

CAMERA DEI DEPUTATI N. 136

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati SCALIA, STORTI, DONAT-CATTIN, CAPPUGI, GITTI,
CALVI, ZANIBELLI, ARMATO, AZIMONTI, COLASANTO

Presentata il 22 luglio 1958

Estensione delle norme contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148,
al personale degli autoservizi extraurbani

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in concessione (ferrovie secondarie, tramvie, servizi di navigazione interna) gode di un trattamento giuridico del tutto particolare chiamato equo trattamento. I ferrovieri secondari lo ebbero fin dal 1906, con la legge del 30 giugno 1906, n. 272, ed i tramvieri dal 1919, con il decreto legislativo luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467.

Fu dato l'equo trattamento, che significa stato giuridico pari a quello goduto dai ferrovieri dello Stato, perché al personale, particolarmente selezionato e di sana costituzione fisica, è richiesta una maggiore disciplina dovendo esso garantire pubblici servizi di trasporto nel giorno e nella notte, sotto tutte le intemperie.

Per una parte del personale al quale è applicato l'equo trattamento, per quello viaggiante, si tenne presente che esso, acquistando una qualificazione che non può essere utilizzata in altre attività produttive, doveva, anche per questa circostanza, essere tranquillizzato quanto a stabilità d'impiego.

Ma, a prescindere dalla posizione del personale viaggiante, fu generalmente ammesso che tutti gli addetti ai pubblici servizi di trasporto, in ogni mansione, dovessero essere garantiti nella loro occupazione, nel grado e

nella retribuzione perché meglio rispondessero alle notevoli responsabilità ed assicurassero a loro volta regolarità e continuità del servizio in ogni evenienza.

I feretrotramvieri, essendo al servizio della collettività, hanno un istituto disciplinare molto rigido con un Consiglio di disciplina presieduto da un magistrato, che decide senza appello, mentre è ammesso soltanto il ricorso, per vizio di procedura, al Consiglio di Stato. Annessi all'equo trattamento vi sono la previdenza con un Fondo speciale e le Casse soccorso.

Fino al 1940, i servizi di trasporto erano effettuati nella maggior parte dalle ferrovie secondarie e tramvie, ma, dopo la guerra, i servizi automobilistici in Italia si sono notevolmente sviluppati, rendendo, per la verità, un utile servizio alle popolazioni, per quanto lo sviluppo si sia realizzato con scarsa organicità e senza impedire, talvolta, speculazioni.

I servizi automobilistici hanno sostituito in parte le ferrovie e le tramvie distrutte dalla guerra; hanno stabilito collegamenti rapidi a media ed anche a grande distanza; hanno integrato, in altri casi, con allacciamenti collaterali i servizi ferroviari; hanno reso più capillare la rete delle comunicazioni giungendo a costituire un

parco nazionale di circa 8.000 automezzi, la funzione dei quali non può essere considerata disgiunta da quella degli altri mezzi di trasporto in pubblico servizio e disgiunta infatti non è considerata, ad esempio, dalla legge del 2 agosto 1952 n. 1221, che prevede l'intervento dello Stato anche per sostenere autoservizi di linea.

Il Ministero dei trasporti, poi, è perfettamente inquadrato in questo orientamento, com'è documentato dalla relazione sui bilanci e dalla sua azione continuativa.

In queste condizioni non si vede ragione che giustifichi uno stato del personale addetto alle ferrovie e tramvie in concessione diverso da quello del personale addetto ai trasporti pubblici in concessione effettuati con altri sistemi.

Già nel 1952, perciò, con la legge del 14 maggio 1952, n. 628, avendo molti autoservizi urbani, filovie urbane ed extraurbane, sostituito e completato numerosi servizi tramviari, vennero estese al personale addetto a tali servizi le norme contenute nel regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148.

Il provvedimento costituiva un primo passo, al quale deve seguirne un secondo e definitivo per l'applicazione dell'equo trattamento anche al personale addetto agli autoservizi di linea extraurbani. Senza questa estensione si consoliderebbe uno stato di ingiustizia nei confronti di lavoratori e di concessionari — sottoposti a trattamenti differenziati — e rimarrebbe svisata ogni prospettiva e deformato ogni preventivo sulla convenienza dell'adozione dell'uno o dell'altro sistema di trasporto.

Si noti che una stessa azienda automobilistica può esercire, e in molti casi così oggi esercisce, simultaneamente servizi urbani e servizi extraurbani ed adopera quindi il personale promiscuamente; né si voglia ignorare la precarietà della situazione degli addetti alle linee extraurbane, impiegati in aziende che non hanno una grande concentrazione di personale in un unico luogo di lavoro, con notevoli possibilità, perciò, di evasioni ai contrattuali e alle leggi sociali; aziende che fanno apparire talvolta bilanci discreti e buoni come se fossero frutto della capacità dell'impresa, mentre essi sono ottenuti speculando ingiustamente sul personale.

L'equo trattamento, di per sé, non comporta oneri ulteriori perché la retribuzione goduta dai dipendenti degli autoservizi extraurbani è, nel complesso, uguale a quella dei ferrotramvieri; così dicasi per il trattamento di previdenza, in quanto tutto il

personale delle autolinee urbane ed extraurbane, è iscritto con la legge del 28 dicembre 1952, n. 4435, al Fondo ferrotramvieri ed un'altra legge provvede al riscatto previdenziale per il periodo precedente alla iscrizione al Fondo di previdenza.

Ma in realtà in troppe occasioni ci si scosta da queste norme, talché anche una ragione altamente morale e umana ci sollecita, onorevoli colleghi, a presentare il disegno di legge, ragione che è costituita dalla indisciplina di alcuni concessionari alle disposizioni governative, dalla mancata applicazione dei contratti di lavoro, dalla evasione delle leggi dello Stato, dalla inosservanza alle leggi in materia di orari di lavoro ed infine dai licenziamenti arbitrari.

Tanto gli aspetti sociali, quanto le esigenze economiche di maggiore chiarezza e normalità consigliano di estendere l'equo trattamento anche al personale degli autoservizi di linea extraurbani. Né si può eccepire che, in forza del regime delle concessioni automobilistiche — le provvisorie della durata di un anno e le definitive di 9 anni — ed in forza della variabilità della produzione dei servizi, più accentuata in talune autolinee, le norme del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, non siano applicabili nel settore. Gli articoli 8, 26 e 27 della legge n. 148, infatti danno ai concessionari di autolinee le più ampie possibilità di adeguamento del personale alla variabilità del servizio fin d'ora regolata dagli organi del Ministero dei trasporti, mentre è noto che, nella prassi, salvo eccezionali e più che giustificati casi, anche le concessioni provvisorie non vengono mai revocate.

La variabilità del concessionario, per quel che riguarda modifiche nella proprietà delle aziende, non deve mettere in forse o annullare la stabilità e la continuità della linea del collegamento: per questo riguardo, l'applicazione dell'equo trattamento rappresenta una garanzia data alle esigenze delle popolazioni interessate agli autoservizi di linea.

Si è tenuto conto naturalmente, delle particolari condizioni delle aziende con carattere familiare definite in rapporto con un carico di personale per azienda diverso da quello delle imprese ferrotramviarie. Ma, al di là di questa eccezione, la continuazione del regime attuale di precarietà del personale delle autolinee extraurbane, mentre esse si moltiplicano e il traffico diventa sempre più complesso e pesante, costituirebbe un fattore di confusione, di sfruttamento, di disordine

sociale ed economico, di minore garanzia nell'esplicazione un servizio pubblico usato ogni giorno da milioni di cittadini, che hanno il diritto di correre minori rischi, affidati a personale non sfruttato e stanco, ma, moralmente e psicologicamente sicuro. Una grave responsabilità, in rapporto ad eventuali incidenti e sciagure, si assumerebbero coloro i quali ostacolassero l'applicazione dell'equo trattamento alle autolinee extraurbane.

Se alle autolinee sarà affidato, in un prossimo domani, come le cifre lo dimostrano,

il compito di esplicare i pubblici servizi di trasporto, occorre imprimere fin d'ora una maggiore disciplina ai concessionari per ottenere, quindi, altrettanta disciplina da parte dei lavoratori.

Onorevoli colleghi, la storia ci insegna che i ferrotramvieri con l'equo trattamento, hanno nobilmente servito il Paese; la stessa cosa dovrà dirsi per i lavoratori degli autoservizi extraurbani, che si preparano ad essere i protagonisti di questa nuova fase della storia dei trasporti collettivi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le disposizioni del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e relativi allegati, e successive aggiunte e modificazioni, sono estese, dalla data di entrata in vigore della presente legge, a tutto il personale delle aziende che esercitano autoservizi di linea extraurbani in concessione.

ART. 2.

I dipendenti delle aziende a carattere familiare, intendendosi per tali quelle aventi non più di 5 dipendenti, sono classificati nella categoria del personale avventizio prevista dall'articolo 1, secondo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 9 novembre 1947, n. 1363.