

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

GIOVEDÌ 19 NOVEMBRE 1959

(28^a seduta in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente ROMANO Domenico
e del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge:

« Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, numero 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » (182) (D'iniziativa del senatore Spezzano) (Seguito della discussione) e « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane » (564) (Seguito della discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE (ROMANO Domenico) . . .	Pag. 504
	505, 508
AMIGONI, relatore	506, 507
FOCACCIA	507
SOLABI	506, 507
SPASARI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici	504, 508
SPEZZANO	506

« Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della li-

(1) Il disegno di legge n. 182 è stato assorbito dal disegno di legge n. 564.

nea nella rete statale » (574) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Seguito della discussione e approvazione con modificazioni (2):

PRESIDENTE (CORBELLINI), relatore	Pag. 538,
	539, 540, 541, 542
FANELLI, Sottosegretario di Stato per i trasporti	538, 539, 540, 541
RESTAGNO	541
SACCHETTI	542

« Trattamento giuridico ed economico degli assuntori della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (575) (Seguito della discussione e approvazione):

PRESIDENTE (ROMANO Domenico)	508
PRESIDENTE (CORBELLINI)	511, 512, 514, 515,
	517, 519, 520, 524, 526, 527, 528,
	529, 531, 532, 534, 535, 536, 538
ANGELINI	509, 513, 514, 515, 516, 519,
	520, 524, 525, 526, 529, 531, 532, 534, 536
CROLLALANZA	520, 523
DE LUCA	510, 511, 512, 515, 520, 537
DE UNTERRICHTER	526

(2) Il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonchè modificazioni alla legge 30 aprile 1959, n. 286 ».

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.) 28ª SEDUTA (19 novembre 1959)

FANELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> Pag. 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 520, 524, 525, 526, 528, 529, 534, 535, 538
FLORENA, <i>relatore</i> . . . 509, 512, 514, 515, 519, 520, 524, 525, 526, 528, 529, 530, 532, 534, 538
GENCO 520, 535, 536
GOMBI 511, 512, 515, 523, 524, 525, 526, 529, 530, 531, 534, 535, 536
IMPERIALE . . . 516, 520, 525, 528, 529, 535, 536
OTTOLENGHI 509, 510, 511, 514, 519
RESTAGNO 514
SACCHETTI . . . 512, 514, 516, 519, 520, 527, 528
SAVIO 513

La seduta è aperta alle ore 10.

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

A norma dell'articolo 18, ultimo comma del Regolamento, il senatore Tartufoli è sostituito dal senatore Cesare Angelini.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma del Regolamento, è presente il senatore Spezzano.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i lavori pubblici Spasari e per i trasporti Fanelli.

A M I G O N I , Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge d'iniziativa dei senatori Spezzano ed altri: « Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » (182) e seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane » (564) (1)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta

(1) Il disegno di legge n. 182 è stato assorbito dal disegno di legge n. 564.

del disegno di legge di iniziativa dei senatori Spezzano ed altri: « Interpretazione autentica dell'ottavo comma dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, relativo al canone dovuto dalle società elettriche ai Comuni dei bacini imbriferi montani » e del disegno di legge: « Norme interpretative della legge 27 dicembre 1953, n. 959, sulle acque e sugli impianti elettrici delle zone montane ».

Ricordo alla Commissione che nella precedente riunione la discussione dei due disegni di legge fu sospesa in attesa delle decisioni cui sarebbe pervenuto il comitato ristretto che era stato incaricato di studiare e di avviare a soluzione il problema. Il risultato cui è pervenuta la suddetta commissione sarà chiarito dall'onorevole Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Come i colleghi ricorderanno, nella scorsa riunione fu nominato dal seno della Commissione un Comitato ristretto perchè prendesse accordi con il Governo, al fine di concordare un nuovo testo concernente i due disegni di legge in esame e di pervenire così alla formulazione di un testo definitivo.

Ieri sera, alla presenza dei senatori Spezzano, Cemmi, Giraud e Amigoni, è stato raggiunto un accordo completo ed è stato redatto il nuovo testo del provvedimento d'iniziativa governativa, che assomma e chiarisce i concetti espressi nel provvedimento di iniziativa del senatore Spezzano.

Il nuovo disegno di legge dovrebbe essere composto dai due seguenti articoli:

Art. 1. — Il comma ottavo dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, va così interpretato:

« Tutti i concessionari di grandi derivazioni di acqua per produzione di forza motrice, quando le opere di presa o di prima presa, nel caso di impianti a catena o in serie, anche se appartenenti a più concessionari, o il massimo rigurgito a monte determinato dalla presa stessa ricadano in tutto o in par-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

te nel perimetro dei bacini imbriferi montani, sono tenuti al pagamento del sovracanone annuo di lire 1.300, per ogni Kw. di potenza nominale media concessa.

Il sovracanone è dovuto anche se sulla relativa concessione non gravino comunque oneri dipendenti dall'applicazione dell'articolo 52 del testo unico 11 dicembre 1933, numero 1775, ed anche se si tratti di concessione anteriore al decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, o perpetua o gratuita o esente o esentata in tutto o in parte dal canone demaniale ».

Art. 2. — Il comma nono dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, va così interpretato:

« Il sovracanone deve essere versato annualmente, per ciascuna concessione, contemporaneamente al pagamento dell'annualità del canone demaniale ad essa relativa e nel caso di concessioni esenti o esentate dal canone demaniale dalla data in cui questo sarebbe dovuto.

Qualora l'impianto entri in funzione in tutto o in parte prima che cominci a decorrenza il canone demaniale, il sovracanone corrispondente alla utilizzazione attuata è dovuto alla data di entrata in funzione, anche parziale, dell'impianto stesso.

Per le concessioni anteriori al 14 gennaio 1954 per le quali era già dovuto a tale data il canone demaniale, deve essere versato il rateo corrispondente al periodo dal 14 gennaio 1954 alla data di decorrenza della prima annualità immediatamente successiva ».

Così avremmo risolto tutti i casi controversi, con piena soddisfazione di tutte le parti.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli.

Avverto che la discussione si svolgerà sulle nuove teste ora proposte dal Sottosegretario Spasari. Do lettura degli articoli.

Art. 1.

Il comma ottavo dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, va così interpretato:

« Tutti i concessionari di grandi derivazioni di acqua per produzione di forza motrice, quando le opere di presa o di prima presa, nel caso di impianti a catena o in serie, anche se appartenenti a più concessionari, o il massimo rigurgito a monte determinato dalla presa stessa ricadano in tutto o in parte nel perimetro dei bacini imbriferi montani, sono tenuti al pagamento del sovracanone annuo di lire 1.300, per ogni Kw. di potenza nominale media concessa.

Il sovracanone è dovuto anche se sulla relativa concessione non gravino comunque oneri dipendenti dall'applicazione dell'articolo 52 del testo unico 11 dicembre 1933, numero 1775, ed anche se si tratti di concessione anteriore al decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, o perpetua o gratuita o esente o esentata in tutto o in parte dal canone demaniale ».

(È approvato).

Art. 2.

Il comma nono dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 1953, n. 959, va così interpretato:

« Il sovracanone deve essere versato annualmente, per ciascuna concessione, contemporaneamente al pagamento dell'annualità del canone demaniale ad essa relativa e nel caso di concessioni esenti o esentate dal canone demaniale dalla data in cui questo sarebbe dovuto.

Qualora l'impianto entri in funzione in tutto o in parte prima che cominci a decorrere il canone demaniale, il sovracanone corrispondente alla utilizzazione attuata è dovuto alla data di entrata in funzione, anche parziale, dell'impianto stesso.

Per le concessioni anteriori al 14 gennaio 1954 per le quali era già dovuto a tale data

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

il canone demaniale, deve essere versato il rateo corrispondente al periodo dal 14 gennaio 1954 alla data di decorrenza della prima annualità immediatamente successiva.

(È approvato).

S P E Z Z A N O. Desidero prendere la parola per dichiarazione di voto.

Come presentatore del disegno di legge n. 182, ringrazio tutti i colleghi di avere approvato il nuovo testo concordato col Ministro, che comprende ed assorbe la mia proposta.

Il testo concordato chiude la via ad ogni scappatoia, tanto è chiaro e preciso, essendo redatto in maniera tale da comprendere qualsiasi caso controverso, sorto o che potrebbe sorgere.

Non vi è più dubbio, quindi, che tutti gli impianti compresi in un bacino imbrifero montano sono tenuti al pagamento del canone, e siamo convinti che le società pagheranno quanto dovuto, senza dilazionare ulteriormente nel tempo questo loro dovere.

È anche nostra ferma convinzione che la Commissione dei lavori pubblici si è resa benemerita nei confronti dei Comuni montani.

S O L A R I. Anche io prendo la parola per dichiarazione di voto. Come i colleghi sanno, ho sempre predicato perchè si facesse il meno possibile di campanilismo, da parte dei parlamentari.

In questo caso, però, trattandosi di un problema di importanza veramente notevole — e mi spiace di non essere stato tra coloro che hanno avuto la fortuna di poter apporre la loro firma al disegno di legge presentato dal collega Spezzano che è stato poi seguito da quello del Governo — dirò che sono rappresentante del mio partito per il Friuli, che ha le zone montane più povere d'Italia, e comunque poverissime al pari di tante altre.

Con questo provvedimento, finalmente, si va incontro alla situazione veramente grave di molti Comuni montani.

Nella nostra zona, nella Carnia e sulla destra del Tagliamento, vi sono, riguardo a

questo provvedimento, dei crediti da parte dei Comuni che assommano a circa mezzo miliardo. La cifra precisa non la posso comunicare perchè vi sono alcuni monopoli elettrici, che noi combattiamo — ed ho piacere che a questo riguardo ci sia a volte un giudizio comune anche da parte dei colleghi che ci stanno di fronte — i quali non fanno conoscere nemmeno la potenza nominale dei loro impianti.

Pertanto, per la zona della Carnia, che rappresento, do volentieri la mia approvazione a questo disegno di legge, che ritengo possa chiarire l'intera questione e dare una interpretazione logica alle norme che lo concernono, in maniera che non sia più possibile andare alla ricerca dei più bravi ed abili avvocati d'Italia, pagandoli decine di milioni, perchè le leggi restino inapplicate.

Ho qui davanti a me un giornale in cui si legge la notizia che in questo momento, mentre noi siamo qui riuniti, alle 10,20 del 19 novembre 1959, a Tolmezzo — e prego lo onorevole Sottosegretario di Stato di ascoltarmi e di seguirmi, come rappresentante del Governo, perchè la cosa lo interessa — in questo momento, dicevo, trentasei sindaci stanno dando le dimissioni. Sono tutti sindaci della Comunità carnica, a capo dei quali è un ex senatore che tutti conoscono, il professor Gortani, e la loro decisione è motivata dallo sconforto che li pervade nel constatare la triste situazione in cui viene a trovarsi la povera gente di montagna. Ogni famiglia, in quella zona, ha avuto qualche membro che è stato costretto a emigrare, e quelle poche persone che sono rimaste sono molto scontente del Governo; faccio presente che i sindaci di cui parlavo sono per la maggior parte sindaci democristiani, che danno le dimissioni per gravi inadempienze da parte del Governo.

Mi si perdoni lo sconfinamento ma questo fa parte della politica delle cose...

A M I G O N I, *relatore*. Non è vero!

S O L A R I. Dire che non è vero non è giusto. Ho sentito fare tali e tante fughe da quello che è l'oggetto dell'ordine del gior-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

no, che mi si consenta, almeno in questa occasione, di fare le mie osservazioni.

Se si mettono questi sindaci in condizioni tali che essi sono costretti a dare le dimissioni, come si può parlare di elevare le condizioni di vita delle zone montane? Questo non ha senso se non si provvede in maniera adeguata, se cioè non si danno i finanziamenti richiesti dalle varie esigenze.

Le dimissioni di trentasei sindaci è una protesta perchè non si va incontro come si dovrebbe alle necessità che si presentano; noi dobbiamo considerare che vi sono spesso delle calamità, avvengono terremoti (ce ne sono stati due recenti), avvengono alluvioni gravissime, eccetera, che contribuiscono ad aggravare le condizioni di miseria di queste popolazioni.

Per quel che mi riguarda ho presentato un disegno di legge in proposito, ma è stato vano, ho presentato anche due o tre interrogazioni, ma tutto è stato inutile, e non ritornerò più su questo argomento perchè non ho, devo dirlo, una buona impressione della funzionalità del Parlamento italiano, neanche per quanto concerne la ricerca obiettiva delle comuni necessità, alle quali sarebbe opportuno provvedere, e provvedervi obiettivamente.

Così, oltrechè essere insufficiente l'appello al Governo perchè intervenga nella misura giusta ed obiettivamente, dobbiamo presentare dei disegni di legge che poi restano a impolverarsi negli archivi, senza alcun seguito, come è avvenuto per quello che ho presentato l'anno scorso.

La decisione presa dai sindaci è proprio dovuta a questo complesso di cose, e quindi riguarda anche l'argomento del disegno di legge di cui ci stiamo occupando, perchè mezzo miliardo in più, per questi pacsi poveri, vuol certamente significare qualche cosa.

Diciamo sempre che si debbono tenere a disposizione del bilancio del Tesoro maggiori mezzi per andare incontro a fatti eccezionali; ai fatti eccezionali, ricordiamolo, si risponda con provvedimenti eccezionali. Invece non si fa niente.

Pertanto, plaudo all'iniziativa del senatore Spezzano, sono contento che il Governo l'ab-

bia fatta propria, ed il Governo è invitato, a mio mezzo, come voce univoca delle popolazioni del Friuli, a tenere conto di questa protesta che è improvvisa e spontanea, che non deve sfuggire alla sua attenzione, e che sta ad indicare e a rilevare esigenze di carattere generale.

A M I G O N I , *relatore*. Non possiamo accettare le insinuazioni fatte dal collega, per quanto riguarda il Governo e la maggioranza.

S O L A R I . Ma le farò anche in Aula!

A M I G O N I , *relatore*. Comunque, se quei signori di cui parlava il senatore Solari danno le dimissioni, dimostrano di non avere senso di responsabilità.

Desideravo inoltre far presente che ho qui, davanti a me, la relazione che avevo cominciato a leggere nella precedente seduta, e che poi è stata interrotta, nella quale proponevo esattamente quello che è stato ora deciso.

S O L A R I . Nelle mie osservazioni non mi riferivo in particolare a questo disegno di legge, ma parlavo della situazione in generale.

F O C A C C I A . Allora è fuori tema.

S O L A R I . Ho già detto che, in genere, nelle Aule parlamentari, spesso purtroppo non si rimane in tema e questa volta non è colpa mia.

A M I G O N I , *relatore*. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che il provvedimento che stiamo per approvare, è stato evidentemente meditato, riveduto, riesaminato, e si è visto che qualcosa si poteva ancora aggiungere alle disposizioni prima formulate, affinchè ne risultasse un disegno di legge la cui applicazione fosse sicura e non desse luogo ad incertezze o ad equivoci. Ritengo, pertanto, che il tempo che abbiamo lasciato passare prima di dare la nostra approvazione non sia stato perduto, ma che sia stato speso per ottenere un provve-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

dimento soddisfacente sotto ogni punto di vista.

S P A S A R I , *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Pur apprezzando quanto ha detto il senatore Solari, desideravo rilevare che le sue osservazioni esulano dallo argomento di cui ci stiamo occupando e sul quale abbiamo raggiunto un accordo completo e totale, finalmente, dopo avere tanto atteso; possiamo quindi prendere atto con soddisfazione di questa constatazione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Resta inteso che nel disegno di legge testè approvato, che assume il numero 564, è assorbito il disegno di legge numero 182, di iniziativa del senatore Spezzano.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge: « Trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (575)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Ricordo alla Commissione che nella precedente seduta avevamo sospeso la discussione dopo avere approvato l'articolo 10.

Procediamo ora, pertanto, nell'esame e nella votazione degli articoli, a partire dall'articolo 11.

Art. 11.

La retribuzione mensile iniziale lorda spettante agli assuntori è stabilita, in relazione all'importanza del servizio, nella tabella annessa alla presente legge.

Per ogni biennio di servizio prestato negli impianti di cui all'articolo 3, è attribuito agli assuntori che abbiano non demeritato

un aumento pari al 2,50 per cento della retribuzione iniziale prevista dalla tabella.

In sede di prima applicazione della presente legge non può essere attribuito agli assuntori un numero di aumenti periodici superiore a quello di cui già beneficiano in applicazione degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1958, n. 224.

Agli assuntori spettano le quote di aggiunta di famiglia, la indennità di malaria e la tredicesima mensilità, con le stesse norme in vigore per il personale ferroviario.

Agli assuntori spetta, inoltre, l'assegno personale di sede secondo le norme previste dall'articolo 10 della legge 5 marzo 1958, n. 224.

Qualora l'assuntore sia anche titolare di pensione a carico di un'Amministrazione statale, si applicano l'articolo 4 del regio decreto-legge 15 ottobre 1936, n. 1870, l'articolo 4 della legge 26 novembre 1953, n. 876, e l'articolo 14 della legge 12 aprile 1949, n. 149, modificato dall'articolo 14, secondo comma, della legge 8 aprile 1952, n. 212.

Il trattamento economico, nei casi di brevi sostituzioni previste dal terzo comma dell'articolo 8, è commisurato, per ogni giornata di prestazioni, ad un ventiseiesimo della retribuzione prevista al primo comma del presente articolo e dell'aggiunta di famiglia.

Gli assuntori debbono alloggiare nei locali che l'Azienda mette a loro disposizione. Qualora l'Azienda non sia in grado di fornire tali locali e gli assuntori prendano abitazione, a loro spese, in alloggio ubicato a non più di quattro chilometri dall'impianto di residenza, spetta loro una indennità mensile nella seguente misura:

lire 2.000 agli assuntori di stazione o di fermata addetti ad impianti classificati al gruppo A o B;

lire 1.700 agli assuntori di stazione o di fermata addetti ad impianti classificati al gruppo C o D;

lire 1.400 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti speciali addetti ad impianti classificati al gruppo A;

lire 1.000 agli altri assuntori.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

Al quarto comma di questo articolo è stato presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento tendente ad aggiungere dopo le parole: « aggiunta di famiglia » le altre: « l'indennità speciale mensile di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324 ».

Sempre dai senatori Gombi ed altri è stato presentato un altro emendamento, tendente ad aggiungere, dopo l'ultimo comma, il seguente: « Compete agli assuntori il compenso per il servizio notturno svolto dalle ore 22 alle ore 6 nella misura prevista per il personale ferroviario ».

Faccio presente inoltre che dal senatore Angelini sono stati presentati due identici emendamenti, sia per quanto concerne il quarto comma, sia per il comma aggiuntivo da inserire dopo l'ultimo comma dell'articolo in esame.

A N G E L I N I. È anche da tener presente che in seguito alla modifica apportata all'articolo 3, nell'articolo 11 la parola: « gruppo », deve essere sostituita con la parola: « categoria ».

F L O R E N A, *relatore*. Anche io desidererei proporre alcuni emendamenti a questo articolo, per uniformare un poco il trattamento degli assuntori a quello di coloro che sono in rapporto di ordinaria amministrazione con le Ferrovie dello Stato.

Bisognerebbe pertanto aggiungere, dopo il secondo comma, e di seguito, il seguente periodo: « Tale aumento si conferisce, di regola, con decorrenza dal 1° gennaio e dal 1° luglio di ogni anno. Quando l'aumento medesimo venga a cadere in data intermedia, esso si intende riportato alle decorrenze suindicate, agli effetti dei successivi aumenti, a seconda che venga ad oltrepassare o meno la metà di ciascun intervallo semestrale ».

Proporrei poi di sostituire il quarto comma con il seguente: « Agli assuntori spettano le quote di aggiunta di famiglia, l'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, l'indennità di malaria e la tredicesima mensilità con le stesse norme in vigore per il personale ferroviario ».

Alla fine dell'articolo, inoltre, per adeguare le norme ivi stabilite alle variazioni apportate tra gruppi e categorie, bisognerebbe sostituire l'elencazione, dopo i due punti, con altra del seguente tenore:

« ... nella seguente misura:

lire 2.000 agli assuntori di stazione o di fermata addetti ad impianti classificati in una delle categorie A, B e C;

lire 1.700 agli assuntori di stazione o di fermata addetti ad impianti classificati nella categoria D;

lire 1.400 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie A e B;

lire 1.000 agli assuntori di passaggi a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie C e D ».

Proporrei infine di inserire un comma aggiuntivo, dopo l'ultimo comma dell'articolo 11, del seguente tenore:

« Quando determinate situazioni giustificano l'attribuzione di particolari incarichi oltre le prestazioni normali previste in applicazione dei primi due commi dell'articolo 10, compete agli assuntori interessati un compenso aggiuntivo nella misura da stabilirsi dal Direttore generale ».

Quest'ultimo emendamento ho ritenuto di dover presentare in quanto può avvenire che ad un assuntore si dia un incarico che non è previsto tra le attribuzioni normali degli assuntori; in tal caso è giusto, a mio parere, che vi sia uno speciale compenso, che sarà stabilito di volta in volta dal Direttore generale, in funzione dell'incarico stesso.

O T T O L E N G H I. Ringrazio il relatore di queste precisazioni e degli emendamenti che egli stesso propone, alcuni dei quali sono stati presentati anche dalla nostra parte.

Vorrei però invitarlo a considerare seriamente la possibilità di inserire tra i suoi quell'emendamento da aggiungere dopo l'ul-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

timo capovero e nel quale è contemplato un maggior riconoscimento per le ore di servizio notturno. Infatti, se desideriamo stabilire una parificazione tra gli assuntori ed il personale ferroviario, dobbiamo tener conto anche del lavoro notturno. Ritengo quindi che l'emendamento a tal fine da noi presentato, e di cui il Presidente ha dato lettura, potrebbe essere accolto.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rendo perfettamente conto della validità delle osservazioni fatte dal senatore Ottolenghi; il Governo però deve, a questo proposito, far presente la situazione in cui si trova e che io, d'altronde, ebbi già occasione di chiarire all'inizio della nostra discussione.

Con questo provvedimento, noi veniamo a dare stato giuridico a questo personale che fino ad oggi, permettetemi l'espressione, non era nè carne nè pesce. Riteniamo, però, che affrontare in questa sede il problema ora prospettato porterebbe ad una situazione veramente complessa, in quanto la norma ora suggerita comporterebbe un maggior onere di circa 400 milioni. A questo punto non dobbiamo dimenticare che siamo vincolati dalle disposizioni dell'articolo 36. Dichiaro quindi, con molta sincerità, che dobbiamo cercare di risolvere questo problema in due tempi: in un primo tempo ritengo che si debba dare a questi assuntori un regolare stato giuridico; potranno in un secondo tempo, poi, ricercarsi delle soluzioni idonee per risolvere anche gli altri problemi interessanti la categoria, attraverso un'attenta ed obiettiva valutazione dei suoi impegni di lavoro e delle sue responsabilità. L'onere relativo alla concessione del soprassoldo per servizio notturno è tale da escludere ogni possibilità, indipendentemente da altre considerazioni, di risolvere la questione in questo momento.

O T T O L E N G H I . Si tratterebbe solo di una questione di bilancio, e se ci occupiamo dello stato giuridico degli assuntori, è logico che si debba avvicinare la loro posizione il più possibile a quella del personale

ferroviario, il che significa parificarne le condizioni.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vediamo, allora, quali sono i termini della situazione: si tratta di una categoria che fino ad oggi è stata a contratto e che, con lo stato giuridico che si viene ora a dare ad essa, ottiene dei grandi benefici. È evidente che una volta definiti i rapporti di questo personale con le Ferrovie dello Stato saranno affrontati anche gli ulteriori problemi connessi ad una obiettiva considerazione delle funzioni che esso esplica nell'interesse dell'Azienda. Questo affermo per una questione di lealtà e di sincerità. Dobbiamo però riconoscere che è stato fatto un notevole passo in avanti.

D E L U C A . Pur accettando le preoccupazioni del rappresentante del Governo, penserei che si potrebbe addivenire ad una via di mezzo, per quanto riguarda la proposta concernente il lavoro notturno. Evidentemente, se questo servizio notturno viene fatto, deve essere compensato. Sarebbe infatti curioso che lo Stato italiano, Stato democratico e repubblicano, il quale di fronte alle ditte private che non concedono le maggiorazioni per il lavoro notturno interviene tramite il Ministero del lavoro e della previdenza sociale affinché queste ditte si adeguino, sarebbe strano, dicevo, che lo Stato, pur riconoscendo che questo lavoro viene svolto, non dia poi un compenso adeguato agli interessati.

Poichè, però, vi è questa preoccupazione dovuta ad un maggior onere di 400 milioni che allo stato delle cose non possono essere reperiti, si potrebbe fare in modo, ad esempio, che questa norma avesse valore a partire dal 1° luglio 1960. Con il prossimo esercizio si potrebbe certamente reperire la somma necessaria. Mi sembra che con tale accorgimento la nostra proposta potrebbe essere accettata.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo che al senatore De Luca non dovrebbe sfuggire la realtà della si-

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

tuazione; quando noi stabiliamo in un provvedimento una determinata decorrenza, dobbiamo avere già la previsione di quella spesa; quindi, come tecnica legislativa, la cosa non può essere attuata.

D E L U C A . Ma 400 milioni si possono trovare!

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Però non dipende da noi; noi siamo vincolati dall'articolo 36. Del resto, come si fa ad impegnare un bilancio futuro?

Presidenza del Presidente CORBELLINI

O T T O L E N G H I . Proporrei un'altra soluzione, almeno per fissare il principio ed introdurre la possibilità di una discussione ulteriore; si potrebbe considerare, cioè, la vora notturno quello svolto dalle ore zero alle ore quattro del mattino. In questa maniera verrebbe almeno introdotto il principio.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Mi sembra che questo sia un problema che o si deve affrontare nella sua interezza, oppure non si affronta affatto. A mio parere, nell'interesse stesso del provvedimento in esame, sarebbe opportuno tacere questo problema, che altrimenti può assumere nuovi e gravi aspetti che ritarderebbero l'approvazione del disegno di legge.

Mi sembra, tuttavia, di essere stato abbastanza chiaro ed esplicito; ho detto, cioè, che una volta sistemato lo stato giuridico si potrà pensare alle eventuali altre questioni non disciplinate in questo provvedimento e che, nel quadro della situazione giuridica e retributiva della categoria, postulano una definizione.

P R E S I D E N T E . Chiedo scusa se mi permetto di interrompere, ma desideravo far presente che si tratta di una questione che risale assai lontano nel tempo; il pro-

blema del lavoro notturno è stato discusso, si può dire, fin da quando son nate le ferrovie. Se si tace in questa sede su tale problema, esso potrà eventualmente esser risolto nell'ambito di una soluzione di carattere generale, valida per tutti i ferrovieri.

G O M B I . Ma ora è stata avanzata una proposta che noi riteniamo vada incontro alle esigenze che ci sono state fatte presenti. Quindi, si affermerebbe intanto, eventualmente, il principio, ma a partire da una certa decorrenza si potrebbe praticamente iniziare ad applicare il principio stesso.

Credo che il Governo possa accettare questa nostra richiesta. Posso altresì dire fin d'ora che quando discuteremo altri provvedimenti che abbiamo all'ordine del giorno, dovremo proprio tener presente questa scappatoia; determinate norme dovranno cioè aver efficacia a partire da un determinato giorno, che indichi l'inizio di un nuovo esercizio finanziario.

Mi sembra giusta, quindi, l'argomentazione esposta dal senatore De Luca, quando dice che il Governo fa da cane da guardia nei confronti degli imprenditori privati perchè rispettino le norme sul lavoro; e in questo caso invece è assente e non vuole considerare la questione perchè ha i suoi problemi di bilancio.

Sono convinto che dobbiamo rispettare lo articolo 36, ma ritengo che l'ultima proposta fatta sia concreta, conciliativa e non infranga alcuna norma.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Ho fatto, come rappresentante del Governo, una dichiarazione che ha una certa importanza, perchè è agli atti, e ho detto che, una volta sistemato lo stato giuridico, certe provvidenze potranno avere uno sviluppo parallelo all'evoluzione dei servizi e delle prestazioni; per ora, più di questo non posso dichiarare. Se però si dovesse affrontare oggi questo problema, allora tutta la situazione verrebbe a complicarsi, perchè bisognerebbe affrontarlo non parzialmente, ma nella sua interezza, vedere cioè insieme quali sono le possibilità finanziarie,

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

il che significherebbe ancora una volta ritornare al parere della Commissione finanze e tesoro.

G O M B I . La scappatoia è già offerta dalla data.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Comunque, noi oggi sistemiamo delle persone che fino a ieri erano solo soldati semplici e che ora diventano sottufficiali; le vogliamo forse far diventare generali tutte d'un colpo?

S A C C H E T T I . Si potrebbe piuttosto dire che diventano solo oggi, appena, soldati semplici e che fino a ieri sono stati in galera.

Bisognerebbe proprio metterci uno di noi ai passaggi a livello, a fare 24 ore su 24, sulla ferrovia Milano-Bologna!

F L O R E N A , *relatore*. Ma non si fanno mai 24 ore su 24!

S A C C H E T T I . Sono in due e fanno 12 ore per ciascuno.

F L O R E N A , *relatore*. E allora non ripetiamo sempre che si fanno 24 ore su 24, perchè non è esatto. Non c'è mai un servizio continuato di 24 ore, perchè l'assuntore ha il coadiutore.

S A C C H E T T I . Ne ha uno!

F L O R E N A , *relatore*. Ne ha tanti quanti gliene sono riconosciuti, e spesso sono due, quindi complessivamente sono in tre a fare il servizio!

D E L U C A . Onorevole Presidente, se mi permette, desidererei riassumere la discussione che si è svolta su questo problema.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 11 è stato da noi proposto di aggiungere una norma per cui gli assuntori che compiono un lavoro notturno dalle ore 22 alle ore 6 devono ricevere un compenso nella misura di quello che riceve il personale ferroviario.

Giustamente, l'onorevole Sottosegretario ha rilevato che siamo vincolati dall'articolo 36 del disegno di legge in discussione e siccome si tratterebbe di un maggior onere di 400 milioni, allo stato delle cose questa somma non è disponibile; su questo sono d'accordo e potrei mettere anche cento firme sotto questa enunciazione.

Però, si diceva di stabilire la decorrenza del beneficio dal 1° luglio 1960, in maniera che con il nuovo esercizio vi fosse la possibilità di trovare altri 400 milioni.

In caso contrario si giungerebbe a questo assurdo, che il Parlamento italiano, per una categoria di cittadini che ha sempre servito l'Amministrazione ferroviaria con abnegazione e sacrificio, non riesce a trovare, per l'esercizio futuro, i 400 milioni che permettano di pagare le ore notturne.

Mi pare che questo sia un assurdo e che ne vada della serietà e della dignità del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Allora, a questo punto, dovremmo sospendere la seduta e domandare il parere alla Commissione finanze e tesoro.

D E L U C A . Che c'entra la 5^a Commissione?

Essa ha il diritto di esprimersi per quanto riguarda l'esercizio in corso, ma per quello futuro non può dire niente. Che cosa ne sa, la Commissione finanze e tesoro, dell'esercizio futuro?

P R E S I D E N T E . Il parere della 5^a Commissione riguarda gli impegni attuali e quelli futuri, quindi bisogna chiedere nuovamente il parere a tale Commissione.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ritengo che sostanzialmente siamo d'accordo; non sarei io a doverlo suggerire, comunque la Commissione potrebbe presentare un ordine del giorno che impegni il Governo, in prosieguo di tempo, a risolvere il problema nel senso auspicato. Ma posso assicurare che certamente la questione sarà risolta, perchè quando questo perso-

nale avrà acquistato lo stato giuridico, potrà aspirare ad altri miglioramenti.

D'altra parte, il provvedimento in esame è stato proprio voluto dal ministro Angelini, che ha preso seriamente l'impegno di risolvere questo problema, che è un problema veramente sentito e di alto significato sociale. Faccio anche osservare che se si esaminano le condizioni del personale delle Ferrovie dello Stato, si vede chiaramente che le esigenze di esso vengono sempre tenute in prima linea.

Come si può pensare, allora, che in futuro ci metteremo la benda sugli occhi di fronte ad un problema che è chiaro come la luce del sole?

A N G E L I N I . Desidererei richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che anche io ho presentato un emendamento identico a quello presentato dai colleghi delle sinistre e su cui ora si discute.

Mi trovo, però, in una situazione di perplessità ed ho la preoccupazione di non ritardare ulteriormente l'approvazione di questo disegno di legge; la mia preoccupazione è condivisa dagli assuntori, che attendono con grande ansia la conclusione dell'*iter* del provvedimento che li riguarda.

Del resto, come è stato detto e riconosciuto da tutti, con questo disegno di legge si fa un passo avanti ...

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. E' notevole!

A N G E L I N I . Però, il problema del lavoro notturno bisognerà, prima o poi, affrontarlo e risolverlo; non si può assolutamente restare ancorati all'articolo 2108, secondo comma, del Codice civile, ed alle sentenze della Corte di cassazione, per cui il lavoro notturno va compensato solo e in quanto si tratti di lavoro eccezionale, mentre se invece rientra nel normale turno non può e non deve essere compensato con una maggiorazione. Tuttavia, di fatto, attualmente, sia le Amministrazioni statali, sia le aziende private, attraverso i contratti collettivi, prevedono tale maggiorazione.

Certamente avremmo desiderato oggi affrontare e risolvere il problema, ma ci ren-

diamo d'altra parte conto dell'atteggiamento del Governo per quanto concerne le possibilità finanziarie.

Allora, non si potrebbe intanto affermare il principio che nella classificazione delle assuntorie (di tutte le assuntorie, di stazione, di fermata, di passaggi a livello eccetera) il Direttore generale, o il Ministro, non so, sentito il parere del Consiglio di amministrazione, anche agli effetti dell'importanza di queste assuntorie, tenga conto del servizio notturno che esse devono espletare?

In parole semplici intendevo questo: se una assuntoria è, ad esempio, di categoria D, ma deve svolgere lavoro notturno, invece di essere classificata in D, si potrebbe classificare in C o in B, in maniera tale che il personale di quella assuntoria venga a percepire uno stipendio superiore, nel quale noi dovremmo intendere già compresa almeno una parte dell'indennità di servizio notturno.

Inoltre, è da tenere presente che il servizio notturno riguarda prevalentemente, se non esclusivamente, i passaggi a livello, perchè vi sono delle stazioni in cui non vi è il servizio notturno; vi potranno tutt'al più essere delle stazioni in cui l'ultimo treno della giornata arriva molto tardi o il primo parte molto presto, quindi la giornata comincia prima delle sei del mattino; ma la spesa per le assuntorie delle stazioni di fermata non dovrebbe essere eccessiva.

S A V I O . In questa maniera siamo certi che non si viene a compromettere la validità del principio?

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi rendo conto della sua preoccupazione, ma vorrei formulare una domanda alla quale desidererei lei rispondesse: non le pare che questa sua proposta sconvolga dal punto di vista legislativo tutto il principio?

Spero che la Commissione si sia resa conto che da parte del Governo vi è tutta la buona volontà di avviare a soluzione questo problema. Siamo convinti che i miglioramenti dai voi auspicati potranno essere

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

acquisiti dagli assuntori in un secondo tempo.

A N G E L I N I . L'aggiunta proposta dal relatore Florena all'ultimo comma dell'articolo 11 riconosce in sostanza il servizio notturno come lavoro straordinario.

R E S T A G N O . Onorevoli colleghi, la mia preoccupazione è che venga rispettato il principio, in quanto dobbiamo perseverare nella linea di condotta fin qui seguita.

Non è concepibile che una norma di legge debba essere applicata ad un gruppo di cittadini in un modo ed a altri cittadini in un altro; ma ora, dato che a noi tutti interessa che questo disegno di legge sia approvato perchè è atteso con ansia dagli interessati e molti anni sono trascorsi nella attesa di questo provvedimento, non ci possiamo dilungare nella discussione per il fatto che il Governo non ha presentemente la possibilità di accettare l'emendamento presentato.

Dobbiamo andare avanti egualmente, tenendo però sempre fermo il principio che anche a questo personale si dovrà dare prima o poi l'indennità di servizio notturno nella forma applicata per gli altri impiegati delle Ferrovie.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il Governo accetta di prendere in esame la richiesta fatta.

R E S T A G N O . Desidererei che questa adesione del Governo rimanesse a verbale.

O T T O L E N G H I . Avrei pensato di redigere l'ordine del giorno in questa forma che potrebbe però essere anche perfezionata:

«La 7^a Commissione del Senato, preso atto delle dichiarazioni del Governo, l'impegna a reperire, fin dal prossimo esercizio finanziario, i fondi occorrenti affinchè il lavoro svolto nelle ore notturne dagli assuntori venga compensato nella misura prevista per il personale ferroviario».

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Onorevoli senatori, ho già accennato che questa potrà essere una soluzione automatica del problema, ma desidererei anche che teneste presente questo: gli assuntori godono di regolare alloggio non solo, ma hanno anche il vantaggio di essere favoriti nel nucleo di famiglia e di avere un impegno di lavoro, in molti casi, assai modesto.

Vedete bene, dunque, che si tratta di gente che gode già di discreti vantaggi.

S A C C H E T T I . Vorrei far presente alla Commissione che mentre il nostro gruppo ha presentato in tempo utile gli emendamenti al disegno di legge in discussione, così non è stato per il relatore Florena, il quale, non avendoli presentati tempestivamente, non ci ha dato la possibilità di leggere e di considerare le sue proposte.

P R E S I D E N T E . Ma, onorevole collega, lei sa benissimo che vi sono emendamenti preparati in anticipo ed altri che nascono durante la discussione stessa!

Ad ogni modo, per essere in grado di valutare con maggior chiarezza la situazione prego il relatore Florena di dare lettura degli emendamenti da lui proposti all'articolo 11.

F L O R E N A , *relatore.* Leggerò nuovamente gli emendamenti da me proposti:

« Aggiungere, dopo il secondo comma e di seguito, i seguenti periodi: "Tale aumento si conferisce, di regola, con decorrenza dal 1° gennaio e dal 1° luglio di ogni anno.

Quando l'aumento medesimo venga a cadere in data intermedia, esso s'intende riportato alle decorrenze suindicate, agli effetti dei successivi aumenti, a seconda che venga ad oltrepassare o meno la metà di ciascun intervallo semestrale" ».

P R E S I D E N T E . Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

Faccio presente che è stato presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento al quarto comma. Esso tende ad aggiungere, dopo le parole « aggiunta di famiglia » le altre « l'indennità speciale mensile di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324 ».

Anche dal senatore Angelini è stato presentato un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole « aggiunta di famiglia », le altre: « l'indennità speciale mensile di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324 ».

FLORENA, *relatore*. Vorrei ricordare alla Commissione che anche io ho proposto al quarto comma un emendamento sostitutivo del seguente tenore: « Agli assuntori spettano le quote di aggiunta di famiglia, l'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, l'indennità di malaria e la tredicesima mensilità, con le stesse norme in vigore per il personale ferroviario ».

ANGELINI. Constatato che l'emendamento sostitutivo proposto da me e dai senatori Gombi ed altri al quarto comma dell'articolo 11 è sostanzialmente identico a quello del relatore Florena, concordiamo nell'accettarlo.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo al quarto comma di cui il relatore Florena ha dato lettura. *(È approvato)*.

FLORENA, *relatore*. Si dovrebbe, inoltre, sostituire l'elencazione, dopo i due punti dell'ultimo comma, con la seguente:

« lire 2.000 agli assuntori di stazione o di fermata addetti ad impianti classificati nelle categorie A, B e C;

lire 1.700 agli assuntori di stazione o di fermata addetti agli impianti classificati nella categoria D;

lire 1.400 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie A e B;

lire 1.000 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti spe-

ciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie C e D ».

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo di cui il relatore Florena ha testè dato lettura.

(È approvato).

FLORENA, *relatore*. Infine, l'ultimo emendamento da me proposto è aggiuntivo all'ultimo comma dell'articolo 11: « Quando determinate situazioni giustificano l'attribuzione di particolari incarichi oltre le prestazioni normali previste in applicazione dei primi due commi dell'articolo 10, compete agli assuntori interessati un compenso aggiuntivo nella misura da stabilirsi dal Direttore generale ».

PRESIDENTE. Metto in votazione l'emendamento aggiuntivo presentato dal relatore Florena.

(È approvato).

GOMBI. Desidererei far nuovamente presente alla Commissione che tanto io quanto il senatore Angelini abbiamo presentato un identico emendamento aggiuntivo allo articolo 11: « Compete agli assuntori il compenso per il servizio notturno svolto dalle ore 22 alle ore 6 nella misura prevista per il personale ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ripeto che tale emendamento non è accettato dal Governo, anzi pregherei il senatore Gombi, unitamente al senatore Angelini, di non insistere su questo punto ulteriormente, perchè, come la Commissione avrà potuto constatare, il Governo si è mostrato molto comprensivo in questa situazione.

DE LUCA. Ci sia per lo meno concesso, se il Governo non può accogliere lo emendamento che noi proponiamo, ed attuare immediatamente quanto esso dispone, di auspicare che l'indennità richiesta decorra dal 1^o luglio.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., traspr., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ciò non è attuabile, senatore De Luca, da un punto di vista di tecnica legislativa, perchè il Governo deve, prima di impegnare il bilancio, sentire il parere della Commissione competente e ha il dovere inoltre di rendersi conto degli impegni che sul bilancio stesso premono.

Ho accettato l'ordine del giorno proposto dal senatore Ottolenghi; spero che, infine, le mie risposte siano state abbastanza chiare!

IMPERIALE. Non sono pratico di questa materia, ma credo che vi siano disegni di legge che impegnano il Governo ad attuare provvedimenti anche in date successive all'entrata in vigore della legge stessa.

Ora, per quale ragione non possiamo inserire anche nel presente disegno di legge tale norma?

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli senatori, se insistete ancora nella vostra richiesta, sarò costretto a chiedere, come rappresentante del Governo, di sospendere la seduta per ottenere il necessario parere.

Vi vorrei far presente, però, che se si approvasse l'ordine del giorno presentato dal senatore Ottolenghi e da me stesso accolto, il problema si avvierebbe a soluzione.

ANGELINI. Constatato che il Governo accetta l'ordine del giorno presentato dal senatore Ottolenghi, impegnandosi per il prossimo esercizio ad estendere l'indennità di servizio notturno a tutti gli assuntori delle Ferrovie dello Stato, sono disposto a ritirare l'emendamento aggiuntivo all'articolo 11, perchè ritengo che, allo stato dei fatti, esso non sarebbe approvato, o, se lo fosse, comprometterebbe la soluzione del problema generale.

SACCHETTI. Anche noi potremmo aderire alla proposta del Governo e ritirare l'emendamento, precisando, però, che non solo non rinunciamo al principio affermato nell'ordine del giorno, ma che chiediamo al Governo di impegnarsi affinché con il pros-

simo esercizio, il problema sia risolto, riguardo al lavoro notturno, nel senso da noi proposto.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non posso impegnare, quale rappresentante del Governo, i colleghi del Bilancio e del Tesoro a stanziare una ulteriore somma.

Sono loro infatti che hanno la competenza in materia.

Anche nel caso che io raccomandi questa vostra richiesta non posso ignorare le numerose difficoltà che dovranno essere superate.

SACCHETTI. Onorevole Fanelli, noi riteniamo che nell'organizzare il suo bilancio, lei possa essere in grado di reperire la somma occorrente a soddisfare un'esigenza da noi ritenuta tra le più pressanti.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Senatore Sacchetti, a questa sua seconda osservazione rispondo subito negativamente, anzi mi meraviglio di sentirla fare, in quanto anche lei ha concordato con il senatore Angelini nel dichiarare che nostro compito è riportare il bilancio delle Ferrovie sul giusto binario.

Ora, arrivare a questo significa giungere ad un piccolo decremento delle spese e non già ad un aggravio, tenendo inoltre presenti gli oneri che ci accolliamo per conto di altri Dicasteri.

Accade infatti che se in Italia si verifica la crisi delle patate, questa si ripercuote sulle Ferrovie dello Stato, perchè il Ministro dell'agricoltura e delle foreste prega l'Azienda di trasportare i tuberi a chilometri e chilometri di distanza; per converso, nessuno ci riconosce i sacrifici che compiamo.

Vi ripeto, quindi, che non dobbiamo addossare altri oneri al bilancio dei Trasporti, perchè il ministro Angelini ha come precipua preoccupazione quella di arrivare al suo definitivo risanamento.

Insomma, ci troviamo, non certo per colpa nostra, nelle condizioni, ad esempio, di non poter assumere l'impegno di un mutuo!

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., peste e tel., mar. merc.) 28ª SEDUTA (19 novembre 1959)

Ancora vi ripeto, onorevoli senatori, che circa questo problema faremo ogni sforzo per arrivare ad una soluzione costruttiva, ma in prosieguo di tempo.

P R E S I D E N T E . Poichè i senatori Gombi, Angelini ed altri non insistono negli emendamenti presentati, metto ai voti l'articolo 11 il quale, con gli emendamenti testè approvati, risulta così formulato:

La retribuzione mensile iniziale lorda spettante agli assuntori è stabilita in relazione all'importanza del servizio, nella tabella annessa alla presente legge.

Per ogni biennio di servizio prestato negli impianti di cui all'articolo 3, è attribuito agli assuntori che abbiano non demeritato un aumento pari al 2,50 per cento della retribuzione iniziale prevista dalla tabella.

Tale aumento si conferisce, di regola, con decorrenza dal 1º gennaio e dal 1º luglio di ogni anno. Quando l'aumento medesimo venga a cadere in data intermedia, esso si intende riportato alle decorrenze suindicate, agli effetti dei successivi aumenti, a seconda che venga ad oltrepassare o meno la metà di ciascun intervallo semestrale.

In sede di prima applicazione della presente legge non può essere attribuito agli assuntori un numero di aumenti periodici superiore a quello di cui già beneficiano in applicazione degli articoli 2 e 3 della legge 5 marzo 1958, n. 224.

Agli assuntori spettano le quote di aggiunta di famiglia, l'indennità integrativa speciale di cui alla legge 27 maggio 1959, n. 324, l'indennità di malaria e la tredicesima mensilità, con le stesse norme in vigore per il personale ferroviario.

Agli assuntori spetta, inoltre, l'assegno personale di sede secondo le norme previste dall'articolo 10 della legge 5 marzo 1958, n. 224.

Qualora l'assuntore sia anche titolare di pensione a carico di un'Amministrazione statale, si applicano l'articolo 4 del regio decreto-legge 15 ottobre 1936, n. 1870, lo articolo 4 della legge 26 novembre 1953, n. 876, e l'articolo 14 della legge 12 aprile 1949, n. 149, modificato dall'articolo 14, se-

condo comma, della legge 8 aprile 1952, n. 212.

Il trattamento economico, nei casi di brevi sostituzioni previste dal terzo comma dell'articolo 8, è commisurato, per ogni giornata di prestazioni, ad un ventiseiesimo della retribuzione prevista al primo comma del presente articolo e dell'aggiunta di famiglia.

Gli assuntori debbono alloggiare nei locali che l'Azienda mette a loro disposizione. Qualora l'Azienda non sia in grado di fornire tali locali e gli assuntori prendano abitazione, a loro spese, in alloggio ubicato a non più di 4 chilometri dall'impianto di residenza, spetta loro un'indennità mensile nella seguente misura:

lire 2.000 agli assuntori di stazione e di fermata addetti ad impianti classificati nelle categorie A, B e C;

lire 1.700 agli assuntori di stazione o di fermata addetti agli impianti classificati nella categoria D;

lire 1.400 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie A e B;

lire 1.000 agli assuntori di passaggio a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea addetti ad impianti classificati nelle categorie C e D.

Quando determinate situazioni giustificano l'attribuzione di particolari incarichi oltre le prestazioni normali previste in applicazione dei primi due commi dell'articolo 10, compete agli assuntori interessati un compenso aggiuntivo nella misura da stabilirsi dal Direttore generale.

(È approvato).

Art. 12.

All'assuntore trasferito da una assuntoria ad un'altra di gruppo superiore o da una categoria ad altra superiore dello stesso gruppo, compete la classe di retribuzione relativa al gruppo o categoria cui viene trasferito, d'importo immediatamente superiore a quella di cui fruisce, con decorrenza dal

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

primo giorno del mese successivo a quello in cui è stato effettuato il trasloco.

All'assuntore trasferito da una assuntoria di gruppo superiore ad una di gruppo inferiore, o da una categoria ad altra inferiore dello stesso gruppo compete, con decorrenza dal primo giorno del mese successivo a quello in cui è stato effettuato il trasloco, la classe di retribuzione relativa al gruppo e categoria in cui viene trasferito, tenuto conto degli anni di servizio prestato. In nessun caso, però, la nuova retribuzione può essere superiore a quella percepita nell'assuntoria di provenienza.

Se la nuova retribuzione è inferiore a quella percepita nell'assuntoria di provenienza, la differenza è conservata come assegno personale pensionabile, da riassorbirsi con i successivi aumenti.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche quando una assuntoria, per variazione nell'entità del traffico o altra causa, passi da un gruppo all'altro o da una categoria all'altra.

Nei casi di trasferimento è accordato il trasporto gratuito, sulle Ferrovie dello Stato, dell'assuntore e delle persone di famiglia con lui conviventi permanentemente, nonchè il trasporto gratuito dei mobili e di scorte di generi alimentari e di combustibili, limitatamente alla quantità che può ritenersi proporzionata alla situazione di famiglia dell'assuntore.

Qualora il trasporto delle persone, dei mobili e delle masserizie debba necessariamente effettuarsi per via ordinaria, all'assuntore trasferito spetta il rimborso delle spese effettivamente sostenute per il trasporto delle persone sui servizi pubblici di linea terrestri e marittimi non gestiti dalle Ferrovie dello Stato, nonchè un'indennità chilometrica di lire 26 per ogni quintale o frazione di quintale di mobili e masserizie trasportati, fino ad un massimo di 20 quintali.

All'assuntore trasferito compete, inoltre, una indennità di lire 20.000 se la distanza tra le due residenze è pari o inferiore a 100 chilometri, da aumentarsi di lire 5.000 per ogni ulteriore tratto di 100 chilometri o frazione di 100 chilometri di percorso.

Le indennità di cui ai precedenti due commi e l'assegno personale di cui al terzo comma non competono all'assuntore trasferito a domanda oppure ai sensi del successivo articolo 20.

A questo articolo sono stati presentati dal relatore Florena, per metterne le varie disposizioni in armonia con le modifiche in precedenza apportate, i seguenti emendamenti, tendenti rispettivamente a sostituire la prima parte del primo comma con la seguente: « All'assuntore trasferito da un'assuntoria ad un'altra di categoria superiore compete la classe di retribuzione relativa alla categoria cui viene trasferito », e a sostituire la prima parte del secondo comma con la seguente: « All'assuntore trasferito da un'assuntoria di categoria superiore ad altra di categoria inferiore compete, con decorrenza dal primo giorno del mese successivo a quello in cui è stato effettuato il trasloco, la classe di retribuzione relativa alla categoria cui viene trasferito ». Inoltre, sarebbe, ad avviso del relatore, necessario sostituire il quarto comma con il seguente: « Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche quando un'assuntoria, per variazione nell'entità del traffico o altra causa, passi da una categoria all'altra ».

Metto ai voti gli emendamenti di cui ho già dato lettura.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'articolo 12 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 13.

Agli assuntori, in caso di infortunio sul lavoro, debitamente accertato, spetta il medesimo trattamento previsto per il personale ferroviario dell'esercizio.

(È approvato).

Art. 14.

All'assuntore assente dal servizio non spetta alcun trattamento economico, salvo

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

casi eccezionali previsti nelle disposizioni di massima che saranno emanate dal Direttore generale.

Peraltro, qualora si tratti di assenza dipendente da malattia, debitamente riconosciuta dai sanitari dell'Azienda, all'assuntore compete, a partire dal sedicesimo giorno di malattia e fino al centottantesimo compreso, la metà della retribuzione.

In uno stesso anno solare non possono essere retribuite, ai sensi del precedente comma, più di centottanta giornate complessive.

Gli assuntori sono soggetti ad una ritenuta mensile del 2,50 per cento della retribuzione percepita ai sensi dei primi due commi dell'articolo 11, a titolo di contributo per gli oneri derivanti dalla applicazione della disposizione di cui al secondo comma del presente articolo.

Restano in vigore le norme concernenti l'assistenza sanitaria agli assuntori delle Ferrovie dello Stato da parte dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali.

A questo articolo è stato presentato tanto dai senatori Gombi ed altri, che dal senatore Angelini un uguale emendamento, tendente, al secondo comma, a sostituire la parola: « sedicesimo » con l'altra: « quarto ».

FLORENA, *relatore*. Onorevoli colleghi, se me lo permettete vorrei fare una proposta e cioè: nel disegno di legge si è detto che l'indennità di malattia viene corrisposta dopo il sedicesimo giorno. Spero che, essendo in questi ultimi tempi intervenute, nel campo del personale ferroviario, modificazioni a favore dei dipendenti, queste si estendano anche all'indennità in discussione, che io propongo venga pagata a partire dall'ottavo giorno.

OTTOLENGHI. All'ottavo giorno di indennità per gli assuntori corrisponderebbe il quarto giorno per l'industria privata.

ANGELINI. Penso che tanto io quanto il collega Gombi possiamo essere d'accordo circa l'emendamento presentato

dal relatore Florena, e pertanto ritiriamo i nostri.

PRESIDENTE. Metto ai voti lo emendamento presentato dal relatore Florena tendente a sostituire, al secondo comma, la parola: « sedicesimo » con l'altra « ottavo ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 14, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 15.

L'Azienda accorda agli assuntori, ai coadiutori degli assuntori ed ai rispettivi familiari, concessioni di viaggio, secondo le norme e nei limiti che saranno stabiliti nel regolamento.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Angelini il seguente emendamento, tendente, dopo la parola « viaggio », ad aggiungere le parole: « del tipo previsto per il personale ferroviario ».

Anche i senatori Gombi ed altri hanno presentato un emendamento pressochè identico tendente, dopo la parola: « viaggio » ad aggiungere le altre « del tipo previsto per il personale ferroviario » (chilometrico).

OTTOLENGHI. Proporrò, unitamente ai senatori Gombi, Angelini ed altri, di aggiungere all'articolo 15 la frase: « del tipo previsto per il personale ferroviario », perchè mi pare che tale formulazione sarebbe più corretta di quella esistente; ad ogni modo il principio che noi con tale emendamento sosteniamo è quello di adeguare il trattamento degli assuntori a quello del personale ferroviario.

FLORENA, *relatore*. Esprimo il parere che l'emendamento aggiuntivo proposto non debba essere inserito nell'articolo 15, bensì nel regolamento del personale.

SACCHETTI. In altri termini si accetterebbe la proposta; solo il contenuto di

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

essa sarebbe inserito nel regolamento e il problema verrebbe risolto in tale modo.

Esprimo d'opinione che un rinvio al regolamento ferroviario a me pare inutile.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In effetti, ciò che lei chiede, senatore Ottolenghi, è già previsto dal regolamento, per cui mi pare inutile inserirlo anche nell'articolo.

F L O R E N A , *relatore*. Ritengo oltre tutto, che non si possa assumere, riguardo all'articolo 15, un impegno del tipo e della estensione di quello previsto per il personale ferroviario.

G E N C O . Si potrebbe modificare lo emendamento proposto adottando la dizione: « concessioni di viaggio, secondo le norme e nei limiti stabiliti nel regolamento », togliendo quel « sono o saranno ».

S A C C H E T T I . Ma nel regolamento debbono però essere inserite le stesse condizioni stabilite per il personale ferroviario!

D E L U C A . Mi pare che giustamente, come ha affermato l'onorevole Fanelli, il Governo si sia preoccupato di tutto questo personale nel senso di sistemarlo definitivamente.

F L O R E N A , *relatore*. Non mi pare che abbia detto questo.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho detto che piano piano indubbiamente, lo sistemeremo.

D E L U C A . Mi pare che inficiamo tutto lo spirito della legge e ci rimangiamo tutti i buoni propositi se dobbiamo fare un regolamento *ad hoc* per gli assuntori.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ho parlato di buoni propositi, sui quali non si può legiferare in questo momento.

D E L U C A . Ma non si deve fare per gli assuntori un regolamento in contrasto con quello delle Ferrovie.

A N G E L I N I . Onorevoli colleghi, cerchiamo di arrivare ad una soluzione, perchè il mio emendamento, in fondo, è elastico.

Non ci formalizziamo sulla dizione « del tipo ».

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Penso di potere accettare la modificazione che i colleghi senatori vogliono apportare all'articolo 15, per cui la dizione « del tipo » va bene.

C R O L L A L A N Z A . Proporrei di aggiungere: « del tipo previsto per il personale ferroviario, anche a seconda dei gradi e delle diverse funzioni ».

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo è un compito che sarà svolto dall'Amministrazione.

I M P E R I A L E . Onorevoli colleghi, vorrei farvi considerare che il tipo di concessione che noi chiediamo, riguarda il biglietto chilometrico in dotazione al personale ferroviario. L'assuntore possiede invece ancora il biglietto di stampo antico; ora (questa è la differenza che voglio sottolineare) con l'emendamento da noi proposto si intende assicurare anche agli assuntori la concessione del biglietto chilometrico.

P R E S I D E N T E . Riassumo i termini della discussione e propongo, sulla base delle proposte avanzate dai vari oratori, un nuovo testo dell'articolo 15, di cui do lettura:

« L'Azienda accorda agli assuntori, ai coadiutori degli assuntori ed ai rispettivi familiari, concessioni di viaggio del tipo previsto per il personale ferroviario, secondo le norme e nei limiti che saranno stabiliti nel regolamento ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'articolo 15 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Art. 16.

Agli assuntori ai quali sia fatto obbligo di osservare particolari prescrizioni in materia di vestiario uniforme, viene concesso, per ogni oggetto del vestiario medesimo, lo stesso trattamento previsto nei riguardi del personale ferroviario che svolge mansioni assimilabili.

(È approvato).

Art. 17.

Nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è istituito un « Fondo di previdenza per gli assuntori » al fine di garantire agli assuntori un trattamento economico all'atto della definitiva cessazione delle loro prestazioni.

Gli assuntori versano al predetto Fondo un contributo mensile nella misura del 6 per cento della retribuzione lorda di cui ai primi due commi dell'articolo 11. Lo stesso contributo è dovuto sulla tredicesima mensilità.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato concorre al Fondo di previdenza per gli assuntori con un contributo da stabilirsi, anno per anno, nella misura necessaria per assicurarne il funzionamento.

(È approvato).

Art. 18.

Il Fondo di previdenza di cui al precedente articolo assicura agli assuntori un trattamento previdenziale sotto forma di assegno vitalizio mensile o di indennità per una volta tanto.

L'assegno vitalizio compete agli assuntori che cessino definitivamente dalle loro prestazioni dopo almeno venti anni di iscrizione al Fondo. Tale limite è ridotto a quindici anni per gli assuntori che cessano dalle loro prestazioni per raggiungimento del limite di età di cui alla lettera e) dell'articolo 21.

L'assegno vitalizio mensile di cui al precedente comma è stabilito in misura pari al 2 per cento dell'ultima retribuzione lorda mensile percepita ai sensi dei primi due

commi dell'articolo 11 per quanti sono gli anni di iscrizione al Fondo, fino ad un massimo dell'80 per cento della retribuzione stessa.

L'indennità per una volta tanto compete agli assuntori che cessino definitivamente dalle loro prestazioni prima di aver maturato il diritto all'assegno vitalizio ed è stabilita in misura pari a tante mensilità dell'ultima retribuzione lorda percepita ai sensi dei primi due commi dell'articolo 11 quanti sono gli anni di iscrizione al Fondo.

Quando l'assuntore abbia dato le proprie prestazioni in impianti di categoria diversa, l'assegno vitalizio o la indennità per una volta tanto si determinano sulla base della media ponderata delle retribuzioni massime mensili percepite presso i singoli impianti, ragguagliate alla misura delle retribuzioni vigenti alla data della definitiva cessazione delle prestazioni.

Ai fini della determinazione dell'assegno vitalizio e della indennità per una volta tanto, la frazione di anno superiore a sei mesi si computa come anno intero; di quella pari o inferiore a sei mesi non si tiene conto.

In caso di decesso dell'assuntore in servizio o in godimento di assegno vitalizio, il trattamento previdenziale di cui al presente articolo spetta ai familiari, secondo le norme e nella misura stabilita, per gli aventi diritto del personale delle Ferrovie dello Stato, in materia di reversibilità della pensione.

Ai titolari di assegno vitalizio compete la tredicesima mensilità in misura pari all'importo dell'assegno mensile in godimento. Ove l'assegno non sia stato fruito per l'intero anno solare, la tredicesima mensilità compete in ragione di un dodicesimo per ogni mese o frazione di mese superiore a quindici giorni.

Gli assuntori non sono ammessi a fruire di trattamento previdenziale privilegiato o eccezionale. Nei loro riguardi è ammesso, però, il cumulo fra il trattamento previdenziale di cui al presente articolo ed il trattamento infortunistico di cui al precedente articolo 13.

(È approvato).

Art. 19.

Agli assuntori delle Ferrovie dello Stato, iscritti nel ruolo speciale di cui all'articolo 8, compete, alla definitiva cessazione delle prestazioni, una buonuscita da garantire sotto forma assicurativa.

Il premio necessario per assicurare tale trattamento è posto per metà a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e per metà a carico dell'assuntore. La spesa annua complessiva a carico dell'Azienda, per il versamento dei relativi premi, non potrà eccedere il 2 per cento dell'ammontare complessivo delle retribuzioni lorde annualmente corrisposte agli assuntori ai sensi dei primi due commi dell'articolo 11.

(È approvato).

Art. 20.

Per le eventuali mancanze che non comportino la revoca dell'incarico possono essere applicate agli assuntori, dal Capo reparto competente, sanzioni pecuniarie fino ad un importo massimo equivalente a dieci giornate della retribuzione iniziale prevista per l'impianto al quale l'assuntore è addetto.

In casi di maggiore gravità o recidiva, il Capo divisione competente può disporre la assegnazione dell'assuntore ad un impianto di minore importanza.

Le sanzioni pecuniarie d'importo non superiore a cinque giornate di retribuzione sono applicate senza l'osservanza di particolari formalità, dopo l'accertamento dei fatti e l'audizione delle discolpe, da farsi anche oralmente.

I provvedimenti comportanti sanzioni pecuniarie d'importo superiore a quello previsto nel precedente comma o l'assegnazione ad un impianto di minore importanza sono adottati, previa contestazione scritta da parte, rispettivamente, del Capo reparto e del Capo divisione competenti. All'assuntore è concesso un termine non inferiore a dieci giorni per la produzione delle discolpe, da farsi per iscritto.

Contro i provvedimenti adottati, ai sensi dei precedenti commi, dal Capo reparto e dal Capo divisione, è ammesso ricorso, entro trenta giorni dalla comunicazione, rispettivamente al Capo divisione ed al Direttore compartimentale, che decidono in via definitiva.

Per le mancanze disciplinari che per il personale ferroviario dell'esercizio comportano sanzioni più gravi della sospensione dal grado e dallo stipendio per giorni trenta, l'assuntore è revocato dall'incarico. Tuttavia, tenuto conto delle circostanze attenuanti e dei precedenti, può, in via d'indulgenza, essere comminata una sanzione meno grave.

La revoca dall'incarico è pronunciata dal Direttore compartimentale, previa contestazione scritta della mancanza da parte del Capo divisione.

Contro il provvedimento è ammesso ricorso, entro trenta giorni dalla comunicazione, al Direttore generale, che decide in via definitiva.

Nei casi in cui è prevista, per il personale delle Ferrovie dello Stato, la sospensione dal servizio con privazione dello stipendio d'ufficio o in via cautelare, l'assuntore può essere sospeso dall'incarico, a tutti gli effetti, con provvedimento del Capo della divisione competente. La sospensione dall'incarico può durare finchè permangono le ragioni che l'hanno determinata. L'esercizio della facoltà prevista nel presente comma è disciplinata dal regolamento.

Gli assuntori revocati dall'incarico ai sensi del sesto comma del presente articolo non possono più concorrere all'iscrizione nell'albo.

Quando il provvedimento di revoca dall'incarico è adottato per motivi che avrebbero comportato, per un dipendente di ruolo delle Ferrovie dello Stato, la perdita del diritto alla pensione o alla buonuscita o la riduzione delle medesime, uguale trattamento è praticato nei confronti dell'assuntore per quanto riguarda l'assegno vitalizio o l'indennità per una volta tanto di cui all'articolo 18 e la indennità di buonuscita di cui all'articolo 19. In detta ipotesi, l'intera indennità di buonuscita o la quota parte residua viene liquidata dal-

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28ª SEDUTA (19 novembre 1959)

l'Istituto assicuratore e corrisposta all'Azienda.

(È approvato).

Art. 21.

Gli assuntori cessano dall'incarico nei seguenti casi:

a) per difetto sopravvenuto dei necessari requisiti fisici;

b) per motivi di salute che determinano inabilità al servizio per un periodo superiore ad un anno;

c) per soppressione del servizio in assuntoria;

d) per domanda dell'interessato, da accettarsi dall'Azienda entro sessanta giorni dalla presentazione;

e) per raggiungimento del 65° anno di età.

La cessazione può essere disposta, indipendentemente dal limite di età, quando trattasi di assuntore facente parte dello stesso nucleo familiare del titolare cessato dall'incarico per le cause di cui ai punti d) ed e), e semprechè l'interessato abbia già acquisito titolo all'assegno vitalizio.

Gli assuntori cessati dall'incarico per il motivo di cui al punto c) sono reinscritti di ufficio nell'albo, mentre quelli cessati dall'incarico per il motivo indicato al punto a), o in applicazione del secondo comma, possono essere reinscritti nell'albo a domanda per l'affidamento di assuntorie per le quali posseggano tutti i requisiti prescritti.

Gli assuntori reinscritti nell'albo ai sensi del precedente comma sono collocati, nella graduatoria delle rispettive sezioni, prima degli aspiranti assuntori che non siano mai stati iscritti nel ruolo speciale di cui all'articolo 8 e secondo l'ordine cronologico di cessazione dall'incarico.

Il provvedimento di cessazione dall'incarico è adottato dal Direttore compartimentale. Nei casi di cui ai punti a) e b) è ammesso ricorso, entro trenta giorni dalla comunicazione, al Direttore generale, che decide in via definitiva.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento, tendente, alla lettera c) del primo comma, a sostituire il punto e virgola con un punto fermo e ad aggiungere, di seguito, le parole: « Tuttavia, quando trattasi di chiusura di intere linee, il Ministro è autorizzato ad emanare norme per l'assunzione del personale nei ruoli organici dell'Amministrazione ».

A questo articolo è stato inoltre presentato un emendamento, identico, dal senatore Cesare Angelini.

G O M B I. L'importanza dell'emendamento da noi presentato risulta chiara se si pensa che l'articolo propone la soppressione del servizio in assuntoria quando vengono eliminate delle linee ferroviarie; con la nuova formulazione ci proponiamo di dare una possibilità di sistemazione al personale che, altrimenti, verrebbe privato del suo lavoro e di ogni mezzo di sostentamento.

Credo quindi, anche perchè abbiamo il conforto di un analogo emendamento proposto dal collega Angelini, che la Commissione ed il Governo possano accettare il nostro emendamento aggiuntivo.

C R O L L A L A N Z A. Mi sembra che l'emendamento non possa essere accettato per un motivo molto chiaro: se il personale delle assuntorie non ha ancora la figura di personale di ruolo, come si può concepire che, in conseguenza dell'abolizione di una linea, gli assuntori che in essa svolgevano le loro mansioni diventino di ruolo, cioè abbiano una posizione di vantaggio rispetto a coloro che rimangono in servizio? Ciò mi sembra illogico.

Vi è indiscutibilmente, nell'emendamento, un'apprezzabile preoccupazione di carattere umanitario, volta ad evitare che il personale in questione rimanga privo di una sistemazione, ma il problema non si può certo risolvere creando una sperequazione tra il personale che rimane in servizio ed il personale che viene a trovarsi senza lavoro; tutt'al più si tratterà di vedere quali forme assistenziali si potranno adottare nei riguardi di questi ultimi lavoratori.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

Così com'è impostato, l'emendamento mi sembra, come ripeto, illogico; praticamente avverrebbe questo assurdo, che il personale dovrebbe augurarsi che si abolissero le linee per poter passare in ruolo!

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. L'emendamento proposto mira a non privare alcuni lavoratori del loro mezzo di sostentamento, e su questo siamo tutti d'accordo. Ma non si può pretendere che un assunto, non inquadrato nei ruoli dell'Azienda ferroviaria, venga ad esserlo solo perchè è soppressa la linea in cui presta servizio. Si può invece pretendere, ed il Governo lo accetta, il riassorbimento di questo personale, ma sempre in attività analoghe e già in atto. In altre parole, si può stabilire che il Governo debba, nel caso contemplato, utilizzare l'assunto il quale, d'altra parte, deve rimanere assunto.

G O M B I . Se si accetta il principio, che anche il Governo ha testè enunciato, che non si debbono abbandonare sul lastrico questi lavoratori, bisogna di conseguenza accettare lo spirito dell'emendamento da noi presentato, che non ha rigidamente il significato deplorato dal senatore Crollanza. Noi sosteniamo che il Governo può emanare norme per l'assunzione di questo personale; si tratta, quindi, di una facoltà che, con l'emendamento, noi invociamo venga concessa al Governo.

È possibile comunque rovesciare la formulazione del nostro emendamento, stabilendo che il Governo, nelle circostanze suddette, può considerare l'opportunità di emanare delle norme per assorbire il personale...

F L O R E N A , *relatore*. L'inclusione nei ruoli organici delle Ferrovie è possibile soltanto attraverso pubblico concorso.

Sulle linee che vengono soppresse, in genere, si trovano assuntorie di minor importanza, perchè si tratta di linee su cui il traffico è limitatissimo. Se accettassimo l'emendamento proposto dai senatori Gombi ed altri, noi creeremmo per questo personale adibito a mansioni di minore importanza una posizione privilegiata rispetto a coloro che svolgono la loro attività sulle linee principali.

È già stato tassativamente impostato, nella graduatoria su cui si inquadra l'utilizzazione degli aspiranti assuntori, il concetto che devono avere la precedenza assoluta coloro che, per soppressione del posto d'assuntoria, finiscono col perdere la loro occupazione; costoro sono elencati con precedenza nella graduatoria per il riassorbimento in altre assuntorie, e ciò si sta facendo con la sanzione, per ora, delle disposizioni dell'Amministrazione.

Esiste già, quindi, la garanzia che tale assorbimento venga attuato; credo che più di questo non si possa fare.

A N G E L I N I . Proporrei il seguente emendamento, in sostituzione di quello che avevo presentato: alla fine della lettera c) del primo comma andrebbero aggiunte le parole: «Tuttavia, quando trattasi di chiusura di intere linee, il Ministro è autorizzato ad emanare norme per l'utilizzazione del personale in mansioni analoghe a quelle precedentemente esercitate;».

G O M B I . Accetto questa formulazione, anche a nome dei colleghi della mia parte.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole a questo emendamento.

P R E S I D E N T E . All'articolo in discussione è stato presentato dal senatore Angelini un emendamento tendente ad aggiungere, dopo la lettera c) del primo comma, che si dovrebbe concludere con un punto fermo, le parole: «Tuttavia, quando trattasi di chiusura di intere linee, il Ministro è autorizzato ad emanare norme per l'utilizzazione del personale in mansioni analoghe a quelle precedentemente esercitate».

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore Angelini e accettato dal Governo.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 21, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 22.

L'Azienda, ogni qualvolta abbia necessità di effettuare nuove assunzioni mediante pubblico concorso nelle qualifiche di capo stazione, assistente di stazione, cantoniere e manovale, deve riservare almeno il 5 per cento dei posti messi a concorso agli assuntori iscritti nel ruolo speciale o nell'albo ai sensi del quarto comma del precedente articolo 21, che abbiano esercitato, come assuntori, per almeno cinque anni, mansioni assimilabili a quelle normalmente espletate da agenti ferroviari rivestiti della qualifica per la quale è bandito il concorso, e, oltre a possedere tutti gli altri requisiti richiesti, non abbiano superato, alla data del bando, il 45° anno di età.

Con norme da stabilirsi nei bandi di concorso, agli assuntori che partecipano a pubblici concorsi per le qualifiche anzidette è attribuito, ai fini della formazione della graduatoria, un particolare punteggio per ogni anno di servizio prestato e per ognuna delle abilitazioni conseguite.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento, tendente a sostituire, nel primo comma, il numero: « 5 » col numero: « 10 ».

Un emendamento identico è stato presentato dal senatore Cesare Angelini.

G O M B I . L'emendamento ha lo scopo di offrire più larghe possibilità di lavoro agli assuntori che posseggano i requisiti richiesti.

F L O R E N A , *relatore*. Mi permetto di osservare che una serie di norme preferenziali già stabilisce che nei concorsi il 50 per cento dei posti venga riservato a determinate categorie. Vogliamo ancora allargare questo criterio preferenziale?

Il 5 per cento rappresenta un'aliquota abbastanza sensibile, perchè nelle categorie alle quali possono concorrere gli assuntori si fanno concorsi di massa; se pensiamo che vi sono circa tremila posti ogni anno, il 5

per cento rappresenta una percentuale notevole.

Esprimo quindi parere contrario all'emendamento che è stato presentato.

A N G E L I N I . Non insisto.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accettando l'emendamento urteremmo contro quella che ormai è una prassi, ed urteremmo anche contro lo spirito della Costituzione.

A mio avviso, il 5 per cento rappresenta un'aliquota abbastanza rilevante.

G O M B I . Non bisogna dimenticare che questi lavoratori svolgono la loro opera con lunghi orari, in condizioni sfavorevoli, in mezzo a rischi e a difficoltà, e che lavorano a vantaggio dell'Amministrazione ferroviaria.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si tratta, come ho detto, di una prassi ormai invalsa nella attività amministrativa italiana. Vogliamo creare un precedente che può essere pericoloso?

I M P E R I A L E . Mi pare che siano stati tutti d'accordo nel riconoscere che un provvedimento radicale a favore degli assuntori sarebbe stato quello del loro passaggio in pianta stabile; infatti, per i contrattisti non si è fatto alcun concorso, per i lavoratori degli appalti neppure. Questi assuntori già hanno un trattamento di sfavore nei confronti di altri lavoratori che svolgono mansioni simili. Ora, che cosa si chiede, in sostanza? Che nei concorsi venga ad essi riservata, anzichè l'aliquota del 5 per cento, la aliquota del 10 per cento.

Si tenga conto che molti di costoro sono già pensionati dell'Amministrazione ferroviaria e quindi non potrebbero più concorrere, e che molti altri hanno superato l'età prescritta per poter concorrere. Credo, pertanto, che se stabilissimo l'aliquota del 10 per cento, faremmo veramente qualcosa a beneficio di questi elementi che da tanti anni lavorano per l'Amministrazione.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Debbo dare un chiarimento. Non è vero quanto si dice, cioè che quella degli assuntori è una categoria che vive ai margini della vita nazionale; o meglio, sino ad oggi ciò era vero, ma con questa legge non lo è più. Gli assuntori avranno d'ora innanzi una retribuzione che, con le varie aggiunte, andrà da un massimo di 54-55 mila lire mensili a un minimo di 40-42 mila lire; inoltre, la grandissima maggioranza di essi ha l'abitazione sul posto di lavoro, ed il vantaggio di poter immettere il nucleo familiare nella propria attività. Non si può negare che vi sono categorie che tali vantaggi non hanno.

Comunque, deve rimanere chiaro che, in questo caso, non si tratta di opposizione da parte del Governo, ma di un senso di responsabilità al quale ci si richiama per non fare cose che possano essere criticate.

A N G E L I N I . Vorrei chiarire che ho ritirato l'emendamento, che era uguale a quello presentato dal senatore Gombi, per il fatto che ai concorsi ferroviari in sostanza partecipano pochissimi dei lavoratori in questione.

Poichè chi ha l'età adatta può partecipare anche come assuntore privato, mi sembra che riservare il 5 per cento dei posti nei concorsi rappresenti già un passo innanzi.

D E U N T E R R I C H T E R . Credo che una soluzione che concilierebbe tutti i punti di vista potrebbe essere quella di modificare l'articolo aggiungendo, prima delle parole: « il 5 per cento », la parola: « almeno »: almeno il 5 per cento. In tal modo la Amministrazione potrebbe decidere l'aliquota da riservare agli assuntori in rapporto alla necessità di dare una sistemazione a quelli che siano stati liquidati o sospesi dal lavoro, eccetera.

G O M B I . Accetto, anche a nome dei colleghi della mia parte, l'emendamento aggiuntivo proposto del senatore De Unterrichter.

F L O R E N A , *relatore*. Vorrei fare un'osservazione in merito a quanto ha detto il senatore Imperiale a sostegno della sua tesi, cioè che molti non potranno concorrere perchè già pensionati o perchè hanno superato l'età, eccetera; ebbene, stando così le cose, la percentuale del 5 per cento inciderà su un numero di lavoratori assai minore; pertanto potrà a maggior ragione essere considerata un beneficio notevole.

Sono stato per cinque anni direttore del personale delle Ferrovie, e so quale è la tragedia dei concorsi, so cosa significa nei rapporti della massa dei concorrenti il fatto di dover pensare con senso di sfiducia al concorso, perchè il tanto per cento dei posti a concorso è riservato a questi e il tanto per cento a quelli. I concorrenti si ritengono disgraziati perchè sono disoccupati e, non avendo la possibilità di godere delle medesime concessioni preferenziali di cui godono altri, hanno, quindi, minori possibilità di essere assunti.

Noi che ci troviamo davanti a questa situazione, dobbiamo riconoscere che l'aliquota del 5 per cento è più che sufficiente per rappresentare un vantaggio sensibile.

F A N E L L I , *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta la formulazione proposta dal senatore De Unterrichter.

P R E S I D E N T E . A questo articolo è stato presentato dal senatore De Unterrichter un emendamento, tendente ad aggiungere, nel primo comma, prima delle parole: « il 5 per cento », la parola: « almeno ».

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal senatore De Unterrichter.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 22, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 23.

Agli assuntori autorizzati a farsi coadiuvare da persone di famiglia per occasionali

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

operazioni di ordine amministrativo o di manovalanza, viene corrisposto un compenso giornaliero da stabilirsi dal Capo della divisione, su direttive del Direttore del servizio competente, in relazione all'impegno richiesto. La misura di tale compenso non può, comunque, essere superiore ad un trentesimo della retribuzione iniziale dell'assuntore.

L'Azienda stabilisce per quali assuntorie è necessario l'impiego di altre persone per coadiuvare stabilmente l'assuntore nell'espletamento dei servizi ad esso affidati.

L'assuntore propone all'Azienda l'utilizzazione delle persone che debbono coadiuvarlo. Tali persone debbono essere in possesso dei seguenti requisiti:

- a) cittadinanza italiana;
- b) età compresa fra 18 e 65 anni;
- c) buona condotta;
- d) sana costituzione e possesso dei requisiti richiesti dalla natura del servizio da svolgere;
- e) possesso del titolo di studio prescritto dal regolamento.

S A C C H E T T I . Desidererei avere dei chiarimenti riguardo al termine « buona condotta », che non mi pare eccessivamente adatto.

P R E S I D E N T E . Si tratta di un termine che viene usato da più di cinquanta anni e che è, ormai, entrato nella consuetudine.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 23.

(È approvato).

Art. 24.

L'Azienda, accertato il possesso dei requisiti di cui all'articolo precedente, autorizza l'assuntore ad avvalersi dell'opera del coadiutore.

L'assuntore che non si faccia coadiuvare dai propri familiari deve dare la preferenza ai coadiutori già utilizzati nella stessa assuntoria.

L'Azienda ritira il gradimento all'utilizzazione del coadiutore quando questi si renda responsabile di mancanze o irregolarità gravi.

L'assuntore è responsabile, di fronte alla Azienda, dell'opera del coadiutore, il quale presta servizio alle dirette dipendenze dell'assuntore stesso.

L'assuntore assente per motivo preventivamente autorizzato dall'Azienda non è, tuttavia, perseguibile ai sensi dell'articolo 20 per eventuali incidenti di esercizio dovuti a fatto del proprio dipendente.

I rapporti tra assuntore e coadiutore sono regolati dalle norme che saranno emanate con il regolamento di esecuzione della presente legge.

(È approvato).

Art. 25.

L'Azienda stabilisce la durata delle prestazioni dai coadiutori e il correlativo trattamento, avuto riguardo alla natura ed alla entità delle prestazioni da essi rese nelle assuntorie in cui vengono utilizzati a norma dell'articolo precedente.

L'onere relativo alla utilizzazione dei dipendenti degli assuntori è a totale carico dell'Azienda.

(È approvato).

Art. 26.

Per i servizi richiedenti prestazioni d'opera personale e che non rientrano fra quelli previsti dall'articolo 1 o non sono classificabili, per la loro minima importanza, ai sensi dell'articolo 3, l'Azienda provvede mediante capitolati e convenzioni che ne stabiliscono le condizioni e le modalità di esecuzione, avuto riguardo alla qualità, durata ed intensità delle prestazioni richieste.

I capitolati di cui al precedente comma sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato; le convenzioni sono approvate dalle autorità ferroviarie competenti, secondi i limiti finanziari stabiliti dalle disposizioni in vigore.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

Quando tali servizi abbiano carattere continuativo e permanente e comportino un corrispettivo non inferiore ai cinquantadue centesimi della retribuzione tabellare minima prevista per gli assuntori, i rispettivi incaricati sono parificati ai lavoratori vincolati da un rapporto di lavoro subordinato ai soli effetti dell'assicurazione obbligatoria per invalidità, vecchiaia e superstiti di cui al regio decreto 4 ottobre 1935, n. 1827, e successive modificazioni ed integrazioni.

S A C C H E T T I. Desidererei che mi venisse chiarita dall'onorevole Sottosegretario la questione delle previdenze assistenziali a favore degli assuntori.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per coloro i quali hanno compiuti i cinque anni di anzianità l'iscrizione agli enti assistenziali è di diritto, per coloro, invece, che non li hanno compiuti, è facoltativa: vuol dire che noi li indurremo ad iscriversi. Comunque, il problema assistenziale è già risolto, nè vi devono essere ulteriori preoccupazioni.

S A C C H E T T I. Dopo le assicurazioni dell'onorevole Sottosegretario, non insisto nella mia richiesta.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 26.

(È approvato).

NORME TRANSITORIE

Art. 27.

Gli aspiranti assuntori che, alla data di entrata in vigore della presente legge risultano già compresi, previo esame professionale ed accertamento dei requisiti morali e fisici, in graduatorie chiuse, sono iscritti nell'albo di cui al precedente articolo 2 con la stessa anzianità che hanno nelle graduatorie.

(È approvato).

Art. 28.

Gli assuntori meritevoli, che, alla data di entrata in vigore della presente legge, gestiscono da almeno un anno una delle assuntorie considerate al precedente articolo 3, sono iscritti nel ruolo speciale di cui all'articolo 8.

Nello stesso ruolo sono iscritti coloro che, nella posizione di dipendenti degli assuntori, hanno svolto, in via sistematica e continuativa, per almeno un anno, servizio nelle assuntorie di cui al comma precedente, in avvicendamento con gli assuntori titolari e nelle loro identiche mansioni per assicurare le 24 ore giornaliere del servizio.

Gli assuntori ed i coadiutori degli assuntori di cui ai commi precedenti, che non abbiano compiuto un anno di effettive prestazioni, sono iscritti nel ruolo dopo il compimento di tale periodo.

Per conseguire la predetta iscrizione gli interessati debbono prestare la promessa solenne di cui al precedente articolo 9.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento, tendente ad aggiungere, di seguito al primo comma, le parole: « quando non trattasi di ex pensionati in godimento di pensione superiore a 30.000 lire mensili ».

Allo stesso comma è stato, inoltre, presentato dal senatore Angelini un emendamento identico a quello presentato dai senatori Gombi ed altri.

I M P E R J A L E. Poichè oggi il lavoro, nelle varie assuntorie, è svolto da molti ex ferrovieri pensionati e godendo questi, pertanto, già di una pensione di almeno 30.000 lire, i miei colleghi ed io riteniamo che costoro non debbano essere iscritti nel ruolo speciale, per lasciare il posto ad altri che non godono di tale pensione.

F L O R E N A *relatore*. Sono contrario a questo emendamento perchè, in fondo, ritengo che l'accettazione di esso porterebbe all'eliminazione di tutti coloro che già si trovano in tali condizioni.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

D'altro canto, perchè fare questo particolare trattamento negativo per gli assuntori ex pensionati quando, in genere, tutti i cittadini hanno il diritto di poter partecipare ad una determinata attività?

C'è, inoltre, un'altra considerazione da fare: nel disegno di legge viene stabilito, per gli assuntori, un massimo di età di 45 anni, il che comporta una graduale, automatica eliminazione di coloro che svolgono funzioni di assuntore, pur godendo già di una pensione.

Praticamente, inquadrando man mano gli assuntori secondo il provvedimento di legge su cui stiamo discutendo, si viene a risolvere il problema: infatti, poichè i 45 anni costituiscono l'età massima consentita per partecipare ai concorsi relativi e poichè non ci possono essere pensionati a 45 anni che godano di una pensione di 30.000 lire, quelli che già sono in servizio verrebbero rapidamente a far posto ad altri.

Pregherei, pertanto, i colleghi proponenti di non insistere nel loro emendamento, in quanto tale disposizione si ripercuoterebbe, oggi, negativamente su di una categoria di assuntori che già sta svolgendo il suo servizio.

I M P E R I A L E. Ma si tratta di gente che potendo disporre di una pensione anche superiore alle 30.000 lire, si può dire goda di una situazione economica già discreta!

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nell'interpretazione di questa norma, noi oggi, in sede legislativa, non possiamo ammettere una deroga ad un principio di carattere generale, riconosciuto per tutti i concorsi pubblici ed al quale non si è mai derogato.

Abbiamo, in questo senso, tutta una serie di precedenti: accettando l'emendamento proposto dal senatore Gombi e dai suoi colleghi, dovremmo, invece, fare un'eccezione ad una norma di carattere generale, il che è assolutamente inammissibile!

I M P E R I A L E. Comunque, coloro che godono già di una pensione si trovano

senz'altro in una condizione migliore di quella di altri che, invece, non ne godono.

P R E S I D E N T E. Ma, come dice giustamente il relatore Florena, si tratta di una situazione che gradualmente andrà sanandosi.

G O M B I. In seguito alle precisazioni del collega Florena, non insisto e ritiro il mio emendamento.

A N G E L I N I. Anch'io ritiro l'emendamento da me presentato.

P R E S I D E N T E. Al secondo comma dell'articolo è stato poi presentato dai senatori Gombi ed altri un emendamento tendente a sostituire alle parole: « le 24 ore giornaliere del servizio » le altre: « il completamento del servizio giornaliero ».

Emendamento identico a quello presentato dai senatori Gombi ed altri è stato presentato anche dal senatore Angelini.

F L O R E N A, *relatore*. A questo articolo anch'io presento un emendamento, tendente a sostituire le parole: « le 24 ore giornaliere del servizio » al termine del secondo comma, con le altre: « il completamento del servizio giornaliero, con impegno di orario non inferiore a quello dell'assuntore ».

A N G E L I N I. Dato che il mio emendamento è sostanzialmente uguale a quello presentato dal relatore Florena, lo ritiro.

G O M B I. Sono d'accordo con il senatore Angelini ed anche io ritiro il mio emendamento.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti lo emendamento sostitutivo presentato dal senatore Florena al secondo comma.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 28, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28ª SEDUTA (19 novembre 1959)

Art. 29.

Il punteggio preferenziale di cui al punto 7) dell'articolo 4 è attribuito anche alle vedove e agli orfani di assuntori deceduti in servizio negli ultimi due anni precedenti alla entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 30.

Il « Fondo di previdenza per gli assuntori » di cui all'articolo 17 entra in funzione a partire dal 1º febbraio 1958 e corrisponde il trattamento previdenziale previsto dall'articolo 18 agli assuntori che hanno cessato definitivamente di dare le loro prestazioni dopo il 31 gennaio 1958.

Il contributo previsto dall'articolo 17 è versato a decorrere, parimenti, dal 1º febbraio 1958, salvo conguaglio con i contributi versati dagli interessati per conseguire il trattamento economico temporaneo di cui al decreto ministeriale 8 gennaio 1958, numero 3257, modificato con decreto ministeriale 21 gennaio 1959, n. 3176.

Gli importi per trattamenti economici temporanei già percepiti dagli interessati sono detratti dall'importo del trattamento previdenziale spettante nella prima applicazione della presente legge.

(È approvato).

Art. 31.

Il servizio già prestato come assuntore prima dell'applicazione della presente legge è riconoscibile agli effetti del trattamento previdenziale di cui agli articoli 17 e 18 nei seguenti limiti:

- ultimi dieci anni, per intero;
- periodo compreso fra gli ultimi dieci anni ed i precedenti dieci, per metà;
- periodo precedente, per un terzo.

Non sono riconoscibili i periodi di prestazioni antecedenti ad interruzioni dovute:

- a) a volontà dell'assuntore;

b) ad altre cause, quando si tratti di interruzione continuativa superiore a tre anni.

Il riconoscimento dei servizi sopra indicati è concesso, a domanda dell'interessato da presentarsi a pena di decadenza entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo il pagamento di un contributo pari al 6 per cento della retribuzione lorda spettante al 1º febbraio 1958, ai sensi dei primi due commi dell'articolo 11, ragguagliata ad anno, ivi compresa la tredicesima mensilità, per quanti sono gli anni riconosciuti. Il pagamento di tale contributo può essere rateizzato in un periodo di tempo non superiore a quello riconosciuto.

A questo articolo è stato presentato dal senatore Angelini un emendamento tendente a sostituire, nel primo comma, la parola: « dieci » con l'altra: « quindici ».

Allo stesso comma dell'articolo 31 è stato, inoltre, presentato, dai senatori Gombi ed altri un emendamento identico a quello presentato dal senatore Angelini.

F L O R E N A , *relatore*. Propongo, a questo articolo, un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente: « Il servizio già prestato come assuntore prima dell'applicazione della presente legge è riconoscibile, agli effetti del trattamento previdenziale di cui agli articoli 17 e 18, nei seguenti limiti: ultimi quindici anni, per intero; periodo precedente, per un terzo ».

Conosco gli emendamenti che sono stati proposti dai colleghi, ma ritengo che la soluzione che io propongo sia una soluzione intermedia, equitativa, nel senso che con essa si viene a ridurre anche la spesa necessaria. Infatti, si determina un onere superiore di circa 45 milioni a quello previsto; 45 milioni, che, per fortuna, non incideranno sul bilancio immediatamente, ma solo fra qualche anno.

Penso che tale soluzione possa venire accettata da tutti i colleghi.

G O M B I . La nostra parte accetta questo compromesso e ritira, pertanto, l'emendamento presentato.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

A N G E L I N I . Anche io sono favorevole e non insisto nel mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento presentato dal relatore Florena, tendente a sostituire nel primo comma dell'articolo 31 la parola: « dieci » con l'altra: « quindici » e a sopprimere le parole « periodo compreso fra gli ultimi dieci anni ed i precedenti dieci, per metà ».

(È approvato).

Il relatore, senatore Florena, ha presentato infine un emendamento tendente a sostituire, al terzo comma, le parole: « spettante al 1° febbraio 1958, ai sensi dei primi due commi dell'articolo 11 » con le altre: « compresi gli aumenti periodici, spettante al 31 gennaio 1958 ».

Allo stesso articolo i senatori Gombi ed altri hanno presentato inoltre un emendamento tendente a sostituire al terzo comma dell'articolo 31, la data « 1° febbraio 1958 » con l'altra: « 31 gennaio 1958 ».

Il senatore Angelini ha presentato un emendamento identico a quello proposto dai senatori Gombi ed altri.

A N G E L I N I . Non ho difficoltà ad accettare l'emendamento proposto dal collega Florena.

G O M B I . Anch'io ritiro il mio emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti lo emendamento sostitutivo al terzo comma presentato dal senatore Florena, e di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

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

(È approvato).

Art. 32.

Per gli assuntori iscritti al « Fondo di previdenza » di cui all'articolo 17, le polizze

di assicurazione accese dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per garantire loro un trattamento di buonuscita o di vitalizio alla definitiva cessazione delle prestazioni, sono trasformate in altre regolate dalle norme previste dall'articolo 19. Alle nuove polizze verrà attribuita una decorrenza che tenga conto dell'anzianità già riconosciuta agli effetti assicurativi dalle precedenti polizze.

L'importo delle eventuali eccedenze, che a seguito di tali trasformazioni dovessero rendersi disponibili sulle vecchie polizze, verrà liquidato dall'Istituto assicuratore e corrisposto all'Azienda.

L'Azienda riconoscerà ai singoli assuntori una somma pari ad un sesto dell'importo resosi eccedente sulle rispettive polizze trasformate. Qualora l'assuntore, a norma dell'articolo 31, si avvalga della facoltà di riconoscimento del servizio già prestato, l'importo di sua spettanza verrà versato al « Fondo di previdenza per gli assuntori » a scomputo della somma dovuta dall'assuntore medesimo ai sensi del terzo comma dello stesso articolo 31.

I premi che vengono in atto corrisposti all'Istituto assicuratore per il conseguimento di un trattamento di buonuscita o di vitalizio a favore degli incaricati che, in virtù del secondo comma dell'articolo 26, hanno diritto alla iscrizione all'assicurazione presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale, sono ridotti a due terzi dal mese successivo all'entrata in vigore della presente legge e sono posti per metà a carico della Azienda e per metà a carico degli interessati.

(È approvato).

Art. 33.

I contributi a carico degli assuntori previsti dal secondo comma dell'articolo 17 e dal terzo comma dell'articolo 31 e il premio di cui al secondo comma dell'articolo 19 sono calcolati sull'80 per cento della retribuzione, fino a quando tale criterio rimane in vigore per i dipendenti dello Stato.

(È approvato).

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

Art. 34.

I contributi versati nelle assicurazioni generali obbligatorie, prima dell'entrata in vigore della presente legge, per gli assuntori ed incaricati restano acquisiti alle singole gestioni e sono computabili agli effetti del diritto alle prestazioni ed alla misura di esse.

A questo articolo è stato presentato dal relatore Florena un emendamento, tendente, dopo la parola: « incaricati », ad aggiungere le altre: « di cui all'articolo 26 ».

I senatori Gombi ed altri ed il senatore Angelini hanno presentato due emendamenti identici a quello del senatore Florena.

A N G E L I N I. Essendo i nostri emendamenti identici a quello presentato dal relatore, li ritiriamo.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti lo emendamento aggiuntivo proposto dal relatore Florena.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 34, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 35.

Le disposizioni di cui alla legge 14 febbraio 1949, n. 40, e successive modificazioni sono abrogate.

(È approvato).

Art. 36.

All'onere di lire 350 milioni derivante dall'applicazione della presente legge si fa fronte con le seguenti riduzioni da apportare agli stanziamenti dei capitoli dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1958-1959, e dei corrispondenti capitoli per l'esercizio 1959-60:

capitolo n. 4, lire 58 milioni;
capitolo n. 12, lire 235 milioni;
capitolo n. 41, lire 57 milioni.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

F L O R E N A , relatore. Al primo comma di questo articolo, stante il periodo di tempo presumibilmente occorrente perchè lo *iter* del provvedimento si concluda, propongo di sostituire le parole: « per l'esercizio 1958-1959, e dei corrispondenti capitoli per l'esercizio 1959-60 » con le altre: « per l'esercizio 1959-60, e dei corrispondenti capitoli per lo esercizio 1960-61 ».

P R E S I D E N T E. Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo al primo comma dell'articolo in discussione presentato dal relatore.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 36, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

F L O R E N A , relatore. Propongo alla approvazione della Commissione un articolo aggiuntivo, 36 *bis*, avente, tra l'altro, il fine di facilitare i conteggi relativi alle miglione economiche previste nel provvedimento in discussione. Ne do lettura:

« La presente legge entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* ».

P R E S I D E N T E. Poichè nessuno chiede di parlare, metto ai voti l'articolo 36 *bis* presentato dal relatore Florena, che ne ha testè dato lettura.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame dell'allegato, relativo alla retribuzione iniziale degli assuntori della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di cui do lettura:

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

ALLEGATO

**RETRIBUZIONE INIZIALE DEGLI ASSUNTORI
DELL'AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO**

Assuntori di stazione e di fermata		Assuntori di passaggi a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea	
Classificazione dell'impianto	Retribuzione mensile (Lire)	Classificazione dell'impianto	Retribuzione mensile (Lire)
A ₁	45.000	A ₁	38.300
A ₂	44.000	A ₂	37.500
A ₃	43.200	A ₃	36.900
A ₄	42.200	B ₁	36.000
A ₅	41.200	B ₂	35.200
B	39.800	B ₃	34.500
C ₁	38.000	C ₁	32.000
C ₂	37.500	C ₂	31.500
D ₁	37.200	C ₃	31.000
D ₂	36.600		
D ₃	36.000		

NOTA. - Le retribuzioni di cui alla presente tabella sono ridotte dell'8 per cento, anche agli effetti degli aumenti biennali, nei riguardi degli assuntori non titolari.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo ha elaborato una nuova tabella, modificata e coordinata, in base alle modifiche apportate nei precedenti articoli, del seguente tenore:

assuntori di stazione e di fermata; prima categoria, che comprende le classi, A₁, A₂, A, con retribuzione mensile di 46.000 lire; seconda categoria, che comprende le classi A₄ e A₅, con retribuzione mensile di 43.000 lire; terza categoria, categoria B, che costituisce una categoria a se stante, con retribuzione mensile di 41.000 lire; (le ultime cinque categorie vengono ridotte da cinque a quattro); quarta categoria che comprende le classi C₁ e C₂, con retribuzione mensile di 39.000 lire; quinta categoria, che comprende le classi D₁ e D₂, con retribuzione mensile di 37.000 lire.

Dato, però, che nel testo originario erano previste cinque classi per le ultime due categorie, e che queste sono state ridotte a quattro, volendo il Governo corrispondere agli assuntori tutto quanto era stato precedentemente stabilito, si potrà fare, per queste ultime due categorie una media che si aggirerà sulle 38.000 lire mensili.

ANGELINI. Facciamo una media di 39.000 lire mensili, il massimo cioè.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo che, facendo una media, la retribuzione mensile non possa arrivare alle 39.000 lire, perchè lo stanziamento già determinato non può essere superato.

Passiamo, quindi, agli assuntori di passaggi a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea; prima categoria, che comprende le classi A₁ e A₂, con retribuzione mensile di 39.000 lire; seconda categoria, che comprende le classi A e B₁, con retribuzione mensile di 37.000 lire; terza categoria, che comprende le classi B₂ e B₃, con retribuzione mensile di 36.000 lire; quarta categoria e quinta categoria, per le quali, come per le precedenti ultime categorie degli assuntori di stazione e di fermata, sarà necessario fare una media delle retribuzioni men-

sili, essendo state le categorie ridotte da tre a due rispetto alla tabella originaria, con retribuzioni mensili di 33.000 lire e di 31.000 lire: la media sarà circa di 32.000 lire.

Questo è tutto.

GOMBI. A questa tabella anche il nostro Gruppo ha presentato un emendamento tendente a sostituire la tabella allegata con la seguente: « assuntori di stazione e di fermata: categoria A, con retribuzione mensile di lire 55.000; categoria B, con retribuzione mensile di lire 51.000; categoria C, con retribuzione mensile di lire 47.000; categoria D, con retribuzione mensile di lire 44.000.

assuntori di passaggi a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea: categoria A, con retribuzione mensile di lire 44.000; categoria B, con retribuzione mensile di lire 41.000; categoria C, con retribuzione mensile di lire 36.000 ».

Vorremmo sentire il pensiero del relatore, senatore Florena, sulle nostre proposte, che ritengo potrebbero anche essere accolte, dato che le richieste da noi avanzate non sono nè esorbitanti, nè eccessive.

PRESIDENTE. Alla tabella allegata, è stato presentato dal senatore Angelini Cesare un emendamento analogo a quello presentato dai senatori Gombi ed altri.

FLORENA, *relatore*. Penso che le retribuzioni proposte dal senatore Gombi determinino un aumento di spesa di circa 100 milioni di lire: quindi, credo che non sia possibile accettarle.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo, infatti, non può accettare tali richieste, che in realtà sono eccessive, perchè l'onere che ne deriverebbe sarebbe troppo gravoso: in effetti, già con le modifiche che sono state da noi proposte si sale da un onere di 67 milioni ad un maggior onere di 90 milioni di lire.

Ritengo, inoltre, che il compenso da noi stabilito per gli assuntori, sia sufficientemente equo.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

I M P E R I A L E. Insistiamo nelle nostre richieste, perchè quanto ha detto il Sottosegretario Fanelli, che cioè noi chiediamo una cosa eccessiva, non ci sembra esatto.

P R E S I D E N T E. Se il senatore Gombi insiste nel suo emendamento, dovrò sospendere la discussione in corso per far esaminare la modifica da lui proposta alla 5^a Commissione finanze e tesoro, in modo che ci faccia pervenire il suo parere.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Non è che il Governo sia sostanzialmente contrario all'emendamento presentato dal senatore Gombi, ma bisogna chiarire come, da parte nostra, sia già stato fatto tutto quello che si poteva fare, compatibilmente con l'articolo 36.

Ora, voi potete sempre chiedere un aumento di queste retribuzioni mensili, è nel vostro diritto, ma il Governo, pur non essendo ad esso contrario, non dispone dei fondi necessari per farvi fronte.

Con l'approvazione di questo disegno di legge, è stato già fatto un grande passo in avanti nei confronti degli assuntori, tanto che quando essi sapranno che il disegno di legge è stato approvato, non crederanno alle loro orecchie.

Con questo provvedimento gli assuntori si avvicinano alla situazione dei ferrovieri, raggiungendo una certa tranquillità economica; cerchiamo, quindi, di votare e di approvare il disegno di legge oggi stesso e di inviarlo al più presto alla Camera dei deputati: avremo, tutti, ottenuto un grande successo!

Si tratta di un provvedimento di alto significato morale, e non vorrei si complicasse ogni cosa, proprio ora che stiamo raggiungendo il fine propostoci: mi rivolgo specialmente a lei, senatore Imperiale, che come ex impiegato delle Ferrovie, più degli altri avrà a cuore la situazione di questa categoria.

I M P E R I A L E. Devo riconoscere, senz'altro, che, con l'approvazione di questo disegno di legge, un notevole passo in avanti è stato fatto.

Gli assuntori, da tempo, aspettavano questo nuovo stato giuridico, ma, per la verità, si attendevano ben altro, qualcosa, cioè, di più completo, come una loro sistemazione definitiva: ma i loro sindacati non sono riusciti ad ottenerla, trovando sempre opposizione da parte del Governo.

Ora, noi abbiamo avanzato delle proposte migliorative, che non riteniamo nè rivoluzionarie, nè esplosive, abbiamo fatto delle proposte che avrebbero potuto anche essere accolte, ed alcune delle quali, infatti, sono state accettate dal Governo.

Comunque, noi vorremmo ancora insistere nella richiesta di migliori remunerazioni per il personale delle assuntorie, ma ci preoccupa il fatto di trovarci di fronte alla barriera della 5^a Commissione: io stesso non vorrei assumermi la responsabilità di arrestare l'iter di questo disegno di legge e penso che, con me, siano d'accordo anche tutti gli amici del mio gruppo.

Quindi, dichiariamo che voteremo a favore di questo disegno di legge, malgrado da parte nostra si riconosca che, pur essendo stata migliorata la condizione degli assuntori, non è stato fatto quanto si poteva fare.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Anche i sindacati (che pure non prendono, certo le parti del Governo, ma del personale) hanno, però, fatto il ragionamento che ho fatto io.

G O M B I. Secondo me è impossibile che i sindacati possano avere detto questo, in quanto loro stessi hanno proposto le migliori da noi rivendicate.

Certamente, gli assuntori con questo provvedimento staranno meglio di quanto non stessero in precedenza, ma potrebbero, senza dubbio, stare ancora meglio! Di sicuro, onorevole Sottosegretario, non mi dirà che questa tabella sia tale per cui si possa affermare che costoro, in futuro, vivranno magnificamente, quasi non avessero l'esempio di altri lavoratori che hanno una sistemazione migliore della loro.

G E N C O. Vorrei chiedere al senatore Gombi, a questo proposito, se egli si è mai

7ª COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28ª SEDUTA (13 novembre 1959)

accorto che un professore di lettere o di scienze naturali, ad esempio, o di lingue, di un istituto tecnico superiore non arriva, con lo stipendio, alle 45.000 lire mensili: il senatore Gombi potrà avere da me, la prossima settimana, l'elenco degli stipendi dei professori di un qualsiasi liceo statale della Repubblica italiana, per verificare quanto affermo.

Non sono, certo, nemico degli assuntori, in quanto io stesso mi sono particolarmente interessato delle condizioni degli assuntori della mia circoscrizione, ma bisogna riconoscere che l'assuntore non gode, come un professore, soltanto dello stipendio, ma dispone anche dell'alloggio: ad esempio, l'assuntore della stazione di Altamura ha un alloggio di sei o sette camere che gli sono, non dico inutili, ma superflue. Inoltre, e nè il Sottosegretario nè il relatore vi hanno accennato, gli assuntori hanno anche, a disposizione, la legna delle vecchie traverse per riscaldare il proprio ufficio.

I M P E R I A L E. Non è vero, la legna l'acquistano!

G E N C O. Comunque, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge al nostro esame, ritenendo, effettivamente, che esso

costituisca un notevole passo avanti a vantaggio della categoria degli assuntori.

Bisogna tenere presente, però, che alcuni assuntori, specialmente dalle nostre parti, pur trovandosi ad un passaggio a livello lontano dal centro abitato anche 15 o 20 chilometri, vivono in zone dove l'agricoltura è piuttosto progredita e possono trovare, quindi, la maniera di tirare innanzi, mandando gli altri membri della famiglia a lavorare. In questo modo, vi sono degli assuntori che si trovano veramente in buone condizioni economiche.

Pertanto, abbiamo già fatto molto con la approvazione di questo disegno di legge: non ritardiamone però ulteriormente il cammino.

G O M B I. In seguito a quanto è stato detto, ritiro il mio emendamento.

A N G E L I N I. Anche io, pur riconoscendo che, almeno per le stazioni di prima categoria che sono pochissime, si poteva aumentare la retribuzione mensile, non insisto nelle mie richieste.

P R E S I D E N T E. Do lettura dello emendamento sostitutivo presentato dal Governo alla tabella allegata al disegno di legge:

ALLEGATO

RETRIBUZIONE INIZIALE DEGLI ASSUNTORI
DELL'AZIENDA AUTONOMA DELLE FERROVIE DELLO STATO

Assuntori di stazione e di fermata		Assuntori di passaggi a livello e di vigilanza segnali e punti speciali della linea	
Classificazione dell'impianto C a t e g o r i a	Retribuzione mensile (Lire)	Classificazione dell'impianto C a t e g o r i a	Retribuzione mensile (Lire)
A	46.000	A	39.000
B	43.000	B	37.000
C	41.000	C	36.000
D	38.000	D	32.000

NOTA. — Le retribuzioni di cui alla presente tabella sono ridotte dell'8 per cento, anche agli effetti degli aumenti biennali, nei riguardi degli assuntori non titolari.

Poichè nessuno domanda di parlare la metto ai voti.

(È approvata).

DE LUCA. Onorevoli colleghi, dobbiamo tutti ammettere che vi è stato, oggi, un accordo unanime nel riconoscere come, effettivamente, il disegno di legge che stiamo per approvare costituisca un notevole passo in avanti per la categoria degli assuntori delle Ferrovie dello Stato; ma cosa significa: « passo in avanti »? Significa, senza dubbio, che si deve andare ancora più avanti: a questo proposito, infatti, o si è o non si è d'accordo sul concetto di « passo in avanti ».

Pertanto, mi permetto sottoporvi un ordine del giorno, che si riferisce proprio a questi ulteriori passi in avanti che, in se-

guito, intendiamo tutti fare, compreso il Governo, tenendo presente che, dopo anni ed anni di lotte sindacali e di pressioni, la Amministrazione ferroviaria è andata incontro ad altre categorie, come quella dei contrattisti e quella dei lavoratori degli appalti, che sono stati definitivamente sistemati.

L'ordine del giorno che presento alla Commissione è, pertanto, il seguente:

« La 7^a Commissione, nell'approvare il disegno di legge n. 575, pur riconoscendo che con tale provvedimento le attuali condizioni degli assuntori delle Ferrovie dello Stato

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

vengono notevolmente migliorate, ritenendo che nei riguardi di detto personale l'Amministrazione debba porsi il problema di una sistemazione completa e definitiva, inquadrandolo nei ruoli del personale ferroviario, fa voti perchè il Governo affronti il problema e lo risolva nei sensi espressi dal presente ordine del giorno ».

Ritengo che esso possa venire senz'altro accettato da tutti, se siamo stati veramente sinceri nell'affermare questo principio, nel dire cioè che è stato fatto un notevole passo in avanti per questa categoria, e nel riconoscere che, nonostante questo, gli assuntori delle Ferrovie dello Stato non sono stati, ancora, completamente sistemati.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è disposto a prendere in considerazione l'ordine del giorno del senatore De Luca, facendo però presente che il trattamento assicurato dal disegno di legge ora esaminato equivale sostanzialmente a quello cui potrebbe aver titolo il personale di ruolo cui incombessero gli stessi impegni e responsabilità degli assuntori.

F L O R E N A, *relatore*. Ritengo anche io che l'ordine del giorno possa essere approvato.

P R E S I D E N T E. Metto ai voti l'ordine del giorno, presentato dai senatori Luca De Luca, Sacchetti, Solari, Gaiani, Gombi, Ottolenghi, Cervellati e Imperiale, e accettato dal Governo e dal relatore.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Seguito della discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale » (574) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E, *relatore*. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione

del disegno di legge: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale », già approvato dalla Camera dei deputati.

Ricordo alla Commissione che la discussione di questo disegno di legge era stata sospesa per poter approfondire la questione concernente l'inquadramento del personale, questione che presenta una importanza notevole ai fini della risoluzione di tutto il problema.

Pertanto, desidererei ora sapere quale è stata la decisione adottata, in sede sindacale, dal Ministero dei trasporti, per poter inquadrare il personale di questa ferrovia, la cui concessione scade nel 1990. Ritengo che si debba poter affermare che questa ferrovia passerà allo Stato con piena garanzia per quanto riguarda la situazione del personale interessato.

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per andare incontro alle aspettative del personale il Ministero dei trasporti ha accolto la richiesta del personale medesimo di promuovere, nonostante che il provvedimento fosse stato già approvato dalla Camera dei deputati, i seguenti emendamenti:

1) concedere agli agenti della ferrovia la facoltà di opzione tra l'iscrizione al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato e la conservazione dell'iscrizione al Fondo per le ferrovie concesse gestito dall'I.N.P.S.;

2) il riconoscimento, agli effetti del diritto all'indennità di buonuscita da corrispondere dalle Ferrovie dello Stato, di parte dell'anzianità maturata presso le ferrovie concesse e la commisurazione di questa indennità a sei mensilità anzichè a cinque.

Un altro emendamento proposto dagli interessati riguardava la conservazione agli agenti, a titolo di assegno personale, della differenza tra lo stipendio goduto presso la società concessionaria, eventualmente più favorevole, e quello loro spettante come ferrovieri dello Stato.

Il Ministro del tesoro, peraltro, ripetutamente interessato, ha ritenuto di non poter

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

accogliere questa richiesta, più che altro, per tutelare il principio della parità di trattamento e della distinzione tra servizio statale e servizio in aziende private.

Ho qui la copia di un telegramma con il quale il Tesoro ha comunicato la sua decisione, e nel quale è anche sottolineato il più favorevole trattamento che, in complesso, al personale di cui trattasi, deriverà dall'immissione nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato.

Si fa presente che a questo ultimo emendamento sono interessati 105 agenti appartenenti alle quattro ferrovie già passate allo Stato e qualche decina di agenti della Novara-Biella, con un onere complessivo di circa dieci milioni.

Il Ministero del tesoro, infine, non ha escluso che, qualora la differenza dello stipendio si riflettesse sul trattamento di pensione, la questione possa in seguito essere riveduta.

È da far presente, comunque, che il personale di cui trattasi verrà a godere, con l'immissione nei ruoli delle Ferrovie dello Stato, di un trattamento economico complessivamente più favorevole di quello goduto come dipendenti delle società private, anteriormente al passaggio delle linee alle Ferrovie dello Stato, e ciò per effetto delle competenze accessorie di cui verranno a godere.

PRESIDENTE, *relatore*. Ritengo, allora, che il Governo potrebbe accettare un ordine del giorno del seguente tenore:

« Il Governo è invitato a riesaminare, con carattere di generalità, il trattamento da usare al personale delle ferrovie in concessione già incluse o che venissero in seguito incluse nella rete statale, ai fini dell'inquadramento nei ruoli organici delle Ferrovie dello Stato ».

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo accetta senz'altro l'ordine del giorno proposto dal Presidente.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno di cui ho testè dato

lettura, e che il Governo ha dichiarato di accogliere.

(È approvato).

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

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

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 650 milioni (lire seicentocinquantamila) per far fronte al pagamento della indennità, che sarà esente da oneri fiscali di qualsiasi specie, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella.

L'atto da stipulare con il concessionario della ferrovia per la risoluzione della concessione sarà approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentito il Consiglio di Stato.

(È approvato).

Art. 2.

È autorizzata l'inclusione della predetta linea nella rete delle ferrovie dello Stato dopo che sia intervenuta la risoluzione della concessione.

(È approvato).

Art. 3.

Nei confronti del personale e degli assuntori della ferrovia Novara-Biella, nonchè della Cassa soccorso, si applicheranno, a decorrere dalla data di inclusione della predetta linea nella rete delle ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, rispettivamente per il personale, per gli assuntori e per la Cassa soccorso delle ferrovie indicate nella legge medesima.

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Alla fine di questo articolo

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

il Governo propone di aggiungere dopo le parole: « delle ferrovie indicate nella legge medesima » le altre: « con le modificazioni di cui ai seguenti articoli 4 e 5 ».

Per spiegare questo emendamento posso dire fin d'ora che il Governo desidera proporre l'inserimento di due nuovi articoli dopo l'articolo 3 del disegno di legge in esame.

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

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

F A N E L L I, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. A questo punto, come ho accennato, il Governo propone l'inserimento di un nuovo articolo 3-bis, che in sede di coordinamento diverrà articolo 4.

Ne do lettura:

« L'articolo 4 della legge 30 aprile 1959, n. 286, è sostituito dal seguente:

“ Il personale delle Società ex concessionarie di cui all'articolo 1 ha facoltà di optare, entro il termine di tre mesi dalla data di partecipazione della qualifica assegnata dall'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'iscrizione al Fondo pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui al decreto 22 aprile 1909, n. 229, e successive modificazioni, dalla data di inquadramento nei ruoli del personale delle Ferrovie dello Stato.

In tal caso il servizio prestato anteriormente a tale data presso le società ex concessionarie, con iscrizione allo speciale Fondo di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto gestito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale, è utile ai fini della cessazione dal servizio, sia d'ufficio che a domanda, ai sensi dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, nonché ai fini del trattamento di pensione ai sensi del predetto decreto. Lo speciale Fondo del personale addetto ai pubblici servizi

di trasporto trasferirà al Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato la relativa riserva matematica corrispondente ai versamenti effettuati per ciascun dipendente.

Il personale di cui al presente articolo, il quale abbia già compiuto, o compirà entro 30 giorni dalla data di opzione per il Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, i limiti di età e di servizio stabiliti dalla tabella (allegato n. 15) annessa al primo comma dell'articolo 165 dello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato, sarà collocato a riposo con decorrenza non posteriore al predetto termine di 30 giorni, salvo quanto previsto dai commi seguenti.

Entro lo stesso termine di 30 giorni dalla opzione è data facoltà di chiedere il mantenimento in impiego fino al compimento di un biennio oltre il limite di età, previsto dal quarto comma dell'articolo 165 del citato stato giuridico, al personale il cui limite di età è fissato in anni 58 e 60 e che abbia già compiuto tale limite o al quale manchino meno di sei mesi al compimento del limite stesso. Delle facoltà previste dal presente articolo può avvalersi anche il personale eventualmente già cessato dal servizio in applicazione dell'articolo 4 della legge 30 aprile 1959, n. 286.

Per il personale che sarà eventualmente riammesso in impiego ai sensi del comma precedente, il periodo di assenza dal servizio sarà utile a tutti gli effetti. La riammissione comporterà la corresponsione dalla differenza tra gli assegni fissi di attività di servizio, con esclusione delle competenze accessorie, e le somme eventualmente corrisposte al personale stesso a titolo di pensione.

Gli agenti, che non si siano avvalsi della facoltà di opzione per il Fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato, prevista dai precedenti commi, continueranno a rimanere iscritti allo speciale Fondo per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, gestito dall'Istituto nazionale della previdenza sociale.

Al personale di cui al comma precedente dovranno applicarsi, ai fini della cessazione del servizio, sia d'ufficio che a domanda, le

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

norme contenute nello stato giuridico del personale delle Ferrovie dello Stato.

L'articolo 12 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, potrà trovare applicazione solo nel caso di collocamento a riposo per limiti di età e di servizio, disposto d'ufficio dalla Azienda ferroviaria in base all'articolo 165 dello stato giuridico del personale ferroviario prima del raggiungimento dei limiti di età e di servizio fissati dalle norme che regolano il collocamento a riposo degli addetti ai pubblici servizi di trasporto iscritti al predetto Fondo dell'Istituto nazionale della previdenza sociale.

In tutti gli altri casi di cessazione dal servizio, sia d'ufficio che a domanda, il personale medesimo consegue il diritto al trattamento di quiescenza solo se abbia compiuto i limiti di età e di servizio previsti dalle norme che regolano il citato Fondo.

Si applicano, anche agli agenti di cui al comma sesto del presente articolo, le disposizioni di cui ai precedenti commi terzo, quarto e quinto ».

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'articolo aggiuntivo presentato dal Governo.

(È approvato).

FANELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo propone ora di aggiungere il seguente articolo 3-ter che in sede di coordinamento diverrà articolo 5:

L'articolo 5 della legge 30 aprile 1959, numero 286, è sostituito dal seguente:

« Gli agenti di ruolo provenienti dalle ferrovie: Santhià-Biella, Monza-Molteno-Oggiono, Siena-Buonconvento-Monte Antico e Poggibonsi-Colle Val d'Elsa saranno iscritti, alla data del loro passaggio nei ruoli delle Ferrovie dello Stato, all'Opera di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato, di cui alla legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Il servizio di ruolo prestato a decorrere dalla data di costituzione dei conti individuali fino al detto passaggio verrà riconosciuto nella misura di un terzo agli effetti

della liquidazione dell'indennità di buonuscita a carico dell'Opera di previdenza.

Con l'iscrizione nei ruoli delle Ferrovie dello Stato del personale delle società ex concessionarie verranno a cessare i rispettivi fondi di buonuscita previsti dall'articolo 12 dell'Accordo nazionale 19 febbraio 1948 e dall'articolo 2 dell'Accordo nazionale 12 gennaio 1956.

I singoli conti individuali, con i relativi interessi, saranno introitati dall'Opera di previdenza delle Ferrovie dello Stato, la quale assicurerà al personale di cui sopra, eccettuate le esclusioni e riduzioni previste dalle norme di legge vigenti per il personale ferroviario, un trattamento di buonuscita di importo non inferiore a sei mensilità dell'ultimo stipendio ».

PRESIDENTE, *relatore*. Si tratta di ferrovie che nella decorsa legislatura sono passate allo Stato e il cui personale si è trovato in una situazione di disagio. Pertanto, nell'occasione in cui vengono previste adeguate norme per la Novara-Biella, si provvede anche per quanto concerne le sopra cennate ferrovie.

Ritengo che queste disposizioni possano essere di piena soddisfazione del personale, che più volte ha fatto pressioni in tal senso.

Faccio inoltre presente che in sede di coordinamento sarà tenuto conto delle modifiche da apportare alla numerazione degli articoli, nonchè all'intitolazione del disegno di legge.

RESTAGNO. Vorrei ricordare ai colleghi che sul disegno di legge in discussione ci siamo intrattenuti parecchie volte, diffusamente, pur essendo tutti d'accordo sulla sostanza. Il provvedimento, già approvato dalla Camera dei deputati, suscitò in noi una certa perplessità per quanto si riferiva alla sistemazione del personale che passava da una società privata alle Ferrovie dello Stato.

Oggi questa perplessità è stata superata e mi sembra, quindi, che potremmo con tutta tranquillità approvare questo disegno di legge che è molto atteso da tutti gli organi

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 28^a SEDUTA (19 novembre 1959)

amministrativi e da tutti gli enti interessati della economia lombarda, dal personale e da tutti in genere.

S A C C H E T T I. Desidero dichiarare, per l'appunto, che da molto tempo questo provvedimento è al nostro esame e quindi ci troviamo nell'urgenza di risolvere il problema.

Esprimiamo il nostro compiacimento per il fatto che la nuova sistemazione prevista dal disegno di legge abbia accolto grande parte delle proposte formulate dai sindacati e possiamo senz'altro dire di trovarci di fronte ad un provvedimento più completo di quello che ci era pervenuto.

Nel dare la nostra approvazione a questo disegno di legge, desideriamo esprimere il voto che anche l'altro ramo del Parlamento voglia sollecitamente approvarlo.

Siamo soddisfatti della proposta del Governo per cui le disposizioni concernenti lo Istituto della previdenza sociale e previste per il personale della ferrovia Novara-Biella, vengono estese anche ai casi precedenti, per i quali le leggi vigenti sono insufficienti. Noi avevamo la responsabilità di correggere questa deficienza legislativa.

P R E S I D E N T E, *relatore*. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo 3-ter proposto dal Governo, di cui il Sottosegretario di Stato Fanelli ha testè dato lettura.

(È approvato).

Art. 4.

La spesa di lire 650.000.000 di cui all'articolo 1 sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

All'onere di cui sopra verrà fatto fronte, con quota parte delle maggiori entrate di cui al provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio 1957-58.

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

Tenendo conto dei precisi rilievi formulati, in proposito, dalla Commissione finanze e tesoro, propongo di aggiungere, al secondo comma dell'articolo in discussione, dopo le parole: « verrà fatto fronte », le altre: « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo da me presentato.

(È approvato).

Metto ora ai voti l'articolo 4 (che in sede di coordinamento, assumerà il numero 6) quale risulta dopo l'approvazione dell'emendamento da me presentato.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, avvertendo che, in seguito alle modificazioni approvate, il titolo del provvedimento risulta così modificato: « Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Novara-Biella ed inclusione della linea nella rete statale, nonchè modificazioni della legge 30 aprile 1959, n. 286 ».

(È approvato).

La seduta termina alle ore 12,30.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari