(N. 139)

SENATO DELLA REPUBBLICA

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore CINGOLANI

COMUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 24 OTTOBRE 1953

Elevazione a Ispettorato compartimentale della sezione distaccata della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per l'Umbria

ONOREVOLI SENATORI. — In base all'articolo 1 del regio decreto 5 maggio 1941, n. 370, gli uffici periferici dell'Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili vennero fissati in numero di sedici, assumendo la nuova denominazione di Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (M.C.T.C.). L'elemento di distinzione degli uffici periferici rimase basato sulla « sede », l'indicazione della quale seguiva la denominazione, completandola. Assunsero così la nuova denominazione i Circoli ferroviari di Torino, Milano, Bolzano, Verona, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Bari, Catanzaro, Palermo, Cagliari, Brescia.

Per la competenza territoriale degli ispettorati compartimentali non vi fu alcuna innovazione e così questa continuò ad essere riferita alla regione geografica con alcune eccezioni preesistenti, e cioè: l'Ispettorato compartimentale di Ancona aveva competenza non solo sulle Marche, ma anche sugli Abruzzi; l'Ispettorato compartimentale di Roma aveva competenza sul Lazio e sull'Umbria; l'Ispettorato compartimentale di Napoli aveva competenza sulla Campania e sul Molise; l'Ispettorato compartimentale di Milano divideva con quello di Brescia la competenza sulla Lombardia: questo l'ordinamento degli uffici periferici dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione fino al 1948.

In questo anno sopravviene il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, il cui articolo 8, secondo comma, modifica l'articolo 1 del citato regio decreto 370 del 1941, nel modo che segue:

« Gli Ispettorati compartimentali hanno sede nei capoluoghi delle regioni: Piemonte, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Lazio, Abruzzo e Molise, Campania, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna ».

N. B. – Eguale proposta di legge fu presentata nella prima legislatura dai senatori Pasquini e Varriale. (proposta di legge n. 2693, comunicata alla Presidenza il 21 novembre 1952).

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1200)

Rispetto al precedente ordinamento, il nuovo presenta le varianti che seguono:

gli uffici periferici con denominazione di Ispettorato compartimentale M.C.T.C. restano sedici, ma il loro numero viene portato da sedici a diciannove, con la istituzione di due Sezioni ed un reparto speciale distaccati, in base alla facoltà spettante al Ministro per i trasporti per l'articolo 1 del succitato regio decreto 370 del 1941;

il criterio di distinzione degli uffici periferici riferito alla « sede » è abbandonato e quello della regione geografica, da criterio di massima delle circoscrizioni territoriali, con evidente processo di adeguamento all'ente regione, previsto dall'articolo 131 della Costituzione, assurge a elemento differenziatore della denominazione degli uffici, dei quali giustifica pure l'istituzione.

Il vecchio Ispettorato compartimentale di Brescia scompare, perchè questa città non è nè sarà capoluogo di regione ed al suo posto viene istituito un ufficio periferico non previsto dalla precedente legge del 1941, l'Ispettorato compartimentale M.C.T.C. per l'Abruzzo e Molise, ottenuto riducendo entro i limiti delle rispettive regioni le circoscrizioni territoriali degli Ispettorati compartimentali di Ancona e Napoli, appunto per il processo di adeguamento alla Costituzione che prevede lo Ente regione per l'Abruzzo e Molise.

La dizione « Gli Ispettorati compartimentali hanno sede nei capoluoghi delle regioni . . . » dell'articolo 8 del prefato decreto legislativo 557 ha dunque un significato finale, che va collegato direttamente ai princìpi della Costituzione. La successiva elencazione delle regioni, tra le quali non figura quella umbra, doveva riflettere, è da ritenersi, una ragione d'indole contingente: la limitazione dell'aumento del numero degli Ispettorati compartimentali da parte del Ministero del tesoro, per ragioni di economia del bilancio, ragioni da ritenersi ormai superate.

Ed ecco alcuni dei fatti nuovi che fanno ritenere ormai superata l'opposizione del Ministero del tesoro alla istituzione di un nuovo Ispettorato compartimentale M.C.T.C. per l'Umbria:

1° istituzione del Provveditorato alle Opere pubbliche « per l'Umbria » costituito con decreto legislativo presidenziale 15 settembre 1947, n. 1119, poco prima dell'istituzione della Sezione per l'Umbria dell'Ispettorato generale M.C.T.C.;

2° costituzione in data 3 febbraio 1951 (legge 3 febbraio 1951, n. 114) dell'Ispettorato compartimentale dell'agricoltura « per l'Umbria »;

3° costituzione in data 2 gennaio 1952 (legge 2 gennaio 1952, n. 41) del Compartimento della viabilità « per l'Umbria ».

A questi uffici periferici ultimi in ordine di tempo, si aggiungono gli uffici di tutte le altre Amministrazioni dello Stato da tempo funzionanti in Perugia con denominazione adeguata alla loro funzione:

Corte di appello;

Avvocatura distrettuale dello Stato;

Ufficio regionale di riscontro per l'Umbria;

Ufficio regionale della Corte dei conti;

Ispettorato compartimentale del lavoro;

Sovraintendenza ai monumenti e alle gallerie dell'Umbria;

Circolo regionale della guardia di finanza.

Tuttavia il richiamo alle questioni formali di adeguamento costituzionale e ai fatti nuovi che fanno venir meno le ragioni contingenti che nel 1948 impedirono l'aumento del numero degli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile, è stato fatto soltanto allo scopo di lasciare sgombra la via ad un attento esame delle questioni specifiche di sostanza le quali configurano senz'altro come singolare, per l'attuale scarso potenziale di traffico assorbito da un deficiente sistema ferroviario e viabile, la situazione della regione umbra e per la quale è opportuno provvedere in base al criterio della maggiore urgenza.

Com'è noto, attualmente le funzioni di istituto dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione nella regione umbra sono assicurate dalla « Sezione distaccata per l'Umbria », con sede in Perugia, istituita con decreto ministeriale 27 marzo 1950, n. 09540, in base alla facoltà accordata al Ministro per i trasporti dall'articolo 8 del più volte citato decreto legislativo 557 e essa dipende direttamente dal Ministero dei trasporti, con autonomia amministrativa analoga a quella di tutti gli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile.

La circoscrizione territoriale della regione umbra comprende le provincie di Perugia e di Terni, con una superficie di chilometri quadrati 8500 (di fronte ai minimi della regione Liguria di 5436 e della Venezia Giulia, compresa Trieste, di 8343) con una popolazione di oltre 800.000 abitanti, di fronte al minimo di circa 700.000 per la Venezia Tridentina (Ispettorato compartimentale Trentino-Alto Adige). Anche per quanto riguarda la densità della popolazione per chilometro quadrato di superficie l'Umbria ha una media notevole di oltre 90 abitanti (la Venezia Tridentina 52, la Sardegna 51).

Si deve al riguardo considerare l'importanza che assumono i trasporti terrestri in Umbria, data la sua peculiare situazione geografica di regione completamente interna con una lunghezza di perimetro notevole per cui, a parità di superficie, il sistema delle comunicazioni terrestri presenta caratteristiche di uno sviluppo in atto e avvenire assai più diffuso e complesso di quello di altre regioni confinanti per lungo tratto con il mare, quali le vicine Marche, ad esempio, e nelle quali, peraltro, si è già provveduto ad istituire uffici periferici dell'Ispettorato generale M. C. T. C. con denominazione adeguata.

Si deve aggiungere poi che i trasporti concessi all'industria privata nell'Umbria sono particolarmente numerosi e frequenti anche per la ridotta importanza della sua rete ferroviaria statale, della lunghezza di soli chilometri 362 con una densità di appena quattro chilometri di linea per cento chilometri quadrati di superficie, irrisoria nei confronti dello sviluppo economico e demografico della regione.

Al 1° ottobre 1953 la Sezione per l'Umbria contava 205 autolinee ordinarie per una rete di chilometri 6959 ed un totale di autobus-chilometri annui 6.876.742 oltre ai numerosi autoservizi stagionali.

A queste autolinee vanno aggiunti importanti altri servizi pubblici di trasporto e cioè: la ferrovia centrale umbra, i cui lavori di prolungamento a San Sepolcro saranno ultimati entro l'anno come posa in opera di un armamento pesante su sede, pronta da tempo e con carattesistiche di tracciato di gran lunga superiori; la ferrovia Spoleto-Norcia; la tramvia extra-urbana Terni-Ferentillo, nonchè i servizi filoviari, funicolari e di navigazione sulle acque pubbliche, tra i quali si cita la recente istituzione del servizio di navigazione Passignano-Isola maggiore, che collega alla terra ferma popolazioni finora completamente abbandonate.

Inoltre la regione, per i suoi gioielli d'arte e per le note attrattive turistiche, storiche e religiose, viene attraversata pure da un complesso di altre autolinee a lungo raggio provenienti dalle Marche, dalla Toscana, dal Lazio, alcune delle quali a carattere nazionale e in collegamento con autolinee internazionali, per cui i dati di traffico sopra specificati vengono di gran lunga superati dalla realtà dei fatti.

Per completare il quadro occorre ancora accennare allo sviluppo raggiunto dall'automobilismo privato e dalla motorizzazione individuale leggera nelle due importanti provincie di Perugia e Terni e ai grandi complessi industriali, minerari di Terni, Foligno, Spoleto dai quali è spesso richiesta l'opera dell'Ispettorato (gas compressi, binari di raccordo-locomobili su ferrovie in servizio privato ecc.).

I dati di cui sopra, tutti relativi al campo dei pubblici trasporti e alle funzioni di istituto dell'Ispettorato generale M.C.T.C., sono da soli sufficienti a dimostrare la maggiore urgenza della istituzione nella regione umbra di un Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile.

Questa necessità, peraltro, è stata riconosciuta dallo stesso Ministro per i trasporti: infatti, la Sezione per l'Umbria, che cominciò a funzionare dal 1° dicembre 1948 nell'àmbito dell'allora Ispettorato compartimentale per il Lazio e l'Umbria, con urgenza e, dopo appena un anno di attività, veniva trasformata in ufficio autonomo con decreto ministeriale 09540 del 27 marzo 1950, assumendo la denominazione di « Sezione distaccata per l'Umbria », mentre contemporaneamente, lo Ispettorato compartimentale per il Lazio e l'Umbria, con sede in Roma, assumeva la

semplice denominazione di « Ispettorato compartimentale per il Lazio ».

Tuttavia, se questo riconoscimento è valso a creare alla Sezione distaccata per l'Umbria una situazione speciale di autonomia amministrativa nell'interno dell'Ispettorato generale M.C.T.C., resta il fatto che l'ufficio, dotato di personale, di locali, di attrezzature è chiamato a svolgere funzioni di un normale Ispettorato compartimentale senza averne la corrispondente denominazione e figura giuridica e senza avere a capo un funzionario di grado adeguato, come invece avviene per gli altri Ispettorati compartimentali di pari importanza, che sono diretti da un ispettore capo di grado VI.

Questa situazione di compromesso, mentre da un lato ha apportato grande beneficio, rispetto al passato, alla risoluzione di molti dei problemi di pubblici trasporti della regione e apprezzabile giovamento alle industrie, al commercio, e al pubblico che vivono e si avvalgono dei mezzi della motorizzazione in continuo e incalzante sviluppo, dall'altro lato non ha permesso di risolvere *in toto* la questione. In primo luogo, perchè molti dei problemi di trasporto hanno carattere interregionale ed essi debbono e dovranno essere trattati alla pari negli interessi delle varie regioni, in secondo luogo, come sopra detto, perchè ormai l'Umbria è dotata di tutti gli uffici pubblici a circoscrizione regionale.

Anzi, con l'istituzione degli ultimi uffici periferici regionali, in ordine di tempo, l'esigenza che nella regione umbra venga istituito un ufficio periferico dell'Ispettorato generale M.C.T.C. con denominazione adeguata, è maggiormente sentita.

« Già dal 1950 la stampa locale dell'Umbria (" Nuovo Corriere " del 12 febbraio 1950) in occasione della inaugurazione della Sede A.N.A.C. di Perugia, fece eco alle istanze dei concessionari di autolinee per richiedere al Ministro dei trasporti di accordare una maggiore autonomia alla Sezione M.C.T.C. per l'Umbria ».

Così, successivamente, nel 1951 l'Agenzia « L'Italia d'oggi » riferiva che la « Giunta camerale di Perugia sarà chiamata ad emettere il voto per la trasformaeione della attuale Sezione distaccata della motorizzazione civile di Perugia in Compartimento comprendente le due provincie della regione, Perugia e Terni. Si ha ragione di credere che il competente Ministero vorrà soddisfare questa legittima esigenza della regione umbra, la quale nei consessi nazionali e internazionali potrà sostenere gli interessi propri in questo settore a parità di condizioni delle altre consorelle regionali ».

Così la Camera di commercio industria e agricoltura di Perugia, in data 16 giugno 1951 ha fatto espresso voto al Ministero dei trasporti perchè « in considerazione dell'importanza economica della regione umbra, e del grande sviluppo assunto dagli autotrasporti nella regione stessa, voglia costituire l'Ispettorato compartimentale per la Umbria della M.C.T.C. uniformandosi così ai deliberata degli altri Ministeri per i rispettivi organi periferici regionali, nell'intento di assicurare anche a tale organismo (Sezione distaccata per l'Umbria) parità di importanza e di autorità nell'economia regionale ».

Così « Il Nuovo Corriere » del 23 dicembre 1952 che afferma in un articolo intestato « La rete ferroviaria pubblica e privata nella nostra provincia » . . . « data l'entità dei trasporti automobilistici, è di sommo interesse, per la nostra provincia e per l'intera regione umbra, che l'attuale Sezione per l'Umbria si trasformi in Ispettorato regionale per l'Umbria, in considerazione anche del notevole traffico degli autotrasporti merci ».

A queste considerazioni, che riflettono il pensiero della pubblica opinione, si debbono aggiungere altre considerazioni in ordine alla funzionalità della Sezione distaccata per l'Umbria della M.C.T.C. Per brevità, e per restare nel tenore delle considerazioni già fatte, una sola se ne aggiunge ed è questa. Per il noto processo di sempre maggiore interdipendenza delle funzioni dei vari uffici statali regionali e interregionali queste, che attengono al normale funzionamento, sia pure nella loro molteplicità (economico-sociali, amministrative tecniche, turistiche, etc.), risultano influenzate dalla denominazione dell'ufficio e non è raro che rappresentanti della Sezione distaccata per l'Umbria dell'Ispettorato generale M.C.T.C. siano chiamati a far parte di Commissioni, Collegi e Consigli, nei quali vengono considerati rappresentanti di un ufficio di

rango inferiore, con conseguenza nel prestigio della funzione e nelle precedenze.

Alla suesposta necessità circa la direzione del nuovo Ispettorato compartimentale per l'Umbria, si può far fronte per ora con minimo aggravio di bilancio, dato il carattere d'urgenza, e senza pregiudicare le possibilità dell'Amministrazione dell'Ispettorato generale M.C.T.C. per un futuro, definitivo ritocco dei propri organici, mediante l'istituzione di un terzo posto in soprannumero, e da riassorbirsi, nel grado VI del ruolo del personale tecnico, in aggiunta alle due unità già previste nella nota *b*) della tabella 1, allegata al citato decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557.

Pertanto, dimostrata esaurientemente l'importanza del lavoro, la cui ampiezza e urgenza, illustrata in un dettagliato e profondo studio, è stata consacrata anche dalle decisioni adottate in un recente Convegno per la viabilità in Umbria, indetto dalla Camera di commercio di Perugia, e dal consenso unanime della stampa quotidiana, da svolgere nell'Umbria nel campo dei trasporti e della motorizzazione civile, lavoro non certamente secondo a quello svolto in altri uffici periferici dell'Ispettorato generale M.C.T.C. con denominazione di Ispettorati compartimentali M.C.T.C.;

tenuto conto che non possono sussistere motivi di ulteriore opposizione da parte del Ministero del tesoro, trattandosi semplicemente di dare diversa e maggiormente adeguata denominazione alla già istituita Sezione distaccata per l'Umbria, funzionante sin dal 1° dicembre 1948 con autonomia amministrativa, già al completo di impianti, di attrezzature, di fondi e dotata di sufficienti unità di personale;

tenuto presente il previsto decentramento amministrativo regionale, per cui non si tratterebbe che di anticipare ciò che dovrà farsi in sede di funzionamento dell'ente regione, analogamente a quanto stanno facendo le altre Amministrazioni dello Stato;

tenuto conto che si tratterebbe soltanto di integrare opportunamente, secondo le sentite pubbliche necessità, un provvedimento di legge superato dai fatti, che aveva omesso di considerare l'Umbria tra le sedi degli Ispettorati compartimentali, con evidente condizione di inferiorità rispetto alle regioni limitrofe;

si auspica l'adozione del provvedimento legislativo che si sottopone all'esame del Senato.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

Il primo ed il secondo comma dell'articolo 8 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, ratificato con legge 5 luglio 1951, n. 519, sono sostituiti dai seguenti:

« L'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione è costituito dalla sede centrale, dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e da una Sezione e un Reparto speciale distaccati.

« Gli Ispettorati compartimentali hanno sede nei capoluoghi delle regioni Piemonte, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzi e Molise, Campania, Puglia, Calabria, Sicilia, Sardegna. Le sedi della Sezione e del Reparto speciale distaccati saranno stabilite con decreti del Ministro per i trasporti ».

Art. 2.

I posti in soprannumero nel grado sesto del ruolo del personale tecnico dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione previsti dalla nota *b*) della tabella 1, allegata al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 557, sono aumentati di una unità, da riassorbirsi giusta il termine stabilito dall'articolo 11 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e da conferirsi, per inquadramento, a funzionario che si trovi nelle condizioni previste dall'articolo 3 del decreto legislativo stesso.