

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

## 7<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavori pubblici, Trasporti, Poste e telecomunicazioni, Marina mercantile)

GIOVEDÌ 9 GIUGNO 1960

(42<sup>a</sup> seduta in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

### INDICE

#### Disegno di legge:

« Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) » (744) (Seguito della discussione e rinvio):

PRESIDENTE, relatore . . . . .	Pag. 857, 859, 861, 863, 864; 865, 866, 867, 868, 869, 870, 872, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 887; 889, 891, 892, 893, 894
AMIGONI . . . . .	859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 872, 873, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 889, 890, 892
CERVELLATI . . . . .	863
CROLLALANZA . . . . .	863, 866, 870, 872, 873, 874, 875, 876, 880, 885, 887, 888, 893, 894
DE UNTERRICHTER . . . . .	863, 866
FLORENA . . . . .	872, 873, 875, 878, 880, 881, 883, 887, 888, 890, 891, 893
FOCACCIA . . . . .	874, 890, 892
GAIANI . . . . .	861, 864, 867, 868, 876, 877, 880, 881, 882, 883, 884, 887, 890, 891, 892
GENCO . . . . .	861, 864, 866, 874, 876, 878, 879, 880, 882, 883, 884, 887, 888, 891
GOMBI . . . . .	868, 874, 876
RESTAGNO . . . . .	871, 873, 887, 891

SACCHETTI . . . . .	Pag. 862
SAVIO . . . . .	863, 864, 867, 868, 874, 876, 877, 883
SOLARI . . . . .	874, 875, 876
SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	859, 861, 863, 866
TOGNI, Ministro dei lavori pubblici . . . . .	868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 880, 881, 883, 884, 885, 886, 887, 889, 890, 891, 892, 893, 894

La seduta è aperta alle ore 9.

Sono presenti i senatori: Amigoni, Bardellini, Cervellati, Corbellini, Crollalanza, De Unterrichter, Florena, Focaccia, Gaiani, Genco, Gombi, Imperiale, Indelli, Ottolenghi, Restagno, Domenico Romano, Sacchetti, Savio e Solari.

Intervengono il Ministro dei lavori pubblici Togni e il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici Spasari.

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

**Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) » (744).**

**PRESIDENTE, relatore.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) ».

Ricordo alla Commissione che nella precedente seduta eravamo giunti all'approvazione dell'articolo 28.

Possiamo, ora, proseguire il nostro esame, a partire dall'articolo 29, di cui do lettura:

#### TITOLO IV DISPOSIZIONI VARIE

##### Art. 29.

L'Amministrazione dell'Azienda è tenuta all'osservanza delle norme sulla contabilità generale dello Stato, in quanto compatibili con la presente legge.

In difetto di norme speciali, si applicano per la gestione dei lavori di competenza dell'Azienda le norme in vigore per l'Amministrazione dei lavori pubblici.

L'Azienda medesima provvede direttamente alle locazioni, ai servizi e alle forniture occorrenti per il proprio funzionamento, nonchè alla gestione dei beni patrimoniali di qualsiasi natura destinati ai servizi delle strade e autostrade statali, e degli auto e motoveicoli, degli impianti e dei macchinari di sua proprietà.

Per i beni gestiti dall'A.N.A.S. la dichiarazione di cui all'articolo 829, primo comma, del Codice civile, è emessa dal Ministro per i lavori pubblici o, per sua delega, dal Direttore generale.

*(È approvato).*

##### Art. 30.

Le aste pubbliche e le licitazioni private per l'appalto di lavori e forniture di competenza dell'A.N.A.S., sono tenute presso la Direzione generale.

Nel caso che per l'esecuzione delle opere si intenda adottare il sistema dell'appalto concorso, la Commissione giudicatrice, da nominarsi di volta in volta dal Ministro, sarà composta di 3 o 5 membri, e sarà presieduta dal Direttore generale dell'Azienda, o da un suo delegato scelto fra i Direttori dei servizi tecnici o gli Ispettori generali tecnici della medesima.

Della Commissione stessa farà parte, nei casi di particolare importanza tecnica, uno specialista della materia. Gli altri membri saranno scelti fra i componenti del Consiglio di amministrazione o fra i funzionari della Direzione generale dell'Azienda appartenenti alle carriere direttive tecnica ed amministrativa con qualifica non inferiore rispettivamente a Ingegnere capo e Direttore di divisione.

Le funzioni di segretario saranno espletate dal Capo dell'Ufficio contratti o dai suoi sostituti.

Qualora la Commissione giudicatrice esprima parere che la scelta debba ricadere su un progetto di importo superiore alla stima di massima redatta dall'Amministrazione e l'ecedenza dell'ammontare del progetto prescelto non superi il quinto dell'importo previsti nella stima di massima anzidetta, il Ministro può con decreto motivato autorizzare l'aggiudicazione dell'appalto in conformità del parere della Commissione senza rinvio agli organi consultivi dell'A.N.A.S. o al Consiglio di Stato.

Qualora il giudizio di preferenza della Commissione sia subordinato a lievi modifiche da apportare al progetto prescelto, il Ministro può parimenti autorizzare in conformità l'aggiudicazione dell'appalto senza altre formalità.

*(È approvato).*

##### Art. 31.

Per i lavori da eseguirsi dall'A.N.A.S., sia direttamente sia per concessione, anche se accessori, complementari o di parziale variazione di opere già riconosciute di pubblica utilità o preesistenti, l'approvazione dei relativi progetti equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Le stime compilate dagli uffici tecnici dell'Azienda allo scopo di determinare le inden-

nità spettanti ai proprietari da espropriare in dipendenza dei lavori di sua competenza, equivalgono alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ogniqualvolta siano state redatte in base a stati di consistenza compilati, previo avviso ai proprietari interessati e con l'assistenza di testimoni, dagli Uffici stessi, e siano state successivamente approvate dagli organi centrali dell'Azienda stessa.

Nel verbale della visita per l'accertamento dei beni da espropriare, i proprietari hanno diritto di fare inserire le osservazioni che credono nel loro interesse sui particolari della descrizione dell'immobile.

Non presentandosi i proprietari nel giorno stabilito si procede ugualmente alla visita con l'assistenza dei testimoni, la cui firma basta a render valido il verbale. Esso è ugualmente valido con le stesse firme, quando i proprietari — pur essendo intervenuti — non lo abbiano sottoscritto per qualsiasi motivo.

Il prefetto, ricevute le relazioni di stima, gli elenchi ed i piani già pubblicati a norma degli articoli 17 e 18 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, emana le ordinanze di deposito previste dall'articolo 48 della legge stessa, o promuove dalla competente Autorità giudiziaria le ordinanze di pagamento diretto delle indennità di espropriazione, ai sensi della legge 3 aprile 1926, n. 686.

Contro le stime di cui al secondo comma i proprietari espropriati possono proporre opposizione avanti l'Autorità giudiziaria, con le modalità e nei termini stabiliti dall'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

**A M I G O N I.** A questo articolo la Sottocommissione propone un emendamento soppressivo del terzo comma.

Evidentemente, è inutile stabilire che nel verbale della visita per l'accertamento dei beni da espropriare i proprietari possono fare inserire le loro osservazioni, perchè è cosa di per sè intuitiva.

**S P A S A R I,** *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sono perfettamente d'accordo.

**A M I G O N I.** La Sottocommissione propone poi un secondo emendamento, tendente

ad aggiungere, alla fine dell'articolo, un comma, del seguente tenore: « Gli atti attinenti alla procedura espropriativa per lavori di competenza dell'A.N.A.S. godono della esenzione da ogni onere tributario ».

Con l'aggiunta di questo comma si vuole fissare chiaramente che le spese per i lavori di competenza dell'A.N.A.S., non devono essere gravate da oneri tributari.

**P R E S I D E N T E,** *relatore.* Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il primo emendamento presentato dalla Sottocommissione, soppressivo del terzo comma dell'articolo 31.

*(È approvato).*

Metto ai voti il seguente comma aggiuntivo, proposto dalla Sottocommissione: « Gli atti attinenti alla procedura espropriativa per lavori di competenza dell'A.N.A.S. godono della esenzione da ogni onere tributario ».

*(È approvato).*

Metto, infine, ai voti l'articolo 31 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

*(È approvato).*

A questo punto la Sottocommissione propone di inserire un articolo aggiuntivo, 31-*bis*, del seguente tenore:

« Con effetto dal 18 novembre 1959 l'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

« Sono esenti da imposte di consumo i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione o la riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico ovvero che siano, per legge o per convenzione, di proprietà dello Stato.

« Dalla data di entrata in vigore della presente legge i materiali impiegati nella costruzione, con il sistema della concessione di autostrade, ai sensi della legge 21 maggio 1955, n. 643, le cui opere siano state già appaltate, sono soggetti alle normali imposte di consumo. Dalla stessa data i materiali che saranno impiegati nella costruzione, con lo stesso sistema, di autostrade, ai sensi della

citata legge 21 maggio 1955, n. 643 e della presente legge, sono assoggettati ad imposta di consumo nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e per le opere accessorie; per le autostrade a carreggiata unica o per i raddoppi la misura è di lire 800.000 per chilometro. Non si fa luogo a rimborso di imposte già pagate.

« Sull'imposta di consumo, di cui al presente articolo, non riscossa direttamente dai Comuni, è applicato a favore degli appaltatori l'aggio in misura fissa del 2 per cento in deroga alle condizioni del contratto di appalto, sia che esso sia ad aggio sia a canone fisso. Della riscossione dell'imposta di cui trattasi, non si tiene conto agli effetti degli eventuali minimi garantiti stabiliti dai contratti di appalto ».

A M I G O N I. Desidero rilevare che in un primo tempo la Sottocommissione era divenuta alla formulazione dell'articolo aggiuntivo 31-*bis* nel testo di cui il Presidente ha ora dato lettura. In seguito, dopo maggiore approfondimento del nostro esame ed in base a contatti avuti con il rappresentante del Governo, che ha proposto di apportare al testo, in un primo tempo stilato dalla Sottocommissione, alcune modificazioni (sulle quali, peraltro, noi siamo d'accordo), si ritiene opportuno proporre il seguente nuovo testo dell'articolo 31-*bis*:

« Con effetto dal 18 novembre 1959 l'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, è sostituito dal seguente:

Sono esenti da imposte di consumo i materiali necessari alla costruzione, alla manutenzione o alla riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico ovvero che siano di proprietà dello Stato.

I materiali impiegati nella costruzione di autostrade eseguite con il sistema della concessione sono soggetti ad imposta di consumo nella misura di lire 1.250.000 per ogni chilometro calcolato sull'asse del tracciato e comprensiva dei materiali per gli edifici e per le opere accessorie; per le autostrade a

carreggiata unica e per i raddoppi la misura è di lire 800.000 per chilometro.

I materiali impiegati nella costruzione di tratti di autostrade in concessione già appaltati alla data di entrata in vigore della presente legge sono soggetti alle normali imposte di consumo.

I materiali impiegati nella manutenzione o nella riparazione delle autostrade indicate nei commi secondo e terzo del presente articolo sono esenti da imposta di consumo.

Non si fa luogo al rimborso di imposte già pagate.

Sull'imposta di consumo, di cui al presente articolo, non riscossa direttamente dai Comuni, è applicato a favore degli appaltatori l'aggio in misura fissa del 2 per cento in deroga alle condizioni del contratto di appalto, sia che esso sia ad aggio sia a canone fisso. Della riscossione dell'imposta di cui trattasi, non si tiene conto agli effetti degli eventuali minimi garantiti stabiliti dai contratti di appalto ».

In effetti, l'articolo 7 della legge 13 agosto 1959, n. 904, ha dato luogo a molte discussioni ed anche ad un ricorso alla Corte costituzionale.

Sarebbe quindi opportuno, a mio avviso, chiarire il concetto che intendevamo esprimere in quell'articolo, attualmente di difficile interpretazione.

Come i colleghi certamente ricorderanno, si era detto, in linea di massima, che si confermava l'esenzione dall'imposta di consumo per tutti i materiali occorrenti per le opere eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico, o a cura dello Stato.

Si fissava, inoltre, un *forfait* di lire 1 milione 250.000 per le opere che sarebbero state eseguite dopo l'entrata in vigore della legge.

Però, la legge n. 904 del 1959 parlava di « lavori iniziati ». È sembrato, invece, che fosse opportuno dire « per i lavori appaltati », perchè, evidentemente quanto la gara di appalto era stata perfezionata, l'appaltatore che aveva concorso aveva tenuto conto che avrebbe dovuto pagare il dazio nella misura normale; quindi si veniva a creare nei suoi riguardi una condizione di favore che non era giustificata.

Per questo, ripeto, nell'articolo aggiuntivo in discussione, che sostituisce l'articolo 7 della legge n. 904, si parla di « tratti di autostrade in concessione già appaltati ».

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In effetti, « iniziati » non era una parola giuridicamente esatta.

AMIGONI. Infine, poteva nascere discussione sulla persona o ente cui faceva carico il versamento di lire 1.250.000, perchè quando, nella vecchia legge, si parlava di opere di costruzione, sistemazione e manutenzione, all'appaltatore evidentemente non si poteva chiedere il pagamento del dazio per opere che non avrebbe eseguito o per materiali che non avrebbe posto in opera. Si era cercato, a suo tempo, di ovviare a questo inconveniente stabilendo che « i materiali occorrenti per la loro costruzione, la manutenzione e le riparazioni sono assoggettati ad imposta di consumo da corrispondere in unica soluzione all'atto della costruzione, nella misura... », soluzione che, in realtà, non sembra molto giusta.

Con la dizione attuale dell'articolo 31-*bis*, formulato in base alle osservazioni del Governo, ritengo che ogni dubbio possa essere chiarito ed ogni difficoltà superata.

Infine, è sembrato opportuno, nella formulazione stessa dell'articolo aggiuntivo, mettere prima la disposizione generale concernente l'obbligo di versamento di lire 1.250.000 e, successivamente, la disposizione transitoria dell'applicazione del dazio normale, perchè è evidente che le disposizioni generali devono precedere quelle transitorie.

GENCO. Non sono d'accordo sul fatto che in un disegno di legge, qual'è quello sottoposto al nostro esame, costituito dal nuovo ordinamento dell'A.N.A.S., si inserisca una disposizione di questo genere, che dovrebbe rappresentare un argomento puramente marginale; comunque, non insisto su questa mia obiezione.

C'è tuttavia una questione, sulla quale non posso convenire, e devo rilevare che la nostra Commissione, approvando questo articolo 31-

*bis*, cadrebbe in contraddizione con quanto in altre occasioni ha stabilito.

Abbiamo approvato un provvedimento, concernente le costruzioni navali, per le quali il dazio viene calcolato in chilogrammi, e questo allo scopo di evitare un frazionamento dei dazi. Alcuni mesi fa, quando si discusse la legge n. 904, si è stabilita una certa imposta di lire 1.250.000 a chilometro. Ora, al terzo comma dell'articolo aggiuntivo in esame si stabilisce che « I materiali impiegati nella costruzione di tratti di autostrade in concessione già appaltati alla data di entrata in vigore della presente legge sono soggetti alle normali imposte di consumo ».

Ma così noi lasciamo la porta aperta a contestazioni e a liti!

PRESIDENTE, *relatore*. Faccio presente che non si dice « iniziati », ma « appaltati ».

GENCO. Perchè non stabiliamo, allora, per queste opere appaltate, una cifra a *forfait*?

Ricordo anche che, in base all'articolo 98 della legge sulla finanza locale, l'imposta sui materiali da costruzione non deve superare l'8 per cento del valore dei materiali in provvista.

Allora, come ci dobbiamo regolare per una strada, ad esempio, in cui il principale importo è rappresentato dai movimenti di terra, dove i materiali sono piccola cosa?

Stabiliamo, quindi, una cifra; se non si ritiene giusta la cifra di lire 1.250.000 si può fissarne un'altra, ma non lasciamo che sorgano contestazioni!

GAIANI. Vorrei innanzi tutto rilevare, per quanto riguarda l'osservazione fatta dal senatore Genco, che, a mio avviso, la questione è stata esaminata approfonditamente, anche quando è stata approvata la legge numero 904, ma tanto più ora, che siamo giunti ad una precisazione e a una formulazione chiara, per cui non vi può essere possibilità di equivoci.

Non vi è dubbio che tutti gli appaltatori i quali, alla data di entrata in vigore della legge 13 agosto 1959, n. 904, abbiano vinto

la gara di appalto, devono pagare le imposte regolari, come è stabilito dalla legge stessa.

Se poi sorgeranno delle contestazioni, ebbene, queste le dovranno risolvere tra di loro gli appaltatori e i Comuni.

Fin qui, perciò, non si modifica niente e ritengo anche che in questa maniera sia stato superato lo scoglio costituito dal ricorso alla Corte costituzionale, da parte degli appaltatori.

Devo dire, pertanto, che per quanto concerne quella parte dell'articolo 31-*bis* che si riferisce a questo argomento, ritengo che la questione sia stata risolta in modo chiaro e brillante, senza possibilità di contestazioni o interpretazioni tali da mettere in dubbio la certezza delle nostre affermazioni.

Anche la disposizione dell'ultimo comma mi sembra veramente giusta, perchè colui che ha in appalto la riscossione delle imposte di consumo, dal momento che il pagamento è a *forfait* e non vi sono spese di accertamento (si tratta solo di un passaggio di denaro, di un atto burocratico), non è giusto che riscuota un aggio eccessivo.

Per quanto concerne, però, il contenuto del primo comma, già fin quando era stata proposta la prima formulazione dell'articolo aggiuntivo, la nostra parte aveva sollevato alcune osservazioni laddove, nell'articolo originario 31-*bis*, si dice che « sono esenti da imposte di consumo i materiali occorrenti per la costruzione, la manutenzione o la riparazione delle strade e delle autostrade, compresi i relativi edifici ed opere accessorie, eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico ovvero che siano, per legge o per convenzione, di proprietà dello Stato ».

Ed abbiamo fatto presente la nostra perplessità sul fatto che una proprietà possa essere per convenzione dello Stato.

Ritenevamo che potesse sorgere un contrasto tra il primo ed il secondo comma di questo articolo in quanto gli appaltatori avrebbero potuto agganciarsi a quella disposizione e rifiutarsi di pagare perchè, ad esempio, quella determinata strada che essi stavano costruendo era di proprietà dello Stato. Ora, nell'ultima formulazione dell'articolo 31-*bis*, sono state soppresse le parole « per legge o per convenzione » e si è stabilito che

sono esenti da imposte di consumo i materiali per opere « eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico ovvero che siano di proprietà dello Stato ».

Ora, mi domando, potrà sorgere qualche interpretazione diversa? Perchè si sente la necessità di riaffermare questa disposizione, peraltro già contenuta in norme legislative in vigore?

Questo è il mio solo dubbio, che desideravo sottoporre all'attenzione della Commissione; per quanto concerne le altre disposizioni dell'articolo in esame ritengo che, effettivamente, si sia pervenuti ad una soluzione chiara e brillante.

Pregherei, pertanto, il senatore Amigoni di voler ulteriormente chiarire il mio dubbio e di voler spiegare per quale motivo si è ritenuto necessario l'inserimento della norma di cui al primo comma. Se tale comma non dovesse trovare adeguata giustificazione, potrebbe essere soppresso, e l'articolo inizierebbe, pertanto, a partire dal secondo comma che, effettivamente, contiene un principio nuovo, un principio che ne modifica un altro precedentemente stabilito.

Non vorrei, ripeto, che la dizione del primo comma potesse portare ad una interpretazione tale da mettere in dubbio la validità della norma contenuta nel secondo comma.

A M I G O N I . Sono contrario alla soppressione del primo comma dell'articolo in esame, perchè, pur non essendo questo indispensabile, in quanto non modifica assolutamente lo stato di fatto, serve tuttavia ad agganciarci alla legge n. 904.

S A C C H E T T I . Sono favorevole a quella parte del comma che parla di strade e autostrade eseguite dall'A.N.A.S. a totale suo carico, ma è assurdo dire, poi, « ovvero che siano di proprietà dello Stato », perchè anche la strada data in concessione è di proprietà dello Stato.

A M I G O N I . Non è esatto quanto afferma il senatore Sacchetti, perchè la strada data in concessione è di proprietà degli enti concessionari. Lo Stato, infatti, non vuole

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

diventare proprietario delle strade gestite da altri, perchè, in tal caso, verrebbe ad assumersi una responsabilità nei confronti di terzi, che assolutamente non desidera avere. Allo scadere della concessione la strada diventa proprietà dello Stato, che, a questo punto, ne acquista anche la gestione.

S A V I O . Quello della concessione è un concetto completamente diverso, perchè non avviene che, alla scadenza della concessione, si reintegri una proprietà.

A M I G O N I . La concessione è fatta alla condizione che dopo un certo periodo di tempo la proprietà delle opere diventi dello Stato.

C R O L L A L A N Z A . In potenza, però, la strada è già di proprietà dello Stato.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In potenza sì, ma in effetti lo Stato diventa proprietario della strada solo alla scadenza della concessione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Se, infatti, in regime di concessione crolla un ponte, è il concessionario che deve provvedere alla sua ricostruzione.

C R O L L A L A N Z A . Il concessionario ha l'esercizio della strada, ed è logico, di conseguenza, che debba provvedere alla ricostruzione del ponte.

Dal momento, però, che sono state sollevate tante osservazioni, indubbiamente sottili, che meritano tutta la nostra considerazione, nel caso si ritenga necessario mantenere il primo comma dell'articolo, nonostante che le disposizioni di legge in vigore siano sufficientemente chiare, io chiederei che, se la Commissione non ha obiezioni, risulti dal resoconto della seduta l'interpretazione autentica, già illustrata, che abbiamo inteso darne.

D E U N T E R R I C H T E R . Ho l'impressione che dalla sottigliezza di un'interpretazione si vada ad investire proprio la sostanza del problema, ed è doveroso, a tal punto, domandarsi se sia giusto che, dove

si costruiscano delle autostrade, si stabilisca un trattamento diverso a seconda che la autostrada sia costruita a tutte spese dell'A.N.A.S. o in regime di concessione.

C R O L L A L A N Z A . Si tratta di un problema diverso.

D E U N T E R R I C H T E R . Ma è un problema di fondo che la nostra Commissione dovrebbe risolvere.

A mio avviso, il beneficio apportato a una Regione attraversata da un'autostrada è tale, che non è giusto che i Comuni componenti di quella Regione applichino una tangente che viene a rincarare il costo delle strade.

C E R V E L L A T I . Se, ad esempio, una Provincia costruisce un'autostrada, perchè dovrebbe pagare il dazio a quel Comune o a quei Comuni?

A M I G O N I . Avevo chiesto, infatti, di inserire un ulteriore articolo per risolvere questa questione, ma mi è stato fatto osservare che tale problema ha, in questo momento, un significato particolare, anche perchè il Senato ha, recentemente, approvato un provvedimento per il riordino delle finanze dei Comuni e delle Provincie, il quale stabilisce che una parte delle strade che sono costruite dalle Provincie sono esenti dal dazio. La dizione del testo è infelice, e la responsabilità questa volta è della 5<sup>a</sup> Commissione. Tra l'altro vi si dice che i lavori in genere sono esenti dal dazio, mentre sono esenti dal dazio i materiali, non i lavori. Ad ogni modo non si è ritenuto conveniente affrontare il problema delle Provincie in un provvedimento che riguarda l'A.N.A.S.

D'altra parte il problema esiste, poichè le Provincie non dovrebbero pagare dazio, dal momento che i vantaggi che derivano ai Comuni sono molto maggiori dei piccoli disturbi che possono subire.

Ritengo che sarebbe opportuno introdurre, a tal proposito, un ulteriore articolo; personalmente avevo iniziato a studiare questo problema, ma poi vi ho rinunciato.

D E U N T E R R I C H T E R . Ad ogni modo insisto in modo preciso sulla mia

richiesta, perchè quando una autostrada è costruita dall'A.N.A.S., e quindi nello spazio di 20 o 30 anni diventerà di proprietà dello Stato, deve essere esente dal pagamento del dazio.

Insisto con tanta fermezza perchè è nostro sacrosanto dovere fare tutto quanto è necessario per promuovere la costruzione di autostrade, ed è ingiusto che noi continuiamo a concedere un vantaggio ai Comuni che sono attraversati da tali autostrade.

A M I G O N I . Non sono d'accordo con il senatore De Unterrichter, perchè tale discussione è stata già affrontata in occasione dell'esame del provvedimento divenuto, poi, la legge n. 904, e ha impegnato quattro o cinque sedute. Si tratta, pertanto, di un problema sul quale si è già discusso a sufficienza.

G A I A N I . Ritengo che in tal modo si verrebbe a distruggere tutto il lavoro fatto con l'approvazione della legge n. 904.

G E N C O . Pur essendo il primo comma pleonastico, ritengo sia opportuno approvarlo, per ragioni di chiarezza. A tale comma fa poi eccezione quello successivo, che riguarda le autostrade eseguite con il sistema della concessione, le quali però, come ha detto il senatore Crollalanza e io ho sostenuto sei mesi fa, appartengono allo Stato. A questo riguardo è stato già stabilito un pagamento unitario e forfettario, per cui non è il caso di riparlare.

S A V I O . Dichiaro di votare contro tale articolo.

Osservo innanzitutto che il carattere strettamente fiscale del suo contenuto non si presta ad essere inquadrato in un disegno di legge riguardante l'A.N.A.S.

In secondo luogo l'aver forfettizzato il dazio nelle somme di 1.250.000 lire e di 800.000 lire costituisce un elemento che va ad aggravare i costi degli appalti e che potrà creare, a volte, dei carichi eccessivi.

Vi è poi un terzo elemento di carattere giuridico. Noi parliamo in tale articolo di un effetto retroattivo, ma non capisco per-

chè si dice che sono esenti da imposte di consumo i materiali necessari alle nuove costruzioni, mentre per i contratti già appaltati la situazione rimane invariata. Mi domando, pertanto, come si possa parlare di effetto retroattivo nei confronti di una situazione che non muta affatto, tanto più che in seguito si aggiunge che non si fa nemmeno luogo al rimborso di imposte già pagate.

Per le ragioni esposte, pertanto, tengo a ripetere che non sono favorevole all'approvazione dell'articolo in discussione.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'articolo aggiuntivo 31-bis, quale risulta con le modificazioni proposte dal senatore Amigoni, su suggerimento del Governo.

(È approvato).

#### Art. 32.

La Corte dei conti vigila sulle entrate, fa il riscontro consuntivo sulle spese dell'Azienda ed ha il diritto di richiedere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Restano ferme le disposizioni vigenti per quanto riguarda il controllo delle spese inerenti alle strade non statali di uso pubblico, fruente di contributo statale.

Le attribuzioni della Corte dei conti sono esercitate per mezzo di un Ufficio speciale da costituirsi, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con personale appartenente alla Corte dei conti stessa, senza che ciò importi comunque aumento di posti nei ruoli organici del personale della medesima.

Fino a quando l'Ufficio speciale di cui al precedente comma non sarà costituito, le attribuzioni sono esercitate dalla Delegazione della Corte dei conti presso il Ministero dei lavori pubblici.

A M I G O N I . La Sottocommissione ha ritenuto inutile la creazione di un Ufficio speciale presso la Corte dei conti, e ha presentato pertanto il seguente emendamento sostitutivo del terzo comma :

« Le attribuzioni della Corte dei conti sono esercitate dalla Delegazione della Corte stessa presso il Ministero dei lavori pubblici ».

**PRESIDENTE**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

**A M I G O N I**. Il quarto comma dell'articolo in esame deve essere di conseguenza soppresso.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento soppressivo del quarto comma presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 32, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

#### Art. 33.

La consulenza legale ed il patrocinio della Azienda sono affidati all'Avvocatura dello Stato.

L'Avvocatura dello Stato assume altresì la rappresentanza e la difesa degli impiegati ed agenti dell'Azienda nei giudizi civili e penali che li interessano per fatti e cause di servizio, qualora l'Azienda ne faccia richiesta e l'Avvocatura generale ne riconosca l'opportunità.

Per la rappresentanza e la difesa della A.N.A.S. in giudizio si applicano le disposizioni contenute nel regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611, e successive modificazioni.

(È approvato).

#### Art. 34.

L'A.N.A.S. ha la gestione, in regime di esclusività, della esposizione di pubblicità, con qualsiasi mezzo, lungo le autostrade e strade statali o in vista di esse, ed anche nelle traverse interne di nuclei abitati con popolazione

fino a 20.000 abitanti. La gestione può essere concessa, totalmente o parzialmente, ad imprese o ditte.

I canoni per le licenze e concessioni comunque interessanti il demanio dell'A.N.A.S. e per la esposizione di pubblicità lungo o in vista delle autostrade e strade statali, nonché le tariffe delle autostrade gestite direttamente dall'A.N.A.S. (e per quelle in concessione sulla base delle convenzioni esistenti), vengono determinati con decreto del Ministro dei lavori pubblici sentito il Consiglio di amministrazione.

I canoni per la esposizione di pubblicità lungo o in vista delle autostrade e strade statali sono commisurati alla superficie dei cartelli di cui venga richiesta la esposizione, mentre le tariffe delle autostrade, sia statali sia in concessione, saranno determinate in funzione del costo di costruzione, gestione e manutenzione delle autostrade stesse, nonché in relazione al tipo di autoveicolo ammesso al transito, ed alla percorrenza chilometrica effettuata.

**A M I G O N I**. La Sottocommissione ritiene opportuno sostituire il primo comma dell'articolo 34 con i seguenti due commi:

« L'A.N.A.S. ha la gestione, in regime di esclusività, della esposizione di pubblicità, con qualsiasi mezzo, lungo le autostrade e strade statali o in vista di esse. La gestione può essere data in concessione.

Nelle traverse interne di cui all'articolo 4, comma primo, della presente legge, l'esposizione di pubblicità — sulla quale dovrà essere richiesto il preventivo nulla osta tecnico dell'A.N.A.S. — è di competenza dei Comuni nel cui territorio ricade la traversa, ai quali spettano altresì i relativi proventi ».

Tale modifica è molto importante e si riferisce al fatto che, anche se le strade sono statali, i proventi della pubblicità vanno a favore dei Comuni.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

DE UNTERRICHTER. Potremmo aggiungere in tale articolo che la pubblicità fatta sulle autostrade non deve essere tale da rendere pericolosa la circolazione.

PRESIDENTE, *relatore*. Tale concetto è stato già affermato nel Codice della strada.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 34, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

#### Art. 35.

Le case cantoniere ed i terreni che ne costituiscono pertinenza, nonchè i magazzini e i ricoveri per i macchinari e gli attrezzi stradali, fanno parte del demanio stradale.

GENCO. Sono, in sostanza, d'accordo su tale articolo, ma vorrei far presente che vi sono delle case cantoniere che hanno intorno degli appezzamenti di terreno di 4.000 o 5.000 metri quadrati, che, pertanto, verrebbero sottratti al catasto.

CROLLALANZA. Non capisco che bisogno vi sia di parlare di demanialità delle case cantoniere e dei terreni che ne costituiscono pertinenza. Dal momento che le strade hanno una loro situazione giuridica, che è quella prevista dalla legge, le cantoniere, che fanno parte delle attrezzature delle strade, avranno il medesimo trattamento.

AMIGONI. Sì, ma in mancanza di tale articolo, erano già sorte delle contestazioni.

CROLLALANZA. Perchè mai dobbiamo fare dei provvedimenti che sono impostati male e che danno luogo ad equivoci e ad interpretazioni in misura maggiore di quanto normalmente dovrebbe avvenire? A mio avviso, tale articolo è assolutamente superfluo. Possono nascere, naturalmente, delle contestazioni, ma è logico che tutte le leggi vadano interpretate. Mi sembra che la questione sia di una evidenza lapalissiana.

AMIGONI. Tale questione è stata già affrontata in sede di Sottocommissione e si è rilevato che se non si stabilisce che le case cantoniere sono demaniali, i cantonieri, quando vanno in pensione, potrebbero rifiutarsi di lasciare la casa.

SPASARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Tale situazione si è già verificata per i ferrovieri.

CROLLALANZA. Vi sarà bene, in tal caso, un magistrato che possa far loro intendere ragione.

PRESIDENTE, *relatore*. Insiste nella sua proposta, senatore Crollanza?

CROLLALANZA. No, onorevole Presidente, non insisto.

PRESIDENTE, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 35.

(È approvato).

#### Art. 36.

L'A.N.A.S. fornisce a suo totale carico al personale degli agenti stradali (cantonieri) e casellanti, addetti alle strade ed autostrade statali, la divisa di servizio invernale ed estiva, e gli indumenti di lavoro ritenuti necessari.

La foggia della divisa di servizio viene stabilita con decreto del Ministro per i lavori pubblici, previo parere del Consiglio di amministrazione, sentiti i Ministri per l'interno e per la difesa.

La natura ed il periodo di uso degli oggetti costituenti la divisa di servizio e gli indumenti di lavoro, nonchè le eventuali modifiche riguardanti la somministrazione di questi ultimi, sono determinati con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

L'A.N.A.S. fornisce gratuitamente la divisa di servizio anche agli autisti e al personale ausiliario di anticamera.

(È approvato).

## Art. 37.

La Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri ed i cantonieri delle strade statali assume la denominazione di « Cassa di mutuo soccorso fra il personale ausiliario cantonieri stradali dell'A.N.A.S. », e resta alle dipendenze dell'A.N.A.S. medesima.

La Cassa è amministrata da un Comitato nominato con decreto del Ministro per i lavori pubblici, composto dal Direttore dei servizi amministrativi come Presidente, dal Direttore della divisione del personale della Direzione generale dell'Azienda, e da due funzionari scelti fra il personale dell'Azienda stessa nonché da due appartenenti alla categoria interessata.

G A I A N I . Dal momento che si tratta della Cassa di mutuo soccorso fra i cantonieri, proporrei, alla fine dell'articolo, di sostituire le parole: « nonché da due appartenenti alla categoria interessata », con le parole: « nonché da quattro rappresentanti della categoria interessata, nominati dal Ministro su designazione del personale ».

Riterrei opportuna tale dizione, dal momento che si tratta di particolari interessi dei cantonieri.

A M I G O N I . Ritengo che tre rappresentanti potrebbero, forse, essere sufficienti.

S A V I O . In tal modo si verrebbe a cambiare tutta l'impostazione dell'articolo, perchè evidentemente, in esso, si è voluto mantenere un concetto paritetico.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Se non si fanno osservazioni, proporrei di accantonare la discussione dell'articolo 37, per esaminare tali questioni alla presenza del Ministro, che certo sarà in grado di fornire ulteriori chiarimenti al riguardo.

(Così rimane stabilito).

## Art. 38.

Sugli autoservizi che usufruiscono di tronchi di strade e autostrade statali, hanno

libero transito, secondo le modalità già in atto e che possono eventualmente essere modificate di concerto fra i Ministri per i lavori pubblici e per i trasporti, gli agenti stradali in divisa ed i funzionari tecnici che prestano servizio lungo i tronchi stessi. Sui medesimi autoservizi saranno concesse d'intesa col Ministro per i trasporti, tariffe ridotte a favore degli figli del personale sopra indicato che si recano alle scuole.

A M I G O N I . Comunico agli onorevoli colleghi che la Sottocommissione ritiene opportuno aggiungere, al termine dell'articolo, i seguenti commi:

« Il personale dipendente dell'A.N.A.S., abilitato ad elevare contravvenzioni a norma dell'articolo 137 del Codice della strada, ha diritto alla libera circolazione sui trasporti di servizio pubblico e turistico, secondo le modalità che verranno stabilite dal Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S.

Al restante personale la libera circolazione spetta limitatamente ai percorsi compresi nella circoscrizione del Compartimento di appartenenza ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 38, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

## Art. 39.

L'Azienda gode agli effetti tributari, e per quanto riguarda il servizio postale, telegrafico, telefonico, del trattamento spettante alle altre Amministrazioni dello Stato.

(È approvato).

Se non si fanno osservazioni, rinvio il seguito della discussione di questo disegno di legge al pomeriggio di oggi.

(La seduta, sospesa alle ore 11, è ripresa alle ore 17).

**Ripresa della discussione e rinvio del disegno di legge: « Riordinamento strutturale e revisione dei ruoli organici dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) » (744).**

**PRESIDENTE**, *relatore*. Riprendiamo la discussione sull'articolo 37 che era stata accantonata questa mattina, in attesa che alla Commissione pervenissero ulteriori elementi di giudizio.

Ricordo agli onorevoli senatori che al secondo comma di tale articolo era stato proposto dal senatore Gaiani un emendamento tendente a sostituire le parole: « nonchè da due appartenenti alla categoria interessata » con le parole: « nonchè da quattro rappresentanti della categoria interessata nominati dal Ministro su designazione del personale ».

**GAIANI**. Ritengo, infatti, che, trattandosi della Cassa di mutuo soccorso dei cantonieri, i rappresentanti della categoria interessata debbano essere nominati dal Ministro, su designazione del personale.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. A prescindere dal fatto che le designazioni dovranno essere più numerose, per concedere una certa facoltà di scelta, il numero dei funzionari è troppo elevato perchè tale soluzione sia possibile.

**GAIANI**. Dal momento che si tratta di un nuovo provvedimento, ritengo che sia giusto che il Comitato che amministra la Cassa di mutuo soccorso dei cantonieri sia costituito anche da alcuni loro rappresentanti, scelti da cantonieri stessi.

**GOMBI**. Avevamo già avanzato tale richiesta in altre circostanze. Il Ministro potrebbe scegliere, su cinque elementi a disposizione, le tre persone da nominare, ed in tal modo daremo luogo ad una forma di rappresentanza che, personalmente, ritengo necessaria.

**AMIGONI**. Bisognerebbe che l'onorevole Ministro dichiarasse che le nomine in

questione verranno fatte previa designazione da parte dei sindacati di un certo numero di persone, altrimenti si finirebbe per risolvere la questione con le elezioni, cosa che vorrei assolutamente evitare.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Sono d'accordo col senatore Amigoni, perchè le elezioni verrebbero a complicare notevolmente la situazione.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Mi sembra che tre elementi su sette designati dai sindacati costituiscano una percentuale molto forte.

**AMIGONI**. Possiamo senz'altro lasciarne due soli, ma insisterei, anche per ragioni di principio, perchè si stabilisca una rappresentanza democratica.

Dal momento, poi, che dobbiamo modificare tale articolo, non sarebbe il caso di stabilire anche la durata di tali cariche?

**PRESIDENTE**, *relatore*. Vi è, al riguardo, lo statuto della Cassa mutua.

**SAVIO**. Non sarebbe, allora, il caso di rimetterci completamente allo statuto?

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Lo statuto è approvato dal Ministro.

Se siamo tutti d'accordo sui due rappresentanti, sono senz'altro favorevole all'emendamento proposto.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Gaiani, tendente ad aggiungere, alla fine dell'articolo, le parole: « nominati dal Ministro, su designazione del personale ».

*(È approvato).*

**AMIGONI**. Proporrei, alla quarta riga del secondo comma, laddove si dice: « composto dal Direttore dei servizi amministrativi come Presidente », di eliminare la parola « come » e di far precedere la parola « Presidente » da una virgola. Mi pare che, in tal modo, la dizione risulti più chiara.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Amigoni.

(È approvato).

Metto a voti l'articolo 37, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Ricordo agli onorevoli colleghi che gli articoli 38 e 39 sono stati già precedentemente approvati.

## TITOLO V

### PERSONALE DELL'A.N.A.S.

#### Art. 40.

Le tabelle *c)*, *d)*, *e)*, allegate al decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 547, ratificato, con modifiche, dalla legge 2 gennaio 1952, n. 41, le tabelle allegata alla legge 6 dicembre 1957, n. 1216, e alla legge 19 giugno 1955, n. 532, nonchè i quadri *14/a*, *33/a*, *54/a* e *75/a* concernenti i ruoli organici del personale dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, allegati al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, che approva il testo unico delle disposizioni concernenti lo Statuto degli impiegati civili dello Stato, sono sostituiti dalle tabelle B, C, D ed E (quadro II, III e IV) allegata alla presente legge.

I posti recati in aumento dalle tabelle allegata alla presente legge nella qualifica di Ispettore generale od equiparata riassorbono altrettanti posti in soprannumero che per la qualifica stessa siano stabiliti con norme di carattere generale.

Le tabelle di cui si parla verranno discusse quando sarà terminato l'esame di tutti gli articoli.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Il riferimento alle tabelle, pertanto, non impugna la loro approvazione.

A M I G O N I . La Sottocommissione ritiene opportuno sopprimere il secondo comma. Tale richiesta risultava già nelle proposte del relatore.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 40, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 41.

Al personale dell'A.N.A.S., si applicano le disposizioni vigenti sullo Statuto ed il trattamento economico del personale similare dello Stato, salvo le deroghe risultanti dalla presente legge.

(È approvato).

#### Art. 42.

Il Direttore generale dell'Azienda è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Al Direttore generale è assegnato il coefficiente 900 della tabella unica annessa al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

Il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori sono nominati con decreto del Ministro per i lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. tra gli Ispettori generali, amministrativi e tecnici dell'Azienda, con almeno due anni di anzianità nella detta qualifica.

Al Direttore del servizio amministrativo, al Direttore del servizio tecnico e al Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori è assegnato il coefficiente 900 della tabella anzidetta.

A M I G O N I . Al secondo comma la Sottocommissione ritiene opportuno sostituire le

parole: « coefficiente 900 », con le altre: « coefficiente 970 ».

**PRESIDENTE**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Con l'articolo 42, se il Presidente mi permette, è stato fatto uno strano zibaldone, e bisognerebbe rientrare, quindi, nella regola delle nomine del grado terzo e del quarto.

Ora, secondo la legge che disciplina le nomine del personale, le nomine dei funzionari, sia del grado quarto, che di quelli successivi, vale a dire il terzo, il secondo e il primo grado, ha luogo su designazione del Ministro interessato, sentito il Consiglio dei ministri, con decreto del Presidente della Repubblica. Bisogna, pertanto, far rientrare questo caso nelle regole generali, perchè nulla esclude che si possano nominare al grado quarto elementi del sesto, come nulla esclude che si possano nominare degli estranei.

**CROLLALANZA**. Come giustamente ha ricordato il Ministro, a ricoprire una carica di quarto grado il Consiglio dei ministri può nominare sia un funzionario di grado non immediatamente inferiore, sia un estraneo.

Ora, però, trattandosi di un'Azienda specializzata, pur rimanendo il concetto quanto mai opportuno che la nomina per un grado quarto o per un grado terzo sia affidata al Consiglio dei ministri su designazione del Ministro, non so se non sia il caso di limitare tale designazione al personale dell'A.N.A.S. e ad estranei specializzati in costruzioni stradali.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Anche per le Ferrovie dello Stato esisteva la possibilità di nominare degli estranei, ma tale eventualità si è verificata una sola volta e si trattava di un funzionario ministeriale.

**AMIGONI**. Si trattava però di un grado terzo, non di un grado quarto!

**CROLLALANZA**. Non vi è differenza.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Di recente questa onorevole Commissione ha approvato il nuovo ordinamento dell'Istituto della motorizzazione, il cui regolamento riporta esattamente la disposizione che io propongo in questo caso circa la nomina di un grado quarto.

**CROLLALANZA**. Mi preoccupo del fatto che, eventualmente, il Ministro dei lavori pubblici, che oggi si chiama Togni, e domani potrà essere un altro, pressato dai funzionari del Ministero dei lavori pubblici e non da quelli dell'Azienda della strada, possa riservare una nomina così importante, che nel caso particolare è di grado terzo, a funzionari certamente meritevoli del Ministero, ma che non abbiano una particolare specializzazione in materia di costruzione di strade. Parlo, naturalmente, di designazione, perchè è in definitiva il Consiglio dei ministri quello che decide.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Non vi sarebbe nulla di strano che un grado quarto potesse essere preso proprio dalla Direzione generale della viabilità, perchè attualmente abbiamo dei funzionari molto capaci.

**CROLLALANZA**. Mi riferivo, in questo momento, alla nomina di Direttore generale.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Mi permetterei di ricordare all'onorevole Ministro che nelle Ferrovie il quarto grado non è nominato dal Consiglio dei ministri, perchè tale tipo di nomina avviene soltanto per il grado terzo. Noi, infatti, a nostro tempo, siamo stati nominati direttamente dal Consiglio di amministrazione. Resta, ora, da stabilire a quale indirizzo vogliamo riferirci.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. È chiaro che, in sostanza, vi è interesse a scegliere delle persone altamente qualificate, e nel caso vi fosse bisogno di nominare, anzi di promuovere, dal momento che è passato

al coefficiente 970, un Direttore generale, tale nomina potrebbe verificarsi automaticamente; ma se per gli altri quarti gradi dovessi procedere ad una nomina automatica, mi troverei molto perplesso, perchè non sarei matematicamente sicuro di trovare in quel complesso gli elementi migliori e più adatti a ricoprire tali cariche.

A mio avviso, pertanto, la nomina automatica al grado quarto costituisce un assurdo, e del resto, quando la nomina passa attraverso il Consiglio dei ministri, vi è sempre una maggiore garanzia.

**RESTAGNO.** Sono un po' perplesso, perchè ritengo che, quando si tratta di una azienda autonoma, bisogna seguire l'indirizzo che è usato dalla generalità delle aziende autonome e non bisogna soprattutto dimenticare quelli che sono i principi di carattere sindacale, di aspirazione professionale, di carattere morale, di incentivo, che non si possono inculcare in una persona completamente estranea all'azienda.

Occorre, naturalmente, che vi sia una certa facoltà di imporsi per quanto riguarda i posti di massima importanza, ma per gli altri bisogna anche tener conto di quelle che sono le posizioni acquisite nelle gerarchie interne dell'azienda.

Credo, pertanto, che non possiamo passare sopra a tali principi e che dobbiamo cercare di rispettare l'esigenza, che queste aziende hanno, di valorizzare il proprio personale, quando, naturalmente, ne abbia i requisiti. Se proprio l'elemento dovesse mancare, è sottinteso che dovrebbe prevalere l'interesse superiore, che è quello dell'Azienda, ed in tal caso sarebbe logico cercare al di fuori di essa l'elemento adatto a ricoprire tale carica; ma se tale persona vi fosse, sarebbe senz'altro consigliabile dare la preferenza al personale interno, anche perchè vi sarebbe minor possibilità di avere delle sorprese.

Soprattutto nelle grandi aziende, noi dobbiamo cercare di incoraggiare i funzionari, i quali devono avere davanti a loro delle prospettive di ascesa, come giusta ricompensa di uno sforzo compiuto per una vita intera.

Anche nel settore privatistico abbiamo sempre sostenuto delle battaglie per difen-

dere tale concetto, ed evitare, così, che certi Enti o certi Istituti assumano degli elementi estranei, la cui presenza verrebbe a danneggiare non una sola, ma una serie infinita di persone sulle quali si ripercuoterebbe tale assunzione.

**TOGNI, Ministro dei lavori pubblici.** Vorrei chiarire la situazione in riferimento al settore privatistico, al quale ha accennato il senatore Restagno.

Uno degli elementi di forza del settore privatistico è che i funzionari e gli impiegati non fanno carriera automaticamente, ma avanzano per merito; mentre, pertanto, alcuni funzionari si fermano ad una determinata posizione, altri, i più attivi e capaci, avanzano velocemente. Infatti, l'elemento che più addormenta nella vita del lavoro è proprio la certezza di fare una carriera automatica, di sapere cioè che, sia che si lavori bene, sia che si lavori male, si avranno determinati scatti che permetteranno di arrivare a quella determinata posizione in quel determinato anno.

Nel settore privatistico, invece, vi è una certa scelta, tanto che nel corso di dieci anni, tra quattro o cinque o dieci ingegneri che partono insieme nella stessa assunzione si viene a creare una notevole differenza, e quindi può avvenire che uno diventi Direttore, mentre gli altri diventano, si e no, Capi servizio, o addirittura Capi ufficio, perchè vi è un preciso interesse a selezionare i migliori, e a mandarli avanti.

Nell'Amministrazione pubblica, invece, fino al grado quarto purtroppo (e dico purtroppo perchè se dovessi riformare l'Amministrazione cambierei completamente i criteri), si va avanti per una forza diversa, e precisamente per anzianità, di modo che, quando i ruoli vengono ampliati, tutti fanno carriera e quando, invece, permangono a lungo ristretti, le carriere procedono con estrema lentezza. Questo per quanto riguarda i posti fino al grado quinto, poichè, dal quarto grado in poi, il criterio è diverso.

In tutti i Ministeri e in tutte le pubbliche Amministrazioni, infatti, il quarto, il terzo, il secondo e il primo grado sono a scelta assoluta; si scelgono, cioè, dei funzionari con

determinate caratteristiche, ma anche all'esterno. Tra pochi giorni devo portare al Consiglio dei ministri i nomi di nove o dieci persone da nominare Provveditori alle opere pubbliche, perchè un notevole numero di funzionari va in pensione e deve essere sostituito. Vi assicuro che, se dovrò scegliere tra una persona di 64 e una di 54 anni, non esiterò a designare quella più giovane, non perchè non abbia rispetto dell'anzianità, ma perchè il funzionario più giovane ha più slancio e più iniziativa e, di conseguenza, rende molto di più.

Sono questi, pertanto, i criteri sui quali baso la mia scelta, e so per esperienza che vi sono stati dei Direttori generali di Ministeri nominati a 45 anni, che sono stati tra i migliori perchè avevano ancora la possibilità di affermarsi e di potere, in futuro, migliorare ulteriormente la loro posizione.

A M I G O N I. Potremmo, forse, eliminare le ultime parole del terzo comma, e precisamente: « con almeno due anni di anzianità nella detta qualifica ».

P R E S I D E N T E, *relatore*. Ritengo che sarebbe preferibile sopprimere le ultime quattro righe e far terminare, pertanto, il terzo comma con le parole: « sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ».

Verremmo così a creare una disposizione analoga a quella esistente per il settore delle Ferrovie.

F L O R E N A. Vorrei precisare qual'è l'organizzazione delle Ferrovie. Le promozioni dei gradi direttivi avvengono per merito comparativo, non per anzianità, tanto che, anche nei gradi inferiori, si promuovono degli elementi giovanissimi che, nella valutazione del merito comparativo, finiscono per superare i funzionari più anziani di loro.

Per quanto si riferisce alla promozione al grado quarto, cioè a direttore centrale di servizio o a direttore compartimentale, la promozione avviene a scelta, e tale criterio è affermato esplicitamente.

Per quanto riguarda la prima promozione è richiesto un minimo di tre anni di anzianità nel grado per poter essere scrutinati

a merito comparativo, mentre, per la promozione al grado quarto, non vi è problema di anzianità.

Ritengo che tale sistema possa dare la garanzia di poter effettuare la scelta nel complesso dei funzionari con assoluta tranquillità, in base alla valutazione del merito comparativo.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Se il Ministro non ha difficoltà, insisterei nella mia proposta di sopprimere l'ultima parte del terzo comma.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Potrei essere d'accordo su tale richiesta, sempre che i funzionari da nominare possano essere scelti tanto tra interni, quanto tra esterni all'Amministrazione.

C R O L L A L A N Z A. A mio modo di vedere è necessario prendere una decisione: o ci atteniamo ai criteri in uso presso le Amministrazioni dello Stato, per i gradi quarti, oppure, come molto opportunamente è stato prospettato, potremmo attenerci, per analogia, ai criteri di una Azienda che ha delle particolari caratteristiche, vale a dire alle norme che disciplinano la materia presso la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

In quest'ultimo caso le promozioni e le nomine non possono essere fatte che nell'ambito del personale dell'A.N.A.S.; se noi, invece, andiamo al Consiglio dei ministri e seguiamo l'altra strada (cioè quella della nomina al grado quarto di competenza del Consiglio dei ministri), allora si può anche considerare la promozione, anzi l'assunzione, dell'elemento estraneo.

Però, ripeto, bisogna decidere quale delle due strade intendiamo scegliere.

A mio avviso, il giorno in cui si aprono, con questo nuovo ordinamento, migliori prospettive di carriera per i funzionari della A.N.A.S., non dobbiamo precludere o disilludere il personale stesso, esponendolo ad un pericolo che, forse, non si verificherà mai, ma che potrebbe anche verificarsi, che cioè a coprire i posti che con il nuovo ordinamento e con il nuovo organico si istituiscono, vadano funzionari di un'altra Amministrazione o, addirittura, degli estranei all'Amministrazione.

L'Azienda della strada è un'azienda che fin da quando è nata si è preoccupata di specializzare il personale; questa è la realtà. Vogliamo correre il pericolo, dopo avere dato all'A.N.A.S. questa particolare fisionomia, di distruggere quella che è la caratteristica dell'Azienda?

Sembrerebbe a me che la proposta di attecchirci ai criteri di una Azienda autonoma, e nel caso particolare, per analogia, di attecchirci a quanto viene fatto presso le ferrovie dello Stato, rappresenti la soluzione migliore. Ma bisogna essere conseguenziali, onorevole Ministro!

FLORENA. Vorrei fare una domanda. Noi abbiamo costituito l'Azienda autonoma della strada, la quale dipende dal Ministro dei lavori pubblici, che presiede il Ministero dei lavori pubblici; è possibile, non in funzione di promozioni, ma in funzione di trasferimenti, prendere un funzionario del Ministero dei lavori pubblici, del settore lavori pubblici, e trasferirlo nei ruoli della A.N.A.S.?

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Dovrebbe essere logico, sentito il Consiglio di amministrazione. Questo, naturalmente, avverrebbe per i primi quattro gradi, non per gli altri.

AMIGONI. Non è possibile, eccettuati quei casi che sono contemplati da un articolo del provvedimento in discussione.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Se la Commissione lo ritiene opportuno, posso essere favorevole al criterio adottato dalle Ferrovie dello Stato; tuttavia le Ferrovie, con questo meccanismo, il grado quarto possono sceglierlo all'interno dell'Amministrazione.

E vorrei ricordare, in proposito, il caso del professor Maddalena, preso dall'esterno; si tratta di eccezioni, ovviamente, chè nessuno ha intenzione di prendere indiscriminatamente elementi dall'esterno, ma è opportuno, per garanzia, che sia data anche questa facoltà, perchè, a volte, in un organico ristretto, ci si potrebbe trovare di fronte ad

elementi che, pur essendo in possesso di tutti i requisiti richiesti, siano in via assoluta non all'altezza di elementi eccezionali non provenienti dall'organico dell'ente.

FLORENA. Vorrei però rilevare, in base all'osservazione del Ministro, che il professor Maddalena è stato preso dall'esterno, ma con provvedimento legislativo speciale.

ROLLALANZA. Logico; se non era previsto nell'ordinamento, non era possibile fare altrimenti.

TOGNI, *Ministro dei lavori pubblici*. Aggiungo, inoltre, che non è improbabile che, nel nominare i Provveditori (grado quarto), io prelevi qualche elemento dall'A.N.A.S. Per quale motivo non ci deve essere reciprocità, soprattutto in considerazione del fatto che l'A.N.A.S. vanta tra i suoi funzionari elementi di valore, ma, per forza di cose, in numero ristretto, e, talvolta, in posizioni amministrative non elevate?

RESTAGNO. Si potrebbe, allora, stabilire una disposizione transitoria, per il primo inquadramento.

ROLLALANZA. Vi è, però, una differenza: quando l'ordinamento dell'A.N.A.S. era di modeste proporzioni, è vero che da parte dei funzionari stessi veniva sollecitato il Ministero dei lavori pubblici a concedere ai funzionari dell'A.N.A.S. anche qualche nomina a provveditore, ma vi era, allora, una situazione diversa. In quel tempo, tra le due Amministrazioni esistevano dei vasi intercomunicanti, non vi era un organico *ad hoc* dell'A.N.A.S., quindi era possibile il passaggio dall'uno all'altro settore e, mano a mano che si formavano delle lacune nell'A.N.A.S., si prendevano dei funzionari dei Lavori pubblici e si trasferivano nella A.N.A.S., ove si specializzavano.

E, ai fini delle promozioni, i funzionari dell'A.N.A.S. erano considerati come funzionari dei Lavori pubblici, quando il Consiglio di amministrazione dei lavori pubblici stabiliva le promozioni. Ora, però la situazione è diversa, perchè esiste un organico dell'A.N.A.S.

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

42ª SEDUTA (9 giugno 1960)

che non ha niente a che fare con l'organico del Ministero dei lavori pubblici, e noi delle garanzie al personale dell'A.N.A.S. dobbiamo pur darle!

**GENCO.** Appunto per consentire una certa facoltà di scelta all'onorevole Ministro, sarebbe opportuno estendere questa possibilità, oltre che agli Ispettorati generali, ai Capi compartimento.

**TOGNI, Ministro dei lavori pubblici.** Se volessimo privarci della facoltà cui ho fatto cenno, commetteremmo veramente un errore.

**FOCACCIÀ.** Giustissimo!

**TOGNI, Ministro dei lavori pubblici.** Allora bisogna poter spaziare, sia nei gradi inferiori — ed anzichè limitarci al quinto bisognerebbe contemplare anche il sesto — sia, eventualmente, prendendo qualche elemento dal di fuori.

Nessuno, ripeto, cercherà a tutti i costi di immettere elementi estranei nell'organico dell'A.N.A.S., ma potrebbe verificarsi la necessità di farlo, in casi particolari.

**PRESIDENTE, relatore.** Desidero rilevare che, con la soppressione dell'ultima parte del terzo comma, si lascerebbe la massima libertà all'onorevole Ministro e si darebbe al Consiglio di amministrazione la possibilità di stabilire norme rigide.

Infatti, prescrivendo che: « Il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori sono nominati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione della A.N.A.S. », ovviamente si lascerebbe al Consiglio di amministrazione la facoltà di stabilire le norme .

**SOLARI.** Ho molto insistito su questo, perchè vorrei che il Consiglio di amministrazione fosse veramente efficiente, e sono d'accordo sui criteri che ha esposto il Ministro.

Pertanto, una volta che vi sia la garanzia che deve essere sentito il Consiglio di ammi-

nistrazione — perchè il pericolo è proprio quello della scelta politica anzichè quello della scelta della qualità, e queste cose le denunciamo e avvengono abbastanza sovente — penso che la proposta sia accettabile perchè il criterio che, al di sopra di un certo grado, anche in Aziende di Stato, si deve procedere secondo il merito, con scelta aperta, è giusto, non vi è alcun dubbio.

Sono anche d'accordo con quanto è stato proposto dal Presidente.

**PRESIDENTE, relatore.** Il Consiglio di amministrazione può stabilire che possibilità vi sono per gli estranei e per il personale dell'Amministrazione.

**ROLLALANZA.** Onorevole Ministro, ritengo che si potrebbe stabilire questo principio in una norma transitoria, come primo inquadramento, e daremmo così al Consiglio di amministrazione questa possibilità di scelta, se si verificassero le carenze che ella ha ipotizzato.

**SOLARI.** Si tratta di casi che si verificheranno solo adesso, forse, e molto raramente in seguito, ma se capiterà l'eccezione, anche tra dieci anni, dovremmo agire con lo stesso criterio.

**ROLLALANZA.** Ma dobbiamo pur dare possibilità di carriera al personale!

**PRESIDENTE, relatore.** E se si stabilisse di procedere secondo le norme del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato?

**ROLLALANZA.** No, no!

**SAVIO.** Non è possibile.

**GOMBI.** Vorrei sapere se il sistema adottato nell'ambito dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha incontrato delle difficoltà o presentato delle difficoltà tali per cui non lo si possa accettare, in linea di criterio, trasferendolo, eventualmente, nell'interno di una azienda che, più o meno, viene ad assumere le stesse caratteristiche auto-

me dell'Azienda ferroviaria. Se quel sistema non ha determinato difficoltà, perchè non applicarlo ancora? È infatti quello il solo elemento di esperienza che abbiamo.

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Per questo, dicevo che, con la soppressione dell'ultima parte del terzo comma, le norme che stabiliscono le promozioni verrebbero fissate dal Consiglio di amministrazione.

**C R O L L A L A N Z A**. Vorrei fare una domanda all'onorevole Ministro, sperando di non metterlo, non dico in imbarazzo, ma in difficoltà.

Per scendere sul terreno pratico — perchè dobbiamo dare delle norme giuridiche e dobbiamo darle secondo determinati criteri logici e di garanzia al personale — mi è parso di capire, da qualche accenno del Ministro, che egli, allo stato attuale, non si sentirebbe di dover coprire automaticamente tutti i posti di grado elevato con il personale attuale dell'A.N.A.S. o, per meglio dire, se non con quello attuale (alcuni elementi del quale possono andare in pensione immediatamente), con quello che sta per subentrare, cioè con il personale di grado inferiore. Se ho bene interpretato il pensiero del Ministro, vi sarebbe una preoccupazione di ordine qualitativo, la quale può avere una sua giustificazione in un momento in cui l'Azienda ha dei compiti di notevole portata da assolvere, in base alle leggi di finanziamento che assicurano una attività costruttiva di una certa imponenza, ed anche in rapporto all'aumento del numero delle sezioni, dei compartimenti e così via.

Se l'onorevole Ministro ha queste preoccupazioni, allora si tratta di un problema di inquadramento iniziale, e se è così possiamo anche considerare opportuno che all'atto dell'entrata in vigore del disegno di legge in discussione, cioè per la prima applicazione del nuovo ordinamento, possa essere data facoltà al Consiglio di amministrazione e al Ministro di procedere anche in deroga a quelle che, viceversa, dovrebbero essere delle norme precise di garanzia alla carriera del personale dell'A.N.A.S.

È questa la domanda che mi permetto di rivolgere all'onorevole Ministro: desidererei

che il Ministro dicesse senz'altro se queste preoccupazioni sussistono e se con questo sistema è possibile fronteggiare quelle che possono anche essere legittime preoccupazioni.

**F L O R E N A**. Vorrei aggiungere che il passaggio al grado quarto, nell'Amministrazione ferroviaria, non può avvenire se non fra funzionari di grado quinto; non è assolutamente possibile che un funzionario di grado sesto passi direttamente al grado quarto.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. In tutte le altre Amministrazioni, però, non si segue lo stesso sistema. Penso, inoltre, che vi sia grande ricchezza di elementi nell'organico delle Ferrovie dello Stato.

**F L O R E N A**. Faccio presente, poi, che il criterio della scelta, per il grado quarto, permette di poter prendere, nel ruolo di tutti i funzionari di grado quinto, anche l'ultimo in graduatoria, stabilendo, per scelta, che venga promosso.

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Va bene, ma allora la consuetudine è anche che, per quanto concerne il Direttore generale, non venga mai chiamato a ricoprire il posto un elemento preso al di fuori delle Ferrovie — e nessuno l'ha mai fatto — ma la facoltà in realtà esiste.

**F L O R E N A**. Mi permetto di osservare che la cosa è diversa, e bisognerebbe poter vivere per un poco la vita di questi funzionari, che non hanno alcuna garanzia...

**S O L A R I**. Sono anche io d'accordo sul fatto che bisogna tutelare gli interessi e garantire quanto possibile il personale, ma, francamente, sono anche perfettamente d'accordo su quanto ha detto il Ministro; e, ad un determinato momento, dobbiamo guardare agli interessi dell'Azienda e della Nazione, o solo a quelli dei funzionari?

Ha detto bene il Ministro quando ha osservato che, a un certo punto, bisogna anche tener conto delle qualità dell'uomo.

Normalmente, se il Consiglio di amministrazione (e ho insistito su questo) è buono ed efficiente, questi elementi li troverà quasi sempre all'interno, ma si deve, comunque, lasciare questa facoltà. E il Consiglio prenderà persone estranee all'Amministrazione solo quando si troverà nella condizione obiettiva di doverlo necessariamente fare.

Le nostre preoccupazioni, potrei dire, sono soltanto, e in parte, di carattere politico, ma tolte queste, sul piano funzionale dell'Azienda, come principio duraturo nel tempo senz'altro riteniamo che, al di sopra di un certo grado, debbano prevalere le qualità dell'uomo, indipendentemente da eventuali ritardi di carriera di altre persone.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Cercando di riassumere un poco la situazione, vorrei osservare che, per quanto concerne questo articolo 42, mi sembra che le maggiori incertezze derivino dalla formulazione del terzo comma. Si potrebbe, pertanto, sospendere per un poco la discussione su questo comma, per vedere se si può addivenire ad una formulazione soddisfacente.

Potremmo ora, invece, soffermare la nostra attenzione sulle altre disposizioni contenute nell'articolo 42.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Ritornando al terzo comma, ritengo che si dovrebbe apportare alla fine di esso un emendamento tendente a sostituire le parole « tra gli Ispettori generali, amministrativi e tecnici dell'Azienda, con almeno due anni di anzianità nella detta qualifica » con le parole: « tra funzionari di qualsiasi grado ed anche tra persone estranee alla Amministrazione ».

**SOLARI**. Così, semplicemente, senza alcuna precisazione?

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Credo non vi sia bisogno di mettere altro.

**SAVIO**. Ma non è possibile!

**GAIANI**. Questo significherebbe tagliare le gambe, in avvenire, anche a tutti i funzionari dell'A.N.A.S., che non possono più tranquillamente seguire la loro carriera.

Se stabiliamo che questo avverrà nella prima applicazione della legge, allora la cosa è diversa, ma altrimenti veniamo a dare una facoltà assoluta di scelta, scelta che, peraltro, può essere fatta con criteri non sempre giusti.

Perchè non riferirci, allora, per analogia, alla linea di condotta, al criterio che si segue nell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato?

**GOMBI**. È proprio quest'Azienda, in realtà, quella che ha fatto la più valida esperienza in materia.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Se la Commissione è di questo parere, non posso che rimettermi alla sua decisione, ma ritengo che questa non sia una buona decisione. Si potrebbe, eventualmente, modificare la mia proposta, dicendo semplicemente « tra funzionari di qualsiasi grado », non contemplando, cioè, gli estranei all'Amministrazione.

**AMIGONI**. Si potrebbero anche eliminare le parole « di qualsiasi grado ».

**PRESIDENTE**, *relatore*. Basterebbe dire « tra funzionari »; poi, è l'Amministrazione che è responsabile.

**SOLARI**. Questo sarebbe più pericoloso.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. « Tra funzionari di qualsiasi grado della pubblica Amministrazione ».

**CROLLALANZA**. Il Consiglio dei Ministri, quando oggi nomina un grado quarto, è evidente che non nominerà mai un funzionario di grado ottavo.

**GENCO**. Si dovrebbe dire « di grado non inferiore al sesto ». E infine, l'Azienda ha una ventina di Capi compartimento; è possibile, mi domando, che tra questi e tra gli Ispettori non si possano trovare tre elementi capaci?

Sarebbe bene, comunque, stabilire che questi funzionari devono essere scelti tra coloro

che hanno un grado non inferiore al sesto, perchè (e non mi riferisco a nessuno in particolare), in futuro, un qualche Ministro, per favorire un funzionario di grado ottavo, potrebbe passarlo al quarto.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. E sorge, poi, un altro problema, Siccome, attualmente, questi titoli sono conferiti con graduatoria più bassa, bisogna pur dire che la loro posizione deve essere riveduta al momento di entrata in vigore della legge. Attualmente esiste un Direttore del servizio amministrativo, uno del servizio tecnico ed uno del servizio ispettivo tecnico, che sono del grado quinto. Nel disegno di legge in esame noi stabiliamo il coefficiente giusto, ma questo, forse, potrebbe dare adito a pensare che automaticamente essi passino al grado quarto.

**A M I G O N I**. No, questo no.

**S A V I O**. Dobbiamo cercare una soluzione, una specie di via di mezzo tra la preoccupazione espressa dalla Commissione, che vuole dare una certa snellezza all'effettuazione di queste nomine, e la preoccupazione del Ministro che, quando tali nomine decide, non vuole essere censurato, ad esempio, sotto l'aspetto di una scelta personale, ma ritiene di dover seguire ed interpretare una norma di legge.

Ritengo che tutti potrebbero essere soddisfatti se si facesse riferimento, anche indirettamente, per analogia, a quelle che sono le equivalenti Amministrazioni autonome. Ovviamente, anche con questo riferimento, bisognerebbe pur dare una certa larghezza di poteri al Ministro.

Su questa base, allora, si potrebbe dire:

«Il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori sono nominati in conformità ai criteri che saranno stabiliti dal Ministro, con suo decreto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. e in armonia ai principi che reggono le equivalenti nomine delle altre Aziende autonome».

**A M I G O N I**. Non si può fare.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Se la Commissione ritiene che questa formulazione sia giusta, da parte mia posso anche accettarla.

Qui non si tratta di una questione politica, ma dell'interesse dell'Amministrazione; pertanto, se si vuole anche stabilire il limite del grado sesto, l'accetto.

Naturalmente, nella formulazione definitiva dell'articolo, anzichè parlare di grado, si parlerà di coefficiente.

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Ritorno ancora sulla mia proposta di tenere in sospenso questo terzo comma dell'articolo 42, per vedere di trovare in seguito una migliore formulazione.

**G A I A N I**. Aderisco alla proposta del Presidente.

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Pertanto, poichè non si fanno osservazioni, rimane inteso che si soprasseda, per il momento ad ogni decisione circa il terzo comma.

Comunico alla Commissione che è stato presentato dalla Sottocommissione un emendamento aggiuntivo all'articolo in discussione, composto di due commi del seguente tenore:

« Ai funzionari di ruolo di altre Amministrazioni statali in servizio presso l'Azienda con funzioni di Direttore di servizio è attribuito il trattamento economico previsto per la qualifica corrispondente alle dette funzioni.

Tale trattamento, che è a carico del bilancio dell'Azienda, spetta qualora i funzionari rivestano, nell'Amministrazione di appartenenza, almeno la qualifica di Ispettore generale od equiparata ».

Per quanto riguarda la prima parte, si tratta di una lacuna che doveva essere colmata.

Il secondo comma, poi, consiste in una opportuna precisazione, ai fini della revisione della Corte dei conti.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

A M I G O N I . In sede di coordinamento, naturalmente, si provvederà ad indicare i rispettivi coefficienti.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Ritengo che la Commissione possa senza difficoltà approvare questo emendamento aggiuntivo.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo all'articolo 42 presentato dalla Sottocommissione, di cui do nuovamente lettura:

« Ai funzionari di ruolo di altre Amministrazioni statali in servizio presso l'Azienda con funzioni di Direttore di servizio è attribuito il trattamento economico previsto per la qualifica corrispondente alle dette funzioni.

Tale trattamento, che è a carico del bilancio dell'Azienda, spetta qualora i funzionari rivestano, nell'Amministrazione di appartenenza, almeno la qualifica di Ispettore generale od equiparata ».

(È approvato).

Non avendo la Commissione ancora definito la formulazione del terzo comma, non possiamo ora procedere all'approvazione dell'articolo 42 il quale, pertanto, sarà messo ai voti quando la Commissione ne avrà completato l'esame.

#### Art. 43.

Ai componenti del Consiglio di amministrazione e del Comitato tecnico-amministrativo e ai rispettivi segretari competono le indennità stabilite con decreto del Ministro per i lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro.

Nei soli confronti del Direttore generale è conservata l'indennità di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 maggio 1949, n. 534.

A M I G O N I . Attualmente tale indennità non è dovuta solo al Direttore generale, ma anche al Direttore del servizio amministrativo, e pertanto bisogna stabilire che tale indennità esiste anche nei confronti di

quest'ultimo. Non si può, infatti, concederla all'uno e toglierla all'altro.

F L O R E N A . Dal momento, però, che abbiamo stabilito, per il Direttore generale, il coefficiente 970, bisogna mantenere anche un certo distacco per quanto riguarda le rispettive indennità.

A M I G O N I . Potremmo stabilire che l'indennità è commisurata alle rispettive categorie.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Forse sarebbe meglio stabilire che tale indennità è commisurata ai rispettivi coefficienti.

F L O R E N A . L'essenziale è che l'indennità che viene corrisposta al Direttore generale sia diversa da quella corrisposta al Direttore del servizio amministrativo, data la diversità dei rispettivi coefficienti.

Ritengo, inoltre, che sarebbe preferibile sostituire la parola: « conservata », con la parola: « assegnata ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. Di fatto, fino ad ora il coefficiente del Direttore generale era uguale a quello del Direttore del servizio amministrativo. Dal momento, però, che ora il coefficiente del primo è stato aumentato, anche l'indennità dovrà subire un cambiamento.

G E N C O . Dal momento che nel Consiglio di amministrazione vi sono il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori, che hanno tutti uguale coefficiente, non capisco per quale ragione gli altri non vengono nominati.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Propongo, al secondo comma dell'articolo, sulla base delle proposte avanzate dai senatori Florena, Amigoni e Genco, e da me personalmente, un emendamento sostitutivo del seguente tenore:

« Nei confronti del Direttore generale dell'Azienda e dei Direttori del servizio amministrativo, del servizio tecnico e del servizio

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

42ª SEDUTA (9 giugno 1960)

ispettivo tecnico dei lavori è assegnata l'indennità prevista dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 26 maggio 1949, n. 534, commisurata ai rispettivi coefficienti ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 43, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 44.

Il Direttore capo di ragioneria è nominato dal Ministro per il tesoro di concerto con il Ministro per i lavori pubblici.

(È approvato).

#### Art. 45.

Al Servizio di ragioneria dell'azienda si provvede con personale di ruolo del Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello Stato.

Per le funzioni di cui al precedente comma valgono le disposizioni vigenti per le Ragionerie centrali.

Il Direttore capo della Ragioneria centrale esercita le attribuzioni ed è responsabile degli adempimenti a norma della vigente legge di contabilità generale dello Stato e del relativo regolamento e successive modificazioni.

(È approvato).

#### Art. 46.

La nomina a cantoniere delle Strade statali si consegue mediante pubblico concorso per titoli integrato da una prova pratica di scrittura sotto dettato e da una prova orale sulla istituzione, l'ordinamento, i compiti ed i servizi dell'A.N.A.S. nonchè su nozioni elementari di aritmetica.

(È approvato).

#### Art. 47.

La promozione a cantoniere scelto si consegue mediante scrutinio per merito assoluto al quale sono ammessi i cantonieri dello stesso ruolo che abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio, ivi compreso il periodo di prova.

La promozione a capo cantoniere di 2ª classe si consegue, per i due terzi dei posti disponibili, mediante scrutinio per merito assoluto e per il restante terzo a scelta su designazione del Consiglio di amministrazione fra gli impiegati della qualifica inferiore che abbiano compiuto almeno tre anni di effettivo servizio nella qualifica stessa e che abbiano riportato il giudizio di « ottimo » nell'ultimo triennio.

La promozione a Capo cantoniere di 1ª classe è conferita a scelta, su designazione del Consiglio di amministrazione, agli agenti dello stesso ruolo che abbiano compiuto nella qualifica immediatamente inferiore almeno cinque anni di effettivo servizio.

Comunico agli onorevoli colleghi che al primo comma dell'articolo la Sottocommissione ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole: « La promozione a cantoniere scelto si consegue », le altre: « a ruolo aperto ».

G E N C O . In seguito all'aggiunta di tali parole avverrà che se in un concorso entreranno 300 cantonieri, dopo 3 anni diventeranno tutti cantonieri scelti, con la conseguenza che nessuno vorrà più andare a lavorare sulle strade.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Non vi è tale pericolo, perchè gli aspiranti devono sostenere un esame, e lo scrutinio è per merito assoluto.

A M I G O N I . Si tratta di un sistema per aumentare un poco le retribuzioni dei cantonieri, retribuzioni che non sono certo molto elevate.

G E N C O . Temo che in tal modo non vi sarà più alcuno stimolo a migliorare, nel personale.

A M I G O N I . Al contrario, perchè il personale cercherà di migliorare per poter essere promosso.

G E N C O . Ma se si dice « a ruolo aperto », vuol dire che il numero delle promozioni è illimitato.

F L O R E N A . Sono contrario a tale emendamento, perchè ritengo che non sia giusto che diventino tutti cantonieri scelti.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Capirei tali opposizioni se dovessero diventare tutti Direttori generali, ma in questo caso si tratta soltanto di far loro guadagnare qualche cosa di più.

C R O L L A L A N Z A . Vorrei che il senatore Amigoni ci illustrasse le ragioni che hanno indotto la Sottocommissione a presentare tale emendamento.

A M I G O N I . Si è pensato che in tal modo si dava la possibilità ai cantonieri di aumentare il loro coefficiente, e d'altra parte siccome difficilmente, almeno in alta Italia, un operaio parteciperebbe a un concorso per cantonieri, è chiaro che le promozioni devono avvenire per merito assoluto. Naturalmente sarà poi il Ministro che stabilirà quanti ne vorrà promuovere e che sceglierà i migliori.

F L O R E N A . La pratica mi insegna che si terminerà per farli tutti cantonieri scelti.

G A I A N I . Anche in tal caso, comunque, non navigheranno nell'oro.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto ai voti l'emendamento presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione, tenente ad aggiungere, al primo comma, dopo le parole : « La promozione a cantoniere scelta si consegue », le altre : « a ruolo aperto ».

(È approvato).

G A I A N I . Propongo di sostituire il secondo comma dell'articolo in esame con i seguenti due commi :

« La promozione a Capo cantoniere di 2<sup>a</sup> classe si consegue per i due terzi dei posti disponibili mediante scrutinio per merito assoluto e per il restante terzo mediante esami ai quali possono partecipare tanto i cantonieri scelti con almeno tre anni di servizio effettivo nel ruolo, quanto i semplici cantonieri con almeno otto anni di servizio effettivo nel ruolo, purchè sia i cantonieri scelti che i cantonieri abbiano riportato il giudizio di « ottimo » nell'ultimo triennio.

Gli esami consistono in un colloquio vertente sui compiti del Capo cantoniere, sui servizi dell'A.N.A.S. e sulle principali norme del Codice della circolazione stradale ».

F L O R E N A . Vorrei conoscere il significato della espressione « per merito assoluto ».

P R E S I D E N T E , *relatore*. Significa che verranno scelti i migliori.

F L O R E N A . Allora si tratta di merito comparativo.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. No, esiste il merito comparativo e il merito assoluto. Il merito comparativo deriva dal confronto tra i vari elementi che costituiscono il merito, vale a dire: anzianità, capacità, qualifiche, mentre il merito assoluto consiste in una valutazione di carattere assoluto.

G E N C O . Nel settore delle Ferrovie, per la promozione da cantoniere a capo squadra e da caposquadra a sorvegliante, vi sono tanto di esami, e pertanto condivido il criterio illustrato dal senatore Gaiani.

Ritengo però che il periodo di tre anni di effettivo servizio sia insufficiente, perchè se un ragazzo entra a 22 anni come cantoniere nell'Azienda e dopo tre anni di servizio diventa cantoniere scelto, e dopo tre anni ancora passa capo cantoniere, si troverà ad avere tale qualifica senza possedere sufficiente pratica ed esperienza, mentre si tratta di posti che richiedono una certa maturità,

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

F L O R E N A . Nelle Ferrovie tale passaggio di grado avviene in base a concorso.

G A I A N I . Chiedo, in sostanza, che la promozione da cantoniere scelto a cantoniere di seconda classe avvenga in seguito ad un esame, e non a scelta del Consiglio di amministrazione.

F L O R E N A . Evidentemente l'esplorazione delle funzioni di capo cantoniere richiede una serie di nozioni, che i candidati devono dimostrare di possedere appunto attraverso un esame. Sono quindi favorevole all'emendamento del collega Gaiani.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Ritengo non sia il caso di inserire in un provvedimento un regolamento di esami.

G A I A N I . Noi sosteniamo che la promozione di un terzo dei cantonieri di seconda classe deve avvenire non sulla base di una scelta effettuata mediante il libero criterio del Consiglio di amministrazione, bensì mediante un sistema che dia ampie garanzie di obiettività.

Analogamente, poichè anche la promozione a capo cantoniere di prima classe « a scelta », così come proposta nel terzo comma, potrebbe dare luogo a discriminazioni, proponiamo che tale promozione venga conferita per merito assoluto.

Gli stessi emendamenti proporremo, durante la discussione dell'articolo 49, al secondo e terzo comma di questo, per quanto riguarda le promozioni a capo casellante ed a sorvegliante.

F L O R E N A . All'esame preferirei allora un concorso interno il che permetterebbe un'effettiva selezione dei candidati.

G A I A N I . Qui si passa da un eccesso all'altro. Si era inizialmente proposto il criterio della scelta che, come dicevo, non offre certe garanzie sufficienti; ora che io ho proposto l'adozione di un sistema che permetta di valutare realmente la capacità di ognuno, mediante un esame, si chiede addirittura il concorso.

A M I G O N I . Gradirei conoscere l'opinione in merito dell'onorevole Ministro.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Debbo dichiarare che non posso agevolmente pronunziarmi in favore di un emendamento tendente a modificare tutta un'architettura già stabilita, ponderata e coordinata. Vi pregherei inoltre di non voler insistere nelle modifiche agli articoli: vi è già, infatti, il testo predisposto dalla Sottocommissione, nel quale io ritenevo fossero compresi tutti gli emendamenti da apportare al disegno di legge.

A M I G O N I . La maggioranza della Commissione ha ammesso di ritenere prevalente, in sostanza, l'opinione del Governo, trattandosi di una questione di organizzazione interna.

G A I A N I . Non vedo come l'opinione del Governo possa essere determinante in una questione che va al di fuori della struttura tecnica dell'Azienda, essendo di tutt'altra natura. Insisto nei miei emendamenti.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Il senatore Gaiani propone di sostituire il secondo comma con altri due, del seguente tenore:

« La promozione a capo cantoniere di 2<sup>a</sup> classe si consegue, per i due terzi dei posti disponibili, mediante scrutinio per merito assoluto e per il restante terzo mediante esami ai quali possono partecipare tanto i cantonieri scelti con almeno tre anni di servizio effettivo nel ruolo, quanto i semplici cantonieri con almeno otto anni di servizio effettivo nel ruolo, purchè sia i cantonieri scelti che i cantonieri abbiano riportato il giudizio di "ottimo" nell'ultimo triennio.

Gli esami consistono in un colloquio vertente sui compiti del capo cantoniere, sui servizi dell'A.N.A.S. e sulle principali norme del Codice della circolazione stradale ».

Metto ai voti tale emendamento.

(Non è approvato).

Di conseguenza, l'emendamento che il senatore Gaiani ha presentato al terzo comma,

in analogia con quello proposto al comma precedente, non ha più ragione di essere messo in votazione.

G E N C O. Prima che l'articolo venga messo ai voti desidero formulare una riserva sull'emendamento approvato al primo comma, non giudicando che la dizione in esso contenuta sia atta a definire la situazione; la « promozione a ruolo aperto » presuppone infatti un numero illimitato di posti, così come avviene in tutte le Amministrazioni dello Stato, e nel caso in esame tale dizione appare del tutto ingiustificata.

Dichiaro pertanto che voterò contro l'articolo 47.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'articolo 47, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 48.

È istituito il ruolo organico di casellanti delle autostrade statali (carriera ausiliaria), di cui alla tabella E — quadro I — annessa alla presente legge.

Per la nomina a casellante delle autostrade statali si applicano le disposizioni di cui all'articolo 46.

A M I G O N I. A nome della Sottocommissione propongo il seguente emendamento: nell'ultimo comma, prima della parola « casellante » aggiungere l'altra « aiuto ». Si tratta di una modifica in armonia con altre già approvate in precedenza.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal senatore Amigoni.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 48, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

#### Art. 49.

La promozione a casellante scelto si consegue, mediante scrutinio per merito asso-

luto al quale sono ammessi i casellanti dello stesso ruolo che abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio, ivi compreso il periodo di prova.

Per la promozione a capo casellante si osserva la disposizione di cui all'articolo 47, comma secondo.

La promozione a sorvegliante è conferita a scelta, su designazione del Consiglio di amministrazione, ai capi casellanti dello stesso ruolo che abbiano compiuto cinque anni di effettivo servizio nella qualifica inferiore.

A M I G O N I. In analogia alle disposizioni di cui all'articolo 47, già approvato, e in considerazione del fatto che le qualifiche in discussione vanno modificate ai fini di una più precisa rispondenza ai compiti del personale, propongo, a nome della Sottocommissione, un emendamento sostitutivo all'intero articolo, così formulato:

« La promozione a casellante si consegue, a ruolo aperto, mediante scrutinio per merito assoluto al quale sono ammessi gli aiuto casellanti dello stesso ruolo che abbiano compiuto tre anni di effettivo servizio, ivi compreso il periodo di prova.

Per la promozione a casellante scelto si osserva la disposizione di cui all'articolo 47, comma secondo.

La promozione a capo casellante è conferita a scelta, su designazione del Consiglio di amministrazione, ai casellanti scelti dello stesso ruolo che abbiano compiuto i cinque anni di effettivo servizio nella qualifica inferiore ».

G E N C O. Il ruolo iniziale non è quello di casellante, bensì quello di aiuto casellante. Ciò non risulta però dal testo, che di tale ruolo iniziale non fa menzione.

G A I A N I. È logico, perchè la prima promozione cui si accenna nell'articolo 49 è appunto quella dell'aiuto casellante a casellante.

A M I G O N I. Mi permetto di far notare che, nel secondo comma dell'articolo 48 abbiamo inserito la dizione « aiuto casellante » proprio in seguito ad un'analogia os-

servazione fatta a suo tempo dal senatore Genco.

S A V I O. Gradirei una spiegazione da parte dell'onorevole Ministro sulla questione dei ruoli aperti, potendosi interpretare il suo silenzio in merito come una conferma all'obiezione avanzata dianzi dal senatore Genco.

A M I G O N I. È evidente che la possibilità teorica di promuovere senza limitazione di posti non implica necessariamente la promozione di tutti gli aspiranti. Il numero delle promozioni verrà stabilito dal Consiglio di amministrazione.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Il ruolo aperto va qui inteso nel senso che tutti coloro i quali verranno dichiarati idonei potranno essere promossi.

G A I A N I. Dichiaro che, mentre approviamo il primo comma dell'articolo in esame, nella formulazione proposta dalla Sottocommissione, non possiamo dirci altrettanto favorevoli al secondo e al terzo comma, per i quali avremmo proposto gli stessi emendamenti che avevamo presentato per l'articolo 47, e che sono stati respinti dalla Commissione.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo in discussione, presentato dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

#### Art. 50.

Al personale degli agenti stradali (cantonnier) che non gode di alloggio demaniale, compete una indennità nella misura di lire sessantamila annue per coloro che già percepiscono quote di aggiunta di famiglia per persone a carico e di lire quarantottomila annue per il restante personale.

A M I G O N I. La Sottocommissione propone il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

« Al personale degli agenti stradali (cantonnier) che non gode di alloggio demaniale, compete una indennità nella misura di lire settantaduemila annue per coloro che percepiscono quote di aggiunta di famiglia per persone a carico e di lire sessantamila annue per il restante personale.

Al personale dei casellanti delle autostrade statali, compete una indennità per maneggio denari da lire 3.000 a lire 5.000 mensili, tenendo conto dell'entità degli incassi.

La misura dell'indennità, nei limiti di cui al precedente comma, è stabilita dal Ministro per i lavori pubblici, su proposta del Capo compartimento competente sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ».

S A V I O. Vorrei sapere per quale ragione nell'articolo viene precisato: « alloggio demaniale ». L'alloggio potrebbe essere stato procurato dalla stessa Amministrazione, anche senza essere demaniale.

A M I G O N I. Per l'alloggio demaniale non viene richiesto il pagamento di pigione.

F L O R E N A I. Gradirei mi venisse chiarito il significato della frase proposta dalla Sottocommissione: « Al personale ... compete un'indennità per maneggio denari ... ».

A M I G O N I. È un'indennità di cassa che dovrebbe essere corrisposta a coloro i quali sono addetti alle biglietterie dei caselli sulle autostrade.

G E N C O. Mi sembra assurdo che, per una somma di quella entità, si debba incomodare anche il Consiglio di amministrazione.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Si potrebbe usare la seguente formulazione: « Al personale delle biglietterie dei caselli delle autostrade statali compete un'indennità per maneggio denari da lire 3.000 a lire 5.000 mensili, tenendo conto dell'entità degli incassi.

La misura dell'indennità, nei limiti di cui al precedente comma, è stabilita dal Ministro dei lavori pubblici, su proposta del Capo compartimento competente ».

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)

42ª SEDUTA (9 giugno 1960)

A M I G O N I. Non abbiamo nulla in contrario ad accettare tale dizione.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Do lettura dell'emendamento sostitutivo proposto dal senatore Amigoni, quale risulta con le modificazioni suggerite dal Governo.

« Al personale degli agenti stradali (cantonieri) che non gode di alloggio demaniale, compete una indennità nella misura di lire settantaduemila annue per coloro che percepiscono quote di aggiunta di famiglia per persone a carico e di lire sessantamila annue per il restante personale.

Al personale delle biglietterie dei caselli delle autostrade statali, compete una indennità per maneggio denari da lire 3.000 a lire 5.000 mensili, tenendo conto dell'entità degli incassi.

La misura dell'indennità, nei limiti di cui al precedente comma, è stabilita dal Ministro per i lavori pubblici su proposta del Capo compartimento competente ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

#### Art. 51.

I funzionari amministrativi della carriera direttiva dell'A.N.A.S. di qualifica superiore a Direttore di sezione non possono essere destinati a prestare servizio presso i Compartimenti della viabilità.

A M I G O N I. La Sottocommissione propone la sostituzione dell'intero articolo con altro, del seguente tenore:

« Possono essere destinati a prestare servizio presso i Compartimenti della viabilità i funzionari amministrativi della carriera direttiva dell'A.N.A.S. con qualifica non superiore a Direttore di Sezione ».

Può effettivamente verificarsi il caso che nei Compartimenti suddetti vi sia bisogno dell'opera di funzionari amministrativi; è quindi logico che tale incarico venga coperto per destinazione, piuttosto che mediante continue missioni.

Personalmente, inoltre, sono dell'avviso di sopprimere la limitazione « con qualifica non superiore a direttore di sezione ». È logico che, se necessario, i posti vengano coperti fino ad esaurimento con funzionari amministrativi, e la suddetta limitazione potrebbe costituire un grave ostacolo a tal fine.

G A I A N I. L'esistenza dell'articolo in discussione costituisce un grave pericolo, in quanto funzionari considerati indesiderabili al centro potrebbero in tal modo essere inviati nei Compartimenti periferici. Chiedo pertanto la soppressione dell'articolo; oppure, in via subordinata, che, se l'Amministrazione ritiene indispensabile la presenza di funzionari direttivi amministrativi nei Compartimenti della viabilità, vengano istituiti degli Uffici amministrativi nei Compartimenti stessi.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Può capitare un momento di particolare intenso lavoro in una determinata zona; in tal caso non è necessario aumentare i ruoli: basta inviare dei funzionari per alcuni mesi.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento soppressivo dell'intero articolo proposto dal senatore Gaiani.

(Non è approvato).

L'emendamento sostitutivo dell'intero articolo, proposto dal senatore Amigoni, nella sua dizione definitiva, risulta così formulato: « Possono essere destinati a prestare servizio presso i Compartimenti della viabilità i funzionari amministrativi della carriera direttiva dell'A.N.A.S. ».

G A I A N I. Dichiaro di votare contro l'articolo.

G E N C O. Sono anch'io contrario all'approvazione.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Metto ai voti l'articolo 51, nella formulazione di cui ho dato lettura.

(È approvato).

## Art. 52.

Al personale impiegatizio e salariato dell'Azienda nazionale autonoma delle strade che, per capacità e rendimento, si renda particolarmente meritevole, è concesso un premio di interessamento a decorrere dal 1° luglio 1961.

Le misure mensili minime e massime del premio sono indicate a fianco di ciascuna qualifica sulla tabella G allegata alla presente legge.

Tale premio non si corrisponde:

a) durante i periodi di assenza dal servizio per qualsiasi causa, esclusi quelli per congedo ordinario;

b) nel primo esercizio finanziario successivo alla attribuzione del giudizio complessivo di buono, mediocre o insufficiente;

c) a chi nel precedente anno solare abbia compiuto per qualsiasi causa assenze superiori nel complesso a 100 giorni.

Al dipendente che nel precedente anno solare abbia ottenuto il giudizio complessivo di « distinto » il premio di interessamento è corrisposto nella misura minima stabilita nella allegata tabella G.

Ferme restando le limitazioni di cui alle precedenti lettere a), b), c), i criteri di erogazione del premio saranno fissati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione.

A M I G O N I . A nome della Sottocommissione, propongo il seguente emendamento, sostitutivo del primo comma: « Al personale impiegatizio e salariato in servizio presso l'A.N.A.S. che, per capacità e rendimento, si renda particolarmente meritevole, è concesso un premio di interessamento a decorrere dal 1° luglio 1961 ».

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. La decorrenza è necessaria per ragioni di bilancio, non esistendo copertura fino all'apertura del nuovo bilancio, che inizia appunto col 1° luglio 1961.

A M I G O N I . In considerazione dei chiarimenti forniti dall'onorevole Ministro, dichiarato di essere favorevole alla menzione relativa a tale decorrenza.

C R O L L A L A N Z A . La dizione, al primo comma, « Al personale impiegatizio e salariato in servizio presso l'A.N.A.S. » può apparire pleonastica.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. No, perchè sta ad indicare anche la situazione di coloro che, distaccati da altre Amministrazioni, si trovano « in servizio » presso l'A.N.A.S.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Metto allora ai voti l'emendamento sostitutivo del primo comma, proposto dal senatore Amigoni a nome della Sottocommissione, integrato con le parole: « a decorrere dal 1° luglio 1961 ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 52, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

## Art. 53.

È istituita la pianta organica dei salariati di ruolo (operai permanenti) dell'Azienda nazionale autonoma delle strade di cui alla tabella F allegata alla presente legge.

Per tale categoria di personale si applicheranno le norme vigenti, salvo quanto disposto dal successivo articolo 59 della presente legge.

Per le nomine in ruolo del personale di cui al precedente comma sono istituite apposite Commissioni esaminatrici dei concorsi relativi, composte da un funzionario con qualifica non inferiore a Direttore di divisione o Ingegnere capo, Presidente, e da due funzionari con qualifica non inferiore a Direttore di sezione o Ingegnere superiore, membri.

Ha le funzioni di Segretario un impiegato di qualifica non inferiore a Consigliere di seconda classe.

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

Nel bando di concorso saranno stabilite le sedi in cui sarà espletata la prova d'arte e quelle presso le quali saranno assegnati i vincitori, nonché i criteri di massima per la valutazione dei titoli e dei requisiti degli aspiranti.

(È approvato).

#### Art. 54.

I posti che in virtù delle nuove tabelle organiche allegate alla presente legge risulteranno disponibili per le qualifiche iniziali dei ruoli delle carriere direttive, di concetto ed esecutive, possono essere conferiti mediante concorso soltanto per il numero eccedente quello complessivo degli impiegati dei ruoli aggiunti di cui all'articolo 344 del decreto presidenziale 10 gennaio 1957, n. 3 e degli impiegati non di ruolo di categoria corrispondente in servizio alla data del bando di concorso.

(È approvato).

È stato proposto dalla Sottocommissione il seguente articolo 54-bis:

« Nella prima applicazione della presente legge, non oltre la metà dei posti disponibili nelle qualifiche iniziali delle carriere direttive, di concetto ed esecutive potranno essere conferiti, nei limiti di cui al precedente articolo 54, mediante concorso per titoli integrato da colloquio, per l'ammissione al quale i candidati dovranno essere in possesso dei requisiti prescritti dagli articoli 2 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Tale norma avrà applicazione limitatamente al primo concorso che verrà bandito per ricoprire i predetti posti vacanti nelle qualifiche iniziali per ogni singola carriera.

Il colloquio integrativo verrà effettuato davanti a Commissioni composte ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1957, n. 686, e verterà sulle materie formanti oggetto del programma di esame prescritto dalle vigenti disposizioni per l'accesso ad ogni singola carriera.

Il Ministro dei lavori pubblici col decreto di bando di ogni singolo concorso determinerà

i titoli da prendere in considerazione e i criteri di massima per la loro valutazione.

Saranno ammessi al colloquio integrativo i candidati che abbiano riportato, a seguito dell'esame dei titoli, il coefficiente minimo che sarà all'uopo indicato in ogni bando di concorso dal Ministro dei lavori pubblici.

Il colloquio non si intende superato se il candidato non avrà ottenuto la votazione di sette decimi.

I vincitori del concorso di cui al presente articolo potranno essere confermati in ruolo dopo un periodo di prova di almeno due anni e previo parere favorevole del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ».

**A M I G O N I .** La ragione principale cui si ispirava l'articolo aggiuntivo — e cioè il pericolo di non poter raccogliere in tempo utile il personale necessario al funzionamento degli uffici — viene a cadere, data la decorrenza da noi stabilita al provvedimento in discussione. Ritengo pertanto che l'articolo in esame potrebbe anche essere ritirato.

**T O G N I ,** *Ministro dei lavori pubblici.* Sono invece favorevole all'articolo aggiuntivo. Ho infatti rilevato — sia in generale, sia per quanto riguarda l'A.N.A.S. — che quando viene indetto un concorso molti concorrenti, ad un certo punto, lo abbandonano. Ciò è dovuto, oltre che alle scarse possibilità economiche e di carriera da noi offerte, anche al troppo lungo periodo di tempo che tali concorsi richiedono.

L'Amministrazione dei lavori pubblici sta già studiando il modo — e ritengo che anche altre Amministrazioni dovrebbero imitarla — di giungere ad assumere il 50 per cento dei funzionari delle carriere direttive, nel campo tecnico, su designazione dei Presidi di facoltà, mediante colloquio e per un breve periodo di prova di due o tre anni; se in tale periodo le prestazioni fossero soddisfacenti gli aspiranti rimarrebbero in carriera e, in tal modo, avrebbero evitato di perdere i suddetti due o tre anni nei concorsi.

Ciò costituirebbe un vantaggio anche per l'Amministrazione, evitando l'aumento dei posti vacanti. Per quanto riguarda poi l'A.N.A.S. in particolare, non dimentichiamo

che questa si trova a dover intraprendere una enorme quantità di lavoro: se, oltretutto, riusciremo a lanciare un altro programma di costruzioni autostradali avremo bisogno di qualche centinaio di ingegneri e di parecchio personale. La soluzione in discussione sarebbe quindi la più adatta.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Siamo perfettamente d'accordo. Tale sistema è già stato adottato dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, mediante borse di studio ed un successivo periodo di pratica di due anni, in seguito al quale i candidati vengono assunti.

**FLORENZA**. Tale assunzione avviene sempre a seguito di un concorso.

**PRESIDENTE**, *relatore*. Sì, ma le prove vertono su quanto i concorrenti hanno appreso durante i due anni di pratica svolta nell'Amministrazione.

**CROLLALANZA**. Prendono il titolo, che è sempre molto ambito, e poi se ne vanno dove più a loro conviene.

**GAIANI**. La nostra parte si associa alle argomentazioni esposte dal senatore Amigoni.

Per le stesse ragioni, pertanto, ed anche perchè con il sistema del colloquio potrebbero verificarsi differenziazioni e preferenze, ci dichiariamo contrari all'approvazione dell'articolo 54-*bis*, ritenendo, inoltre, che la materia sia già sufficientemente regolata dall'articolo 54.

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non può che rimettersi alla decisione della Commissione alla quale, tuttavia, fa presente l'opportunità di mantenere l'articolo in questione.

**RESTAGNO**. Il problema dei concorsi, di queste lungaggini senza limite, è un problema che va affrontato una volta per sempre; noi vediamo, infatti, gente che ha partecipato a un concorso, che ha fatto sacrifici enormi e che, dopo due anni, si ac-

corge di quanto sia inadeguato il risultato all'attesa e alle aspettative.

**GENCO**. E allora cambiano strada.

**RESTAGNO**. D'accordo, se ne vanno, ma non è onesto!

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Questi elementi noi dobbiamo cercare di allettarli.

**RESTAGNO**. Non so se la formula prospettata in questo articolo sia veramente la più idonea, ma è indubbio che, per quanto riguarda i concorsi, il sistema che vige in Italia non è tale da essere approvato, e su questo, ritengo, siamo tutti d'accordo.

**GAIANI**. Questa è un'altra questione.

**RESTAGNO**. Se questa formula è stata applicata da altri Ministeri...

**PRESIDENTE**, *relatore*. Al Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, per esempio, si è applicata una nuova formula di concorsi per titoli; i candidati vengono chiamati, poi seguono un corso di perfezionamento e dopo un periodo di tempo vengono giudicati, dai loro stessi professori: gli idonei entrano a far parte dell'Amministrazione.

**RESTAGNO**. Devo confessare che sono alquanto preoccupato per certe dichiarazioni emerse oggi nel corso della discussione. Per quanto concerne l'Amministrazione di cui ci stiamo occupando, abbiamo sentito che, la struttura direttiva, come consistenza, è piuttosto modesta; come quantità di tecnici, inoltre, siamo ad un livello notevolmente basso, anche perchè i compiti di questa Azienda sono stati allargati ed ampliati.

Ora, di fronte a queste constatazioni di fatto, mi sembra che dobbiamo riflettere seriamente.

Ritengo che la richiesta fatta dal Ministro meriti di essere valutata nella maniera più ampia, proprio perchè noi tutti siamo qui a discutere per cercare di rendere veramente efficiente l'Azienda.

G E N C O . L'andamento dei concorsi, in tutte le Amministrazioni dello Stato, negli ultimi anni, ha dimostrato che ogni qual volta si bandisce un concorso, per venti posti, ad esempio, circa quindici o venti candidati fanno domanda per essere ammessi (specialmente nei concorsi per ingegneri) e di questi all'esame se ne presentano forse solo la metà. Perciò, è difficilissimo il reclutamento di nuovi elementi, specie di ingegneri, ed è questo il motivo che mi fa ritenere opportuno l'inserimento dell'articolo 54-bis, se non vogliamo che l'Azienda aspetti ancora dieci anni prima di avere tutti gli elementi capaci di cui abbisogna.

C R O L L A L A N Z A . Onorevole Presidente, ritengo che il problema sia veramente un problema di fondo, e non soltanto una questione di forma e di procedura.

Per quale ragione nelle pubbliche Amministrazioni vi è questa scarsità per quanto concerne l'acquisizione di funzionari tecnici?

Rispondo subito che ciò avviene perchè i funzionari tecnici, all'inizio della carriera, sono pagati malissimo. Non si tratta, quindi, soltanto del problema dei concorsi, che andrebbero snelliti e che dovrebbero avere una procedura diversa, (anche questo ci vuole, siamo d'accordo), ma il problema è un altro, che risulta evidente da una semplice considerazione. Vi sono degli ingegneri che partecipano a concorsi banditi dall'Amministrazione dei lavori pubblici, ad esempio, o delle ferrovie dello Stato, con lo scopo principale di essere inclusi tra i vincitori; noi vediamo, infatti, che dopo un po' di tempo questi vincitori lasciano l'Amministrazione, proprio perchè tendono soprattutto ad acquisire un titolo ambito, il titolo di vincitore di un concorso indetto da una Amministrazione qual'è quella dei lavori pubblici. Di questo titolo si servono, poi, per partecipare ad altri concorsi o farsi chiamare da altre Amministrazioni, con in più il requisito, aggiunto agli altri titoli, di vincitore del concorso dell'Amministrazione dei lavori pubblici, quindi dell'A.N.A.S.

Pertanto, se veramente vogliamo risolvere il problema, non escludendo la proposta che è contenuta nell'articolo 54-bis e non escluden-

do le considerazioni prospettate dall'onorevole Ministro, a me sembra che nelle Amministrazioni dei lavori pubblici e dell'A.N.A.S. bisognerebbe preoccuparsi non soltanto di acquisire personale per i posti iniziali, con una forma che potrebbe essere di concorso, di chiamata, di incontro o di colloquio, ma bisognerebbe in più avere il coraggio di impinguare i ruoli anche a metà strada, potremmo dire, delle gerarchie.

Coloro che entrano oggi nell'Amministrazione, devono veramente tirare la carretta prima di poter arrivare a guadagnare in modo tale da potere, per così dire, dare legittimamente soddisfazione al titolo che hanno acquisito ed ai sacrifici che per conquistare quel titolo hanno compiuto.

Pertanto, indipendentemente dall'esame di questo articolo 54-bis e dal suo inserimento o meno nel disegno di legge in esame, ritengo sia giunto il momento in cui è necessario che l'Amministrazione dei lavori pubblici (ed anche altre Amministrazioni) esamini l'opportunità di arricchire i propri ruoli, chiamando dei professionisti, degli elementi preparati e capaci, non per porli all'inizio della carriera, ma per inserirli in essa con un grado già abbastanza elevato, magari mettendoli in margine, con dei ruoli aggiunti, o comunque escogitando qualche altro sistema, in modo da non compromettere la possibilità di carriera dell'altro personale.

Se non affrontiamo il problema in questi termini, non avremo mai, onorevole Ministro, l'arricchimento qualitativo dei ruoli tecnici delle Amministrazioni dello Stato.

F L O R E N A . Mi associo completamente a quanto detto dal collega Crollalanza, ed aggiungo che il problema si presenta in condizioni forse ancora peggiori, o per lo meno uguali, presso l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Ogni anno si bandiscono concorsi per 40-45 posti, ma sostanzialmente si inseriscono nei ruoli appena 20-25 ingegneri. Non si riesce a coprire i posti, e ciò avviene perchè l'industria segue la carriera degli studenti da vicino, lungo il periodo scolastico, e all'atto della laurea preleva gli elementi migliori.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il seguente articolo aggiuntivo 54-*bis*, presentato dalla Sottocommissione:

« Nella prima applicazione della presente legge, non oltre la metà dei posti disponibili nelle qualifiche iniziali delle carriere direttive, di concetto ed esecutive potranno essere conferiti, nei limiti di cui al precedente articolo 54, mediante concorso per titoli integrato da colloquio, per l'ammissione al quale i candidati dovranno essere in possesso dei requisiti prescritti dagli articoli 2 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Tale norma avrà applicazione limitatamente al primo concorso che verrà bandito per ricoprire i predetti posti vacanti nelle qualifiche iniziali per ogni singola carriera.

Il colloquio integrativo verrà effettuato davanti a Commissioni composte ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1957, n. 686, e verterà sulle materie formanti oggetto del programma di esame prescritto dalle vigenti disposizioni per l'accesso ad ogni singola carriera.

Il Ministro dei lavori pubblici col decreto di bando di ogni singolo concorso determinerà i titoli da prendere in considerazione e i criteri di massima per la loro valutazione.

Saranno ammessi al colloquio integrativo i candidati che abbiano riportato, a seguito dell'esame dei titoli, il coefficiente minimo che sarà all'uopo indicato in ogni bando di concorso dal Ministro dei lavori pubblici.

Il colloquio non si intende superato se il candidato non avrà ottenuto la votazione di sette decimi.

I vincitori del concorso di cui al presente articolo potranno essere confermati in ruolo dopo un periodo di prova di almeno due anni e previo parere favorevole del Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ».

(È approvato).

#### Art. 55.

Fino a quando non si sarà provveduto a nominare il Consiglio di amministrazione e il Comitato conformemente alla presente leg-

ge, continuano a funzionare il Consiglio e il Comitato esistenti all'atto della entrata in vigore della legge stessa.

(È approvato).

#### Art. 56.

Il Direttore del servizio amministrativo in carica alla data di entrata in vigore della presente legge può essere confermato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., agli effetti dell'attribuzione del coefficiente 900 della tabella unica annessa al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Poichè risulta evidente che tale articolo è pleonastico, pregherei la Commissione di volerlo sopprimere.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti la proposta del Governo, tendente a sopprimere l'intero articolo 56.

(È approvata).

A M I G O N I. A questo punto la Commissione ritiene opportuno inserire un articolo aggiuntivo, 56-*bis*, del seguente tenore:

« Nella prima applicazione della presente legge, quattro funzionari della carriera direttiva dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici in servizio presso la Direzione generale della viabilità ordinaria, di cui uno di coefficiente 500 e gli altri di coefficiente non superiore a 402, sono trasferiti nel ruolo del personale direttivo della carriera amministrativa dell'A.N.A.S. ».

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. In merito a questo articolo devo osservare che potrebbe non essere necessario il trasferimento neanche di uno di questi funzionari, come potrebbe essere, invece, indispensabile il trasferimento di dieci elementi, dall'una all'altra Direzione. Perchè vogliamo qui stabilire il numero fisso di quattro?

Poichè passiamo una Direzione intera, quella della viabilità, dal Ministero dei lavori pubblici all'A.N.A.S., è evidente che un certo numero (che ora non potrei neppure precisare) di coloro che hanno svolto un determinato servizio, ora passato all'A.N.A.S., dovrà analogamente passare all'A.N.A.S., dove andrà a svolgere lo stesso servizio che prima svolgeva presso il Ministero. In verità, non riesco a concepire il criterio di voler fare un *hortus conclusus* di ogni Ministero.

A M I G O N I. Questo trasferimento, però, avverrebbe sempre in funzione delle possibilità che offre la tabella.

F L O R E N A. Alcuni minuti fa avevo chiesto se era possibile che dal ruolo del Ministero dei lavori pubblici si passasse all'A.N.A.S. e mi si era detto che non esisteva tale possibilità.

Ma se, come impostazione di carattere provvisorio, si constata la necessità e l'opportunità di effettuare questa specie di travaso, ritengo che si potrebbe realizzare tale trasferimento, senza limitazioni di numero, sempre, ripeto, come impostazione provvisoria e come prima applicazione della legge.

G A I A N I. Per quanto riguarda la nostra parte, devo dire che ci opponiamo alla approvazione di questo articolo proposto dalla Sottocommissione.

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero rilevare che i ruoli dell'A.N.A.S. vengono notevolmente aumentati. Inoltre, voglio ricordare che una legge non si fa mai per cinque, dieci o venti persone, ma si fa per un servizio e, nel nostro caso, si fa per l'A.N.A.S. Posso anche ammettere che, a un certo momento, ragioni di opportunità limitino questa possibilità di trasferimento, ma devo dire in proposito che ora, al Ministero dei lavori pubblici, sono arrivato ad un risultato soddisfacente; infatti, prima vi erano i ruoli: Provveditorato, Amministrazione interna, Direzione, Consiglio superiore e così via. Attualmente ho tolto tutte queste distinzioni, e i funzionari sono soddisfatti perchè

possono passare dal Provveditorato all'Amministrazione centrale, dall'Amministrazione centrale al Consiglio superiore, senza distinzione. Così, ho eliminato alcune barriere fra determinati settori, e i Provveditori sono amministrativi e tecnici, come pure amministrativi e tecnici sono i Direttori centrali; ad esempio, ho un Direttore generale tecnico che funziona benissimo ed è un ottimo elemento.

F O C A C C I A. Finalmente ne avete messo uno!

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. E ne metteremo anche degli altri.

Per questo, dicevo, il voler sempre circoscrivere e limitare e, quindi, a un certo momento, costringere ad una scelta obbligata, mi sembra non sia nell'interesse dell'Amministrazione.

In questo caso, poi, quando il provvedimento in discussione entrerà in vigore, tutte le attività e tutte le competenze della Direzione generale della viabilità attuale, che ha diverse decine di impiegati, forse 70-80, passeranno all'A.N.A.S. Per quale motivo, mi domando, non dovrei passare all'A.N.A.S. gli elementi migliori che già svolgono questo lavoro e che hanno una certa esperienza, mentre in futuro questo stesso lavoro, andando in mano ad altri che non lo conoscono affatto, richiederebbe un lungo periodo di ambientamento?

G A I A N I. Allora, perchè non li passa tutti?

T O G N I, *Ministro dei lavori pubblici*. Dovremmo stabilire, pertanto, che nella prima applicazione di queste norme di legge potranno passare all'Amministrazione dell'A.N.A.S. gli attuali funzionari che prestano servizio presso la Direzione generale della viabilità ordinaria, senza limiti. Questo, ripeto, solo nella prima applicazione della legge, non dopo.

F L O R E N A. Per la prima applicazione di questo provvedimento, riterrei anch'io cosa giusta dare al Ministero dei la-

vori pubblici la facoltà di passare dall'Amministrazione dei lavori pubblici all'A.N.A.S. quei funzionari che egli ritiene opportuno trasferire.

G A I A N I . Però, siccome già vi sono nei ruoli dell'A.N.A.S. molti elementi che hanno maturato una certa possibilità di carriera, con questa disposizione essi rimarranno fermi.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. Non è esatto, perchè sono stati ampliati tutti i ruoli.

G A I A N I . Va bene, ma se un individuo ha davanti a sé delle altre persone, deve aspettare che queste abbiano fatto carriera, prima di poter avanzare a sua volta. E ritengo che questo argomento sollevierà parecchie questioni quando il disegno di legge sarà rimesso all'esame della Camera dei deputati.

G E N C O . Si tratta, infine, di personale che appartiene sostanzialmente alla stessa Amministrazione, Lavori pubblici e A.N.A.S. I ruoli sono stati ampliati ed è evidente e logico che il Ministro, di fronte alla necessità di avere un maggior numero di funzionari, anzichè prendere un ingegnere giovane (magari laureato da soli quattro o cinque anni) dall'Azienda e promuoverlo al grado superiore, preferisca prendere un ingegnere che abbia una ventina di anni di esperienza e di carriera, un ingegnere della viabilità, cioè del Ministero dei lavori pubblici, e passarlo all'A.N.A.S.

Mi sembra che questo trasferimento non porti un grave danno.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. È giusto che la Commissione esamini questo articolo dal punto di vista della convenienza del personale, che senz'altro non deve essere sacrificato; dobbiamo però pensare che è prevalente l'interesse del servizio e della Azienda, altrimenti verremmo a mettere la Azienda stessa al servizio del personale.

Vi sono dei funzionari, ad esempio, che hanno una notevole conoscenza ed esperienza

di tutta la legge sulle strade provinciali, legge che è stata proprio studiata da questa Direzione; ora, poichè la Direzione passa all'A.N.A.S., è evidente che dovremo prendere qualcuno di questi funzionari, che hanno un cospicuo corredo di conoscenze e di esperienze, trasferendoli all'A.N.A.S., dal momento che nell'Azienda saranno necessari altri elementi.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Vorrei chiedere al senatore Gaiani se insiste nel non accettare l'articolo aggiuntivo proposto dalla Sottocommissione.

G A I A N I . Con le considerazioni già fatte, insisto affinché questo articolo non venga inserito nel complesso del disegno di legge.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici*. L'articolo aggiuntivo, tenuto conto delle autorevoli opinioni affiorate nel corso della discussione, potrebbe forse essere formulato come segue: « Nella prima applicazione della presente legge funzionari della carriera direttiva dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, in servizio presso la Direzione generale della viabilità ordinaria, possono essere trasferiti nel ruolo del personale direttivo dell'A.N.A.S. ».

F L O R E N A . Perchè solo quelli? Io avrei esteso ancora di più la facoltà di trasferimento.

P R E S I D E N T E , *relatore*. Dovremmo, pertanto, passare all'approvazione dell'articolo aggiuntivo, nella formulazione ora esposta dal Ministro.

R E S T A G N O . Ritengo che le preoccupazioni dei colleghi non abbiano ragione di essere, perchè trasferiamo nella nuova A.N.A.S. le funzioni che esercitano oggi i funzionari nella Direzione della viabilità, ed è logico trasferirvi anche alcuni elementi distinti, capaci e che meritano incoraggiamento; indubbiamente, è nell'interesse dell'Amministrazione stessa non sacrificarli nè dimenticarli.

Anch'io mi preoccupo sempre di tutelare gli interessi dei dipendenti — è nella mia consuetudine — ma ritengo che in questo caso non vi possano essere dubbi.

G A I A N I . Vorrei chiedere al Ministro come mai, se il passaggio di questi funzionari della viabilità all'A.N.A.S. appare così logico ed evidente, se n'è sentita la necessità solo in un secondo tempo. Quando è stato presentato il disegno di legge non si è neppure pensato alla possibilità di tale trasferimento ed anche quando è stato proposto l'articolo aggiuntivo si è parlato solo di quattro funzionari, appartenenti esclusivamente alla carriera amministrativa e tecnica.

T O G N I , *Ministro dei lavori pubblici.*  
È solo carriera amministrativa.

G A I A N I . Perché, ripeto, se la cosa era così rilevante, solo ora si è avvertita la necessità di questo trasferimento? Quando queste proposte vengono fuori così in ritardo, vuol dire che le cose non sono poi tanto chiare ed evidenti come si vuol far pensare.

F O C A C C I A . Dichiaro che voterò con entusiasmo a favore di questo articolo, perchè la maggiore e preminente attività del Ministero dei lavori pubblici è proprio quella dell'A.N.A.S.; mi sembra quindi logico che i migliori funzionari passino all'A.N.A.S. Spetta pertanto al Ministro scegliere gli elementi più capaci.

G A I A N I . La nostra parte voterà contro questo articolo aggiuntivo, per le ragioni che ho sopra esposte.

P R E S I D E N T E , *relatore.* Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo presentato dalla Sottocommissione, il quale, con le modificazioni proposte dalla Commissione nel corso della discussione e accettate dal Governo, risulta del seguente tenore:

« Nella prima applicazione della presente legge, funzionari della carriera direttiva del-

l'Amministrazione centrale dei lavori pubblici in servizio presso la Direzione generale della viabilità ordinaria possono essere trasferiti nel ruolo del personale direttivo dell'A.N.A.S. ».

(È approvato).

#### Art. 57.

Il personale che, alla data dell'entrata in vigore della presente legge, si trova nella soppressa qualifica di cantoniere scelto di 1ª classe è collocato, secondo l'ordine di ruolo, nella nuova qualifica di cantoniere scelto, conservando l'anzianità di servizio goduta nella qualifica di provenienza.

Il personale che alla data medesima si trova nella soppressa qualifica di cantoniere scelto di 2ª classe, è collocato nella qualifica di cantoniere scelto, prendendo posto dopo l'ultimo agente trasferito alla qualifica medesima ai sensi del precedente comma e con decorrenza dalla data di entrata in vigore della legge stessa.

Al personale di cui ai precedenti commi eventualmente provvisto di stipendio superiore a quello spettante nella nuova qualifica di cantoniere scelto, è attribuita come assegno personale riassorbibile e non pensionabile la differenza fra lo stipendio già goduto e quello spettante dopo il nuovo inquadramento.

A M I G O N I . Comunico agli onorevoli colleghi che la Sottocommissione ritiene opportuno presentare all'articolo in esame un emendamento tendente ad aggiungere, nel primo comma, dopo la parola « conservando » le altre: « a tutti gli effetti ».

P R E S I D E N T E , *relatore.* Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dalla Sottocommissione.

(È approvato).

A M I G O N I . Comunico, inoltre, che la Sottocommissione ha proposto un altro

emendamento, tendente a sostituire il terzo comma dell'articolo 57 con il seguente: « Al personale di cui al precedente comma sono attribuiti nella nuova posizione gli aumenti periodici necessari per assicurare uno stipendio di importo immediatamente superiore a quello spettante al momento del nuovo inquadramento ».

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Metto ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dal senatore Amigoni, a nome della Sottocommissione.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 57, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. Se gli onorevoli senatori sono d'accordo, proporrei di riprendere la discussione dell'articolo 42 che avevamo interrotta, in quanto non si era riusciti a dare una esatta formulazione del terzo comma.

A mio avviso, è opportuno definire anche il terzo comma, in modo da evitare i malumori e le difficoltà che sorgerebbero inevitabilmente, qualora si lasciassero in sospeso le questioni in esso trattate.

La dizione definitiva del terzo comma potrebbe essere la seguente:

« Il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori sono nominati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ».

Di conseguenza, proporrei la soppressione dell'ultima parte del comma, così come è formulata nel testo governativo.

Inoltre, tale norma potrebbe essere completata da una norma transitoria del seguente tenore:

« Nella prima applicazione della presente legge il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Di-

rettore del servizio ispettivo-tecnico dei lavori possono essere nominati fra funzionari di qualsiasi grado e fra persone estranee all'amministrazione ».

Tale norma transitoria, che avrebbe efficacia solo nella fase della prima applicazione della legge, nei confronti, cioè, solo delle prime nomine, potrebbe trovare, in sede di coordinamento, la sua sistemazione definitiva.

**C R O L L A L A N Z A**. Si riferisce, cioè, solo alla copertura dei primi posti a ruolo.

**F L O R E N A**. Sono piuttosto perplesso per quanto riguarda l'espressione « di qualsiasi grado » contenuta nell'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole Ministro.

**T O G N I**, *Ministro dei lavori pubblici*. In questo caso, non ho alcuna difficoltà a sostituire tale espressione con l'altra « non inferiore al sesto grado ».

**F L O R E N A**. A mio avviso, sarebbe, inoltre, opportuno escludere da tali cariche gli estranei.

**C R O L L A L A N Z A**. Tali funzionari verrebbero rilevati dal settore della viabilità del Ministero dei lavori pubblici.

È evidente, infatti, che un funzionario del settore della viabilità del Ministero dei lavori pubblici, di grado quinto o di grado sesto, potrà divenire funzionario amministrativo dell'A.N.A.S., in forza di quell'articolo che ne prevede il passaggio nei ruoli, senza alcun limite, in fase di prima applicazione della presente legge.

Comunque, stabilendo che potranno essere nominati solo funzionari di grado non inferiore al sesto, ritengo che si possa fronteggiare anche qualsiasi esigenza di carattere qualitativo.

**P R E S I D E N T E**, *relatore*. Faccio rilevare che non si parlerà di « grado sesto », bensì di coefficiente corrispondente,

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Non vedo la ragione perchè si debba restringere il campo, escludendo gli estranei. Può darsi, infatti, che vi sia un ottimo ingegnere, ad esempio del Genio civile, e non si comprende perchè non ci si dovrebbe avvalere delle sue prestazioni!

**CROLLALANZA**. A mio avviso, si può accettare la seguente formulazione della norma transitoria:

« Nella prima applicazione della presente legge il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio tecnico del lavoro possono essere nominati tra funzionari dell'amministrazione dei lavori pubblici e tra funzionari dell'A.N.A.S. di grado non inferiore al sesto ».

**FLORENA**. La limitazione al grado sesto riguarda, allora, solo i funzionari dell'A.N.A.S.?

**CROLLALANZA**. No, si riferisce sia ai funzionari dell'A.N.A.S., come ai funzionari dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Noi parliamo di gradi, perchè con i coefficienti non abbiamo ancora acquistato familiarità!

**TOGNI**, *Ministro dei lavori pubblici*. Concludendo, la dizione definitiva della norma transitoria da me proposta potrebbe essere questa:

« Nella prima applicazione della presente legge il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio tecnico dei lavori possono essere nominati tra funzionari della A.N.A.S. di grado non inferiore al sesto e anche tra funzionari dell'Amministrazione dei lavori pubblici, sempre di grado non inferiore al sesto ».

**PRESIDENTE**, *relatore*. Ricordo agli onorevoli colleghi che il ministro Togni ritiene opportuno che il terzo comma dell'ar-

ticolo 42 venga limitato alle parole: « ... sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S. ». Ha proposto, pertanto, un emendamento soppressivo dell'ultima parte del comma stesso.

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 42, quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

« Il Direttore generale dell'Azienda è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per i lavori pubblici, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Al Direttore generale è assegnato il coefficiente 970 della tabella unica annessa al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

Il Direttore del servizio amministrativo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori sono nominati con decreto del Ministro per i lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S.

Al Direttore del servizio amministrativo, al Direttore del servizio tecnico e al Direttore del servizio ispettivo tecnico dei lavori è assegnato il coefficiente 900 della tabella anzidetta.

Ai funzionari di ruolo di altre Amministrazioni statali in servizio presso l'Azienda con funzioni di Direttore di servizio è attribuito il trattamento economico previsto per la qualifica corrispondente alle dette funzioni.

Tale trattamento, che è a carico del bilancio dell'Azienda, spetta qualora i funzionari rivestano, nell'Amministrazione di appartenenza, almeno la qualifica di Ispettore generale od equiparata ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Ricordo, inoltre, che è stato proposto dal Ministro dei lavori pubblici il seguente articolo aggiuntivo, 57-bis:

« Nella prima applicazione della presente legge il Direttore del servizio amministrati-

7<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.)42<sup>a</sup> SEDUTA (9 giugno 1960)

vo, il Direttore del servizio tecnico e il Direttore del servizio tecnico dei lavori possono essere nominati tra funzionari della A.N.A.S. di grado non inferiore al sesto e anche tra funzionari dell'Amministrazione dei lavori pubblici sempre di grado non inferiore al sesto ».

Lo metto ai voti.

*(È approvato).*

Data l'ora tarda, se non si fanno osservazioni, proporrei di rinviare il seguito della discussione del disegno di legge in esame ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

*La seduta termina alle ore 19,20.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari