

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 684

## PROPOSTA DI LEGGE

**d'iniziativa dei Deputati SANTI e NOVELLA**

*Presentata il 10 dicembre 1958*

### Estensione delle norme di equo trattamento al personale addetto alle autolinee extraurbane

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto è tutelato da un particolare stato giuridico, denominato equo trattamento, stabilito da apposite leggi.

La prima di esse, ossia la legge 30 giugno 1906, n. 272, fu ottenuta dai ferrovieri addetti alle linee secondarie, allorché — in seguito all'avvenuta statizzazione della rete ferroviaria principale — fu riconosciuta la necessità di assicurare anche ai lavoratori rimasti alle dipendenze di privati concessionari un trattamento analogo a quello previsto per i ferrovieri dello Stato.

Nel 1912 l'equo trattamento fu esteso al personale addetto alle linee tramviarie extraurbane, ed infine, con il decreto luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, anche al personale addetto alle tramvie urbane ed ai servizi di navigazione interna.

Pertanto, tutti i lavoratori addetti a qualsiasi sistema di pubblico trasporto in concessione allora esistente, vennero regolati da un medesimo stato giuridico.

Con l'avvento del fascismo, e con la successiva disciplina corporativa dei contratti collettivi di lavoro, il trattamento unitario del personale di cui trattasi venne gravemente compromesso; alcune categorie di lavoratori (manovali, cantonieri, operai, fattorini, scritturali e dattilografi), pur dipendendo da aziende soggette all'equo trattamento, ne vennero escluse. Nel contempo, i nuovi sistemi

di trasporti — quali le filovie e le autolinee — che frattanto si erano inseriti nei pubblici servizi, non furono ammessi nel campo di applicazione dello stato giuridico previsto per gli altri servizi di trasporto.

Con il regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, fu in conseguenza abrogata la precedente legislazione e furono imposte gravi restrizioni al preesistente ordinamento della categoria, sottraendo alla tutela delle norme di equo trattamento numerose qualifiche nell'ambito della stessa azienda ed interi sistemi di trasporto nell'ambito del settore.

Dopo la Liberazione, le organizzazioni della categoria iniziarono immediatamente l'azione riparatrice per l'eliminazione delle insopportabili ingiustizie imposte dal fascismo, rivendicando la riunificazione dello stato giuridico di tutti gli addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione.

Sulla base della indiscutibile legittimità di tale rivendicazione, furono ottenuti i primi riconoscimenti attraverso i seguenti provvedimenti legislativi.

Con il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato del 9 novembre 1947, n. 1363, e successive modificazioni, le norme previste dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 furono estese a tutte le qualifiche che prima ne erano escluse;

con il decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 657, le stesse norme furono estese al per-

sonale dei servizi automobilistici e filoviari urbani dipendente da aziende esercenti anche servizi tramviari nello stesso centro urbano; con la legge 24 maggio 1952, n. 628, le predette disposizioni furono infine estese al personale delle filovie urbane ed extraurbane nonché al personale dei servizi automobilistici *urbani* esercitati da aziende municipalizzate e private.

Pertanto, per il personale addetto ai servizi automobilistici extraurbani, oltre il riconoscimento ottenuto con la legge 28 dicembre 1952, n. 4435, circa l'obbligatorietà dell'iscrizione al medesimo fondo speciale di previdenza degli altri addetti ai pubblici trasporti, non è stato ancora possibile ottenere l'estensione del trattamento che viene richiesto con la presente proposta di legge.

In definitiva, l'azione riparatrice della legislazione repubblicana si è arrestata di fronte alla parte più retriva dei concessionari di pubblici trasporti.

Non si tratta però nemmeno dell'intero settore delle autolinee extraurbane, in quanto un rilevante numero di tali servizi è gestito da aziende urbane municipalizzate, i cui dipendenti sono già tutti tutelati dalle norme di equo trattamento, così come lo sono anche i dipendenti da aziende concessionarie di ferrovie e tramvie extraurbane le quali, in seguito all'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (relativa all'ammodernamento ed al potenziamento dei servizi di trasporto in concessione), hanno trasformato in linee automobilistiche extraurbane i preesistenti esercizi su rotaia.

Il problema pertanto resta aperto solo nei confronti del personale dipendente da concessionari privati, regolati attualmente dal contratto nazionale di lavoro stipulato fra le organizzazioni dei lavoratori e l'Associazione nazionale autoservizi in concessione (A. N. A. C.).

Si tratta di circa 25.000 lavoratori, su un totale di oltre 100.000 addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione, dei quali oltre il 75 per cento è tutelato dalle norme di equo trattamento.

Questi 25.000 lavoratori dipendono da circa 2.000 operatori che costituiscono, come vedremo, la parte più retriva del settore.

Si tratta, nella quasi generalità, di imprenditori apparsi sul mercato dei trasporti nell'immediato dopoguerra, quando cioè le devastazioni delle linee di trasporto ad impianti fissi consentì loro di inserirsi nelle principali correnti di traffico, rimaste senza collegamenti; e di restarvi anche quando, con l'avvenuta

ricostruzione delle reti ferroviarie e tramviarie, essendo frattanto mancato un adeguamento della disciplina legislativa delle concessioni alla mutata situazione, il definitivo riassetto della situazione stessa, in nome di ben identificati interessi precostituiti, fu lasciato in balia dell'economia di mercato, ossia alla più spietata ed indiscriminata delle concorrenze.

Ciò premesso, è evidente che una simile concorrenza non poteva che gravare soprattutto sui lavoratori meno tutelati dal proprio rapporto di lavoro, ossia sugli addetti agli autoservizi di linea.

La normale disciplina contrattuale in vigore per i lavoratori dell'industria si rivelò infatti fin dall'inizio assolutamente inadeguata, in quanto le stesse condizioni pattuite fra le organizzazioni sindacali, di per se stesse notevolmente inferiori a quelle vigenti negli altri settori di trasporti, venivano sistematicamente violate dalla stragrande maggioranza delle imprese, senza che fosse possibile impedirlo né da parte dei sindacati né da parte degli organi governativi di controllo.

Infatti, fin dal 1950, di fronte alle crescenti documentate denunce dei lavoratori sulle sistematiche inadempienze padronali, il Ministro dei trasporti dell'epoca, con propria circolare n. 30302 (44) del 20 dicembre 1950, dopo aver rilevato « la necessità di conferire particolare efficacia ai patti nazionali di lavoro, ponendo il rispetto dei medesimi come condizione essenziale per la costituzione o per la continuazione di rapporti automobilistici concessionali », e dopo aver « divisato di dover rendere — dell'osservanza di detti patti — le aziende concessionarie direttamente responsabili verso l'Amministrazione concedente », dispose che i disciplinari tutti relativi a concessioni automobilistiche fossero completati aggiungendovi la seguente clausola:

« È fatto obbligo all'impresa di osservare le disposizioni legislative ed i patti nazionali di lavoro che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico, l'orario di lavoro ed il trattamento previdenziale della categoria dei lavoratori addetti a pubblici servizi automobilistici di linea ».

Senonché, la predetta circolare non produsse alcun effetto, in quanto le inadempienze, le violazioni e gli abusi non cessarono affatto, anzi si aggravarono ancora.

Su 2.000 imprese, come risulta dagli atti della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni dei lavoratori, solo in una cinquantina esiste la commissione interna, mentre sono centinaia i lavoratori licenziati solo perché avevano formato i comitati elet-

torali per la costituzione appunto delle commissioni interne.

Su 25.000 lavoratori, solo un quinto è stato finora iscritto al fondo speciale di previdenza, mentre i contributi arretrati a carico delle aziende ammontano già ad alcuni miliardi.

La legge sull'orario di lavoro è tuttora ignorata dalla quasi totalità delle imprese.

Pertanto, l'affermazione che trattasi del settore gestito dalla parte più retriva dei concessionari di pubblici trasporti è solo un modo eufemistico di rappresentare una situazione che meriterebbe invece una qualificazione molto più severa.

A parte il fatto che è inammissibile che lavoratori che hanno la stessa qualificazione professionale, le stesse mansioni, uguali responsabilità, pur operando nello stesso settore di pubblico interesse al quale sono addetti i dipendenti di aziende ferrotramviarie, debbano avere un trattamento di gran lunga inferiore, è ormai accertato che per i lavoratori delle autolinee il patto di lavoro non costituisce affatto la tutela che le stesse autorità di governo hanno più volte riconosciuto essere indispensabile: s'impone, quindi, una regolamentazione stabilita per legge.

Una tale regolamentazione si impone anche perché, l'assestamento del mercato dei trasporti esige l'imposizione di una perequazione degli oneri fra tutti gli operatori del settore, a cominciare dagli oneri relativi al trattamento del personale.

Un semplice principio, anche se nella pratica non ha avuto ancora attuazione, è stato del resto affermato dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, allorché dispone, al comma c) dell'articolo 1, che in caso di sostituzione dei servizi su rotaia con servizi stradali, il confronto economico fra i due sistemi dovrà

tener conto, sia per la retribuzione, che per la stabilità dell'impiego e la previdenza, del trattamento sindacale dei lavoratori ferrotramvieri.

In conclusione, tanto motivi di ordine sociale quanto esigenze di carattere economico stanno a fondamento della proposta di legge che sottoponiamo alla vostra approvazione, nella sicurezza che essa corrisponde agli interessi generali del Paese, in quanto contribuirà soprattutto alla normalizzazione di un settore del quale sono note le gravi difficoltà in cui si dibattono le aziende i cui disavanzi, dovuti a maggiori obblighi sociali, gravano sulla collettività, mentre le ricchezze da queste aziende prodotte si trasferiscono esclusivamente in direzione dei profitti privati.

Tenuto conto delle particolari condizioni delle aziende a carattere familiare, con l'articolo 2 si propone l'esclusione delle predette imprese dall'applicazione delle norme di equo trattamento.

Con l'articolo 3 si provvede invece alla modifica della disposizione contenuta dal comma c) dell'articolo 8 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, per uniformarla al precedente articolo 2, e per estenderne l'applicazione anche alle categorie di lavoratori addetti a pubblici servizi di trasporto diversi dagli autoservizi di linea extraurbana in concessione.

Con l'articolo 4, infine, onde aggiornare l'elencazione dei tipi di azienda previsti dall'articolo 1 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, ed evitare quindi dubbi circa l'applicabilità delle norme di equo trattamento a lavoratori dipendenti da Enti sorti successivamente, come le Regioni, si propone appunto di meglio specificare il campo di applicazione delle norme stesse.

## 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 eserciscono autoservizi di linea extraurbani in concessione.

### ART. 2.

I dipendenti dalle aziende a carattere familiare, intendendosi per tali quelle aventi non più di cinque 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.

### ART. 3.

La lettera *c*) dell'articolo 8 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 è sostituita dalla seguente:

*c*) il personale di aziende esercenti linee per le quali, a giudizio del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) sia sufficiente un numero di agenti non superiore a 5, per assicurare la regolarità e la sicurezza dell'esercizio».

### ART. 4.

Le disposizioni del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, e relativi allegati, e successive aggiunte e modificazioni, ivi comprese le estensioni di cui agli articoli precedenti si, applicano a tutto il personale dei pubblici servizi di trasporto dipendenti da aziende private o municipalizzate, o da Comuni, Province, Regioni, Consorzi, secondo le vigenti disposizioni sull'assunzione diretta dei pubblici servizi, o da chiunque gestite.