuale discreta di iscritti, abbiamo continui contatti e rapporti e cerchiamo di arrivare a decisioni unitarie e non maggioritarie.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Le somme indicate nella lettera c) del primo comma dell'articolo 2 della legge 9 febbraio 1979, n. 49, sono elevate a lire 195.340.000.000 per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, di cui lire 31.340.000.000 riferibili al compenso annuale di fine esercizio, ed a lire 12.750.000.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, di cui lire 2.110.500.000 riferibili al compenso annuale di fine esercizio.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'anno 1979 in lire 38.000.000.000 per l'Amministrazione

delle poste e delle telecomunicazioni ed in lire 1.950.000.000 per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si provvederà come segue:

per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni con riduzione, rispettivamente, di lire 27.000.000.000, di lire 5.700 milioni, di lire 1.500.000.000, di lire 800 milioni e di lire 3.000.000.000 degli stanziamenti iscritti ai capitoli nn. 101, 108, 281, 284 e 427 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1979;

per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici con riduzione di lire 1.950.000.000 dello stanziamento iscritto al capitolo n. 101 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio 1979.

All'onere relativo all'anno 1980 valutato in complessive lire 40.000.000.000, di cui lire 38.000.000.000 per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e lire 2 miliardi per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, si provvederà mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

BALDASSARI. Siamo stati invitati a rivedere il nostro atteggiamento, che invece rimane immutato. Mi sembra strano che si tenti di stravolgere i dati che sono di fronte a noi e a tutti i cittadini. Si pensi solamente a quelle che sono le rassegne-stampa, che a noi vengono regolarmente distribuite, riguardanti le poste e le telecomunicazioni. È paradossale la situazione, sembra che quanto viene sollevato dal gruppo comunista sia fuori dalla realtà, sia avulso dai dati concreti. Se è vero che il senatore Vittorino Colombo ha detto che, permanendo la situazione attuale, si è costretti ad andare alla privatizzazio-

ne, come si fa a fare questa difesa d'ufficio dell'azienda delle poste e delle telecomunicazioni? Come si può dire che l'assenteismo è diminuito, quando in questa intervista il senatore Vittorino Colombo — che diserta la X Commissione trasporti della Camera — ha ammesso che si arriva alla percentuale del 50 per cento in certi periodi dell'anno? Come si può dire che le cose stanno migliorando? Nell'intervista si dice che migliorano, ma la stessa cosa si può leggere nelle interviste che rilasciava il ministro Gioia nel 1972 o nel 1973. Come si può dire che non è un centro di potere clientelare, quando sapete che un alto funzionario delle poste è inquisito da parte della magistratura, perché pare che in una assemblea abbia invitato i commissari a stravolgere i dati di un concorso, e non è stato ancora sospeso da parte dell'amministrazione? Non mi è ancora stata data risposta all'interrogazione che ho presentato da più di un anno e poi ripresentato. Come si possono fare certe affermazioni, quando il senatore Vittorino Colombo, per giustificare il disservizio, dice che l'Italia è troppo lunga? Bisogna forse cercare di accorciare il paese? Come si può fare una difesa d'ufficio dell'azienda, in presenza di una situazione di questo tipo universalmente ammessa come grave?

Per quanto riguarda i lavoratori, certo sono dell'avviso che una dialettica sindacale si possa sempre svolgere indipendentemente dai rapporti di forza. È un fatto che all'interno dell'azienda un'organizzazione sindacale ha sempre condiviso comunque le scelte dell'amministrazione. I risultati li abbiamo sotto gli occhi: siamo in presenza di un'azienda che — unico caso nel mondo occidentale — è diretta con un consiglio di amministrazione che ha solo poteri consultivi e, per altro, i cui membri sono designati dal ministro. Abbiamo un consiglio superiore tecnico delle poste e delle telecomunicazioni i cui membri sono designati di nuovo dal ministro e che all'unanimità in qualche caso prendono decisioni paradossali. Abbiamo l'esempio degli uffici postali, abbiamo l'ITALPOST, una società a partecipazione statale che

butta al vento soldi della collettività reclamizzando quello che avrebbe fatto. Ricordiamo quella legge che prevedeva 3 mila nuovi uffici postali per 150 miliardi. Dopo sei anni l'ITALPOST reclamizza 370 o forse meno uffici postali non tutti realizzati.

L'utenza protesta perché un gran numero di questi uffici postali è ubicato fuori dall'abitato.

BERNARDI GUIDO. Sono i comuni che destinano le aree.

BALDASSARI. Quanto abbiamo detto è suffragato da dati che non possono essere disconosciuti. Mi sembra sempre più paradossale che si cerchi di fare una difesa d'ufficio di un ministero che universalmente è riconosciuto come inadempiente.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica) (1386).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 30 gennaio 1980.

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

LIGATO, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione, che è già stato approvato dal Senato, tende ad

ampliare la facoltà di intervento dell'amministrazione dei trasporti nel controllo delle conformità dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento.

L'intervento di questa amministrazione, in particolare della direzione generale della motorizzazione civile, avveniva in due forme, o con un procedimento di approvazione rispetto ad un tipo di veicolo o di omologazione rispetto ad un prototipo i cui dati caratteristici venivano contraddistinti nella fase di studio e di progettazione. Senonché, soprattutto per i veicoli a bassa cilindrata e per i ciclomotori, e anche per i relativi dispositivi di equipaggiamento, si sono riscontrate, durante i controlli, circostanze di non rispondenza ai caratteri di distinzione degli stessi veicoli. Fra l'altro, rimaneva incerto il momento in cui era stata apportata la modifica ai motori o ai veicoli e loro rimorchi e ai relativi dispositivi di equipaggiamento, e cioè se nella fase della costruzione o in una fase successiva. Infine, sorgeva il problema se applicare la sanzione al titolare del libretto di circolazione o al conducente dello stesso veicolo a motore.

In considerazione di ciò, l'amministrazione dei trasporti chiede un ampliamento della facoltà di controllo sui motori, sui veicoli e loro rimorchi e sui relativi dispositivi di equipaggiamento in tutte le fasi, e cioè nella fase della costruzione e in quella della vendita, stabilendo il metodo del contraddittorio con l'azienda che fabbrica i motori o i veicoli e addirittura con il venditore.

Il disegno di legge si richiama anche alla più coerente attuazione delle norme comunitarie e stabilisce alcuni limiti di garanzia rispetto alla produzione di motori e veicoli costruiti all'estero, per i quali è prevista una forma di intervento presso i paesi di fabbricazione.

Ritengo di dover sottolineare due circostanze di particolare importanza, che per altro lo sono già state nel corso della discussione all'VIII Commissione del Senato. La prima concerne il controllo dell'equipaggiamento dei ciclomotori, considerata la giovane età dei guidatori, con par-

icolare riferimento al casco. L'altra riguarda la tutela della salute, minacciata dall'inquinamento e dai rumori degli stessi ciclomotori e dei veicoli.

Nel disegno di legge vengono previste sanzioni per i trasgressori e si demanda al Ministero dei trasporti, d'intesa con quello della sanità, l'emanazione dei decreti in cui si debbono stabilire le modalità di intervento, fermo restando che i funzionari della motorizzazione civile potranno accedere presso le aziende di fabbricazione o di vendita dei veicoli, dei motori e dei dispositivi di equipaggiamento.

Un punto è stato controverso nel dibattito all'VIII Commissione del Senato, e cioè quello della collaborazione tra i funzionari dei Ministeri dei trasporti e della sanità. Alla suddetta Commissione è parso opportuno escludere, nella fase di accesso presso le aziende dei rivenditori, la compresenza dei funzionari del Ministero della sanità con riferimento all'aspetto della difesa della salute dall'inquinamento da scarichi e da rumori. Ciò per garantire una maggiore celerità all'intervento.

In conclusione, raccomando la rapida approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BOCCHI. Dichiaro subito che il gruppo comunista voterà a favore del disegno di legge, ma ritengo di dover muovere, ancora una volta, alcune critiche circa l'atteggiamento che il Governo ed i singoli ministeri vanno assumendo attorno a questioni che dovrebbero essere affrontate non soltanto con più tempestività, ma anche con più organicità. È evidente che questo provvedimento comporta modificazioni al codice della strada, sulla revisione del quale dobbiamo riscontrare ritardi. Ricordiamo che nel 1976 è stata istituita la famosa commissione di studio; nel 1977 sono state presentate alcune proposte e fatte sollecitazioni e finalmente è stato presentato al Senato un disegno di legge sul codice della strada, che la nostra Commissione sarà chiamata a discutere. Erano

quindi valide le preoccupazioni che abbiamo ripetutamente espresso in ordine a questi ritardi.

Il disegno di legge, che interessa anche i guidatori di motocicli, fra l'altro è stato presentato con ritardo anche rispetto alla normativa CEE: basti pensare che la prima risale al 1970. Vorrei anche in questa occasione pregare vivamente il Governo di tenere conto di una necessità. Poiché la legge delega per il nuovo codice della strada non avrà tempi brevi, sarebbe opportuno presentare un provvedimento organico di anticipazione, tenendo conto degli obiettivi più generali del codice. Il gruppo comunista continua ad opporsi all'approvazione di leggi che finiscono per complicare situazioni già compromesse, ma l'esigenza di questo provvedimento è data anche dalla dinamicità del fenomeno della circolazione, che ha imposto ripetuti provvedimenti, sull'autotrasporto delle merci (legge n. 298), sulle caratteristiche dei veicoli (legge n. 707), eccetera.

Avremmo preferito che il disegno di legge in esame fosse inserito in un contesto più generale e programmato, ma ci sembra opportuno che questi accertamenti siano fatti durante il periodo di fabbricazione e di vendita, proprio per il rapporto che vi è tra il controllore e il conducente di veicoli, che spesso porta a soluzione *brevi manu*. Vi sono conducenti che circolano con il corrispettivo della multa già pronto, risolvendo in questo modo le cose. Il compito di compiere questi accertamenti è affidato alla direzione della motorizzazione civile dei trasporti in concessione. Non ricordo la situazione di questa direzione e in particolare la situazione dei vari ispettori dei vari uffici provinciali. Non so da quanti anni non si provvede alla revisione degli automezzi in circolazione, con la conseguenza che circolano sulle nostre strade e autostrade - e la cronaca quotidiana ne è testimonianza - dei veri e propri proiettili micidiali. Sono delle bombe che circolano sulle strade, e i morti ormai non si contano più.

Vorremmo che il sottosegretario nella sua replica ci desse assicurazioni di come in questa situazione gli uffici provinciali e

la direzione generale potranno assolvere ai compiti previsti dal provvedimento in esame. Per avere una patente occorrono cinque o sei mesi, mentre gli automezzi circolano con pezzi di carta rinnovabili ogni quindici giorni. La motorizzazione deve attrezzarsi, senza spingere il Parlamento ad approvare una legge che preveda l'assunzione di altro personale.

Occorre creare le condizioni perché il provvedimento abbia seguito, altrimenti corriamo il rischio di metterci la coscienza a posto con le direttive della CEE, ma non di garantire il perseguimento degli obiettivi che vogliamo raggiungere. Ad esempio, per quanto riguarda il problema dell'inquinamento, sarei del parere che si considerasse l'opportunità di ripristinare la formulazione originaria dell'articolo 2 del disegno di legge, che prevedeva la possibilità di intervento delle autorità sanitarie competenti, per cercare di alleggerire da questo compito gli uffici della motorizzazione, che sono oberati di arretrati, e per dare una maggiore garanzia di competenza relativamente a questo aspetto. Il problema dell'inquinamento è così presente nel nostro paese che, anche con l'avvio della riforma sanitaria, ha impegnato particolarmente gli operatori sanitari, siano essi enti o istituzioni, siano essi esperti o cittadini interessati a questo grosso problema.

Mi rendo conto che se modifichiamo il testo dobbiamo rinviare il disegno di legge al Senato. Sottopongo alla Commissione questa necessità. Non voglio trattenere ancora i colleghi su questo punto, in quanto hanno potuto valutare, sulla base della relazione del collega Ligato, sintetica ma completa, questi importanti problemi, che si pongono a garanzia della collettività e di coloro che usano gli automezzi. Un risultato si otterrà solo se non lasceremo alla legge scritta il compito di risolvere questi importanti problemi, ma se daremo agli uffici ed agli enti competenti la possibilità di operare veramente in questa direzione.

BAGHINO. Penso che tutti siano sensibili al problema della sicurezza e della

incolumità pubblica, nonché a quello di un uso più appropriato delle strade, perché ciò riguarda non soltanto l'incolumità di chi circola in città o fuori città, ma anche la possibilità di una circolazione adeguata. Tuttavia, desidero fare alcune considerazioni. Noi ci accingiamo ad approvare una legge particolare, come del resto abbiamo già fatto per altri provvedimenti portati all'esame della Commissione, ma al Senato è stato presentato un disegno di legge concernente la revisione del codice della strada. Ora, mentre approviamo questo provvedimento particolare, che cosa ne sarà di quello generale? Tutte le norme al nostro esame sono già comprese in quel testo, oppure ci troveremo a non essere aggiornati quando saremo chiamati ad esaminare quel disegno di legge? Si dice che potrà intervenire una legge-delega per cui sarà cura del dicastero competente uniformare il tutto. Ma perché non dobbiamo dare subito organicità a questa materia?

A distanza di dieci anni dalla loro emanazione, inseriamo nel disegno di legge disposizioni della CEE, ma non pensiamo se esse potranno essere attuate. Chi le attuerà? La direzione generale della motorizzazione civile? Ma se il personale si dovrà recare presso tutte le aziende che costruiscono non soltanto il complesso dei motori e dei veicoli, ma anche le parti di veicoli, chi provvederà al controllo dei veicoli? Chiedo questo perché il disegno di legge ammette il controllo rispetto al prototipo in fabbrica, cioè appena costruito e non ancora posto in vendita. Ma chi provvederà a tutto ciò che attiene alla trasformazione, che attiene alla sicurezza ed all'incolumità, e per la quale si dovrebbe procedere ad accertamenti periodici dei veicoli in circolazione?

In sostanza, assegniamo ad un settore, che non è in condizioni di fare il quotidiano controllo dei veicoli in circolazione, l'ulteriore compito di controllo presso le aziende e le fabbriche. Poi, una volta che ci si è assicurati presso le aziende che la costruzione viene fatta secondo il prototipo omologato, da quel momento non ab-

biamo garanzie per la circolazione, con riferimento all'aspetto dell'incolumità e dell'inquinamento, perché non si prevede alcun controllo: questo è l'accertamento più importante e non quello compiuto nella fase della costruzione e della vendita! Di questo non ci preoccupiamo, mentre è proprio la fase finale quella che dovrebbe interessarci.

La norma che prevede i controlli delle parti di veicoli, oltre a complicare il lavoro, non garantisce che, una volta fatto lo accertamento, le novità che potranno intervenire consentano un controllo per impedire i veri artifici e, nello stesso tempo, dare al responsabile la colpa per quello che viene posto in vendita. Tutto ciò non è regolamentato.

Scendendo nei particolari, penso che il Senato abbia fatto bene ad inserire la norma sul controllo dei caschi, ma mi pare che abbiamo già approvato un provvedimento in cui si stabilisce l'uso del casco fuori città.

PRESIDENTE. Il provvedimento, da me presentato, non è stato ancora approvato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PANI

BAGHINO. Allora ci preoccupiamo di omologare il tipo di casco che deve essere usato, ma non dell'uso che se ne farà. Per tutti gli aspetti che ho sottolineato non è stata prevista alcuna norma e non ci preoccupiamo di inserirla.

Al Senato il Governo ha insistito perché all'articolo 5 rimanesse la norma riguardante i decreti sull'inquinamento atmosferico ed acustico, che devono essere emanati di concerto con il ministro della sanità. Ma, se vi era l'esigenza di ottenere il concerto, come mai all'articolo 2 è stato eliminato questo punto, con il consenso del Governo?

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Al Senato il Governo si è rimesso alla Commissione.

BAGHINO. Come dire: se non comprendete la norma, abolitela.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ogni volta che il Governo si rimette alla Commissione deve essere ripreso come se avesse commesso un atto di offesa.

BAGHINO. O di furberia: scelga lei. Così, da una parte, ci si è preoccupati del concerto che, come è stato rilevato giustamente, allunga l'iter, lo complica, ma, dall'altra, si è soppressa la norma contenuta nell'articolo 2, in base alla quale agli accertamenti relativi all'inquinamento atmosferico ed acustico poteva partecipare (si trattava, quindi, di un atto volontario) un funzionario tecnico dei ruoli del Ministero della sanità. Così, per l'emanazione dei decreti si ritiene giusto prevedere il concerto con il ministro della sanità, ma non altrettanto per il controllo delle parti che causeranno eventualmente l'inquinamento, disturbi acustici, e così via. Il Ministero della sanità si disinteressa di questo; si preoccupa solo di fare il decreto. Non mi pare che vi sia in questo modo serietà nel legiferare, né si approfondisce la questione. Inoltre occorre considerare che, prevedendo l'obbligo di omologazione delle singole parti e dando luogo alla sospensione nel caso di mancata uniformità di queste al prototipo, si complica il processo di produzione.

Vi è anche da rilevare che la vendita dei veicoli avviene normalmente tramite un concessionario. Ora, gli accertamenti previsti nel provvedimento in esame sono a carico del venditore, al quale — a meno che non sia egli stesso l'autore del mutamento — non deve derivare alcun appesantimento dal fatto che quel veicolo non sia uguale al prototipo omologato, perché altrimenti tale appesantimento si tradurrebbe in un aumento del costo del veicolo o in una diminuzione della provvigione. Di provvigione infatti si tratta, dal momento che i prezzi dei veicoli sono fissi.

Mi associo alla proposta di inserimento nel disegno di legge del comma che riguarda l'inquinamento e l'acustica e mi riservo di presentare altri emendamenti.

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

LIGATO, Relatore. Non si può non essere d'accordo sulla necessità che in questa materia si ricerchino momenti complessivi di omogeneità, anche in previsione dell'elaborazione del nuovo testo unico del codice della strada. È un'aspirazione che tutti abbiamo e che è emersa negli ultimi anni non solo a livello legislativo, ma anche nel rapporto tra Governo, Parlamento e regioni. Tra l'altro il punto centrale della discussione è sempre quello della competenza per materia, in modo organico e completo. Concordo quindi con l'onorevole Bocchi su questa esigenza di carattere generale.

Ritengo che il provvedimento in esame rivesta una certa urgenza, non solo perché era stato presentato al Senato nella precedente legislatura ed è poi decaduto per lo scioglimento anticipato delle Camere, ma anche perché l'amministrazione dei trasporti lo ritiene necessario a causa della frequenza delle violazioni riscontrate dai funzionari.

Sono esatti i rilievi fatti circa la carenza di personale, soprattutto specializzato, anche perché vi è stata una modifica profonda nell'amministrazione dei trasporti con il trasferimento di competenze alle regioni.

Soprattutto nel settore dei ciclomotori e delle macchine agricole, ma anche in altri settori, si è riscontrata una certa frequenza di violazioni rispetto ai prototipi omologati. Anche il ruolo del venditore dei singoli prodotti è importante, perché è di garanzia nei confronti della clientela, che non è in grado di riscontrare difformità del veicolo rispetto al prototipo omologato. Il venditore può essere meglio in grado di effettuare tale riscontro. È un punto estremamente delicato della garanzia nei confronti del cliente, che a mio avviso va mantenuto.

Nella relazione ho sottolineato la modifica apportata all'articolo 2, con la previsione della presenza dei funzionari tec-

nici della sanità accanto ai funzionari della motorizzazione civile.

Vorrei pregare i colleghi che hanno preannunciato la presentazione di emendamenti di considerare che nel secondo e nel quinto comma dell'articolo 5 è riaffermato il criterio, in sede di elaborazione del decreto, del concerto tra il Ministero dei trasporti e il Ministero della sanità. Un funzionario tecnico della motorizzazione civile è normalmente un ingegnere o un geologo, cioè un funzionario dotato di quel minimo di conoscenze tecniche che si richiedono per applicare una norma per quanto riguarda l'aspetto motoristico e quello dell'inquinamento. Si tratta di un problema gravissimo, come si può constatare a Roma, dove un patrimonio artistico ed architettonico sta andando in rovina a causa del traffico di veicoli nelle strade del centro.

Invito pertanto i colleghi a procedere all'approvazione del disegno di legge in esame.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Desidero innanzitutto ringraziare il relatore e coloro che sono intervenuti nella discussione. Certamente questo disegno di legge è anticipatore della riforma generale del codice della strada, per la quale è stato presentato al Senato un disegno di legge-delega da parte del Governo. Per altro, vi è urgenza di legiferare in materia, dato che i tempi di discussione della legge-delega saranno piuttosto lunghi; si avrà così la garanzia che venga immesso nel mercato un veicolo attrezzato secondo le norme di approvazione e di omologazione finalizzate ai problemi della sicurezza. Anche recenti interventi dell'autorità giudiziaria hanno messo in rilievo questo aspetto; e la conseguente ricerca delle responsabilità si è dimostrata difficoltosa, in quanto il Ministero aveva solo la possibilità di fare un controllo a valle, quando ormai il veicolo era in circolazione. Pertanto, sembra utile dotare il Ministero della capacità di controllare fin dalla fonte produttiva che vengano rispettate tutte le norme e che i veicoli vengano

costruiti secondo le autorizzazioni e le omologazioni preventivamente concesse.

Si è chiesto se la direzione generale della motorizzazione civile sarà in grado di assumersi questo onere. Sul piano quantitativo, non dovrebbe essere un onere eccezionale, dato che non vi sono fabbriche sparse per tutta l'Italia, in tutte le province del nostro paese. Così, i funzionari del Ministero dei trasporti, muniti di apposita delega ministeriale, avranno libero accesso nelle fabbriche, che sono in numero sufficientemente limitato.

Poi, com'è noto, ai sensi della legge approvata nella scorsa legislatura, è in corso un progressivo potenziamento degli organici della direzione generale della motorizzazione civile. È vero che si è dovuto, nella logica della legge, propedeuticamente sistemare il personale già in forza per poter procedere ai concorsi per l'assunzione di personale esterno; però, essendo già stati emanati i bandi di concorso, vi è l'auspicio, anzi la certezza, che in un ragionevole lasso di tempo la direzione generale della motorizzazione civile avrà personale adeguato. Com'è noto, questa direzione sta dotandosi, nelle varie province d'Italia, attraverso una programmazione pluriennale, di centri di prova autoveicoli che consentiranno quell'ammoderamento tecnologico, certamente importante e necessario, e ci potremo così mettere al passo con tutta la normativa vigente, soprattutto in ordine alla revisione.

Sono state sollevate alcune questioni. L'onorevole Baghino ha accennato alla possibilità di complicazioni rispetto al ciclo produttivo. Questo è il rischio che bisogna correre se si vuole (mi pare che tutti consentano su ciò) dare la facoltà al Ministero ed alla pubblica amministrazione di fare una verifica in quella fase. Naturalmente vi è una tutela, perché gli accertamenti vengono compiuti da funzionari muniti di apposita delega ministeriale, e quindi si presume che questa attività di sindacato sul ciclo produttivo verrà attuata con la ragionevole attenzione, in modo da non farne uno strumento di imbarazzo o, peggio ancora, vessatorio.

Per quanto riguarda i venditori, mi pare che vi sia un indirizzo abbastanza consolidato nella legislazione (faccio mie tutte le considerazioni svolte dal relatore), che tende a rendere organica l'individuazione delle responsabilità durante tutti i passaggi. *Mutatis mutandis*, quando si parla di abusivismo edilizio, si cerca di individuare tutte le responsabilità, dell'impresa, del costruttore, e così via. Qui vi è una tendenza a rendere solidali tutti coloro che partecipano ad un determinato ciclo, per cui il venditore, tutt'al più, sarà più cauto nei rapporti con il costruttore e non dovrebbe subire aggravii di natura finanziaria, a meno che non incorra nelle sanzioni per disattenzione o trascuratezza non essendosi assicurato della corrispondenza alle norme di legge del materiale di cui viene rifornito.

Per quanto riguarda poi la riproposizione dell'articolo 2 nel testo originariamente presentato dal Governo, in cui si prevedeva la possibilità per i funzionari del Ministero della sanità di procedere agli accertamenti in concorso con quelli del Ministero dei trasporti, devo dire che al Senato mi sono trovato di fronte alla pressoché unanime richiesta di sopprimere il concerto anche all'articolo 5. Mi è parso doveroso rilevare in quella sede che, almeno per i criteri generali e gli indirizzi da seguire per assicurare le norme antinquinamento, si dovesse avere il concerto del Ministero della sanità. Non ho ritenuto di assumere una posizione altrettanto rigida sull'articolo 2, in quanto si dovrebbe presumere che i funzionari del Ministero dei trasporti, che con apposita delega ministeriale svolgono questi accertamenti, siano in grado di interpretare agevolmente gli indirizzi e le prescrizioni fissati con il concerto del Ministero della sanità. Si assicura così anche la snellezza di questi accertamenti, altrimenti, di volta in volta, si sarebbe dovuta determinare una delega congiunta del Ministero dei trasporti e di quello della sanità. Ricordo anche che il Senato, nell'intento di snellire la procedura, voleva eliminare il concerto anche nella fase del decreto preliminare. Mi pare di avere assunto una posi-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MARZO 1980

zione ragionevole in quella sede, per cui vi chiederei di evitare un ritorno di questo disegno di legge all'altro ramo del Parlamento.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARZOTTO CAOTORTA

PRESIDENTE. Poiché non ci sono ancora pervenuti i prescritti pareri, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Integrazioni alla legge 9 febbraio 1979, n. 49, recante disposizioni per il personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle

telecomunicazioni » (*Approvato dal Senato*) (1387):

Presenti	27
Votanti	26
Astenuti	1
Maggioranza	14
Voti favorevoli	16
Voti contrari	9

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodeo, Baghino, Baldassari, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Contu, Federico, Fiori Giovannino, Gradi, Grippo, Laforgia, Lamorte, Ligato, Lucchesi, Marzotto Caotorta, Monteleone, Ottaviano, Pani, Parlato, Pernice, Picano, Rubino, Vignola, Viscardi.

Si è astenuto:

Benco Gruber Aurelia.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO