

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

44.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 FEBBRAIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAELLA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio)</b>		<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2651) . . . . .	670	Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4, 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma, 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2667) . . . . .	678
PRESIDENTE . . . . .	670, 673, 677, 678	PRESIDENTE . . . . .	678, 679, 680, 681, 682
BAGHINO . . . . .	671, 675, 677	BAGHINO . . . . .	679
BELCI . . . . .	670	CARRI . . . . .	678, 682
CARRI . . . . .	671, 675, 677	GUGLIELMINO . . . . .	680
FOSCARINI . . . . .	676	MANCINI ANTONIO . . . . .	678, 679, 680
GUGLIELMINO . . . . .	676, 677	MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	679
KORACH . . . . .	675, 676	MASCIADRI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	680, 682
MANCINI ANTONIO, Relatore f.f. . . . .	670, 672, 674, 678	POLI, Relatore . . . . .	678, 680
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	673	VENTURINI . . . . .	679
MASCIADRI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . .	672, 674, 678		
PICCINELLI . . . . .	673, 674, 675, 677		
POLI, Relatore . . . . .	674, 676, 677		
VENTURINI . . . . .	672, 676, 677		

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Rinvio del seguito della discussione</i> ):	
Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2559) .	682
PRESIDENTE . . . . .	682
BAGHINO . . . . .	682
GUGLIELMINO . . . . .	682
MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . .	682
<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	682
BAGHINO . . . . .	682
GUGLIELMINO . . . . .	682
MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . .	683
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	683

### La seduta comincia alle 10,45.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

### Discussione del disegno di legge: Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2651).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato», già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 dicembre 1973.

Prego l'onorevole Antonio Mancini di sostituirsi al relatore Poli, che mi ha comunicato di non poter intervenire per il momento ai lavori della nostra Commissione.

MANCINI ANTONIO, *Relatore f.f.* Questo disegno di legge tende ad armonizzare le disposizioni relative alla prevenzione degli in-

fortuni sul lavoro nelle attività dell'esercizio ferroviario alle altre norme che sono state recentemente emanate per altre categorie di personale.

È evidente che i ferrovieri si trovano in condizioni particolari nell'espletare il servizio nell'ambito della famiglia dei dipendenti degli enti pubblici e dello Stato in particolare, per cui l'estensione a questa categoria delle provvidenze che, se necessario, nel corso della discussione degli articoli potranno essere meglio lumeggiate, è quanto mai doverosa.

In considerazione di ciò, e chiedendo scusa per la brevità della mia relazione, prego la Commissione di accogliere con benevolenza questo disegno di legge, riservandomi di esprimere a tempo debito il parere sugli emendamenti che ad esso dovessero essere presentati in sede di discussione dei singoli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BELCI. Nel ringraziare l'onorevole Antonio Mancini per la relazione svolta, pur esprimendo il mio consenso a questo provvedimento senza entrarvi nel merito né in questa sede, né in sede di esame degli articoli, desidero fare una considerazione che sottopongo all'attenzione dei colleghi e in particolare del rappresentante del Governo.

Nessuno ha intenzione di ostacolare l'iter di questo disegno di legge già approvato dal Senato, ma da un esame dettagliato ci si accorge che la maggior parte delle norme in esso contenute disciplina una materia che potrebbe più propriamente essere trattata da una fonte regolamentare.

In considerazione di ciò desidero rivolgere la seguente raccomandazione al Governo: quando, come è suo dovere e come ha fatto in questa circostanza ed in altre analoghe, raggiunge con i sindacati un accordo sulla materia antinfortunistica — che è molto importante — presenti una normativa di carattere generale, anche se formata da un articolo unico, che deleghi al potere esecutivo l'adozione delle misure particolari che formano invece oggetto del disegno di legge in esame, che per tale aspetto deve considerarsi un provvedimento del tutto singolare, privo di riscontro nei precedenti legislativi.

Credo che il Parlamento sarebbe ben lieto di delegare in questa materia ampie facoltà al potere esecutivo, in applicazione de-

gli accordi raggiunti con i sindacati. In tal modo si imprimerebbe al nostro modo di legiferare un tono totalmente diverso e maggiormente aderente al riparto istituzionale delle competenze normative tra Parlamento e Governo.

Penso che sia opportuno che il Parlamento cominci ad orientarsi in questa direzione anche per motivi di snellezza, trattandosi di materia in cui è competente il potere esecutivo. Non credo che la Commissione abbia da proporre qualche emendamento agli articoli tecnici del disegno di legge (non saprei, per esempio, predisporre un emendamento relativo alla lunghezza delle barre di sicurezza), tanto più che il Governo ha raggiunto una intesa con le organizzazioni sindacali.

BAGHINO. Desidero dichiarare che anch'io volevo fare questa puntualizzazione, anche se forse non l'avrei fatta per non far pensare di voler intralciare i lavori della Commissione.

La materia di questo disegno di legge doveva formare oggetto di regolamento, in quanto esistono già delle leggi generali sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro, per cui sarebbe bastato prendere degli accorgimenti per farle rispettare. Non occorre un'altra legge, che può dare sempre luogo ad inconvenienti nell'interpretazione, per cui per voler precisare si rischia, invece, di complicare la situazione.

Se vogliamo giustificare la presentazione di questo disegno di legge, allora dobbiamo riferirci all'ultimo periodo del primo capoverso dell'articolo 1, in cui è scritto: «...nonché le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti». Però, se da un lato ciò giustifica l'esame del provvedimento in sede legislativa, dall'altro aggrava le nostre perplessità, perché l'impegno di eseguire direttamente i lavori complica ancora di più l'attività dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, dato che, imbrigliandola sempre di più in questo modo, si impedisce molte volte di fare svolgere da una piccola impresa determinati lavori, con il risultato di dover ricorrere all'asta pubblica, alle carte bollate, ai visti dei vari uffici, eccetera.

Per queste ragioni diventa ancora più importante l'esigenza che il Parlamento, se posto di nuovo di fronte alla presentazione di disegni di legge di questo tipo, inviti immediatamente il Governo a ritirarli, trasferen-

done il contenuto in apposite norme regolamentari: altrimenti si corre il rischio, come in questo caso, di complicare ogni attività, anche quella della Commissione.

CARRI. Le considerazioni fatte dall'onorevole Belci hanno indubbiamente una loro validità, soprattutto in relazione al fatto che dobbiamo riferirci ai tre capitoli del disegno di legge. L'ambiente di lavoro, il materiale rotabile e le linee elettriche sono degli elementi suscettibili di costanti modificazioni e di innovazioni di carattere tecnico.

Fra pochi giorni ci accingeremo a discutere il piano poliennale di investimenti per duemila miliardi che, non vi è dubbio, porterà alla modifica di molti aspetti tecnici che qui sono richiamati.

Pertanto, proprio partendo da questa considerazione, mi pare tanto più opportuna l'occasione di demandare all'esecutivo, in accordo ovviamente con le organizzazioni sindacali, la regolamentazione della materia. Anche noi non vogliamo, però, che tutto finisca nel nulla; se vi sono delle condizioni sufficienti perché questo accordo possa essere portato avanti, io sono del parere che esso debba essere auspicato.

Ci permettiamo, poi, di fare anche un'altra considerazione relativa alle disposizioni generali contenute nel disegno di legge. In queste disposizioni viene richiamata tutta una serie di esigenze di controllo, più che giustificate, in merito alla applicazione delle norme dei tre capitoli a cui ho fatto cenno. Mi riferisco, per esempio, all'articolo 33, in cui si parla di un controllo sull'osservanza delle vigenti disposizioni affidato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; all'articolo 34, in cui viene prevista una commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro, integrata da tre esperti designati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; all'articolo 35, in cui si parla della vigilanza, che viene affidata congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli ispettorati del lavoro; all'articolo 36, in cui le verifiche e i controlli sono affidati sempre all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato; all'articolo 37, in cui viene stabilito che presso gli impianti debba essere tenuto un registro nel quale debbono venir annotati tutti gli infortuni occorsi al personale e le circostanze, e che questo registro deve essere conservato per 18 anni; all'articolo 38, in cui si parla di rilevazione, elaborazione e pubblicazione di statistiche sugli infortuni sul lavoro e sul-

le malattie professionali. A questo punto sorge spontanea una domanda: i rappresentanti dell'Azienda come esercitano o sono tenuti ad esercitare questi controlli?

Ritengo che, nel momento in cui si prevedono siffatte ipotesi, occorra tener presente i rapporti con le organizzazioni sindacali e l'esigenza di queste ultime di poter partecipare ai controlli. Ma vorrei aggiungere anche un'altra considerazione: e il Parlamento? Come possiamo noi essere garantiti per l'applicazione di queste norme di carattere infortunistico? Questa mi sembra l'occasione migliore, e pertanto il gruppo comunista si riserva di presentare alcuni emendamenti perché il provvedimento venga corretto in modo da garantire i necessari controlli da parte dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, delle organizzazioni sindacali e del Parlamento.

VENTURINI. Dichiaro subito che il gruppo socialista darà voto favorevole a questo disegno di legge, anche se riteniamo che si tratti di un provvedimento piuttosto curioso, più simile ad un regolamento che a un atto legislativo; ci auguriamo soltanto che non si blocchi tutto dopo la sua approvazione perché, come ho detto, non mi sembra che esso abbia le caratteristiche di una legge. Comunque, in considerazione del fatto che esistono anche degli elementi positivi che vanno incontro alle esigenze dei lavoratori per una maggiore sicurezza sul lavoro, il gruppo socialista voterà a favore.

MANCINI ANTONIO, *Relatore f.f.* Indubbiamente alcuni rilievi che sono stati fatti dai colleghi sono da condividere, se non altro quelli sulle caratteristiche del provvedimento, il quale si presenta più come un regolamento che come una legge. Se non saranno presentati emendamenti ai singoli articoli, allora varrà la pena di trasferire questi rilievi in un ordine del giorno affinché il Governo, in altre circostanze, non ci riproponga provvedimenti di questo tipo. Ciò, anche al fine di guadagnare tempo; se invece dovessero essere presentati emendamenti, allora riterrei utile rivedere a fondo queste disposizioni, rendendole più stringate e meno prolisse, formulando dei principi generali che necessariamente debbono essere contenuti in norme legislative, anche perché si tratta di imporre degli obblighi particolari all'Azienda delle ferrovie dello Stato, all'uopo estendendo ad essa quelli gravanti sugli operatori privati.

Naturalmente non posso essere d'accordo con il rilievo fatto dall'onorevole Carri. Non possiamo trasformarci in censori anche per quanto riguarda l'applicazione di norme di dettaglio; il controllo sull'attività del Governo viene eseguito dal Parlamento nell'esplicazione generale delle sue funzioni politiche, usando gli strumenti attualmente a sua disposizione.

In merito ai rilievi sollevati dal collega Baghino sull'esecuzione diretta di lavori da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, confermo che sono favorevole ad una economia di tipo misto, in cui alcune attività vengano direttamente esercitate dallo Stato, come, ad esempio, la manutenzione ferroviaria, mentre la costruzione di grandi tronchi ferroviari può essere affidata ad imprese private.

Non credo peraltro che in questo disegno di legge si stabilisca un indirizzo nuovo rispetto al sistema seguito finora, e cioè la ripartizione tra attività di manutenzione, prevalentemente fatta in economia, e attività costruttiva di nuovi impianti, prevalentemente data in appalto, e ritengo che questo sia il sistema giusto.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ringrazio i deputati che sono intervenuti nel dibattito. Posso accogliere l'osservazione fatta dall'onorevole Belci, condivisa anche da altri colleghi, in ordine alla singolarità di questo disegno di legge. La tesi di demandare all'esecutivo la regolamentazione della materia è forse esatta, però desidero far presente che il disegno di legge è già stato approvato dal Senato, per cui non possiamo comportarci come Penelope, che faceva la tela e poi la disfaceva. Sarebbe pertanto una scorrettezza da parte della Commissione accogliere quella tesi, per cui insisto per l'approvazione del disegno di legge.

Si parte dalla considerazione che all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, veniva sancito che « le norme del presente decreto non si applicano, in quanto la materia è regolata o sarà regolata da appositi provvedimenti, ai servizi ed impianti gestiti dalle ferrovie dello Stato » In considerazione di ciò, si trattava di legiferare sull'argomento precisando quello che doveva essere precisato.

Con la normativa contenuta negli articoli del disegno di legge si provvede all'estensione a tutto il campo di attività delle ferrovie dello Stato della vigente normativa di carat-

tere generale per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, con esclusione di alcune disposizioni incompatibili con l'attività ferroviaria e adattamento di altre alle esigenze ferroviarie; alla integrazione della normativa generale con disposizioni concernenti più propriamente il settore ferroviario, che è un settore specialistico; al rinvio ad istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per le norme di comportamento del personale; alla vigilanza sull'applicazione delle norme affidate congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli ispettorati del lavoro; alle verifiche e controlli affidati alle ferrovie dello Stato e, infine, all'applicabilità graduale delle norme antinfortunistiche.

In merito a quest'ultima normativa, desidero rilevare che l'articolo 40 è stato modificato dal Senato a seguito di un intervento del presidente della Commissione, con il consenso del sottosegretario di Stato Fabbri, nel senso di concentrare la spesa di 4.000 milioni in due annualità, anziché in tre, come era originariamente previsto nell'articolo. Sostengo che è opportuno mantenere il triennio, perché altrimenti, stanziando per i primi anni una somma corrispondente, *grasso modo*, a due terzi dei 4.000 milioni, rischieremo di vederne trasformare una buona parte in residui passivi, con tutti gli inconvenienti che ne derivano. Pertanto l'articolo 40 deve essere modificato nel senso da me indicato.

Sono del parere che si debba procedere all'approvazione del disegno di legge e che non si debba rinviarne la discussione, tanto più che il tesoro ha manifestato, a più riprese, la sua contrarietà alle leggi delegate. Poiché la somma di 4.000 milioni prevista all'articolo 40 non è disprezzabile, ritengo che non sia il caso di metterci sul terreno abbastanza minato delle leggi delegate. Queste sono le ragioni per cui il Governo ha presentato il disegno di legge, cui ha espresso il proprio consenso l'onorevole Belci.

L'osservazione dell'onorevole Carri verrà esaminata quando passeremo alla discussione degli articoli.

PICCINELLI. Desidero far presente che la Commissione lavoro ha espresso parere contrario a questo disegno di legge, rilevando che la normativa in oggetto appare troppo particolareggiata, farraginosa e tale da risultare rapidamente obsoleta, con pregiudizio per l'evoluzione stessa del settore; e sottolineando che non si comprendono le ragioni che hanno indotto a trascurare di servirsi

di un ente pubblico, come l'ENPI, specificamente competente in materia.

Questo parere non è vincolante, ma penso che difficilmente potremo disattenderlo, non solo perché la materia degli infortuni sul lavoro è di competenza primaria della Commissione lavoro, ma anche per il fatto che con questo disegno di legge modifichiamo una serie di provvedimenti che furono approvati con decreti del Presidente della Repubblica, ma sulla base di testi delle leggi di delega predisposti dalla Commissione lavoro.

Poiché il parere, pur essendo contrario, è vago, in quanto afferma che la normativa è troppo particolareggiata, farraginosa e tale da risultare rapidamente obsoleta, ma non indica quello che si dovrebbe fare, penso che dovremmo chiedere alla Commissione lavoro di farci conoscere in quale forma ritiene che si debba provvedere a modificare le norme del disegno di legge. Ciò perché mi sembra assurdo legiferare in una materia come questa con il parere contrario della Commissione lavoro, tanto più che si affaccia l'ipotesi di affidare all'ENPI, preposto alla vigilanza nel settore privato, anche la vigilanza nel settore delle ferrovie dello Stato. È una tesi che non credo possa essere disattesa semplicisticamente.

Non credo, in definitiva, che si possa passare all'esame degli articoli prima che la Commissione lavoro abbia precisato se ritiene che questo provvedimento non possa essere approvato o se può essere approvato e con quali eventuali modificazioni.

PRESIDENTE. Onorevole Piccinelli, ella intende sollevare in proposito una questione pregiudiziale?

PICCINELLI. Proporrei semplicemente un rinvio della discussione per acquisire più completi elementi di giudizio presso la Commissione lavoro.

MARZOTTO CAOTORTA. La preoccupazione dell'onorevole Piccinelli mi sembra molto fondata. Questa questione è stata presa in considerazione dall'onorevole Poli e mi sembra di aver capito che vi è una certa concordanza di vedute sull'opportunità di studiare una nuova formulazione del provvedimento in uno o due articoli, con cui conferire al Ministero l'incarico di emanare un apposito regolamento; in sostanza questa è stata anche l'opinione dell'onorevole Antonio Mancini.

Su questo punto gradirei però conoscere anche l'opinione del Governo e cioè se esso

sarebbe disposto ad emanare un regolamento interno più aderente alla fattispecie e trasformabile nel tempo, senza dover ricorrere a modificazioni in via legislativa.

**POLI, Relatore.** Chiedo scusa per il ritardo, causato dal fatto che ero relatore di un provvedimento presso la II Commissione, e ringrazio il collega Antonio Mancini per avermi sostituito.

Sarebbe stato un grave errore se avessimo seguito questa linea di condotta; approvare questo testo sarebbe piuttosto facile, in quanto esso è già stato approvato dal Senato; però sono convinto che ci troviamo di fronte ad una impostazione sbagliata, già messa in risalto dai colleghi che sono intervenuti. Non si può fare un provvedimento in cui, per esempio, vengono precisati come debbono essere i buchi sul pavimento: è veramente assurdo. Ritengo che vi possa essere un'alternativa: mantenere cioè in vita soltanto pochi articoli, i più importanti, e stabilire poi che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e i sindacati, è tenuto, entro tre mesi dall'approvazione del presente provvedimento, ad emanare un regolamento per la prevenzione degli infortuni.

**PICCINELLI.** Non si tratterebbe di una legge di delega, ma il provvedimento richiederebbe l'emanazione di un decreto da parte del Presidente della Repubblica. Bisognerebbe però approfondire la questione. Non riterrai infatti possibile modificare un decreto del Presidente della Repubblica con uno del ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

**MASCIADRI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Rimango sempre del parere che il provvedimento in esame, per quanto criticabile, rappresenti pur sempre lo strumento migliore. Come potremmo infatti stanziare i 4 miliardi se non approviamo una legge? Certo, se vogliamo rendere banale il problema possiamo anche parlare dei buchi nel pavimento, ma non possiamo negare che vi è anche qualcosa di più nel disegno di legge. Certamente la materia è opinabile e su di essa ognuno può esprimere il proprio parere.

Il Senato, comunque, lo ha approvato; ora, se è vero che esiste il parere contrario della Commissione lavoro della Camera dei deputati, è altrettanto vero che esiste anche

il parere favorevole, altrettanto rispettabile, della Commissione lavoro del Senato.

Sono quindi dell'opinione che il provvedimento debba essere approvato senza indugi, di cui ovviamente il Governo non sarebbe responsabile.

**MANCINI ANTONIO.** Non più come relatore, ma come semplice componente della Commissione, vorrei pregare l'onorevole sottosegretario di riflettere sul fatto che se il Governo stesso propone un emendamento, non si deve poi scandalizzare se la Commissione ne propone di suoi. Inoltre, vorrei precisare che il nostro sistema bicamerale è fatto proprio per consentire il riesame dei provvedimenti legislativi. Ora, se non ho capito male, l'onorevole sottosegretario intende proporre un emendamento all'articolo 40; ebbene, così facendo, il provvedimento dovrà tornare necessariamente al Senato. Inoltre, si è appreso adesso il parere contrario della Commissione lavoro della Camera dei deputati, parere che contrasta con quello espresso dalla corrispondente Commissione del Senato, ma siccome si tratta di questioni tecniche, non credo che nasca un conflitto tra le due Camere.

I rilievi formulati circa le norme troppo dettagliate di questo provvedimento sono fondatissimi, così come quello formulato dalla Commissione lavoro sulla obsolescenza delle norme stesse; essendo infatti queste dettagliate, cristallizzano la situazione dello sviluppo tecnologico che, invece, al momento attuale è in continuo divenire.

Allora ritengo, sia per ritornare alla ripartizione delle funzioni tra potere legislativo e potere esecutivo, sia per rispettare il parere della Commissione lavoro e sia perché non vi è più la ragione dell'urgenza, in quanto la semplice modifica dell'articolo 40 comporterebbe il ritorno del provvedimento al Senato, che non vi sia alcuna ragione per non migliorare rapidamente questo disegno di legge tramite l'opera di un gruppo informale di lavoro.

Penso che con molta probabilità sarà necessario formulare non più di tre articoli: il primo dovrebbe richiamare le norme da applicare; il secondo, come ha proposto l'onorevole Poli, dovrebbe stabilire i limiti entro cui applicare queste norme e il terzo dovrebbe recepire il testo dell'articolo 40 concernente il finanziamento, pur non potendosi escludere la necessità di qualche altro articolo.

Prego l'onorevole sottosegretario di aderire a questa proposta. Se il Governo dovesse in-

sistere sulla sua. il mio voto sarebbe favorevole ma evidentemente non si potrebbe comunque evitare in alcun modo la trasmissione del disegno di legge al Senato.

BAGHINO. Nel mio precedente intervento mi ero soffermato sull'opportunità di provvedere con un regolamento ministeriale alla disciplina della materia. Entrando nel merito del disegno di legge, il sottosegretario si è riferito giustamente ai due capitoli relativi al materiale rotabile e all'elettrificazione, che non sono semplici come quello relativo ai pontoni, alle finestre ed alla pavimentazione.

Poiché il sottosegretario ha preannunciato a presentazione di un emendamento, propongo di rinviare la discussione e di procedere alla riunione del gruppo di lavoro con sollecitudine, anche perché la proposta del relatore non mi sembra semplice, in quanto con il provvedimento, specialmente nel secondo e nel terzo capitolo, si modificano alcuni decreti presidenziali. Ora, se non è possibile apportare delle modifiche con questo disegno di legge, allora non è più possibile formulare un articolo, come ha suggerito il relatore, che tolga validità ai decreti del Presidente della Repubblica, tanto più che in questo disegno di legge ne sono modificati parecchi nel senso di un ampliamento delle funzioni ivi previste.

Il gruppo di lavoro dovrebbe tener presenti, in primo luogo, le motivazioni che hanno portato la Commissione lavoro ad esprimere quel parere che, così come è formulato, non ci permette di conoscere in profondità il criterio seguito, in secondo luogo, la proposta di emendamento all'articolo 40 preannunciata dal Governo: in terzo luogo, le modifiche proposte dal relatore e, infine, che si tratta di decreti presidenziali e pertanto le modifiche devono essere apportate o con una norma legislativa oppure con decreti presidenziali. In definitiva, è essenziale trovare una formulazione diversa da quella del disegno di legge. Faccio presente che la mia proposta di rinvio è formale.

CARRI. Non posso prescindere da questo fatto: il disegno di legge è frutto di un accordo sindacale che risale a oltre un anno e mezzo fa, è atteso da tutta la categoria, come è facile immaginare, ed è sollecitato da più parti. Pertanto, tutto ciò non può non comportare da parte nostra l'impegno ad approvare sollecitamente questo disegno di legge, che va incontro alle esigenze dei ferrovieri.

Per le considerazioni che sono state svolte credo che non si debba escludere l'ipotesi di una modifica da apportare al disegno di legge nel senso che è stato indicato da più parti. Al riguardo propongo che nel pomeriggio si riunisca il gruppo di lavoro, che il provvedimento sia posto all'ordine del giorno di domani mattina e che entro domani venga approvato.

La condizione per apportare quella modifica di cui si è parlato è che le norme la cui emanazione sia demandata ad un eventuale regolamento ministeriale siano stabilite d'intesa con le organizzazioni sindacali e non semplicemente dopo aver sentite queste organizzazioni. Mi sembra che ciò risponda anche al presupposto di fare partecipare le organizzazioni sindacali, e in generale i dipendenti, attraverso queste organizzazioni, alla determinazione di queste norme, che possono garantire nel migliore dei modi tutto il personale dal punto di vista infortunistico.

KORACII. Il punto fondamentale del disegno di legge è l'impegno di spesa, mentre il resto presenta aspetti abbastanza curiosi, in quanto una normativa antinfortunistica speciale ed autonoma per le ferrovie dello Stato lascia alquanto perplessi.

L'articolo 15, poi, è del seguente tenore: « Le prescrizioni di cui al capo V del decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, non sono applicabili ai ponteggi metallici di proprietà delle ferrovie dello Stato. Le verifiche ed i controlli di tali ponteggi sono affidati all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ». In sostanza, chi agisce controlla se stesso. È evidente che qualcosa non va, anche da un punto di vista generale, poiché la presenza dei lavoratori, che pure è in qualche modo garantita, lo è ben poco per quanto riguarda i controlli esterni.

Un altro aspetto che vorrei sottolineare è il seguente: dieci o quindici giorni fa abbiamo approvato un provvedimento che ha posto direttamente alle dipendenze delle ferrovie dello Stato i marittimi impiegati sulle navitraghetto da Civitavecchia ad Olbia. Poiché in questo disegno di legge non se ne parla, per le norme antinfortunistiche relative alle navi delle ferrovie dello Stato dovremo approvare un altro disegno di legge speciale o continueranno ad essere applicate le norme generali sulla sicurezza in mare?

PICCINELLI. Per l'amministrazione delle poste sorge lo stesso problema.

KORACH. Per l'INT, che cosa intendiamo fare? Varare una normativa particolare? Stiamo creando un precedente che mi lascia dubbioso. Comunque, a questo punto, considerato il tempo trascorso, o si approva il provvedimento così com'è, oppure si fissa la riunione di questo gruppo informale di lavoro per arrivare al più presto all'approvazione.

GUGLIELMINO. Noi ci troviamo di fronte ad un disegno di legge che è frutto di una lunga discussione tra i rappresentanti del Ministero dei trasporti e quelli delle organizzazioni sindacali; inoltre, non dobbiamo dimenticare che stiamo parlando dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che ha dei problemi particolari anche nel settore della prevenzione degli infortuni.

Potremmo accedere alla proposta del relatore di mantenere in vita solo alcuni articoli del provvedimento ad una sola condizione: che ciò avvenga d'intesa con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, che sono i primi interessati a garantire la sicurezza della circolazione e la vita dei ferrovieri.

Si è giunti a questo provvedimento a causa dei gravi incidenti che si sono verificati: non possiamo non tenerne conto. Quindi, o lo approviamo così com'è nel testo del Senato, con l'impegno del Governo a rivedere tutta la materia (io sarei favorevole ad assolvere i senatori, perché questo provvedimento è stato il frutto di una lunga discussione), oppure accediamo alla proposta del relatore in modo che, d'accordo con le organizzazioni sindacali, il Governo predisponga un regolamento. Non dobbiamo dimenticare che è necessario far presto: se approviamo il testo come ci è stato inviato dal Senato, la normativa entrerebbe immediatamente in vigore; in caso contrario, potrà passare anche molto tempo. Comunque, ripeto, il gruppo comunista darà il suo assenso solo se si procederà d'intesa con le organizzazioni sindacali.

VENTURINI. Ritengo che su questo provvedimento si abbia ragione un po' tutti. Come è stato detto, esso è frutto di una lunga discussione, e mi meraviglio che sia stato stilato in questo modo: alla luce del buon senso, ciò non sarebbe dovuto accadere. In esso, non si punta certo alla perfezione; vi sono alcuni articoli veramente singolari, anche se non possiamo negare che vi siano anche soluzioni di problemi che stanno a cuore a tutti e non solo ai ferrovieri. Sono d'accordo sul fatto che il loro lavoro sia particolare, ma ri-

tengo che noi si debba procedere subito ad approvare questo provvedimento perché, come ho detto, vi sono contenute anche norme molto valide, anche se dobbiamo far sì che venga approvata una legge sulla quale non sia necessario tornare poi in un secondo momento.

Avrei gradito che l'attuale Governo avesse esaminato e modificato il provvedimento. D'accordo: esiste una continuità fra i vari governi, ma questo non impedisce che un dato disegno di legge varato da un Governo precedente non possa essere cambiato dal successivo. Modifichiamo dunque questo disegno di legge secondo quanto ha proposto il relatore, ma facciamolo rapidamente, perché è giusto che i ferrovieri vedano accolte le loro fondamentali richieste. Sono anch'io del parere che ciò debba avvenire d'intesa con le organizzazioni sindacali, anche perché non si tratterebbe altro che di continuare un lavoro già fatto. Diamo, quindi, mandato al Governo di stilare un regolamento sulla materia, d'intesa con le organizzazioni dei lavoratori.

POLI, *Relatore*. Vorrei fare soltanto alcune considerazioni, perché mi pare che si sia ormai formato un indirizzo generale, e che quindi le conclusioni siano semplici. Non bisogna drammatizzare: già esistono norme di tutela per il settore infortunistico; vi è infatti tutta una serie di decreti del Presidente della Repubblica che riguardano particolari e caratteristici lavori. Dobbiamo peraltro tener presente che non possiamo modificare un decreto emesso dal Presidente della Repubblica con un altro emesso dal ministro dei trasporti; non possiamo risolvere il problema in questo modo. Ecco, perché, tranquillizzati sul fatto che in materia non esiste un vuoto legislativo, io propongo di rinviare ad oggi pomeriggio l'esame del provvedimento con l'apporto di un gruppo di lavoro.

Per quanto accennato dall'onorevole Guglielmino, debbo dire che, una volta stabilito che il Ministero deve sentire il consiglio di amministrazione dell'Azienda (e in esso sono presenti anche i rappresentanti delle organizzazioni sindacali che concorreranno così indirettamente alla formazione di questo regolamento), non possiamo accettare che ciò avvenga d'intesa con le medesime organizzazioni, perché altrimenti attribuiremmo ad esse un potere legislativo che non è di loro competenza.

FOSCARINI. Il termine: « d'intesa » e diverso dal termine: « sentite », che rappresenta qualcosa di meno.



POLI, *Relatore*. Per tranquillizzarla, le faccio rilevare che i sindacati sono validamente rappresentati in seno al consiglio di amministrazione, se a questo verrà demandato il compito di partecipare alla stesura del regolamento.

VENTURINI. Non è la stessa cosa.

GUGLIELMINO. Le porto l'esempio dell'aumento delle tariffe ferroviarie: il ministro lo propone al consiglio di amministrazione e anche se le organizzazioni sindacali sono contrarie, prevale il punto di vista del ministro.

PRESIDENTE. Il gruppo informale di lavoro recepirà queste considerazioni.

BAGHINO. Poiché l'Assemblea, nella seduta di oggi pomeriggio, dovrà esaminare il provvedimento sulle pensioni, che noi consideriamo una cosa seria, gradirei che non si facesse alcuna riunione impegnativa, perché altrimenti la rappresentanza del gruppo si dovrebbe dividere fra l'aula e la Commissione, e pertanto non sarebbe al completo né in questa sede né nell'altra.

Il gruppo di lavoro si potrà riunire domani mattina e subito dopo la Commissione potrà tenere seduta per discutere il disegno di legge. Se si ritiene di poter raggiungere un accordo entro breve termine, per esempio entro mezz'ora, allora proseguiamo nella discussione; vorrà dire che esamineremo solo questo provvedimento andando avanti fino alle due. Se, però, non è sufficiente mezz'ora, allora non sarà sufficiente neanche la seduta di oggi pomeriggio per approfondire quanto è emerso da questa discussione — perché non credo che abbiate parlato tanto per parlare — e anche per conoscere i motivi che hanno portato la Commissione lavoro ad esprimere quel parere. Ritengo pertanto inutile tutta questa fretta.

PRESIDENTE. La Commissione è d'accordo sul fatto che si riunisca un gruppo informale di lavoro, sia perché mancano alcuni elementi di giudizio che ciascun deputato ha il diritto di acquisire, sia per dare la possibilità al sottosegretario di meditare su quanto è stato detto, sia, infine, perché in un gruppo ristretto si lavora meglio; bisogna solo decidere se tenere questa riunione oggi pomeriggio o domani mattina.

GUGLIELMINO. Si può effettuare oggi pomeriggio dopo la votazione nell'Assemblea.

PICCINELLI. Anch'io penso che sia opportuno dare un po' di tempo ai membri della Commissione ed al sottosegretario di esaminare questa materia. Ritengo che il gruppo di lavoro si possa riunire stasera, dopo la votazione in Assemblea.

PRESIDENTE. Potremo effettuare la riunione un quarto d'ora dopo la votazione.

PICCINELLI. Desidero sottolineare alcuni aspetti, in modo che il gruppo di lavoro possa seguire gli indirizzi che, secondo il mio parere, dovrebbero essere dati dalla Commissione.

Innanzitutto desidero rilevare che noi dobbiamo modificare un testo unico approvato con un decreto del Presidente della Repubblica a seguito di una legge di delega approvata dal Parlamento, per cui non possiamo prevedere un decreto ministeriale.

Credo che sia opportuno stabilire che le norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302, sono applicabili anche all'azienda ferroviaria e che tali norme possono essere adeguate alle necessità non solo dell'azienda ferroviaria, ma di un certo tipo di aziende. Infatti gli incidenti non avvengono solo sulle linee elettriche, ferroviarie o nelle gallerie dell'azienda ferroviaria, ma in altre aziende che possono essere sia pubbliche sia private. Pertanto dobbiamo stabilire una normativa che non riguardi solo l'azienda ferroviaria, ma tutte quelle aziende che operano nelle stesse condizioni delle ferrovie, normativa che modifica il suddetto decreto del Presidente della Repubblica.

CARRI. Questo è discutibile.

PICCINELLI. Ma merita un approfondimento.

PRESIDENTE. Se ne discuterà in sede di gruppo informale di lavoro.

PICCINELLI. Desidero inoltre rilevare che il problema sollevato dall'onorevole Korach mi sembra esatto: affidando la vigilanza allo stesso organo che è preposto all'applicazione delle norme e che potrebbe disattenderle, ci troviamo in una condizione abnorme.

Mi permetto di segnalare l'opportunità che il gruppo di lavoro esamini anche questo aspetto, su cui vi è un rilievo della Commissione lavoro, e cioè se la vigilanza deve es-

sere affidata allo stesso organismo che dovrebbe applicare le norme e che, in ipotesi, potrebbe disattenderle, ovvero ad un organismo diverso, che potrebbe essere l'ENPI.

MANCINI ANTONIO. Vorrei che fosse esaminato anche questo aspetto: se si tratta di modificare i decreti presidenziali delegati che abbiamo citato, il provvedimento in esame non potrebbe essere approvato in Commissione, perché, contenendo una delega, dovrebbe essere approvato dall'Assemblea.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Dopo aver sostenuto con poca fortuna la tesi di procedere all'approvazione del disegno di legge nel testo già approvato dal Senato, constatato quanto è emerso dalla discussione, mi adeguo alla proposta di nominare un gruppo di lavoro.

PRESIDENTE. Per consentire al gruppo di lavoro di riunirsi oggi pomeriggio un quarto d'ora dopo la votazione in aula, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato a domani mattina.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2667).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 dicembre 1973.

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione,

POLI, *Relatore*. Si tratta di un disegno di legge che riveste particolare importanza per una parte del personale delle ferrovie dello Stato, in quanto prevede la riduzione dell'orario di lavoro in considerazione della particolare attività svolta. Questo provvedimento ha già ottenuto l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento ed è atteso dalle categorie interessate. Esso non ha bisogno di una lunga illustrazione; dobbiamo soltanto rilevare che costituisce un passo avanti per il miglioramento delle condizioni di lavoro e per un ulteriore riconoscimento di certe particolari attività lavorative che impegnano il personale.

Chiedo quindi alla Commissione un voto favorevole, riservandomi di intervenire al momento dell'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

CARRI. Il moltiplicarsi delle malattie in alcuni settori del personale delle ferrovie è noto; vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che vi è una tendenza a monetizzare la salute, attraverso la pratica, abbastanza diffusa, delle ore di lavoro straordinario. Nel momento in cui ci accingiamo ad approvare una disposizione che prevede la riduzione dell'orario di lavoro, vorrei che fosse raccomandato all'Azienda di non far ricorso al lavoro straordinario, provvedendo all'assunzione di quel personale che è stato richiesto dalle organizzazioni sindacali.

Per quanto concerne il merito del disegno di legge, mi permetto di fare un'osservazione che ha costituito oggetto di discussione. All'articolo 4 si parla di servizi notturni che possono essere non più di due, anche consecutivi, fra due riposi settimanali, e si aggiunge che non devono essere più di dodici in un periodo di trenta giorni. Ma questo vuol dire forse che un mese è fatto di sei settimane? O non si pensa forse piuttosto di ridurre la durata della settimana lavorativa a cinque giorni, per cui vi sarebbe, oggettivamente, una intensificazione del lavoro?

Ecco perché, al capoverso dove si parla di due servizi notturni, non può corrispondere l'altro in cui si dice che i servizi notturni stessi possono essere 12 nell'arco di 30 giorni. Il gruppo comunista preannuncia pertanto la presentazione di un emendamento che riduca i giorni da 12 a 10, sempre per lo stesso periodo.

MANCINI ANTONIO. Desidero far presente che all'articolo 1, dove viene modificato

l'articolo 1, punto 1, del decreto presidenziale 9 novembre 1971, n. 1372, si introduce il principio delle 36 ore settimanali per una determinata categoria di personale. È la prima volta che questo principio viene introdotto nell'ordinamento dello Stato. Ora, in considerazione del fatto che questo personale si trova nelle stesse condizioni di altre categorie, non possiamo introdurre una eccezione. Dobbiamo pertanto avere il coraggio di affermare responsabilmente che i turni di lavoro sono di 36 ore per tutto il personale dell'amministrazione dello Stato che si trova nelle stesse condizioni.

Il personale delle ferrovie dello Stato adetto esclusivamente alla manovra ha una attività che per tre quarti è di attesa, ed ha un turno di lavoro più breve di quello, per esempio, dei portalelettere, altrettanto gravoso.

Prego pertanto la Commissione di voler riflettere su questo punto perché sono del parere che questo principio non possa essere introdotto; se lo adottiamo, dobbiamo adottarlo per tutti e non soltanto per gli addetti alle manovre appartenenti alle ferrovie dello Stato.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Rifacendomi alla considerazione espressa dal collega Antonio Mancini, debbo dire che sono intervenuti degli accordi specifici, e che esiste già una autorizzazione, di carattere legislativo, per la quale il direttore generale delle ferrovie dello Stato può ridurre l'orario di lavoro da 40 a 38 ore in caso di attività particolarmente gravosa. Sarebbe opportuno, su questo punto, un chiarimento da parte del rappresentante del Governo, anche per sapere se sono state tenute presenti le possibili conseguenze, in quanto non vogliamo che si creino delle vittime. Quali garanzie ci possono essere date?

Voglio poi rinnovare una raccomandazione, è cioè che questi provvedimenti riguardanti il personale non ci vengano più presentati in modo settoriale e frammentario (così non si è infatti in grado di poterli valutare secondo una visione globale) ma secondo un piano organico.

**BAGHINO.** Signor Presidente, la I e la V Commissione hanno espresso il loro parere sul provvedimento?

**PRESIDENTE.** Sì, e sono entrambi favorevoli.

**BAGHINO.** Allora dichiaro che il gruppo MSI-destra nazionale auspica che questo

provvedimento venga prontamente approvato. La riduzione dell'orario di lavoro a 36 ore settimanali per i ferrovieri, costituisce un precedente che potrebbe essere esteso immediatamente a tutti gli altri settori. L'occasione ci è stata offerta da questo disegno di legge ma è bene non approfittarne.

Sono a favore del provvedimento, ma respingo l'impostazione dei continui richiami agli accordi con i sindacati, perché allora dovremo dire che il Governo è binario: Governo-sindacati, e il Parlamento non ha più alcuna ragione di esistere.

Noi dobbiamo sempre tener conto delle istanze dei lavoratori e dei rappresentanti dei lavoratori, ma con una nostra valutazione autonoma, senza condizionamenti che non posso accettare sino a quando sarò deputato, perché altrimenti dovrei, per coerenza, dare le dimissioni da deputato per l'inutilità di questa carica. Basterebbe, infatti, che il Parlamento emanasse una legge in cui si prevede che tutti gli accordi fra Governo e sindacati hanno forza di legge.

Abbandoniamo, pertanto, questa impostazione e approviamo il provvedimento il più presto possibile, perché è nell'interesse dei dipendenti dello Stato. Può costituire un precedente pericoloso, ma ne abbiamo approvati tanti altri, per cui possiamo anche approvare questo

**VENTURINI** Mi sembra che questo disegno di legge sia meritevole della nostra approvazione. Ritengo che l'osservazione dell'onorevole Carri sull'articolo 4 sia pertinente. In linea teorica considero giuste anche le osservazioni dell'onorevole Antonio Mancini circa l'opportunità di estendere certe disposizioni ad altre categorie del pubblico impiego, però bisogna convenire che questa è una rivendicazione fatta dai ferrovieri; se la faranno, per esempio anche i postelegrafonici, la prenderemo in esame, ma bisogna considerare che il tipo di lavoro è diverso.

**MANCINI ANTONIO.** Proprio perché è diverso voterò contro. L'impegno fisico degli addetti alle manovre è inferiore rispetto a quello dei portalelettere.

**VENTURINI.** Non è vero, e poi le responsabilità degli addetti alle manovre sono enormi.

**PRESIDENTE.** Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1974

POLI, *Relatore*. Credo che dalla discussione sia emersa una convergenza di opinioni favorevoli a questo disegno di legge; occorrerà solo chiarire alcuni concetti.

Chiedo ai colleghi di non presentare emendamenti, perché ritarderebbero l'approvazione di questo provvedimento che, invece, è opportuno che entri in vigore il più presto possibile nella formulazione approvata dal Senato.

Le preoccupazioni dell'onorevole Carri non sono di carattere sostanziale e il contrasto nella norma dell'articolo 4 non è reale, ma solo apparente, perché la riduzione dell'orario di lavoro non è generalizzata, ma è prevista per il personale che svolge mansioni molto pesanti. Da tempo nelle altre amministrazioni ferroviarie estere si adottano criteri non dissimili da quelli che si propongono in questo disegno di legge. Sono certo che il sottosegretario porterà un'argomentazione di questo tipo.

Vorrei dire all'onorevole Marzotto Caotorta che senza dubbio per il nostro paese questa è una norma innovativa di estrema importanza. Negli altri paesi è già in vigore da diverso tempo nel settore ferroviario, per cui non si tratta del primo caso. In definitiva, l'amministrazione ferroviaria non ha fatto altro che seguire quanto è emerso dai confronti eseguiti in sede UISE, cui partecipano le direzioni delle diverse ferrovie.

L'agevolazione che viene concessa alle categorie interessate a questo provvedimento è dovuta al fatto che si tratta di uno dei pochi lavori che non viene meccanizzato ma che grava interamente sulle spalle dell'uomo, che deve sostenere un'attività che debilita il fisico.

GUGLIELMINO. Bisognerebbe fare una statistica per sapere a quale età muoiono i ferrovieri dopo essere andati in pensione, rispetto ad altre categorie.

POLI, *Relatore*. Sto cercando di mettere in risalto proprio questo aspetto. Vorrei tranquillizzare i colleghi dicendo che si tratta di una norma che anche se sembra molto estesa, lo è solo in apparenza, perché riguardano soltanto alcune categorie che svolgono un'attività particolarmente gravosa.

Invito la Commissione a passare al più presto all'esame degli articoli, perché, essendo d'accordo sull'impostazione del provvedimento, ogni altra discussione sarebbe inutile.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con le considerazioni espresse dal relatore, che potrebbero essere accettate tranquillamente da tutta la Commissione.

Desidero aggiungere che l'iter di questo provvedimento risale a due anni fa (fu proposto, se non erro, dal ministro Scalfaro) per cui mi auguro che finalmente giunga in porto.

Ricordo all'onorevole Marzotto Caotorta che ha sollevato la questione, che il disegno di legge è frutto di un accordo con i sindacati preso nella prima piattaforma rivendicativa conclusa nel maggio del 1972; si convennero alcune decorrenze e sarà opportuno darne una spiegazione. La decorrenza di queste agevolazioni è graduata nel tempo a partire dal 1° giugno 1972 fino al 1° gennaio 1974: ciò comporta un arretrato di un anno e sette mesi che deve essere monetizzato e che i ferrovieri riscuoteranno. All'onorevole Carri posso dire che accetto la sua raccomandazione in modo che questa riduzione dell'orario di lavoro non si tramuti in un aumento delle ore di lavoro straordinario. Se questo avvenisse, non avrebbe più significato il beneficio che era nostra intenzione apportare con l'approvazione di questo disegno di legge.

Per quanto concerne l'articolo 4, debbo dire che le norme ivi contenute sono state a lungo esaminate ed accettate dalle organizzazioni sindacali: non si è improvvisato ma si è anzi riflettuto molto sulla questione. Se la soluzione adottata non fosse stata conveniente, i sindacati non l'avrebbero certamente accettata.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura del primo articolo:

#### ART. 1.

L'articolo 1, punto 1, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971 n. 1372, è integrato come segue:

« c) per il personale di stazione utilizzato esclusivamente alle manovre la durata settimanale del lavoro ordinario è di 36 ore distribuite di regola su cinque giornate lavorative ».

MANCINI ANTONIO. Dichiaro di votare contro questo articolo, in quanto ritengo che se si decide una riduzione di orario di lavoro per alcune categorie, questa riduzione debba essere estesa anche alle altre che si trovano nelle stesse condizioni, esplicitando un'attività parimenti gravosa.

PRESIDENTE. Non essendo stati presentati emendamenti, pongo in votazione l'articolo 1 nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 2, 3, 4, 5, 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 2.

L'articolo 4, punto 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« In caso di coincidenza di una festività infrasettimanale con un riposo settimanale fruito secondo il turno, viene corrisposto il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore corrispondenti all'orario ordinario giornaliero, quando il riposo settimanale impegna l'intera giornata della festività infrasettimanale.

Se il riposo settimanale impegna la metà o meno del giorno di festività infrasettimanale, il trattamento di cui sopra è ridotto alla metà.

Per le festività di Natale, capodanno, festa dei lavoratori, anniversario della Repubblica e ferragosto coincidenti, per l'intera giornata solare, con un riposo settimanale fruito secondo il turno, spetta il trattamento di cui al primo comma ovvero, a richiesta, una giornata di riposo compensativo.

A decorrere dal 1° gennaio 1974, per le festività infrasettimanali coincidenti, per l'intera giornata solare, con un riposo settimanale fruito secondo il turno, spetta il compenso per lavoro straordinario festivo per le ore corrispondenti all'orario giornaliero ordinario, ovvero a richiesta, una giornata di riposo compensativo ».

(È approvato).

#### ART. 3.

L'articolo 5, punto 1, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« Quando il servizio è svolto a turno fra vari dipendenti, questi non possono essere utilizzati in servizio notturno per più di due volte, anche consecutive, fra due riposi settimanali previsti dal turno ».

(È approvato).

#### ART. 4.

L'articolo 10, punto 2, primo e secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« I servizi notturni possono essere non più di due, anche consecutivi, fra due riposi settimanali.

I servizi notturni non devono essere più di dodici in un periodo di trenta giorni. In un periodo di trenta giorni devono essere assicurate quindici notti nei riposi giornalieri e settimanali trascorsi in residenza ».

(È approvato).

#### ART. 5.

L'articolo 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, è sostituito dal seguente:

« Per il personale di macchina utilizzato alle manovre o tradotte con agente unico le durate della settimana lavorativa è di trentasei ore ».

(È approvato).

#### ART. 6.

Le disposizioni di cui all'articolo 4, punto 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, modificato dai commi primo, secondo e terzo dell'articolo 2 della presente legge, hanno efficacia dal 1° giugno 1972. Resta fissata al 1° gennaio 1974 la decorrenza del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 2 della presente legge.

Le disposizioni di cui agli articoli 1, 3, 4 e 5 hanno efficacia dal 1° ottobre 1973.

(È approvato).

#### ART. 7.

La spesa derivante dall'attuazione della presente legge, valutata in lire 1.100 milioni per l'anno finanziario 1972, in lire 4.500 milioni per il 1973 e in lire 16.000 milioni per il 1974 e per gli anni successivi, graverà sul bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Al complessivo onere di lire 5.600 milioni relativo agli anni 1972 e 1973, l'Azienda provvederà con una sovvenzione del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della

spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1973.

All'onere di lire 16.000 milioni, relativo all'anno 1974, l'Azienda provvederà con una sovvenzione del Tesoro, alla cui copertura si farà fronte con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1974.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

*(È approvato).*

Gli onorevoli Carri e Guglielmino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti  
impegna il Governo

a far rispettare rigorosamente l'orario di lavoro evitando il ricorso alle ore straordinarie per la piena funzionalità del servizio e predisponendo l'assunzione del personale necessario a garantire le esigenze del servizio stesso.

(0/2667/1/10)

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Lo accetto come raccomandazione.

CARRI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973.

Desidero informare la Commissione che non sono ancora pervenuti i pareri sugli emendamenti trasmessi alla I e alla V Commissione.

BAGHINO. È evidente che non possiamo continuare la discussione del disegno di legge poiché mancano i pareri, ma desidero dichiarare che la discussione precedente ha raggiunto solo lo scopo di rinviare di dodici giorni l'esame del provvedimento, come era stato previsto.

GUGLIELMINO. Il disegno di legge non era ben formulato, per cui il tempo perso ora lo recupereremo in seguito.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

### Sull'ordine dei lavori.

GUGLIELMINO. In una precedente riunione avevo avanzato la richiesta che il ministro dei trasporti venisse a riferire alla Commissione le ragioni per cui ha chiesto al consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la facoltà di procedere all'aumento delle tariffe. Della questione è stato investito il Consiglio dei ministri e sono sorte anche polemiche, ma il ministro ancora non è venuto in Commissione, per cui prego l'onorevole presidente di sollecitare la presenza del ministro nella nostra Commissione. Se vi dovesse essere un ulteriore ritardo, a nome del gruppo comunista annuncio che mi avvarrò degli strumenti regolamentari per costringere il ministro a riferire in questa sede.

BAGHINO. Io estendo questa richiesta — anche perché non vorrei che poi il ministro sostenesse di non essere preparato o che l'argomento non era scritto all'ordine del giorno — alla soppressione e correzione delle agevolazioni.

GUGLIELMINO. Questo era implicito nella mia richiesta.

BAGHINO. Ho però voluto esplicitarla, perché il gruppo del MSI-destra nazionale dichiarò a suo tempo di essere nettamente contrario ad un ordine del giorno che sembrava fosse stato accettato con entusiasmo dal ministro.

PRESIDENTE. A nome della Commissione, prego il sottosegretario di rendersi interprete presso l'onorevole ministro delle richieste testé avanzate.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 20 FEBBRAIO 1974

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho già avuto modo di assicurare i deputati del gruppo comunista che mi sarei fatto interprete di questo desiderio. Ho infatti provveduto di conseguenza non solo verbalmente, ma anche per iscritto, per cui non posso fare altro che riformare nuovamente il ministro della richiesta.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale del-

l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato» (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2667):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Bargellini, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Foscari, Galasso, Guglielmino, Korach, Marzotto Caotorta, Merli, Pani, Poli, Pumilia, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Volpe.

**La seduta termina alle 12,15.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO