

SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

GIOVEDÌ 21 LUGLIO 1966

(71^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente GARLATO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè » (1707) (D'iniziativa dei senatori Berlanda ed altri) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE Pag. 999, 1001
BERNARDI 1001
DE UNTERRICHTER, *relatore* 1000, 1001
FERRARI Giacomo 1001
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 1001

« Concessione di premi eccezionali agli assuntori, agli incaricati dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e ai loro coadiutori, nonché al personale utilizzato sulle navi traghetto dell'Azienda stessa con contratto a tempo determinato » (1789) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione ed approvazione):

PRESIDENTE 998, 999
FERRARI Giacomo 999
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 998
GIANCANE, *relatore* 998

« Modifica all'articolo 49 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, relativo alla nomina a cantoniere delle strade statali » (1797) (D'iniziativa del deputato Brandi) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE, *relatore* Pag. 1001, 1002, 1006, 1007
CHIARIELLO 1005, 1007
CORBELLINI 1002, 1005
CROLLALANZA 1002, 1004, 1005, 1006, 1007
de' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 1003, 1004, 1005, 1006, 1007
DE UNTERRICHTER 1005
GIANCANE 1004, 1005
INDELLI 1004
TOMASSINI 1003, 1005, 1006, 1007

La seduta è aperta alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Bernardi, Chiariello, Corbellini, Crollalanza, Deriu, De Unterrichter, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Gaiani, Garlato, Genco, Giancane, Guanti, Indelli, Jervolino, Lombardi, Massobrio, Spasari, Spataro, Tomassini e Vergani.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici de' Cocci e per i trasporti e l'aviazione civile Florena.

LOMBARDI, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di premi eccezionali agli assuntori, agli incaricati dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e ai loro coadiutori, nonché al personale utilizzato sulle navi traghetto dell'Azienda stessa con contratto a tempo determinato » (1789) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di premi eccezionali agli assuntori, agli incaricati dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e ai loro coadiutori, nonché al personale utilizzato sulle navi traghetto dell'Azienda stessa con contratto a tempo determinato », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

GIANCANE, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, il provvedimento al nostro esame, concernente la concessione di premi eccezionali agli assuntori, agli incaricati dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e ai loro coadiutori, nonché al personale utilizzato sulle navi traghetto della Azienda stessa con contratto a tempo determinato, stabilisce un'estensione di quanto disposto dall'articolo 62 delle disposizioni sulle competenze accessorie per il personale ferroviario, approvato con la legge 31 luglio 1957, n. 685, al personale predetto che lavora per le ferrovie dello Stato, il quale precedentemente era stato escluso da questo beneficio.

La concessione di questi premi eccezionali viene fatta per prestazioni, rese oltre il normale orario di servizio, i cui corrispettivi non possono essere commisurati alla loro durata. I premi, fino al limite individuale

di lire 50 mila, sono concessi dal direttore generale, mentre per importi superiori provvede il Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione.

Alla copertura dell'onere di 700 milioni, derivante dall'erogazione di tali premi per l'esercizio 1963-64, per il secondo semestre 1964 e per l'esercizio 1965, si farà fronte mediante una riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo n. 201 « Combustibili solidi e liquidi, energia elettrica e lubrificanti per la trazione dei treni e per le navi traghetto », in quanto tale riduzione corrisponde alle economie realizzate per effetto della contrazione del traffico.

Poichè la corresponsione di questi premi avverrà con effetto retroattivo, la spesa sarà così ripartita: lire 250 milioni per l'esercizio finanziario 1963-64, lire 125 milioni per il secondo semestre del 1964 e lire 325 milioni per l'esercizio 1965. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, ripeto, si provvede — come è detto nell'articolo 3 — con riduzione dello stanziamento del capitolo 201 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1965 e, per gli anni successivi, con riduzione dello stanziamento dei corrispondenti capitoli. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

Manca il parere scritto della Commissione finanze e tesoro, ma la Commissione stessa ci ha fatto sapere in via breve che, al riguardo, si rimette alle dichiarazioni che saranno rese del rappresentante del Governo.

Ciò detto, invito gli onorevoli senatori ad approvare questo disegno di legge, che ritengo equitativo nei confronti di quel personale che era rimasto escluso dal godimento di questo beneficio.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non ho nulla da aggiungere a quanto detto dal relatore, senatore Giancane, tranne che si tratta di un provvedimento vivamente atteso dalla categoria degli assuntori, per cui sarebbe veramente spiacevole se il suo iter dovesse subire un ritardo.

La mancata comunicazione del parere da parte della 5^a Commissione credo che possa essere superata perchè la modifica apportata dalla Camera dei deputati al provvedimento originario è stata appunto determinata dalla necessità di stabilire esattamente i mezzi per far fronte all'onere derivante dalle disposizioni in esame, e questo è stato fatto in pieno accordo con il Ministero del tesoro e con la Commissione bilancio di quel ramo del Parlamento.

Quindi, ritengo che si possa senz'altro approvare il disegno di legge in questione che, ripeto, è atteso con impazienza dalle categorie interessate.

FERRARI GIACOMO. A nome del Gruppo comunista dichiaro di essere favorevole al provvedimento in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Agli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, agli incaricati, utilizzati in base agli articoli 8 e 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e ai loro coadiutori, nonchè al personale utilizzato sulle navi traghetto dell'Azienda stessa con contratto a tempo determinato, possono essere concessi premi eccezionali per particolari benemerienze o per prestazioni eccedenti l'orario normale di servizio il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Fino al limite individuale di lire 50.000 i premi sono concessi dal direttore generale; per importi superiori provvede il Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione.

(È approvato).

Art. 2.

La presente legge ha effetto dal 1° luglio 1963.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 250 milioni per l'esercizio finanziario 1963-1964, in lire 125 milioni per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, in lire 325 milioni per l'anno finanziario 1965 e in lire 325 milioni per l'anno finanziario 1966, si provvede con riduzione di pari importo dello stanziamento del capitolo n. 201 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1966 e dei capitoli corrispondenti per gli anni finanziari successivi.

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

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

(La seduta, sospesa alle ore 10,30, è ripresa alle ore 11).

Discussione e approvazione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Berlanda ed altri: « Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, e 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè » (1707)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Berlanda, Corbellini, Crollanza, Ferroni, Massobrio e Zanier: « Norme integrative di attuazione degli articoli 28 della legge 24 luglio 1959, numero 622 e 1 della legge 6 gennaio 1963, numero 14, riguardanti la ferrovia Trento-Malè ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge, di cui do lettura:

Articolo unico.

Per la ferrovia Trento-Malè il divieto posto dall'articolo 1 della legge 6 gennaio 1963, n. 14, riguarda soltanto la concessione di

ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi della ferrovia in applicazione dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, anche se in forma di integrazione, variazione o rettifica dei contributi elevati a norma dell'articolo 27 della legge 24 luglio 1959, n. 622.

Potranno invece essere incluse nei piani finanziari da istituirsi per la determinazione o revisione della sovvenzione ordinaria di esercizio le quote di ammortamento e interessi della parte di spesa per lavori e provviste restata a carico della concessionaria perchè non coperta dai contributi statali.

DE UNTERRICHTER, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame intende definire la portata delle precedenti leggi speciali riguardanti la ferrovia Trento-Malè, rendendo nel contempo più compiutamente applicabili le disposizioni della legge generale 2 agosto 1952, n. 1221 nei confronti della società concessionaria della ferrovia in questione, ferrovia che, evidentemente, costituisce uno di quegli impianti costruiti con una visione errata del futuro sviluppo dei sistemi di trasporto e delle possibilità economiche consentite da certi mezzi di trasporto.

Il disegno di legge — come gli onorevoli colleghi sanno — porta la firma di senatori rappresentanti tutte le parti politiche, ad eccezione di quella comunista: so peraltro che il partito comunista non ha mai trovato in Trentino da sollevare obiezioni su tutto quanto potesse servire a mantenere in vita la ferrovia di cui trattasi.

Per chiarire ulteriormente la portata del provvedimento in esame, vi è da rilevare che la legge 24 luglio 1959, n. 622, con la quale, in sostanza, veniva a porsi un preciso limite alla concessione di ulteriori contributi alla ferrovia per l'ammmodernamento degli impianti fissi (mentre le si rendevano applicabili tutti gli altri benefici previsti dalla legge generale), in sede di applicazione aveva fatto sorgere gravi dubbi. Veniva pertanto emanata la legge 6 gennaio 1963, n. 14, il cui articolo unico stabilisce che per la

ferrovia Trento-Malè sono applicabili le disposizioni di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, limitatamente al materiale rotabile ed all'esercizio con esclusione, ai sensi dell'articolo 28 della legge 24 luglio 1959, n. 622, di « qualsiasi forma di ulteriori contributi per il potenziamento degli impianti fissi ».

Ora, al fine di una esatta interpretazione delle citate disposizioni, è indispensabile chiarire che tale esclusione riguarda unicamente i concorsi dello Stato previsti dall'articolo 3 della legge del 1952, più volte citata, e non anche l'inclusione nei piani finanziari, da istituirsi per la determinazione o revisione della sovvenzione annua di esercizio, delle quote di ammortamento e interessi della maggiore spesa sostenuta dalla concessionaria anche in conseguenza delle numerose modifiche che i lavori eseguiti hanno subito rispetto ai progetti originari, previe, naturalmente, le approvazioni di legge.

La società concessionaria, infatti, soprattutto a lavori eseguiti, ha dovuto sostenere notevoli spese che non si sa se debbono essere considerate spese di costruzione o spese di manutenzione: così, ad esempio, durante le alluvioni del settembre scorso è stato necessario ricostruire un ponte, perchè una spalla era stata abbattuta ed una pila era stata compromessa nella sua stabilità (in seguito all'apertura di una diga a monte che aveva immesso nell'alveo del fiume una quantità abnorme di acqua), il che ha comportato la spesa di una cinquantina di milioni.

È necessario inoltre tenere presente che l'azienda in questione appartiene alla provincia di Trento ed ai Comuni attraversati dalla ferrovia e che, per la sua stessa costituzione, non ha mai perseguito, nella gestione della ferrovia, finalità di lucro, ma soltanto il miglioramento delle comunicazioni e la valorizzazione della zona servita.

Il presente disegno di legge, che tende — ripeto — a consentire che nella determinazione o nella revisione della sovvenzione annua di esercizio siano comprese anche le quote di ammortamento e gli interessi per la maggiore spesa sostenuta dalla conces-

sionaria in conseguenza dei lavori dimostratisi necessari sia alla fine della costruzione che durante l'esercizio, è stato opportunamente sottoposto a suo tempo all'esame del competente Ispettorato della motorizzazione civile, che ha dato parere favorevole.

Come relatore, pertanto, date le finalità che persegue il provvedimento, non posso che raccomandare la sua sollecita approvazione da parte della Commissione, onde evitare che la società concessionaria si veda costretta a sospendere l'esercizio della ferrovia in questione.

FERRARI GIACOMO. Dichiaro che, coerentemente alla nota posizione del Gruppo comunista nei confronti delle ferrovie in concessione, il Gruppo stesso si asterrà dal voto sul provvedimento in esame.

BERNARDI. Nell'annunciare il mio voto favorevole, non posso, peraltro, non avanzare delle riserve in ordine alla idoneità della linea ferroviaria, di cui ci stiamo occupando, a soddisfare le esigenze delle comunicazioni della zona interessata.

Tuttavia — ripeto — nonostante queste riserve, in considerazione del fatto che vi sono ormai degli interessi costituiti e delle abitudini da rispettare e che ancora non si è provveduto a costruire una strada adeguata, voterò a favore del disegno di legge, anche se ritengo che con lo sviluppo futuro della motorizzazione tale ferrovia sarà destinata fatalmente a scomparire entro pochi anni.

DE UNTERRICHTER, relatore. Come tecnico, non posso che concordare, in un certo senso, con le preoccupazioni da più parti manifestate; ricordo, a questo proposito che già nel 1952 avevo prospettato analoghi rilievi nel corso delle discussioni che si svolsero circa l'opportunità di ricostruire quasi completamente la ferrovia Trento-Malè. Tuttavia, ritengo che oggi — in considerazione del fatto che tale ricostruzione è ormai avvenuta — non sarebbe saggio far mancare alla società con-

cessionaria quei modesti mezzi che si rendono necessari per mantenere l'esercizio della ferrovia.

Si potrà prospettare la chiusura dell'esercizio quando verrà fatta una strada adeguata, nel quadro di un piano programmatico in base al quale vengano aboliti i rami secchi non suscettibili di rinverdire e sostituibili con altri mezzi. Oggi, però, questo provvedimento relativo alla ferrovia Trento-Malè risponde ad un'effettiva necessità.

FLORENA, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. A nome del Governo dichiaro di rimettermi alle decisioni della Commissione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Metto ai voti il disegno di legge, composto di un articolo unico, di cui ho già dato lettura

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge di iniziativa del deputato Brandi: « Modifica all'articolo 49 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, relativo alla nomina a cantoniere delle strade statali » (1797) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE, relatore. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge d'iniziativa del deputato Brandi: « Modifica all'articolo 49 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, relativo alla nomina a cantoniere delle strade statali », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale, sul disegno di legge, del quale io stesso sono relatore.

L'articolo 49 della legge 7 febbraio 1961, n. 59, stabilisce che la nomina a cantoniere delle strade statali si consegue mediante concorso per titoli, integrato da una prova pratica di scrittura sotto dettato e da una prova orale sull'istituzione, l'ordinamento, i compiti e i servizi dell'ANAS, nonchè da nozioni elementari di aritmetica.

Tali concorsi vengono espletati al centro, ma credo che tutti siano al corrente degli inconvenienti derivanti soprattutto dall'enorme numero dei concorrenti (si è verificato che per un concorso a 600-700 posti il numero dei concorrenti ha superato le 30 mila unità); ciò comporta gravi difficoltà nello stabilire le sedi ove esaminare tutte queste persone, una notevole perdita di tempo nell'esame dei titoli, delle prove scritte e delle prove orali e, conseguentemente, ingenti spese per lo Stato. A tutto questo va aggiunto che trascorrono molti mesi prima che i concorsi siano espletati.

Questo disegno di legge tende ad eliminare almeno alcuni degli inconvenienti, prima di tutto abolendo gli esami. Si potrebbe obiettare che gli esami sono un elemento di giudizio assai più probante che non i titoli; però, tenendo conto che detti esami consistono in un dettato e in una prova di aritmetica elementare, ritengo che la preoccupazione di togliere un elemento di giudizio molto probante possa essere superata dal fatto che nel bando di concorso sarà richiesto un titolo tale che garantisca il possesso di adeguate capacità da parte del candidato.

Un'ulteriore variazione alla legge in vigore viene apportata da questo disegno di legge nel senso che è prevista la nomina di Commissioni compartimentali: il che vuol dire che si arriva ad un decentramento.

CROLLALANZA. È quello che già fanno le Ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE, relatore. Tali Commissioni compartimentali avranno il compito di esaminare i titoli dei candidati e di assegnare il punteggio.

Ritengo che queste due innovazioni — abolizione degli esami e decentramento — potranno eliminare molti degli inconvenienti che adesso si lamentano.

L'articolo 1 del provvedimento in esame stabilisce che il concorso è solo per titoli e che nel bando di concorso debbono essere indicati i titoli valutabili ai fini della graduatoria ed i criteri di massima per la valutazione dei titoli stessi. Stabilisce inol-

tre che per l'esame dei titoli e l'assegnazione del punteggio sarà nominata dal Ministro dei lavori pubblici presso ogni compartimento una Commissione presieduta dall'Ispettore compartimentale e composta di due membri, scelti fra i funzionari direttivi, in servizio presso il compartimento stesso. Le funzioni di segretario saranno espletate da un funzionario, appartenente alla carriera di concetto, nominato dal Ministro.

Una volta effettuate le graduatorie compartimentali, alla compilazione della graduatoria unica definitiva provvederà una Commissione centrale nominata dal Ministro dei lavori pubblici, composta da un Ispettore generale dell'ANAS, che la presiede, e da due membri scelti fra i funzionari dell'Azienda stessa, con qualifica non inferiore a direttore di divisione. Le funzioni di segretario verranno espletate da un funzionario di grado non superiore a consigliere di prima classe, appartenente all'ANAS.

L'articolo 2 prevede una specie di retroattività — e su questo punto io esprimo qualche perplessità che spero possa essere eliminata dalle spiegazioni dell'onorevole Sottosegretario — in quanto dice testualmente: « È in facoltà del Ministro dei lavori pubblici — Presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade — di applicare ai concorsi già banditi la norma contenuta nel precedente articolo ».

CORBELLINI. Tale facoltà è limitata al periodo transitorio.

PRESIDENTE, relatore. L'articolo 2 prosegue dicendo: « Ove si valga di tale facoltà, il Ministro dei lavori pubblici provvede con propri decreti alla nomina delle Commissioni ai sensi del precedente articolo ed alla modificazione ed all'integrazione dei bandi di concorso con le indicazioni prescritte dal secondo comma dell'articolo stesso. Con lo stesso decreto è stabilito il termine entro il quale i candidati ammessi al concorso possono completare, con riferimento ai titoli valutabili, la documentazione già prodotta.

L'applicazione delle norme contenute nel precedente articolo comporta l'annullamen-

to delle valutazioni fatte dalle Commissioni esaminatrici e delle prove eventualmente sostenute dai candidati ».

Ora, a mio avviso, proprio l'ultimo comma di tale articolo è il più preoccupante perchè potrebbe intaccare diritti già acquisiti. Infatti, potrebbe verificarsi il caso di un concorrente che, pur non avendo altri titoli, avendo fatto uno splendido esame, sia riuscito a portarsi avanti nella graduatoria. Per cui, annullare questa prova e inserire quel concorrente in graduatoria solo in base ai titoli posseduti, mi sembra che porterebbe, ripeto, a violare un diritto già acquisito.

È questa la mia unica perplessità sul provvedimento in questione. Forse l'onorevole Sottosegretario sarà in grado di tranquillizzarci in proposito.

D E' C O C C I, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Innanzi tutto devo dire che si tratta di un provvedimento che sta molto a cuore al Ministero dei lavori pubblici e che è particolarmente urgente. Proprio adesso, infatti, ci troviamo di fronte ad un concorso a 700 posti per il quale si sono presentati 34 mila concorrenti e l'esperienza ci insegna che per l'espletamento di questo tipo di concorso occorrerebbero numerosi anni.

Come ha già rilevato il Presidente — che ringrazio vivamente per la sua fatica di relatore, oltre che per la cortesia di aver posto all'ordine del giorno con urgenza questo provvedimento — nell'articolo 1 si stabilisce che il concorso per esami diventa un concorso per titoli e che i concorsi fino ad oggi espletati al centro diventano concorsi decentrati per compartimento, salvo la compilazione finale della graduatoria che continua ad essere effettuata al centro. Il decentramento è stato inserito nel disegno di legge in seguito ai voti unanimemente espressi da parlamentari alla Camera dei deputati.

L'articolo 2, sul quale il Presidente ha espresso alcune perplessità, dà facoltà al Ministro dei lavori pubblici di avvalersi delle nuove norme anche per i concorsi già banditi. Il provvedimento poteva anche ren-

dere obbligatoria l'applicazione delle nuove norme ai concorsi già banditi, ma si è preferito lasciare che sia il Ministro ad avvalersi di tale facoltà in base allo stato in cui si trovano i concorsi in atto. Naturalmente il nuovo sistema si applica ai candidati già ammessi.

L'ultimo comma, che il Presidente dice essere il più preoccupante, è quello che invece suscita in me minori perplessità perchè è nel potere generale della pubblica Amministrazione annullare i concorsi anche *in itinere*. (*Commenti*). Ove il Ministro decida di applicare le nuove procedure ai concorsi in atto, la facoltà di annullamento delle prove già sostenute viene resa obbligatoria e non facoltativa perchè, altrimenti, si determinerebbero sperequazioni. Del resto, mi sembra che, per quanto concerne il concorso che si sta espletando, non sia ancora stata sostenuta alcuna prova. Pertanto, dal punto di vista tecnico-giuridico non dovrebbero sussistere particolari apprensioni.

T O M A S S I N I. Non ho nulla da obiettare relativamente all'articolo 1 del disegno di legge in esame, mentre devo decisamente oppormi all'articolo 2 per un triplice ordine di motivi.

In primo luogo, infatti, ritengo che non sia opportuno conferire al Ministro la facoltà di rendere retroattiva una legge: sarebbe questo un caso del tutto nuovo poichè come è noto — ove anche si voglia ammettere il principio della retroattività — la statuizione di essa spetta unicamente al legislatore e non al Ministro come membro del Governo e, comunque, come capo del suo Dicastero.

In secondo luogo, ritengo che sia comunque incostituzionale riconoscere efficacia retroattiva ad una legge, efficacia retroattiva che, evidentemente, verrebbe ad incidere proprio sulla certezza del diritto. Questo in linea generale: in particolare, peraltro, in riferimento al caso di cui ci stiamo occupando, riconoscendo efficacia retroattiva alla legge, si verrebbero a ledere i diritti già acquisiti dal singolo concorrente, ove questi avesse già partecipato ad un concorso

in base alle norme stabilite da una legge valida all'epoca in cui il concorso medesimo fu bandito, si verrebbero cioè a frustrare le legittime aspettative del candidato che — ripeto — avesse preso parte a quel concorso evidentemente in base a determinate norme allora vigenti.

In terzo luogo, ritengo che l'ultimo comma dell'articolo 2 contenga una disposizione particolarmente grave, più grave ancora, a mio avviso, delle precedenti: in esso infatti si prevede addirittura l'annullamento delle valutazioni già fatte dalle Commissioni esaminatrici e delle prove eventualmente sostenute dai candidati, l'annullamento quindi di un giudizio già espresso da una Commissione sulle capacità di un determinato candidato, ponendolo nel nulla per una disposizione del Ministro.

Gli onorevoli colleghi comprenderanno perfettamente come tutto questo possa rendere effettivamente precaria la vita stessa del diritto e venga pertanto ad accrescere quella crisi della giustizia, che evidentemente non riguarda soltanto i tribunali e l'attività giudiziaria, ma tutto l'ordinamento giuridico italiano!

A mio parere, pertanto è necessario sopprimere l'intero articolo 2 in modo che ai concorsi *in itinere* vengano comunque applicate le norme vigenti al momento in cui gli stessi sono stati banditi (*tempus regit actus*), mentre ai concorsi futuri potranno essere applicate le nuove disposizioni.

Presento quindi proposta formale di soppressione dell'intero articolo 2.

I N D E L L I . Mentre inizialmente avevo alcune perplessità a proposito dell'ultimo comma dell'articolo 2, dopo le acute osservazioni testè fatte dal senatore Tomassini devo dichiarare che sono notevolmente preoccupato circa l'opportunità dell'articolo 2 nella sua interezza. Ritengo pertanto consigliabile, prima della sua eventuale approvazione, accertare almeno se sono già in atto dei concorsi e se qualche candidato ha già sostenuto degli esami.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Posso rassicura-

re la Commissione che, per il momento, esami non ne sono stati fatti: è certo, comunque, che la macchina è ormai in moto e che, quindi, tale assicurazione non vale per il futuro.

Se il provvedimento in esame, perciò, verrà approvato senza indugio, non sorgeranno le complicazioni prospettate dagli onorevoli senatori, mentre, se la sua approvazione dovesse tardare ulteriormente, la situazione potrebbe effettivamente cambiare.

C R O L L A L A N Z A . Nonostante le dichiarazioni dell'onorevole Sottosegretario di Stato la disposizione contenuta nell'articolo 2 rimane pur sempre alquanto discutibile.

G I A N C A N E . Ritengo che sul principio innovatore del provvedimento in esame si sia tutti d'accordo. Con esso si vengono a uniformare le norme per i concorsi a cantoniere delle strade statali con quelle che regolano in generale i concorsi per i salariati dello Stato, che — come è noto — sono tutti per titoli.

Il concorso per titoli, peraltro, è pur sempre un concorso, in quanto la Commissione esaminatrice stabilisce i criteri di valutazione dei titoli stessi. Dico questo perchè anche al riguardo erano stati avanzati dei dubbi: a questo proposito, comunque, vi è da rilevare che nell'Amministrazione delle poste, dove il personale svolge dei compiti molto più specifici e qualificati, è stato assunto personale addirittura per chiamata!

Per quanto si riferisce poi all'articolo 2 in particolare, ritengo che il Ministero, prima di formulare il disegno di legge, abbia interpellato al riguardo gli organi interessati ed abbia ben valutato tutti i riflessi di carattere giuridico e le eventuali lesioni di diritti che la sua applicazione potrebbe comportare.

Il disegno di legge in questione, inoltre, così come è formulato, rappresenta, a mio avviso, una garanzia di imparzialità e un atto di giustizia, in quanto pone tutti i candidati sullo stesso piano applicando a tutti le disposizioni in esso contenute. Non mi sembra quindi il caso di preoccuparsi ecces-

sivamente per coloro che eventualmente avessero già espletato un esame in base alle norme stabilite per un concorso bandito precedentemente.

TOMASSINI. Ma l'irretroattività della legge e un principio fondamentale del diritto!

GIANCANE. Anche a nome del Gruppo al quale appartengo, dichiaro quindi che voterò a favore del disegno di legge in discussione in quanto lo ritengo conforme alle norme generali ed in quanto viene a porre fine alle infinite lungaggini e difficoltà, che l'espletamento dei concorsi del tipo precedentemente stabilito comportano.

Vi è inoltre da osservare che le presenti disposizioni sono state sollecitate dagli stessi Compartimenti dell'ANAS, come d'altra parte io stesso ho avuto modo di sapere nel corso della visita fatta al traforo del Monte Bianco.

CORBELLINI. Concordo pienamente con quanto è stato detto dal senatore Giancane e ritengo che anche l'articolo 2 debba essere senz'altro approvato. Le preoccupazioni manifestate al riguardo dagli onorevoli colleghi possono venire dissipate, a mio avviso, solo che si consideri che il primo comma di tale articolo stabilisce che è in facoltà del Ministro dei lavori pubblici di applicare ai concorsi già banditi la norma contenuta nel precedente articolo 1: il Ministro dei lavori pubblici, pertanto, considererà a che punto si trovi l'espletamento dei concorsi già banditi e valuterà se sia il caso eventualmente di annullarli o di farli proseguire.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* ... assumendo, peraltro, le responsabilità giuridiche di ogni genere.

DE UNTERRICHTER. Mi rendo perfettamente conto delle valide ragioni che determinano l'urgenza del presente disegno di legge, tuttavia mi sia consentito affermare che l'articolo 2 suscita effettivamente notevoli perplessità.

Ora, se è vero quanto è stato detto, e cioè che in base alla corretta applicazione delle leggi vigenti un Ministro può in qualsiasi fase annullare un concorso, mi sembra che non sia necessario inserire una simile disposizione nel provvedimento in esame. Se al contrario si vuole inserirla chiaramente nel testo del disegno di legge, appare evidente che si intende introdurre qualcosa di nuovo, qualcosa di nuovo che effettivamente mi sembra violi dei principi fondamentali dai quali non è possibile, a mio avviso, decampare.

Desidero infine rilevare, a proposito dell'articolo 1, che l'idea del decentramento e indubbiamente saggia, ma che, appunto per questo, dovrebbe essere portata fino in fondo, nel senso che i Compartimenti dell'ANAS dovrebbero bandire i concorsi in rapporto alle rispettive necessità di assunzione: non mi sembra opportuno infatti scomodare, per così dire, un siciliano per mandarlo poi a Trieste o, viceversa, scomodare un trentino per mandarlo in Sicilia o in Calabria.

A mio avviso, pertanto, sarebbe opportuno — ripeto — che i concorsi fossero espletati compartimento per compartimento, in rapporto alle esigenze di servizio.

Se il concorso viene fatto compartimento per compartimento, le fonti di assunzione di informazioni sono piuttosto facili ed è possibile sapere se una persona sa leggere, scrivere correttamente e fare qualche operazione aritmetica. Eventualmente si può supplire a qualche deficienza facendo successivamente dei corsi, analogamente a quanto viene fatto per il Ministero delle poste. Sono del parere che il decentramento debba essere completo: quindi non vedo la necessità di un'altra Commissione al centro per la compilazione della graduatoria nazionale.

CROLLALANZA. Ma la graduatoria deve essere unica, su base nazionale.

CHIARIELLO. Devo dire che l'articolo 2 del provvedimento in esame mi lascia alquanto perplesso, perchè mi sembra una norma contraria al diritto ed al buon

senso. Se il concorso in atto fosse limitato alla valutazione dei titoli, questo articolo 2, per quanto costituisca sempre una stortura, potrebbe anche essere accettato; diversamente, è assolutamente inaccettabile.

Desidero, inoltre, osservare che questi concorsi, cui partecipano diverse migliaia di persone, sono estremamente costosi per lo Stato e presentano notevoli difficoltà anche per quanto concerne il criterio valutativo, soprattutto se si tratta di un concorso per titoli. Pertanto, io chiedo se, una volta fatta una graduatoria degli idonei, non sia possibile lasciarla aperta per quattro, cinque anni, in modo da attingere da essa le nuove reclute necessarie per questi servizi. Non so se sia lecito o meno procedere in tal modo; ma certamente il buon senso consiglierebbe di seguire questa strada.

C R O L L A L A N Z A . Nonostante la buona volontà di venire incontro alle esigenze del Ministero dei lavori pubblici — mi rendo conto, infatti, delle lungaggini dell'attuale sistema e quindi dell'opportunità di cambiarlo — nell'articolo 2 vi sono affermazioni in materia giuridica che non sono assolutamente accettabili.

Se le cose stessero come ha detto il senatore Chiariello, cioè se il concorso in via di svolgimento si fosse limitato soltanto alla valutazione dei titoli, non voterei contro questo provvedimento ma mi asterei dalla votazione; se, viceversa, fossero state effettuate anche le prove scritte, non me la sentirei assolutamente di approvarlo.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Trattandosi di un provvedimento di grande importanza per il mio Dicastero, mi permetterei di insistere per la sua approvazione.

Ad ogni modo, mi rendo conto delle obiezioni fatte dagli onorevoli senatori e chiedo se non sia possibile rinviare la discussione a domani per un esame approfondito della questione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Devo dire francamente che continuo ad avere

alcune perplessità. Speravo che l'onorevole Sottosegretario ci potesse maggiormente tranquillizzare, comunicandoci — come avevo inteso dire — che il Ministero aveva già consultato in proposito il Consiglio di Stato.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Abbiamo consultato autorevoli giuristi, come, ad esempio, il Capo del nostro ufficio legislativo, che è un Consigliere di Stato anziano e molto stimato. Gli è stato sottoposto il testo approvato dalla Camera dei deputati e lo ha trovato ineccepibile dal punto di vista giuridico. La retroattività, infatti, è una cosa che può essere stabilita dal potere legislativo e, in caso di retroattività, è naturale che tutti sostengano le stesse prove.

T O M A S S I N I . Il concetto sarebbe questo: una volta introdotto un principio ingiusto, che vi sia almeno la uguaglianza nell'ingiustizia.

Ma oggi stiamo facendo una dura battaglia proprio per evitare di fare leggi retroattive. Dove sta, infatti, la certezza del diritto, a garanzia del cittadino, se questi ha agito in base ad una certa legge che successivamente viene soppressa, frantumando tutte le sue aspettative ed i suoi diritti?

La retroattività di una legge si ha sempre nelle norme di carattere procedurale, ma non in quelle di carattere sostanziale: e questo è un principio generale.

C R O L L A L A N Z A . Anche la retroattività stabilita dal Parlamento è molto discutibile.

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Occorre la garanzia del potere legislativo per poter stabilire la retroattività di una norma.

Naturalmente noi vorremmo che si arrivasse ad una riforma organica della pubblica Amministrazione, ma fino a quando ciò non sarà realizzato ogni Amministrazione agirà per proprio conto: il Ministero dell'interno ha fatto dei concorsi decentrati per

dattilografi, il Ministero dei trasporti ha risolto i propri problemi; questa è la prima volta che il Ministero dei lavori pubblici tenta di risolvere un suo problema...

T O M A S S I N I . Sopprimiamo l'articolo 2 ed il problema è risolto.

C H I A R I E L L O . Si potrebbe modificare l'ultimo comma dell'articolo 2 nel senso di sostituire alle parole « e delle prove » le altre « ma non delle prove ».

C R O L L A L A N Z A . O meglio si potrebbero aggiungere nel primo comma, sempre dell'articolo 2, dopo le parole « già banditi » le altre « ma non in via di espletamento ».

D E' C O C C I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ritengo che, al fine di esaminare più approfonditamente la questione, sia opportuno rinviare la discussione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta testè avanzata dall'onorevole Sottosegretario di Stato, il seguito della discussione del disegno di legge in esame è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI

Direttore generale dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari