

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 26 SETTEMBRE 1968

(3^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (116) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 58, 60, 65
ABENANTE	63
AIMONI	60, 63
ANDÒ	62, 64
AVEZZANO COMES	61, 63
CROLLALANZA	60, 63, 64
FERRARI Francesco	61, 64
FERRARI Giacomo	61, 62
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	62, 63, 65
MASSOBRIO	61
PICCOLO	62, 64
POERIO	62
RAIA	61
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	58, 64

« Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei

trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — per la esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (117) (Discussione e rinvio):

PRESIDENTE	Pag. 65, 67, 72
ABENANTE	71
ANDÒ	70
BONAZZI	68, 72
CROLLALANZA	69, 71
FERRARI Francesco	70
FLORENA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	72
MASSOBRIO	70
NOÈ	71, 72
POERIO	67
RAIA	71
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	66, 67, 71

« Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche al alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 » (151) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE	72
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	72

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 3^a SEDUTA (26 settembre 1968)

« Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle Ferrovie dello Stato » (152) (Discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE	Pag. 72, 73, 74, 75
ACCILI	73
MADERCHI	73
RAIA	74
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	72, 75

« Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236, e 6 gennaio 1963, numero 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (174) (Rinvio della discussione):

PRESIDENTE	75
SAMMARTINO, <i>relatore</i>	75

(1) Durante la discussione, il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Disposizioni concernenti i binari di raccordo ed allacciamento destinati a servire stabilimenti commerciali ed industriali diramantisi da impianti delle Ferrovie dello Stato ».

La seduta è aperta alle ore 10,15.

Sono presenti i senatori: Abenante, Accili, Aimoni, Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollanza, Deriu, Fabretti, Ferrari Francesco, Ferrari Giacomo, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Montini, Noè, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Tansini, Togni, Zannier.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Florena.

P I C C O L O , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e rinvio del disegno di legge:
« Assunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (116)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « As-

sunzione di idonei dei pubblici concorsi indetti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione sul disegno di legge del quale do lettura:

Articolo unico.

È data facoltà al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di provvedere, entro il 31 dicembre 1968, alla copertura dei posti disponibili nella qualifica di Manovale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato mediante reclutamento nella qualifica stessa degli idonei del concorso, per esami e per titoli, a 400 posti di Manovratore in prova, di cui al decreto ministeriale 14 febbraio 1967, n. 3363.

Lo stesso Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, ad assumere, per la copertura dei posti disponibili da destinare a pubblici concorsi nelle singole carriere dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, gli idonei dell'ultimo concorso bandito per ciascuna qualifica ed anche oltre i limiti previsti dall'articolo 16, terzo comma, della legge 26 marzo 1958, numero 425 e successive modificazioni.

Ai fini dell'applicazione del precedente secondo comma, sono da considerare come carriere distinte le diverse specialità o mestieri previsti per i concorsi ad Operaio qualificato.

Tutte le assunzioni di cui sopra possono avvenire anche in sede diversa da quella per la quale gli interessati hanno concorso.

Le suddette facoltà saranno esercitate mediante decreti del Ministro dei trasporti, con i quali saranno stabiliti i quantitativi degli idonei da assumere.

S A M M A R T I N O , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge al nostro esame trae origine da una viva necessità dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la quale, a seguito dell'applicazione della legge 15 febbraio 1967, n. 40, si è vista depauperare di circa 12.000 unità lavorative contro le 5.000 previste.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 3^a SEDUTA (26 settembre 1968)

Per coprire gli organici così fortemente ridotti, l'Azienda ha studiato e predisposto, così come voluto dalla legge, un programma di concorsi il quale, tuttavia, per essere portato a compimento, richiede circa un anno, mentre si palesa quanto mai necessario un provvedimento immediato per l'assunzione di nuovo personale.

A questo punto va ricordato che l'Azienda, con l'ultima serie di concorsi espletati, ha dichiarato idonei numerosissimi candidati concorrenti i quali, non risultando vincitori, non hanno potuto ottenere l'assunzione per compiti di cui tuttavia sono stati riconosciuti capaci. Ebbene, con il disegno di legge in discussione si vuole realizzare appunto lo scopo di colmare i vuoti esistenti nella qualifica di manovale mediante l'assunzione degli idonei provenienti dal concorso a 400 posti di manovratore in prova, di cui al decreto ministeriale 14 febbraio 1967, numero 3363.

Inoltre, come è detto al secondo comma del provvedimento, il Ministro dei trasporti sarà autorizzato, entro un anno dall'entrata in vigore delle norme in esame, ad assumere, per la copertura dei posti disponibili nelle singole carriere dell'Azienda ferroviaria, gli idonei dell'ultimo concorso bandito per ciascuna qualifica, anche oltre i limiti previsti dall'articolo 16, terzo comma, della legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni.

Pertanto, approvando, come mi auguro, questo provvedimento, si opererà una deroga non solo alla suddetta legge ma anche a quella n. 668 del 27 luglio 1967 il cui articolo 13 dispone:

Il secondo e terzo comma dell'articolo 16 della legge 26 marzo 1958, n. 425, sono sostituiti dai seguenti:

« Gli idonei che nella graduatoria eccedano il numero dei posti messi a concorso non acquistano diritto a coprire i posti che si rendano successivamente vacanti.

Tuttavia il direttore generale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, previa autorizzazione del Ministro, ha facoltà di assumere gli idonei, secondo l'ordine della graduatoria, ai posti che si rendano disponibili

entro due anni dall'approvazione della graduatoria stessa, nel limite del 10 per cento di quelli messi a concorso per il personale direttivo, del 20 per cento per il personale degli uffici e per i dirigenti del personale dell'esercizio, e del 40 per cento per il rimanente personale dell'esercizio ».

Come ho già detto, con il presente provvedimento deroghiamo a questo limite massimo del 40 per cento e autorizziamo l'Amministrazione ferroviaria ad utilizzare gli idonei fino alla copertura dei posti disponibili nelle qualifiche interessate, lasciando aperte le rispettive graduatorie per un anno, a decorrere dall'entrata in vigore della presente legge.

Come principio generale ritengo che il concorrente risultato idoneo ad un concorso sia da considerare sullo stesso piano del vincitore. A mio avviso, infatti, lo Stato diventa un debitore insolvente verso coloro che vengono dichiarati idonei; oggi i giovani affrontano i concorsi statali con esasperata sfiducia sapendo in partenza che la limitatezza dei posti consentirà l'entrata nella pubblica Amministrazione solo a pochi. Consacrare per legge il principio dell'utilizzazione degli idonei rappresenterà, ne sono certo, oltre che uno stimolo, un vero e proprio sistema educativo per i giovani, incoraggiandone la partecipazione ai pubblici concorsi.

L'Azienda ferroviaria sta attraversando un periodo di vero e proprio rilancio, un periodo felice, e proprio in questo momento, onorevoli senatori, dobbiamo maggiormente renderci conto della necessità che essa ha di coprire i propri organici per essere in grado di prestare agli utenti un servizio efficiente e in grado di far fronte alle moderne esigenze.

Ho l'onore pertanto di invitare la Commissione ad approvare il provvedimento, del quale tuttavia proporrei un nuovo testo — identico all'originale nella sostanza ma reso più chiaro ed esplicito nella forma — così formulato:

« Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ha facoltà di provvedere, con suo decreto, entro il 31 dicembre 1968, alla coper-

tura dei posti disponibili nella qualifica di Manovale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato mediante assunzione degli idonei del concorso, per esami e per titoli, a 400 posti di Manovratore in prova, di cui al decreto ministeriale 14 febbraio 1967, n. 3363.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può altresì disporre, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge la assunzione degli idonei dell'ultimo concorso bandito per ciascuna qualifica, al fine di coprire i posti disponibili nelle singole carriere dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Gli idonei, che verranno assunti in servizio ai sensi della presente legge, possono essere assegnati anche a sede diversa da quella per la quale hanno concorso ».

Ad illustrazione di quest'ultima norma preciserò che l'Amministrazione ferroviaria, di solito, bandisce i concorsi su scala compartimentale ed ogni vincitore deve essere assegnato al compartimento per il quale ha concorso. Con la norma presente si deroga a tale principio e l'Amministrazione assume la facoltà di assegnare i vincitori dei concorsi alle sedi dove maggiore sia la necessità di personale, prescindendo dalla sede compartimentale alla quale i candidati abbiano concorso. Si dà, in questo modo, all'Amministrazione dello Stato ampia possibilità di utilizzare il personale proveniente dai concorsi pubblici su tutta la rete ferroviaria nazionale.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni resta inteso che la discussione si svolgerà sul nuovo testo proposto dal relatore.

A I M O N I . Concordiamo con il contenuto delle norme in discussione e condividiamo la tesi del relatore che gli idonei di un concorso siano da considerare, in definitiva, alla stessa stregua dei vincitori. Si tratta infatti di candidati che hanno sostenuto gli stessi esami e sono stati sottoposti agli stessi controlli di coloro che sono risultati tra i primi della graduatoria. È pertanto indubbio, come sostenuto dal senatore

Sammartino, che lo Stato sia effettivamente debitore nei confronti dei candidati che hanno superato un concorso risultando idonei.

Per tali ragioni, pertanto, esprimiamo il nostro parere favorevole al provvedimento; vorremmo soltanto proporre una modifica al secondo comma dell'articolo unico intesa a sostituire le parole: « entro un anno » con le altre: « entro due anni ».

La motivazione di questa nostra proposta è la seguente: l'Azienda ferroviaria si trova attualmente con una forte carenza di personale, carenza destinata ad aggravarsi nel tempo avvenire se non interveniamo prontamente; inoltre, è bene pensare fin d'ora all'assorbimento degli idonei dei concorsi in corso di espletamento o che verranno espletati nei mesi prossimi. Del resto, questa nostra proposta mi pare sia perfettamente rispondente allo spirito dell'articolo 13 della legge n. 668 del 27 luglio 1967 il quale lascia al Ministro la facoltà di assumere gli idonei ai posti che si rendano disponibili entro due anni dall'approvazione della graduatoria di un concorso.

C R O L L A L A N Z A . Concordo con i rilievi e le osservazioni fatte dal relatore, senatore Sammartino, a proposito del fatto che gli idonei di un concorso siano da ritenersi candidati che, al pari dei vincitori, hanno superato le prove richieste e che solo per carenza di posti non hanno trovato sistemazione.

Tale impostazione mi sembra tanto più valida in quanto, nel caso presente, si tratta non di personale della categoria di concetto ma di quella esecutiva; pertanto, ritengo che, finchè c'è possibilità di assorbimento da parte dell'Amministrazione, questa debba assumere gli idonei, anche fino all'ultimo di essi.

Per quanto riguarda le categorie di concetto e direttiva, se è da considerare modesto il limite di assorbimento di eventuali idonei, io penso che, per evitare nuovi concorsi con le conseguenti perdite di tempo — ed anche per incoraggiare i giovani (i quali, di fronte ad un limitato numero di posti, molte volte non partecipano ai concorsi stes-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 3^a SEDUTA (26 settembre 1968)

si disperando di essere tra i pochi fortunati) — si dovrebbe auspicare una maggiore quota di utilizzazione degli idonei, superiore all'attuale 10 per cento. Però, il giungere al completo assorbimento, in caso di bisogno, mi sembra eccessivo, perchè in tal modo si asumerebbero anche quelli che nella graduatoria sono risultati i più scadenti e nello stesso tempo si precluderebbe la possibilità di acquisire elementi migliori attraverso un eventuale successivo concorso.

Quindi, per concludere, mentre concordo con le osservazioni del relatore e con la sua proposta, nonchè sul concetto di giungere, per le categorie inferiori, fino all'assunzione dell'ultimo degli idonei, esprimo una riserva circa l'assorbimento completo dei medesimi per quanto riguarda le categorie superiori, anche se penso che per queste ultime andrebbe fissato un *plafond* superiore all'attuale.

MASSOBRIO. Il relatore, nella sua concisa ed esauriente relazione, si è soffermato sui punti di maggior interesse esprimendo delle considerazioni alle quali mi associo. In effetti il provvedimento va incontro ad un'esigenza assoluta dell'Amministrazione ferroviaria, la quale, se il problema non venisse risolto quanto prima, dovrebbe affrontare notevoli spese e perdite di tempo; senza contare la situazione mortificante di chi, avendo superato delle prove di concorso, sia pure riportando la qualifica di idoneo, verrebbe scavalcato dagli eventuali vincitori di un successivo concorso.

Pertanto, tenuto conto di tutto quanto è stato detto dal relatore e dagli altri colleghi, in particolare dal collega Crollanza, con il quale concordo pienamente, ritengo che il disegno di legge vada al più presto approvato.

AVEZZANO COMES. Noi siamo favorevoli al disegno di legge, nella nuova formulazione proposta dal relatore; e soprattutto siamo favorevoli all'emendamento tendente a portare a due anni il termine entro il quale il Ministro dei trasporti potrà esercitare la facoltà di assumere gli idonei,

in considerazione delle condizioni in cui è oggi costretta l'Amministrazione stessa.

FERRARI GIACOMO. Sarebbe meglio stabilire addirittura un termine di tre anni.

AVEZZANO COMES. Mi sembra esagerato, poichè in tre anni chissà cosa potrebbe avvenire. È preferibile il termine di due anni.

FERRARI FRANCESCO. Aderisco alla formulazione proposta dal relatore, mentre non concordo con l'emendamento proposto dal collega Aimoni e avallato dai colleghi di parte socialista. Mi permetto infatti di far rilevare che concorsi banditi già da qualche anno sono ancora in corso, per cui la possibilità di assorbire gli idonei del concorso precedente ancora per due o tre anni bloccherebbe le aspirazioni legittime di altri cittadini in possesso dei requisiti richiesti per svolgere le mansioni richieste dalle necessità del Ministero; e questo per un periodo di tempo alquanto lungo. D'altronde va considerato che i concorsi precedenti furono banditi per un determinato numero di vincitori, non di idonei, e per andare incontro alle necessità dell'Amministrazione ferroviaria. Quindi, pur concordando sulla opportunità di aumentare la percentuale di idonei che è possibile assumere, non ritengo giusto bloccare le aspirazioni delle nuove leve.

AVEZZANO COMES. Il collega Ferrarri dovrebbe ricordare che l'espletamento di un concorso statale richiede un periodo di tempo che va da un anno a due anni e che bisogna quindi rendersi conto anche di questo.

RAIA. Io sono favorevole al disegno di legge, con gli emendamenti proposti dal relatore e dal collega Aimoni. Desidero aggiungere — e mi riservo di concretare questo mio richiamo in un ordine del giorno che mi auguro il Ministro voglia accogliere — che sarebbe necessario, nello stabilire il numero degli idonei da assumere, tener pre-

sente il fenomeno della disoccupazione meridionale.

PICCOLO. Concordo anch'io con gli emendamenti proposti dal relatore e dal collega Aimoni. È infatti senz'altro opportuno, a mio avviso, portare a due anni il periodo di assorbimento del personale idoneo, e non solo per la carriera esecutiva ma anche per quella di concetto, poichè si deve presumere che chi è stato dichiarato idoneo abbia una preparazione sufficiente al compito che dovrebbe svolgere; del resto, noi sappiamo per esperienza come questi giovani siano veramente preparati, per cui una distinzione tra personale esecutivo e personale di concetto non mi troverebbe consenziente. Oltretutto gli interessati non devono entrare nell'Amministrazione col grado di direttore generale! Quindi anche coloro i quali hanno dimostrato un'idoneità appena sufficiente avranno tutte le possibilità di completare in seguito la loro preparazione; a tal fine mi sembra che un termine di due anni sia più che opportuno, mentre un periodo maggiore appare anche a me eccessivo, anche se non concordo con le preoccupazioni manifestate dal collega Crollalanza, in quanto ritengo che non potrebbero essere lesi i diritti futuri di eventuali candidati a successivi concorsi (infatti, dato il periodo occorrente per l'espletamento di un concorso, è evidente che nel frattempo è possibile l'assorbimento del personale idoneo, la cui prova di maturità non va trascurata, senza pregiudizio per coloro che dovranno rispondere alle future chiamate).

FERRARI GIACOMO. Io ho parlato di un periodo di tre anni per un preciso motivo, cioè per predisporre un maggior lasso di tempo, anche in considerazione del fatto che sono iniziate — e l'onorevole Sottosegretario ce ne darà la conferma — le trattative col Sindacato del Ministero per la riduzione della settimana lavorativa, il che porterà a conclusioni che implicheranno la norma oggi in esame. Ad ogni modo non insisto nella mia proposta, mentre giudico senz'altro indispensabile il termine di due anni.

POERIO. Sono favorevole alla proposta del relatore, che non incide sulla sostanza ma si limita a migliorare la forma dell'articolo unico; per quanto riguarda le preoccupazioni fin qui espresse da alcuni colleghi circa l'emendamento proposto dal senatore Aimoni, debbo osservare che l'articolo medesimo, al secondo comma, stabilisce che « lo stesso Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, ad assumere, per la copertura dei posti disponibili da destinare a pubblici concorsi nelle singole carriere dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, gli idonei dell'ultimo concorso bandito per ciascuna qualifica ed anche oltre i limiti previsti dall'articolo 16, terzo comma della legge 26 marzo 1958, n. 425 e successive modificazioni ».

È evidente, pertanto, che è nel momento in cui esiste disponibilità di posti ed in conseguenza di ciò che opererà la norma. A me sembra quindi che la perplessità manifestata, in particolare, dal collega Francesco Ferrari, non abbia ragion d'essere.

ANDO'. L'osservazione secondo la quale lo Stato dovrebbe essere considerato come un debitore insolvente costituisce indubbiamente un'espressione pittoresca. I concorsi sono concorsi, i termini sono termini, il numero dei concorrenti è libero e non può essere previsto in precedenza, la legge stabilisce in proposito norme precise. Pertanto, dovrebbe essere, secondo me, soltanto un criterio di opportunità, di praticità, a guidarci verso una eventuale proroga; e tale criterio di praticità potrebbe essere appunto quello dell'anno occorrente normalmente per l'espletamento del nuovo concorso. Non si tratta, infatti, di agevolare i potenziali vincitori del concorso, per così dire, perchè, semmai, in tal caso, dovremmo largheggiare ancora di più, ma di regolarsi secondo un criterio di giustizia.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per quanto si riferisce all'emendamento proposto dal senatore Aimoni, tendente ad elevare da uno a due anni il termine entro il quale il Mini-

stro dei trasporti può esercitare la facoltà di assumere idonei oltre i limiti legislativamente previsti, debbo dichiarare che il Governo è contrario; ed è contrario principalmente perchè l'Azienda delle ferrovie dello Stato, mentre con l'assunzione di personale riuscito vincitore in un concorso verrebbe ad utilizzare elementi selezionati e quindi particolarmente capaci, con l'approvazione dell'emendamento in questione si vedrebbe costretta ad immettere in servizio un eccessivo numero di idonei che, appunto perchè tali, sono evidentemente meno qualificati qualitativamente.

AVEZZANO COMES. Non mi sembra che le ragioni addotte dall'onorevole Sottosegretario di Stato possano considerarsi valide.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Torno a ripetere che la tendenza è quella di immettere nell'Azienda elementi selezionati. Ora, poichè la disposizione contenuta nel secondo comma dell'articolo unico in esame già prevede nel testo attuale una deroga alla vigente normativa, elevando per il periodo di un anno dall'entrata in vigore della legge la percentuale di idonei da assumere stabilita dall'articolo 16 della legge 26 marzo 1958, n. 425, ritengo che non sia nell'interesse dell'Azienda portare da uno a due anni tale termine perchè — ripeto — tra coloro che sono stati dichiarati semplicemente idonei esiste una notevole variazione di capacità determinata appunto dalla rispettiva posizione in graduatoria.

Per tale motivo il Governo si dichiara contrario all'emendamento proposto.

AIMONI. È necessario tenere presente che spesso un candidato, pur avendo sostenuto il concorso con gli stessi risultati di altri, viene ad occupare rispetto a questi ultimi una posizione migliore in graduatoria soltanto per i titoli di cui può disporre.

In secondo luogo, dal momento che l'articolo 13 della legge 27 luglio 1967, n. 688, stabilisce che il direttore generale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, previa autoriz-

zazione del Ministro, ha facoltà di assumere gli idonei ai posti che si rendano disponibili entro due anni dall'approvazione della graduatoria, non vedo perchè non si potrebbe riportare tale termine anche nel presente disegno di legge.

AVEZZANO COMES. Il collega Aimoni ha già riassunto, più o meno, le mie perplessità di fronte all'affermazione fatta dal sottosegretario Florena. Se il Governo fosse contrario all'emendamento in questione per delle ragioni valide e chiare, tutti noi saremmo disposti ad ascoltarle ed eventualmente ad accettarle; mi sembra però che le ragioni addotte dall'onorevole Sottosegretario di Stato non possano considerarsi tali. Se il Governo viceversa fosse contrario per principio, il discorso evidentemente cambierebbe del tutto.

Il senatore Aimoni ha già esposto il motivo per cui, spesso, un candidato può trovarsi in una posizione di graduatoria inferiore rispetto ad un altro e quindi non venire assunto: oltre a quello, però, se ne possono ricordare anche altri, come il fatto di essere sposato o non esserlo, di avere figli o non averli, di essere invalido di guerra, o civile, o non esserlo.

CROLLALANZA. Vorreste allora abolire questi titoli di preferenza?

AVEZZANO COMES. Certamente no: intendiamo soltanto contestare l'affermazione del Sottosegretario di Stato che valuta gli idonei, dal punto di vista della specifica preparazione, al di sotto dei vincitori.

Ebbene, questa ragione — ripeto — non è per me assolutamente valida perchè è possibile trovare fra gli idonei persone tecnicamente capaci, che sono non solo all'altezza, ma a volte addirittura al di sopra di coloro che sono stati assunti in base a leggi dello Stato che nessuno di noi vuole abrogare: tanto meno io che sono invalido di guerra.

ABENANTE. Debbo dire che anche io sono rimasto alquanto perplesso nello

ascoltare il parere del Governo in ordine all'emendamento in oggetto. A me pare infatti che l'onorevole Sottosegretario di Stato intenda sovvertire un principio che — come è stato già ricordato — è ormai consolidato. D'altra parte, il presente provvedimento, che allarga i limiti di tale principio, trova la sua ragion d'essere nella necessità da parte della Azienda delle ferrovie dello Stato di fronteggiare le ricordate carenze di personale: ed in questo caso, evidentemente, i diritti soggettivi validamente sostenuti dal senatore Sammartino — sui quali peraltro tutti noi concordiamo pienamente — non c'entrano affatto. Il disegno di legge in esame intende semplicemente venire incontro a delle esigenze di carattere pratico: pertanto, non allargherei ulteriormente il discorso per evitare che si arrivi ad affermazioni che sono, come quella poc'anzi fatta dall'onorevole Sottosegretario di Stato, per lo meno strane.

Sono quindi favorevole all'elevazione da uno a due anni del termine entro il quale il Ministro dei trasporti può esercitare la facoltà di assumere idonei oltre i limiti previsti dalle leggi in vigore perchè sono convinto che il più limitato termine di un anno non sia sufficiente per far fronte a quelle esigenze che hanno generato il presente provvedimento.

FERRARI FRANCESCO. Pur senza farne una questione di principio, desidero richiamare l'attenzione dell'intera Commissione sul fatto che in tal modo si verrebbe a mettere il Ministro dei trasporti nella condizione di non poter bandire concorsi per almeno altri due anni, impedendogli così di poter disporre di quegli elementi più selezionati ai quali ha fatto riferimento il sottosegretario Florena.

PICCOLO. Si potrebbe stabilire che l'assunzione degli idonei oltre i limiti legislativamente previsti sarà per la copertura dei posti disponibili e non anche per quelli che si creeranno in avvenire.

CROLLALANZA. Ma lo spirito del disegno di legge è proprio quello di assu-

mere idonei per i posti che si renderanno disponibili entro un anno (o entro due anni, secondo l'emendamento proposto) dall'entrata in vigore della presente legge.

ANDO'. Dopo aver ascoltato con attenzione le argomentazioni addotte dagli onorevoli colleghi a sostegno delle varie tesi, desidero aggiungere che, a mio avviso, il fatto che il Ministro abbia la facoltà di assumere idonei oltre i limiti consentiti per un periodo di due anni sta a dimostrare che, appunto, si tratta di una facoltà discrezionale, che deve essere mantenuta come tale, come deroga cioè a quanto stabilito in via di principio, dalla legge.

In secondo luogo poi, per quanto si riferisce all'interesse dell'Amministrazione, al quale ha fatto riferimento l'onorevole Sottosegretario di Stato, è fuor di dubbio che questo sia molteplice e che si estenda pertanto alla facoltà di disporre di elementi selezionati. Ritengo quindi che l'Amministrazione, quando avrà assunto idonei oltre i limiti legislativamente previsti per un periodo di un anno, potrà, attraverso un nuovo concorso, avere maggiore possibilità di reperire elementi più validi ancora, perchè ad esso potranno partecipare i rimanenti idonei non assunti e gli altri candidati che vi si sottoporranno per la prima volta.

Sono del parere infine che sia necessario avere sempre riguardo per gli interessi dei terzi e cioè dei giovani che, approvandosi l'emendamento in questione, si vedrebbero per troppo tempo preclusa ogni possibilità di sostenere un nuovo concorso.

SAMMARTINO, *relatore*. Nel ringraziare la Commissione per il suo quasi unanime favore nei confronti del disegno di legge in esame, desidero ricordare, a sollievo della preoccupazione manifestata dall'onorevole Sottosegretario di Stato, che in altre circostanze sono stati previsti persino tre anni di tempo: ricordo, ad esempio, il concorso a 1.700 posti di ufficiale di terza classe nell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, la cui graduatoria fu lasciata aperta per tre anni, consentendo in tal modo l'assunzione di circa 11.000 idonei.

Il senatore Avezzano Comes peraltro è stato molto generoso quando ha detto che la durata dell'espletamento di un concorso normalmente è di due anni: io so infatti di un concorso che è stato bandito 7 anni fa e che a tutt'oggi non è stato ancora espletato. Mi riferisco al concorso a 600 posti di cantoniere dell'ANAS. Così pure i concorsi in atto al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a 300 posti di ufficiale della Tabella M e a 251 posti di ufficiale di terza classe sono stati banditi nel 1945, ma l'assorbimento dei vincitori avverrà soltanto nella primavera del 1969.

Il senatore Francesco Ferrari ritiene che, approvando l'emendamento proposto dal senatore Aimoni, i giovani che si preparano ad affrontare altri concorsi si scoraggiano: io invece sono del parere che i giovani li affrontano mal volentieri quando vedono la limitatezza dei posti disponibili perchè — data l'inflazione delle raccomandazioni tuttora esistente in Italia — temono che, pur sostenendo ottime prove, non potranno avere il posto. Ma quando questi giovani notano che i legislatori tengono nella dovuta considerazione il valore dell'idoneità, essi si abitueranno a partecipare con maggior fiducia ai concorsi pubblici statali.

Mi permetto perciò di pregare il Sottosegretario Florena di volersi rimettere alla Commissione su questo punto; se proprio egli non ritiene accettabile il limite di due anni, almeno venga proposta una data, ad esempio il 30 giugno 1970, sulla quale potremmo metterci d'accordo. Ma, ripeto, invito l'onorevole Sottosegretario a riconsiderare la questione ed a bandire dal suo animo ogni preoccupazione, che è certamente di carattere amministrativo e burocratico.

I concorsi dei quali si discute sono per manovali, conduttori, operai qualificati, tutti lavoratori dell'esercizio ferroviario; migliaia di essi sono dichiarati idonei e non vincitori; e ciò per mancanza di titoli, non di preparazione.

Se il sottosegretario Florena vorrà riconsiderare il problema, la Commissione non potrà che essergliene grata.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho già sottolineato le difficoltà che si incontrerebbero volendo estendere le assunzioni fino agli ultimi classificati delle graduatorie dei vari concorsi.

Tuttavia, in considerazione delle ragioni e delle osservazioni emerse dagli interventi fin qui svolti, sarebbe opportuno che la discussione fosse rinviata di una settimana, al fine di permettere al Governo di riconsiderare i vari aspetti del problema.

PRESIDENTE. Dopo aver così ampiamente dibattuto il provvedimento, questa richiesta del sottosegretario Florena mi pare quasi una « doccia fredda »; non vorrei che i benefici di un'ora di discussione tanto serena e competente andassero perduti; mi permetto dunque di pregare il Governo di soprassedere, se possibile, alla richiesta di rinvio.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono costretto ad insistere, signor Presidente, perchè la discussione sia rinviata di una settimana almeno.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta, per consentire al Governo di riconsiderare la questione.

(Così rimane stabilito).

Discussione e rinvio del disegno di legge:
« Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta » (117)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni particolari per l'assunzione di manodopera da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione gene-

rale dell'aviazione civile — per l'esecuzione di lavori in amministrazione diretta ».

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

Articolo unico.

Per le esigenze indilazionabili relative alla esecuzione di lavori condotti in amministrazione diretta dalla Direzione generale della aviazione civile, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale dell'aviazione civile — ha facoltà di assumere operai con contratto di diritto privato della durata massima di 60 giorni, con l'osservanza delle norme sulla disciplina del contratto collettivo di lavoro a tempo determinato e di quelle sul collocamento dei lavoratori disoccupati.

L'operaio, assunto ai sensi del precedente comma, non acquista la qualifica di operaio dello Stato e non può essere trattenuto al lavoro oltre il periodo massimo di 60 giorni.

I dirigenti degli uffici centrali e periferici, che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui al precedente comma, sono personalmente e solidalmente responsabili delle somme conseguentemente erogate.

La Corte dei conti, d'ufficio, o su domanda dell'Amministrazione, ovvero della competente ragioneria centrale, promuove il giudizio a carico dei responsabili, a termini degli articoli 52 e 53 del testo unico 12 luglio 1934, n. 1214, e degli articoli 13 e seguenti del regolamento di procedura approvato con regio decreto 13 agosto 1933, numero 1038.

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha dichiarato di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

Prima di dare la parola all'onorevole relatore, senatore Sammartino, desidero ricordare alla Commissione che il presente disegno di legge venne già approvato dal Senato nel corso della precedente legislatura, precisamente nella seduta del 7 aprile 1965, ma non anche dalla Camera dei deputati, e che decadde per la fine della legislatura me-

desima. Pertanto, anche se la composizione della Commissione è cambiata, esiste il precedente dell'approvazione già data dalla 7^a Commissione del Senato al testo oggi sottoposto al nostro esame.

S A M M A R T I N O , *relatore.* Signor Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame ritorna dunque al Senato dove — come l'onorevole Presidente ha già avuto la bontà di ricordare — era stato approvato dopo una discussione protrattasi per tre sedute (17 e 25 febbraio e 7 aprile 1965).

Alla Camera dei deputati, dove peraltro era stato assegnato non alla 10^a Commissione (trasporti) ma alla 1^a Commissione (affari costituzionali), che nell'altro ramo del Parlamento si occupa del pubblico impiego, il provvedimento non fu mai discusso e decadde con la fine della legislatura. Esso rappresenta una deroga alla nota legge 5 marzo 1961, n. 90, sullo stato giuridico degli operai dello Stato, che stabilisce la loro appartenenza esclusivamente a ruoli organici e vieta quindi ogni altra forma di assunzione diversa dal concorso, salvo i casi previsti dagli articoli 65 e 66 della stessa legge.

Sta di fatto però che la Direzione generale dell'aviazione civile, per ragioni di urgenza e di indifferibilità, si trova costretta ad eseguire con lavori in economia il prosciugamento degli aeroporti, nonché la riparazione, negli stessi, di danni causati da agenti atmosferici, l'impianto di segnalazioni per l'attività operativa degli aeroporti, la rimozione di ostacoli alla navigazione aerea, le riparazioni urgenti degli impianti elettrici e quelle necessarie a seguito di incidenti aerei.

In linea di principio sono contrario a simili deroghe: debbo però essere favorevole al provvedimento, che permette all'Amministrazione dell'aviazione civile di fronteggiare tempestivamente tali imprevedibili necessità. Nell'invitare la Commissione a dare ad esso la sua approvazione, non posso quindi che richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità o di abrogare la già citata legge n. 90, lasciando al Parlamento la possibilità di trovare un'altra soluzione, o di

bandire i concorsi relativi in modo che non si abbiano due pesi e due misure.

Desidero infine ricordare, per la chiarezza della discussione, che gli articoli 65 e 66 della legge 5 marzo 1961, n. 90, prevedono due deroghe, riguardanti, rispettivamente, le Amministrazioni delle poste e delle telecomunicazioni e dei Monopoli di Stato: in particolare, l'articolo 65 al primo e secondo comma recita:

« Per esigenze impreviste ed indilazionabili e con l'osservanza delle norme sul collocamento dei lavoratori disoccupati, la Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ha facoltà di reclutare operai con contratto di diritto privato a condizione che sia stabilita la durata massima che, in ogni caso, non può superare sessanta giorni.

L'operaio assunto in base al precedente comma non acquista la qualifica di operaio dello Stato e non può essere trattenuto in servizio oltre il predetto periodo massimo di sessanta giorni ».

Questo stesso principio viene consacrato nel secondo comma dell'articolo unico di cui è composto il presente disegno di legge, al quale peraltro mi riservo di proporre un emendamento tendente ad unificare gli ultimi due commi in uno del seguente tenore: « Per i dirigenti degli uffici centrali e periferici, che emettano provvedimenti in violazione alle disposizioni di cui al precedente comma si applicano le disposizioni di cui ai commi secondo e terzo dell'articolo 60 della legge 5 marzo 1961, n. 90 ».

P R E S I D E N T E . Quando si tratta di provvedimenti che, prevedendo l'assunzione di personale, permettono di soddisfare esigenze delle pubbliche amministrazioni, conciliandole con l'esigenza di ridurre la disoccupazione, ritengo che sia nostro dovere cercare di non frapportare difficoltà alla loro approvazione. Raccomando quindi vivamente alla Commissione — mi riferisco non solo al presente disegno di legge, ma anche a quelli che verranno, relativi a problemi di questo genere — di affrettarne per quanto più è possibile l'iter e di giungere alla loro

approvazione nel modo migliore e più rapido.

P O E R I O . Partendo dalle considerazioni testè fatte dall'onorevole Presidente e cioè che tutti i provvedimenti che comunque favoriscano l'assunzione di manodopera siano provvedimenti da prendersi in considerazione e da approvare sollecitamente, dichiaro di non avere nulla da obiettare ad una simile affermazione. Sol che qui è la preoccupazione: bisogna infatti vedere se questa esigenza di ordine generale si concilia poi con il provvedimento di carattere particolare, che si propone appunto di fornire alla Amministrazione dell'aviazione civile del personale per sopperire ad alcune specifiche esigenze. Ora, io credo — appunto nel quadro di quella organicità di cui ha parlato il Presidente in merito ad alcune iniziative che dovrebbero essere prese da questa Commissione — che noi dovremmo arrivare gradualmente a sollecitare che un rapporto stabile di lavoro venga previsto fra le varie Amministrazioni ed il personale che deve essere assunto per espletare alcuni servizi delle Amministrazioni stesse. Ed a me pare che un articolo unico di questo tipo contrasti — e già lo diceva lo stesso relatore dichiarandosi contrario in linea di massima al disegno di legge sottoposto al nostro esame...

S A M M A R T I N O , relatore. Mi sono dichiarato contrario al principio, non al disegno di legge.

P O E R I O , ... al disegno di legge e quindi al principio in esso contenuto — con quanto è stato raggiunto faticosamente dopo anni di lotta da parte delle organizzazioni sindacali, con l'approvazione delle leggi 18 aprile 1960, n. 230, e 5 marzo 1961, n. 90.

Tali leggi finalmente sistemavano un rapporto di lavoro in modo definitivo, dando uno stato giuridico agli operai che direttamente o indirettamente dipendevano dalle Amministrazioni dello Stato. Il voler fare una deroga attraverso questo disegno di legge (alla fine farò anche un'osservazione sulle « leggine » che vengono sottoposte al nostro

esame) alle leggi n. 90 e n. 230 genera preoccupazioni in tutti noi; innanzitutto perchè non si chiarisce il rapporto di lavoro che si vuole stabilire, in secondo luogo non si soddisfa l'economicità dello stesso rapporto di lavoro, ed infine non si consente alla Amministrazione pubblica di darsi un organico che soddisfi in pieno alle esigenze; nel caso specifico, dell'Aviazione civile, che sappiamo essere un settore in pieno progresso e che dobbiamo incoraggiare.

Come è possibile assumere manovalanza occasionale per alcuni servizi che sono invece di carattere permanente? Il prosciugamento degli aeroporti è un problema di ordinaria manutenzione degli aeroporti, che non è possibile soddisfare con rapporti di lavoro che durano 60 giorni circa. Anche per quanto concerne la segnaletica degli aeroporti, chi si serve tutti i giorni del mezzo aereo per le distanze che deve coprire, sa che si tratta di un servizio fondamentale, se si vuole che l'aereo atterri felicemente e che i passeggeri non subiscano danni. Molti altri esempi potrei portare alla vostra attenzione, e tutti concorrono a dimostrare che un principio di questo genere, a mio avviso, non può essere validamente sostenuto. Del resto, se l'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile vuole avere della manovalanza a propria disposizione, non ha bisogno di ricorrere a questo disegno di legge. La legge sul collocamento, infatti, dà a chiunque sia datore di lavoro la possibilità di occupare comunque, e nei termini che ritiene opportuno per il servizio che desidera venga espletato, tutta la manodopera richiesta.

Per quanto concerne l'adeguatezza o meno dei fondi destinati all'impiego della manodopera, in questa Commissione sono presenti ex Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti ed essi sanno bene come, nella valutazione che si fa della spesa pubblica, gli estremi di tale valutazione non partono dall'impiego della manodopera ma dalla visione globale dell'opera che si vuole realizzare, sul cui costo la manodopera incide per un terzo circa. Pertanto non è possibile fare questa obiezione.

In linea di massima, quindi, pur comprendendo le necessità del Ministero dei traspor-

ti e dell'aviazione civile e pur rendendomi conto del fatto che con questo provvedimento si darebbe l'opportunità di occupare altra manodopera, ritengo che l'Amministrazione interessata possa far ricorso alla legislazione ordinaria attualmente vigente senza creare precedenti di deroga alle leggi n. 90 e n. 230, senza contare, poi, che il disegno di legge in questione infirma il principio del divieto dei contratti di lavoro a tempo determinato.

Vorrei fare, inoltre, come ho già preannunciato, un'altra osservazione: considerata la estesa competenza della nostra Commissione, vorrei raccomandare al signor Presidente di battersi quanto noi e come noi perchè si eviti all'inconveniente dei piccoli disegni di legge che si sfornano ogni giorno per essere sottoposti al nostro esame. È preferibile che si affronti un disegno di legge organico e in quel quadro valutare tutta la situazione. Niente vieta l'eccezionalità; ma non possiamo augurarci che si verifichino sempre calamità nel nostro Paese! Dobbiamo, viceversa, avere una visione organica dello sviluppo dell'Italia.

B O N A Z Z I . Questo disegno di legge mi sembra un'ulteriore dimostrazione di come presso le Amministrazioni dello Stato si proceda alla giornata. So bene che le Amministrazioni locali — comuni e province — molto spesso debbono superare numerose difficoltà derivanti dalle disposizioni di legge vigenti in materia di personale per l'adeguamento degli organici (si tenga presente il lunghissimo *iter* che devono affrontare le approvazioni degli organici degli Enti locali: a volte un adeguamento dei ruoli organici impiega quattro, cinque anni), ma per le Amministrazioni dello Stato dovrebbe essere molto più facile e dovrebbero esserci minori impedimenti.

Sono d'accordo con le osservazioni testè fatte dal senatore Poerio. Nella relazione che accompagna il provvedimento si dice che ragioni di urgenza e di indifferibilità costringono l'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile a provvedere con lavori in economia al prosciugamento degli aeroporti, alla riparazione dei danni causati da agenti atmosferici, all'impianto di segna-

zione per l'attività operativa degli aeroporti, ai lavori per la rimozione di ostacoli alla navigazione aerea, ai lavori urgenti per gli impianti elettrici e a quelli necessari a seguito degli incidenti aerei. Ora, tutti questi sono lavori prevedibili nel corso dell'anno: è normale che un aeroporto si trovi di fronte a queste esigenze, per cui l'Amministrazione interessata potrebbe e dovrebbe tenere conto di queste ordinarie esigenze e giungere tempestivamente all'adeguamento dei propri organici.

Mi rendo conto che, allo stato delle cose, non essendosi fatto fronte all'adeguamento, vi siano queste esigenze, per cui il non provvedervi potrebbe far sorgere seri ostacoli per il funzionamento dei servizi. Non dobbiamo però dimenticare che, approvando questo disegno di legge, autorizzeremo l'Amministrazione ad assumere personale presso gli uffici di collocamento. Tale personale, per un certo numero di settimane, forse per qualche mese — auguriamoci che poi non vi siano proroghe ai 60 giorni — lavorerà fianco a fianco con altri operai, svolgendo con ogni probabilità lo stesso lavoro, avendo le stesse incombenze e responsabilità, ma avendo un trattamento economico e normativo notevolmente inferiore; e questo provocherà in essi, giustamente, serie rimostranze e malcontenti, trattandosi evidentemente del sistema peggiore che si possa seguire nell'assumere personale. Del resto sappiamo bene come vanno queste cose: il personale impiegato per settimane e mesi comincerà a nutrire speranze di mantenere il posto, sorgeranno degli ostacoli al riguardo, con tutto ciò che ne consegue.

Pertanto, ripeto, queste assunzioni temporanee costituiscono sia negli Enti locali che nell'Amministrazione dello Stato la forma peggiore che si possa continuare a seguire per l'assunzione di personale; per cui la raccomandazione più viva che da parte nostra deve essere indirizzata alle varie Amministrazioni statali è che si giunga ad un adeguamento degli organici, soprattutto, ripeto, quando si tratta di prendere in considerazione compiti e funzioni che sono facilmente prevedibili e non imprevedibili, come, in

modo inesatto, si dice nella relazione che accompagna questo provvedimento.

C R O L L A L A N Z A . Le osservazioni che sono state fatte dai colleghi che mi hanno preceduto sono, in linea di massima, fondate, sia per quel che attiene alla normativa in tema di assunzione straordinaria di personale, sia per quanto si riferisce alla inopportunità delle singole « legghine », che vengono sfornate continuamente dal Governo per superare determinate situazioni contingenti.

Desidero però ricordare ai colleghi della passata legislatura e far presente ai nuovi colleghi che questo disegno di legge, nonché un altro provvedimento che riguardava ugualmente l'Amministrazione dei trasporti per quanto attiene in modo particolare alla aviazione civile, suscitarono in questa sede molte perplessità che diedero luogo ad animate discussioni. Il secondo di tali provvedimenti, che immetteva nei ruoli dell'Aviazione civile personale proveniente dal Ministero della difesa, fu approvato dai due rami del Parlamento nonostante i contrasti notevoli che erano insorti. Io fui uno di quelli che si batterono contro l'approvazione del provvedimento, così come mi battei contro l'approvazione di quello che oggi è nuovamente al nostro esame; ma le considerazioni allora fatte dal Ministro, in merito alla continua lotta con il Ministero del tesoro per ottenere un aumento degli organici in rapporto allo sviluppo di un'attività così delicata quale quella dell'aviazione civile ci indussero ad approvare i due provvedimenti. Circa quello di cui ci stiamo attualmente occupando, il Ministro fece presente che non si trattava di una attività di manutenzione ordinaria, di esigenze prevedibili, di un fabbisogno di un certo numero di unità per tutto l'anno per fronteggiare determinate esigenze di carattere ordinario, ma di un'attività manutentoria straordinaria, come quella, ad esempio, richiesta per il prosciugamento di un aeroporto completamente sommerso. Il Ministro, pertanto, fece presente che, impedendogli il Tesoro l'acquisizione di un numero di operai fissi per le attività di manutenzione, era indispensabile,

tenuto conto della legge n. 90 del 1961, provvedere a queste esigenze mediante il presente disegno di legge. E furono questi i motivi, ripeto, per cui, *obtorto collo*, finimmo coll'approvare il provvedimento.

Allo stato delle cose, pur ritenendo, come ho già detto, giustificate le osservazioni degli onorevoli colleghi, reputo che la situazione non sia mutata per quanto concerne l'atteggiamento del Tesoro, per cui, se non approvassimo questo disegno di legge, metteremmo in serie difficoltà l'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile, più di quanto già non lo sia.

Pertanto, pur ribadendo la raccomandazione già fatta da altri, di evitare lo stillicidio di provvedimenti di questo genere ed auspicando che una buona volta l'Amministrazione del tesoro si renda conto che vi sono delle esigenze che vanno fronteggiate in modo organico, ritengo che sia necessario accogliere il disegno di legge affinché si possa procedere con urgenza alla sua approvazione anche da parte dell'altro ramo del Parlamento, consentendo in tal modo al Ministero interessato di fronteggiare eccezionali ed indifferibili esigenze.

A N D O' . Dico subito che anch'io sono contrario ad assunzioni temporanee per lavori che non sono temporanei.

Nella relazione che accompagna il provvedimento si dice che « ragioni di urgenza e di indifferibilità costringono la predetta Amministrazione a provvedere con lavori in economia, nella forma dell'amministrazione diretta », eccetera. Da ciò, evidentemente, si arguisce che esiste di già una situazione di fatto che si vorrebbe regolare in maniera diversa.

Ora vorrei sapere in cosa consistono questi lavori in economia che attualmente vengono eseguiti; se tali lavori effettivamente sussistono, allora non sorgono più preoccupazioni perchè non si tratta di eludere una legge provvedendo ad assunzioni in deroga alle norme vigenti. In altre parole, se questi lavori vengono svolti costantemente, è chiaro che una nuova ed organica regolamentazione sarebbe auspicabile.

M A S S O B R I O . Anch'io, come il senatore Crollalanza, ho avuto occasione di discutere questo provvedimento nella passata legislatura intervenendo a sostegno di quanto egli poc'anzi ha posto in evidenza. Pur con molte perplessità, ragioni particolari ci hanno allora indotto ad approvarlo.

Ritengo, pertanto, che, come in precedenza, anche oggi si debba approvare il disegno di legge, pur condividendo, sotto certi aspetti, i rilievi fatti dai colleghi che mi hanno preceduto, in particolare per una ragione che reputo di estrema importanza: cioè, la difficoltà di reperire personale specializzato da adibire a particolari lavori di carattere tecnico attraverso gli uffici di collocamento. C'è da augurarsi anzi che nel provvedimento di carattere generale, che speriamo possa essere discusso quanto prima, si tenga conto di tale difficoltà.

Ciò detto, dichiaro che voterò a favore del provvedimento.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Desidero far presente che io fui uno dei più fermi oppositori di questo disegno di legge nella passata legislatura.

In occasione dell'approvazione della legge n. 90 furono fatte, e giustamente, due eccezioni: una per il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni e l'altra per i Monopoli di Stato, adducendosi a giustificazione necessità di carattere contingente: le festività di Natale e Pasqua per le Poste e l'urgenza di provvedere alla semina del tabacco o di altre colture per i Monopoli. Ora, sempre nella passata legislatura, l'Amministrazione dell'agricoltura e foreste propose una analoga eccezione alla disposizione della legge n. 90 per gli Ispettorati agrari, dovendo essi provvedere ad alcune piantagioni in determinate stagioni e la richiesta fu accolta. Un'altra eccezione venne fatta per il Ministero dei lavori pubblici, e precisamente per l'ANAS.

In quest'ultima occasione io feci presente che, dal momento che ogni Ministero finirà col chiedere questa eccezione, tanto valeva abolire la disposizione dell'articolo 65 della legge n. 90 e non parlarne più.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 3^a SEDUTA (26 settembre 1968)

Ora, per quanto concerne il caso specifico, credo che il Ministero dell'aviazione civile sostenga tale necessità soprattutto perchè, quando fu approvata la legge n. 90, detto Dicastero ancora non esisteva, per cui le sue necessità non potettero essere rappresentate.

Si può però osservare che per far fronte alle necessità di cui si parla nel provvedimento in questione, si può far ricorso a ditte specializzate. Tutti i Ministeri, cioè, se non possono avvalersi della disposizione delle assunzioni temporanee fino a 60 giorni, possono provvedere alle loro esigenze mediante gli appalti, come del resto già fanno. Alcuni di essi quindi, in pratica, si avvalgono di due disposizioni: di quella eccezionale e di quella che consente i lavori a cottimo quando si tratta di provvedere urgentemente a rimuovere determinati ostacoli.

Pertanto, in coerenza con l'atteggiamento da me assunto nella passata legislatura, dichiaro che mi asterrò dal votare questo provvedimento.

A B E N A N T E . Anch'io non mi sento di dare il mio consenso a questo disegno di legge perchè, a parte tutte le altre giuste considerazioni qui fatte, è strano parlare di « urgenze indifferibili » a tre anni di distanza dalla sua originaria presentazione. In questo modo, evidentemente, non si risolverà mai alcun problema in Italia. È necessario che il Governo si decida a presentare provvedimenti organici.

Per quanto concerne, poi, la necessità di personale specializzato, di cui si parla nel provvedimento, credo che non sia possibile ritenere che una persona specializzata accetti di lavorare per l'Aviazione civile con un contratto a termine.

Non vorrei, inoltre, che in caso di incidente, come quello verificatosi a Capodichino a causa delle false segnalazioni di base dell'aeroporto, a quel posto ci fosse qualcuno di questi lavoratori occasionali.

Noi abbiamo la responsabilità di tutelare, signor Presidente, anche la sicurezza dei voli! Finchè si tratta dello sgombero dell'aeroporto, di manutenzione straordinaria, va bene, ma la segnaletica è un compito di estrema importanza.

C R O L L A L A N Z A . Costoro non verranno certo adibiti alla torre di controllo!

A B E N A N T E . Anche lì c'è personale in appalto e di questa e di altre questioni parleremo in sede di bilancio perchè sarebbe fuori luogo aprire ora una discussione sull'argomento.

R A I A . A nome del Gruppo cui appartengo dichiaro che voterò contro il provvedimento poichè esso rappresenta una deroga ad un giusto principio. Del resto, dalla discussione fin qui svoltasi mi pare siano emerse grosse perplessità da parte di tutti; neppure i vari Gruppi, infatti, hanno manifestato unanimità nell'esprimere i propri giudizi.

Se in passato anche alla Camera dei deputati sono sorti sull'argomento dubbi e incertezze, ciò significa che sussiste effettivamente qualche ragione di fondo che si oppone all'approvazione di norme di questo genere; nessuna importanza, inoltre, darei al fatto che sono state fatte eccezioni a favore dei Ministeri dell'agricoltura e dei lavori pubblici. Se si è sbagliato in passato non vedo perchè si debba continuare a sbagliare!

Ribadisco dunque il mio voto contrario al disegno di legge.

S A M M A R T I N O , *relatore*. Considerate le perplessità emerse da una discussione così ampia ed interessante, mi faccio carico di proporre io stesso, come relatore sul provvedimento, un rinvio della discussione, in attesa di ulteriori elementi di giudizio da offrire alla Commissione.

N O E' . È indubbio che la delicatezza del problema sia fuori causa, ma è bene intendersi su un punto.

La necessità del provvedimento è stata determinata, a quanto pare, dal verificarsi di eventi eccezionali dovuti all'anomalo andamento della stagione estiva, per cui si propone di ricorrere a personale non specializzato per ripararne i danni; ora, se questo personale fosse impiegato in riparazioni grossolane — come possono essere certi tipi di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 3^a SEDUTA (26 settembre 1968)

segnaletica — non credo che dovremmo opporci a queste assunzioni.

B O N A Z Z I. Ma che cosa avrà provocato su tutte le strade nazionali il maltempo estivo? Che cosa avrebbe dovuto chiedere l'ANAS per fronteggiare tutti i danni? Eppure niente di tutto questo è accaduto perchè, evidentemente, l'ANAS è stata in grado di fronteggiare la situazione mediante il proprio personale.

N O E'. L'ANAS provvede mediante appalti ad imprese private. Comunque, ritengo anche io che per prendere una decisione sul provvedimento occorranza altri elementi di giudizio dei quali ora non disponiamo.

F L O R E N A, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo sulla proposta di rinvio, ma desidero ricordare alla Commissione che nel corso di precedenti discussioni sull'argomento fu riconosciuta l'opportunità di predisporre il presente provvedimento in quanto, finora, nel settore dell'aviazione civile si è andati avanti con l'aiuto del Ministero della difesa il quale ha sempre fornito la manodopera necessaria per fronteggiare le necessità più urgenti, improvvise e saltuarie.

Per questa ragione, per svincolarsi dalla Amministrazione della difesa, l'Aviazione civile chiede l'approvazione di queste norme.

P R E S I D E N T E. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta in attesa che il relatore, senatore Sammartino, acquisisca ulteriori elementi di giudizio.

(Così rimane stabilito).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 » (151)

P R E S I D E N T E. Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di

legge: « Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 ».

S A M M A R T I N O, *relatore*. Onorevole Presidente, prima di iniziare la discussione di questo provvedimento di natura piuttosto delicata, poichè si tratta di aggiornare disposizioni vecchie di un secolo, sarei del parere di attendere che la 2^a Commissione esprimesse il proprio parere sull'argomento.

È vero che sono già trascorsi i termini per l'emissione di tale parere, ma ritengo che sia utile aspettare perchè con ciò avremo facilitato il nostro compito e faciliteremo anche l'iter del provvedimento alla Camera dei deputati.

Chiedo dunque un rinvio della discussione.

P R E S I D E N T E. Con l'intesa che solleciteremo la Commissione giustizia ad esprimere il proprio parere, se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle Ferrovie dello Stato » (152)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle Ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M M A R T I N O, *relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 152, sul quale la Commissione Finanze e tesoro ha espresso parere favorevole in data 24 corrente, riguarda praticamente l'aggiornamento, la semplifica-

zione e lo snellimento delle procedure amministrative e tecniche attualmente vigenti in materia di impianto ed esercizio dei raccordi ferroviari con stabilimenti commerciali e industriali.

In secondo luogo, il provvedimento tende ad agevolare l'impianto di nuovi raccordi e l'ampliamento di quelli esistenti, il che produrrà ripercussioni favorevoli sui traffici e su tutta l'economia dei settori interessati.

Le disposizioni che si intendono modificare prevedono che, qualora si voglia creare un raccordo ferroviario tra stabilimenti o poli industriali, gli interessati abbiano a che fare con due organismi: con l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in linea tecnica, anzitutto, e poi, in linea amministrativa, con la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

È facile immaginare quanto le procedure siano lunghe e laboriose, mentre le esigenze attuali di sviluppo delle industrie impongono pratiche più snelle con il conferimento di ogni decisione in questa materia ad un solo organismo: quello dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

A questo fine tende il provvedimento, che era stato approvato dalla Camera dei deputati il 4 marzo 1968, cioè proprio durante l'ultima settimana dei lavori parlamentari della decorsa legislatura, e trasmesso al Senato il 9 marzo successivo. Ma questo ramo del Parlamento non fece in tempo — a causa di impedimenti — ad approvarlo.

M A D E R C H I . Noi consideriamo il provvedimento opportuno, in quanto snellisce le procedure andando incontro ad una esigenza certamente sentita. Ci sembra però che esso non consideri un elemento importante, cioè quello del territorio sul quale si intende intervenire con delle strutture di notevole rilievo; diremmo anzi che sotto questo profilo entri addirittura in contrasto con la legge, già approvata dal Parlamento, che concerne i problemi urbanistici.

A noi sembra, cioè, che stando le cose così come sono prospettate nel provvedimento,

potrebbe verificarsi che l'Azienda ferroviaria disponga la creazione di un raccordo, di un allacciamento, in un territorio dove il comune abbia già previsto opere diverse. Riteniamo quindi opportuno richiamare la necessità di subordinare la suddetta decisione ad un'intesa con l'Amministrazione competente; ed a tal fine proponiamo un emendamento che potrebbe essere inserito all'articolo 1, aggiungendo dopo le parole « sono autorizzati » le altre « previo parere del comune per quanto riguarda la destinazione urbanistica dei terreni », oppure, meglio ancora, potrebbe essere inserito alla fine, ponendo, in sostituzione dell'articolo 7, un richiamo alla suddetta esigenza.

P R E S I D E N T E . Si potrebbe anche dire « previo parere dell'ente locale per quanto riguarda la destinazione urbanistica dei terreni ».

M A D E R C H I . D'accordo.

A C C I L I . Ma non nasce una situazione di contrasto? Noi supponiamo che si tratti di una città che abbia già approvato il piano regolatore; supponiamo invece che si tratti di una città che non lo abbia elaborato ancora. In altri termini, per fare in modo che la legge abbia un significato, nel senso che le procedure siano snellite e quindi chi ne faccia richiesta possa rapidamente giungere allo scopo, è bene vedere se l'ente locale ha potere ostativo o meno; perchè si potrebbe anche verificare un'opposizione, ed allora si verrebbe meno all'esigenza fondamentale di questo disegno di legge.

Quindi, gli eventuali contrasti in materia sarebbe bene fossero regolati già nel provvedimento per evitare successive complicazioni.

P R E S I D E N T E . Io credo che lo emendamento proposto possa essere accolto, pur ritenendolo superfluo poichè è ovvio che con le presenti disposizioni non si può andare contro quelle concernenti l'aspetto urbanistico, che riguardano tutte le Amministrazioni.

R A J A . Ma l'articolo 7 del disegno di legge abroga qualsiasi disposizione contraria o comunque incompatibile con le disposizioni contenute nel provvedimento stesso. L'emendamento è quindi necessario.

P R E S I D E N T E . Allora si potrebbe inserire, secondo la prima proposta del senatore Maderchi, all'articolo 1.

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

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

Art. 1.

L'impianto e l'esercizio dei binari di raccordo e degli allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, anche se interessano terreni di proprietà di terzi, sono autorizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, siano o meno detti raccordi esercitati direttamente dall'Azienda medesima.

Il senatore Maderchi ha proposto un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole « sono autorizzati », le altre « previo parere dell'ente locale per quanto riguarda la destinazione urbanistica dei terreni ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 2.

L'equiparazione alle ferrovie private di seconda categoria, stabilita dall'articolo 6 della legge 30 giugno 1906, n. 272, riportato all'articolo 55 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, per i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, non sussiste per i raccordi ed allac-

ciamenti attraversanti terreni di terzi che si diramano da impianti delle ferrovie dello Stato.

Spetta, in tal caso, all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato promuovere, per le espropriazioni che si rendessero necessarie, la dichiarazione di pubblica utilità delle opere, da farsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Per i detti raccordi resta applicabile la disposizione dell'articolo 5 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, concernente la servitù del passaggio coattivo per le ferrovie private di seconda categoria.

(È approvato).

Art. 3.

Le competenze della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di raccordi sono trasferite all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 4.

Per la costruzione e l'esercizio di tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, si applicano le norme e condizioni di sicurezza stabilite per impianti similari delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 5.

Il regio decreto-legge 12 novembre 1936, n. 2142, che assoggetta a tasse erariali i trasporti che si effettuano per conto di terzi sulle ferrovie private di seconda catego-

ria, si applica anche ai trasporti che si effettuano per conto di terzi sui raccordi di cui all'articolo 2.

(È approvato).

Art. 6.

Rimane ferma la norma dell'articolo 4 della legge 9 marzo 1949, n. 106, modificato dall'articolo 13 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto, nei casi previsti, per l'esercizio dei raccordi.

(È approvato).

Art. 7.

È abrogata qualsiasi disposizione contraria o comunque incompatibile con le disposizioni della presente legge.

(È approvato).

S A M M A R T I N O , *relatore*. Propongo di modificare il titolo come segue: « Disposizioni concernenti i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato ».

P R E S I D E N T E . Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio della discussione del disegno di legge: « Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236 e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (174)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca infine la discussione del disegno di legge: « Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236 e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

S A M M A R T I N O , *relatore*. Vorrei pregare la Commissione di consentire un breve rinvio della discussione del disegno di legge, desiderando acquisire ulteriori elementi sulla materia. Tra l'altro non sono neanche pervenuti i pareri richiesti alle Commissioni competenti.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, aderendo alla richiesta del relatore, rinvio la discussione del disegno di legge ad altra seduta.

Poichè nessuno si oppone, così rimane stabilito.

La seduta termina alle ore 12,10.