

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

45.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 21 FEBBRAIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CERAVOLO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzioni:		GALLONI e MAROCCO: Riconoscimento della qualifica di assistente di volo sugli aerei adibiti al trasporto di persone (1354)	697
PRESIDENTE	685	PRESIDENTE	697, 698, 700
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):		GALASSO	700
Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dal- l'Azienda autonoma delle ferrovie del- lo Stato (<i>Approvato dalla VIII Com- missione permanente del Senato</i>) (2651)	686	GUGLIELMINO	698, 700
PRESIDENTE	686, 688, 689, 694, 695, 696, 697	MAROCCO	698
CARRI	687, 688, 689, 694, 696, 697	MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	698
GALASSO	689, 697	MERLI, <i>Relatore</i>	698
GUGLIELMINO	695, 697	POLI	700
KORACH	695	Votazione segreta:	
MARZOTTO CAOTORTA	686, 688, 689, 696	PRESIDENTE	700
MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	696		
POLI, <i>Relatore</i>	688, 697		
Proposte di legge (<i>Discussione e approva- zione</i>):		La seduta comincia alle 10,45.	
Senatori MADERCHI ed altri: Abilitazione a svolgere compiti di emergenza agli assistenti di volo e riconoscimento giu- ridico della pensione di invalidità (<i>Ap- provata dal Senato</i>) (2384);		MAROCCO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).	
		Sostituzioni.	
		PRESIDENTE, Comunico che, ai sensi del- l'articolo 19 del regolamento, i deputati Pan- dolfo, Conte e D'Angelo sostituiscono, per la seduta odierna, rispettivamente, i deputati Russo Quirino, Ballarin e Fioriello.	

Seguito della 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 il seguito della 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.

L'onorevole Poli ha facoltà di riferire sui lavori del gruppo di lavoro.

POLI, Relatore. Nel gruppo di lavoro riunitosi ieri pomeriggio è emerso il convincimento di approvare questo disegno di legge il più presto possibile, poiché vi è una notevole carenza nel settore che è necessario colmare al più presto.

Si sono esaminate due possibili soluzioni. La prima, che è la più logica e, sul piano giuridico, la più idonea a risolvere il problema, consiste, come è già emerso nel corso del dibattito in Commissione, nello stralciare dal disegno di legge alcuni articoli. In particolare, poiché all'articolo 1 sono già elencate quasi tutte le norme che devono essere rispettate nel settore della prevenzione degli infortuni, sarebbe sufficiente prevedere in un apposito articolo un meccanismo che consentisse all'amministrazione ferroviaria di integrare tali norme, adeguandole alle particolari esigenze e caratteristiche del servizio svolto. È poi evidente che dovrebbero essere mantenuti alcuni articoli come il 34, il 35, il 39 e il 40, relativo alla copertura finanziaria.

La seconda soluzione consiste nel tenere conto che questo disegno di legge è già stato approvato dal Senato, per cui si dovrebbe invitare il sottosegretario a non presentare l'emendamento preannunciato nella seduta di ieri, in modo da non modificare l'attuale formulazione, approvandola così com'è.

Il gruppo di lavoro mi ha dato il mandato di interpellare il Ministero dei trasporti circa la soluzione da esso preferita. Ho così potuto accertare che il Ministero, pur rimettendosi completamente alle decisioni della Commissione, gradirebbe evidentemente che fosse adottata la prima soluzione, e cioè quella che consente di emanare una norma piuttosto elastica

che dia la possibilità all'amministrazione ferroviaria di adeguare le norme alle nuove situazioni che potrebbero verificarsi sul piano tecnico in questo settore, sia in Italia che all'estero, per il continuo collegamento esistente nel settore ferroviario fra la legislazione internazionale e quella italiana. L'unica esigenza sottolineata indefettibilmente dal dicastero è comunque quella di una rapida approvazione del provvedimento. Propongo pertanto — e questo è un nodo che deve essere sciolto dalla Commissione — di cercare di trovare il modo di giungere alla prima soluzione, molto semplice, anche per le risultanze emerse dai contatti con gli uffici competenti del ministero dei trasporti.

Se questa prima soluzione si può adottare subito, bene; altrimenti, occorre ripiegare sulla seconda, in modo da passare al più presto all'esame dell'articolo nella formulazione trasmessaci dal Senato. Formulo, quindi, una richiesta precisa. Io non ritengo che il testo così come è congegnato, contenga una delega al Governo, in quanto le leggi richiamate sono molte, per cui abbiamo chiara la situazione del settore e come essa deve essere regolamentata; adottando pertanto tale soluzione non faremmo altro che consentire al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di adeguare queste norme alle esigenze dell'azienda. Se invece questa procedura non dovesse essere considerata giusta, passiamo all'esame degli articoli così come ci sono pervenuti dal Senato.

MARZOTTO CAOTORTA. Ho ascoltato con molta attenzione il relatore, che ha puntualizzato la situazione. Nel gruppo informale di lavoro è emersa la volontà unanime di approvare un provvedimento diversamente formulato, e cioè non contenente, come quello in esame, una dettagliata descrizione delle varie misure di sicurezza, che non può certamente formare oggetto di un provvedimento legislativo, caso mai, di un regolamento; pertanto, non intendiamo assumere la responsabilità di elaborare norme eccessivamente tecniche come quelle recate dal disegno di legge in esame, la cui eventuale inidoneità o insufficienza a disciplinare in futuro una minuta casistica in continua evoluzione non potrebbe non essere imputata al Parlamento.

Sono infatti del parere che ognuno debba fare il proprio mestiere. In questo senso, sono propenso ad adottare la prima soluzione e cioè per quella che lascia ad organi diversi dal Parlamento l'emanazione di una regolamentazione rigorosamente tecnica, secondo il punto di vista espresso in sostanza dal Governo.

Il Governo, cioè, ha affermato che all'articolo 1 viene recepita per le ferrovie dello Stato tutta una serie di provvedimenti che vennero emanati per altri luoghi di lavoro, ad eccezione di alcune norme che, così come sono predisposte, secondo il Ministero dei trasporti non sono applicabili alle ferrovie. Prendo per buona questa esclusione, su cui vi sarebbe da discutere, perché altrimenti creeremmo un ginepraio. Bisognerebbe aggiungere, però, una altra norma del seguente tenore: « Viene abrogato il regolamento per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 7 maggio 1903, n. 209 », e ciò in seguito alle lacune determinate dall'esclusione di alcuni articoli dei decreti delegati sugli infortuni.

Come ha detto giustamente il relatore, dovrebbe inoltre rimanere in vita l'articolo 34 e sarei d'accordo di modificarlo nel senso di prevedere l'inclusione di rappresentanti sindacali nella commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro.

L'articolo 35 dà adito ad alcune perplessità, ma comunque mi trova consenziente. Vi si prevede che, con decreto del ministro dei trasporti, di concerto con quello del lavoro, saranno stabilite le norme intese a coordinare l'azione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro. Ritengo che questa materia sarà delegata, ma se il Governo ha predisposto questo articolo vuol dire che è in grado di assumersi questa responsabilità.

Ritengo che anche l'articolo 38, che obbliga l'Azienda delle ferrovie dello Stato a provvedere alla rilevazione, elaborazione e pubblicazione di statistiche sugli infortuni del lavoro e sulle malattie professionali e a comunicare agli ispettorati del lavoro le notizie sugli infortuni e le malattie professionali, dovrebbe rimanere.

Anche l'articolo 39 dovrebbe essere mantenuto, però l'incarico che affidiamo al ministro dei trasporti, di concerto con il ministro del lavoro, di stabilire con decreto il periodo di tempo entro cui dovranno essere applicate le disposizioni della presente legge per gli edifici, locali, macchine ed altro, dovrebbe estendersi a tutte le particolari prescrizioni tecniche che non sono in contrasto con le norme di cui all'articolo 1. Operando in tal senso si completa tutto quello che manca all'articolo 1 e pertanto anche quei problemi oggetto degli articoli stralciati dall'altra normativa e si afferma che questo incarico non è una delega, ma una semplice autorizzazione concessa ai

suddetti ministri a provvedere con decreto a tutta l'altra normativa tecnica di cui ha bisogno l'azienda delle ferrovie dello Stato.

In questo modo mettiamo in grado il ministro dei trasporti, di concerto con quello del lavoro (è opportuno che si coordini questa materia, perché negli ambienti di lavoro vi sono delle differenze, ma anche molti punti in comune) di stabilire una normativa più aderente alla situazione e di poterla aggiornare via via senza dover ricorrere al Parlamento.

È evidente infine che debba rimanere l'articolo 40, che concerne la copertura finanziaria.

In merito all'urgenza desidero rilevare — e non già perché mi preoccupi delle critiche mosse da alcuni giornalisti alla presunta rozzezza del nostro metodo di legiferare — che se si è aspettato settant'anni prima di rivedere una normativa risalente al 1903, non bisogna preoccuparsi se rinviando l'esame del disegno di legge di una settimana o due, proprio per predisporre una normativa nel settore della infortunistica che sia fatta bene.

CARRI. Desidero porre una domanda all'onorevole Poli ed al sottosegretario, perché una delle questioni sorte in sede di gruppo di lavoro è che le considerazioni fatte sul provvedimento, e che ci portano alle conclusioni espresse dall'onorevole Marzotto Caotorta, sono già state avanzate al Senato. A queste osservazioni è stata data la risposta (si tratta di appurarne la validità) che da parte dell'azienda questo articolato era già stato sottoposto al Ministero del lavoro, che si è però rifiutato di tradurlo in una normativa di carattere regolamentare partendo dal presupposto che è all'esame del suddetto Ministero la presentazione di un dispositivo di legge che modifica il decreto del 1955 e che dovrebbe rivedere complessivamente tutta la materia, in particolare quella concernente l'azienda delle ferrovie dello Stato.

Ora, rinunciando ad approvare il dispositivo contenuto in questo disegno di legge, rischiamo di rimandare ad un tempo lontano la regolamentazione dal punto di vista infortunistico delle questioni qui richiamate, almeno al momento in cui sarà esaminata ed approvata una nuova legge sostitutiva del decreto del 1955.

Come ha affermato giustamente l'onorevole Poli nella sua relazione, questo provvedimento deve essere approvato con sollecitudine, perché da un anno e mezzo i ferrovieri attendono che sia approvato uno « stralcio » di re-

golamento su questa materia. Pertanto, non possiamo continuare a giocare all'infinito al rinvio in una materia che è molto opinabile e che presenta tutte le incongruenze che abbiamo rilevato.

In considerazione di ciò e di fronte al rischio di dover rimandare nel tempo il voto definitivo di questo provvedimento (a parte il fatto che, come ha rilevato giustamente l'onorevole Marzotto Caotorta, sono trascorsi settanta anni), penso che si debba approvarlo nell'attuale formulazione e si debba sollecitare il Governo a presentare rapidamente un provvedimento di modifica del decreto del 1955 in modo da regolamentare tutta la materia.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei far rilevare ai colleghi ed in particolare all'onorevole Carri due aspetti.

CARRI. Signor Presidente, io ho posto una domanda all'onorevole Poli ed all'onorevole sottosegretario e vorrei che mi si desse una risposta.

MARZOTTO CAOTORTA. Faccio due considerazioni in merito a questa discussione che mi sembrano importanti e su cui richiamo l'attenzione del relatore e del Governo.

La prima è la seguente: il fatto che il Governo, in particolare il ministro del lavoro, abbia intenzione di modificare il decreto del 1955 non influisce minimamente sull'attività che deve svolgere subito il Ministero dei trasporti per applicare alle ferrovie dello Stato la normativa di cui al disegno di legge in esame. Questo stabilisce che le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, vengono applicate alle ferrovie dello Stato; se, poi, un domani questo decreto verrà modificato, ciò costituisce un evento a valle che non ci interessa. In altre parole, l'incarico che affidiamo al Ministero dei trasporti di stabilire alcune norme nell'ambito della propria competenza è indipendente dalla normativa che emanerà in futuro il Ministero del lavoro per modificare il decreto del 1955.

La seconda considerazione è la seguente: questa normativa per il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile è già pronta; si tratta, infatti, degli articoli che verranno stralciati dal provvedimento.

CARRI. Ma il Ministero si rifiuta di farlo.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei, inoltre, che la Commissione approfondisse quanto sta-

bilito dall'articolo 42, che così recita: « Entro un biennio dall'entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato un regolamento di attuazione delle disposizioni della presente legge, sentite le organizzazioni sindacali unitarie ». Quindi, l'applicazione di questa legge è rinviata di due anni, cioè fino a quando non sarà emanato il regolamento di esecuzione. Ecco perché dico che bisogna fare immediatamente il regolamento; la mia proposta fa risparmiare del tempo. Il Ministero deve procedere prima; io chiedo che queste norme vengano emesse subito; la mia soluzione consente di procedere con maggiore rapidità rispetto a quella prospettata nel disegno di legge.

POLI, Relatore. Ho seguito con molta attenzione quanto è stato detto, ma ritengo che il problema di fondo sia ormai quello di sciogliere la riserva, perché, come mi è stato fatto di nuovo presente, si tratterebbe comunque di una delega, e quindi il provvedimento dovrebbe essere per forza approvato dall'Assemblea. Pertanto, propongo che si ripieghi sul testo approvato dal Senato, perché in caso contrario rischieremmo, contrariamente a quanto pensa il collega Marzotto Caotorta, di non uscire più da questa situazione; in quanto andare in aula significherebbe affossare il provvedimento.

Quindi, in considerazione del fatto che il disegno di legge è già stato approvato dal Senato, e a parte le considerazioni e i rilievi che sono stati fatti da tutte le parti politiche circa la sua formulazione, io ritengo che non ci resti che pronunciarsi sul fatto se continuare o meno la discussione.

MASCIADRI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile. Desidero soltanto dire che nello scegliere le strade, dobbiamo prendere quella che consente di procedere più velocemente. Il rischio, precisato dal relatore, di dover andare in aula, con tutte le conseguenze che ciò comporterebbe, non lo dobbiamo correre: quindi, la prima strada non è da seguire. I tempi brevi, ai quali ha fatto riferimento il collega Marzotto Caotorta, in effetti diventano assai lunghi; si può invece sollecitare il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile a redigere al più presto il regolamento di esecuzione, ma la prima tappa è quella di approvare il disegno di legge così come pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Dovremmo adesso decidere se passare all'esame degli articoli.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

MARZOTTO CAOTORTA. Ritengo che la preoccupazione espressa dal relatore circa il rischio di vedere rimesso in Assemblea il provvedimento sia infondato, perché già adesso il disegno di legge, all'articolo 39, stabilisce che è necessario un decreto del Ministro dei trasporti per ottemperare a certe finalità. Non vedo, quindi, come ciò possa comportare una delega, perché, o essa esiste già per quanto riportato nell'articolo 39 — ma allora mi chiedo perché il provvedimento non sia già all'esame dell'Assemblea — oppure non vi delega ed allora il problema non esiste. Per questa ragione il gruppo democristiano voterà contro la proposta di passaggio agli articoli, in quanto non ritiene il provvedimento confacente con le responsabilità che abbiamo.

GALASSO. Condividendo le osservazioni fatte dall'onorevole Marzotto Caotorta, che porterebbero ad una legge migliore e più organica, in tempi brevi, il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione della proposta di proseguire il dibattito avendo come riferimento il testo del Senato.

CARRI. Noi riteniamo che sia utile procedere avendo come base tale testo, pur riconoscendo la validità delle osservazioni che sono state fatte.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di passaggio agli articoli.

(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli.

MARZOTTO CAOTORTA. Onorevole Presidente, il gruppo democristiano si asterrà nella votazione di tutti gli articoli.

PRESIDENTE. Poiché agli articoli da 1 a 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle attività tipicamente industriali nonché nelle attività proprie dell'esercizio ferroviario ed in quelle ad esso strettamente connesse svolte dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si applicano, dalla data di entrata in vigore della presente legge e salve le speciali disposizioni di cui ai successivi capi, le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, nu-

mero 547 (esclusi gli articoli 8, 10, 36, 37, 226, 228, 319, 320, 321, 395, primo e secondo comma 398, 399, 401, 402, 403 e 404), nonché le norme di cui ai seguenti decreti, in quanto l'Azienda predetta esegua direttamente i lavori in essa previsti:

a) decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1956, n. 302, concernente « Norme di prevenzione degli infortuni sul lavoro integrative di quelle generali emanate con decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547 »;

b) decreto del Presidente della Repubblica 7 gennaio 1956, n. 164, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro nelle costruzioni » (escluso articolo 11);

c) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 320, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro in sotterraneo », per i lavori di costruzione e manutenzione delle opere murarie nelle gallerie, cunicoli e simili;

d) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 321, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nei cassoni ad aria compressa »;

e) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 322, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni e l'igiene del lavoro nell'industria della cinematografia e della televisione »;

f) decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 323, concernente « Norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro negli impianti telefonici » (escluso articolo 9 per la parte concernente l'obbligo del collegamento elettrico a terra per le stazioni amplificatrici).

All'osservanza delle disposizioni della presente legge sono, inoltre, tenute le imprese appaltatrici di opere o servizi ferroviari, quando l'opera o il servizio appaltato venga eseguito negli impianti ferroviari, nonché le amministrazioni statali, la Compagnia internazionale carrozze con letti e qualunque altro ente, quando il lavoro venga svolto in ambito ferroviario.

(È approvato).

ART. 2.

I pavimenti e i piani di calpestio degli ambienti di lavoro e delle zone destinate al passaggio in sede ferroviaria non devono presentare buche o sporgenze pericolose e

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

devono essere in condizioni tali da rendere sicuro il movimento ed il transito delle persone e dei mezzi di trasporto.

Quando per evidenti ragioni tecniche non si possono completamente eliminare dalle zone di transito ostacoli fissi o mobili che costituiscono un pericolo per i lavoratori o i veicoli che tali zone devono percorrere, gli ostacoli devono essere opportunamente segnalati.

Per gli accessi e per i passaggi interni ai capannoni di officina, di rimessa, di sala gru, di magazzino e simili, attraverso i quali transitano veicoli, è ammesso il transito contemporaneo del veicolo e delle persone solo se resta disponibile alle persone un franco di 70 centimetri. Qualora tale condizione non sussista il transito contemporaneo deve essere vietato.

(È approvato).

ART. 3.

Le aperture esistenti nel suolo o nel pavimento dei luoghi o degli ambienti di lavoro o di passaggio, comprese le fosse (con esclusione di quelle di cui all'ultimo capoverso del presente articolo) e i pozzi, devono essere provviste di solide coperture o di parapetti normali, atti ad impedire la caduta di persone. Quando dette misure non siano attuabili, tali aperture devono essere munite di apposite segnalazioni di pericolo.

Le aperture nelle pareti, che permettono il passaggio di una persona e presentano il pericolo di caduta per dislivelli superiori ad un metro, devono essere provviste di apposita barriera o munite di parapetto normale.

Per le finestre è consentito che l'altezza del parapetto non sia quella normale, purché non minore di centimetri 90 quando, in relazione al lavoro eseguito, non vi siano condizioni di pericolo.

La presenza delle fosse per piattaforme, per carrelli trasbordatori o per la visita e la riparazione di rotabili negli impianti e nei piazzali ferroviari, qualora la zona dove trovansi dette fosse non sia sufficientemente illuminata, deve essere adeguatamente segnalata.

(È approvato).

ART. 4.

L'illuminazione sussidiaria, per garantire la continuazione del lavoro in caso di mancanza di illuminazione artificiale normale, di cui all'articolo 32 del decreto del Presidente

della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, nei piazzali, lungo le linee ferroviarie e sui rotabili può essere fornita anche da un impianto mobile o da mezzi portatili.

(È approvato).

ART. 5.

I portoni dei magazzini e delle rimesse, che si aprono a battente, devono essere muniti di appositi dispositivi di arresto per essere assicurati in posizione di apertura.

Davanti alle porte delle case cantoniere, delle garitte di servizio, od in genere dei fabbricati vicini ai binari in esercizio, che si aprono verso di essi, devono impiantarsi appositi ripari per impedire l'accesso diretto al binario.

(È approvato).

ART. 6.

Le vie di transito, che, per lavori di riparazione o manutenzione in corso o per guasti intervenuti, non sono percorribili senza pericolo, devono essere segnalate con cartelli o altri mezzi idonei.

(È approvato).

ART. 7.

Le disposizioni di cui agli articoli 219 e 220 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano all'esercizio ferroviario, per il quale valgono le norme emanate dalle aziende esercenti.

(È approvato).

ART. 8.

Lungo le linee parallelamente ai binari, nei piazzali di stazione, negli scali, nei depositi locomotive ed in genere in ogni impianto interessato da binari in esercizio, devono, per quanto possibile, essere realizzati e mantenuti in buone condizioni di percorribilità appositi sentieri pedonali, formanti gli itinerari da percorrere per consentire al personale di servizio di spostarsi con la massima sicurezza rispetto alla circolazione dei rotabili; gli attraversamenti dei binari devono essere muniti di passatoie a raso. Gli schemi di detti itinerari devono essere resi noti al personale mediante affissione negli impianti interessati.

Nei grandi piazzali di stazione, ove ciò sia necessario, si dovranno realizzare idonee piazzole di ricovero opportunamente segnalate.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

Gli itinerari, ove necessario, dovranno essere opportunamente evidenziati con apposite segnalazioni.

(È approvato).

ART. 9.

Sulle travate metalliche definitive, quando vengano eseguiti lavori che impediscano l'uso dei normali passaggi, e sulle travate metalliche provvisorie deve essere sempre realizzato un solido passaggio provvisorio, centrale o laterale, avente larghezza non inferiore a metri 0,75 atto a consentire il transito delle persone e devono essere approntati piazzoletti di rifugio posti a distanza tra loro non maggiore di 30 metri.

(È approvato).

ART. 10.

Nelle gallerie devono esistere, di regola da ambo i lati nelle gallerie a doppio binario, e almeno da un lato, in quelle a semplice binario, appositi sentieri pedonali, tenuti sempre sgombri da materiali ed in buone condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie di lunghezza compresa fra 100 e 3.000 metri devono essere apposti opportuni contrassegni che consentano di individuare la posizione della più vicina nicchia per il ricovero del personale.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 4.000 metri, detti contrassegni sono limitati ai primi 2.500 metri a partire da ciascun imbocco.

Il limite di 2.500 metri indicato al capoverso precedente deve essere congruamente aumentato per linee che possano essere percorse da treni a velocità superiore a 160 chilometri orari.

Nelle nicchie delle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 metri, devono essere realizzati piccoli depositi di torce a vento od altro idoneo mezzo di emergenza per l'illuminazione delle gallerie stesse. Tali depositi vanno segnalati convenientemente.

(È approvato).

ART. 11.

La sede ferroviaria deve essere tenuta sgombra da ogni oggetto rimovibile fino alla distanza di metri 1,50 dalle rotaie.

Fanno eccezione gli attrezzi e materiali per i lavori sulla sede stessa, purché non impediscano il libero e sicuro transito dei rotabili.

Oltre il limite suddetto, gli oggetti devono essere sistemati in modo da non costituire pregiudizio alla regolarità dell'esercizio e alla sicurezza delle persone.

(È approvato).

ART. 12.

Quando per ragioni tecniche e funzionali non si possono eliminare o allontanare dal binario gli ostacoli fissi trovantisi a distanza inferiore a metri 1,50, gli ostacoli stessi, ad eccezione dei marciapiedi e dei piani caricatori, devono essere opportunamente segnalati.

(È approvato).

ART. 13.

La circolazione sulla sede ferroviaria in bicicletta o con ciclomotore a motore spento è ammessa solo per esigenze e nell'interesse dell'esercizio, previo rilascio di apposite autorizzazioni e con l'osservanza di particolari norme cautelative fissate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, purché esista pista adatta.

La circolazione con mezzi motorizzati è di regola vietata. Peraltro, nel caso che esistano in piazzali ferroviari o lungo la linea piste adatte alla circolazione di mezzi motorizzati, la circolazione dei mezzi predetti può essere consentita nei limiti delle disposizioni di carattere locale.

(È approvato).

ART. 14.

Ai lavori di posa in opera e di manutenzione dei binari in galleria e ai lavori connessi ai servizi di vigilanza della linea in galleria si applicano le disposizioni di cui agli articoli 33, 66, 67, 68 e 69 del decreto del Presidente della Repubblica 20 marzo 1956, n. 320.

I tratti di galleria che i lavoratori debbono percorrere per raggiungere i cantieri di lavoro possono anche non essere illuminati con mezzi di illuminazione fissi indipendenti dai mezzi di illuminazione portatili, quando esistano sentieri pedonali in normali condizioni di percorribilità.

Nelle gallerie ove vi sia pericolo di caduta di materiali dall'alto i lavoratori e coloro che per necessità di servizio accedano in galleria devono essere muniti e fare uso di casco di protezione costituito di materiale leggero e resistente.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 15.

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.

KORACH. Ritengo che questo articolo sia in contrasto con la lettera a) dell'articolo 1 che abbiamo già approvato. Non si possono infatti dire due cose diverse; eventualmente si doveva escludere il riferimento al capo quinto. Comunque non intendiamo presentare un emendamento al riguardo per non ritardare l'iter del provvedimento.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo non presenterà il preannunciato emendamento all'articolo 40, per evitare che il provvedimento ritorni al Senato.

KORACH. Voglio vedere come l'applichere.

GUGLIELMINO. Il Governo tenga conto delle affermazioni dell'onorevole Korach.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 15.

(È approvato).

Poiché agli articoli da 16 a 33 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 16.

Quando si eseguono lavori su binari in esercizio o nelle immediata adiacenze, che comportino l'occupazione con uomini ed attrezzi dei binari stessi o anche della sola sagoma libera di transito, deve essere predisposta una apposita organizzazione protettiva per le persone addette ai lavori per assicurarne l'incolumità al passaggio dei treni.

Istruzioni di dettaglio saranno emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato basandosi essenzialmente:

— sul conseguimento della conoscenza precisa e tempestiva della circolazione dei treni

— sul binario interessato dai lavori ed eventualmente su quello attiguo;

oppure sulla predisposizione di apposite segnalazioni, a distanza e nell'ambito del cantiere, con l'impiego di opportuni e sicuri meccanismi di allarme o di altri mezzi adeguati alla complessità del cantiere, alla velocità dei treni circolanti ed alle caratteristiche ambientali e meteorologiche.

Nelle linee a doppio binario, l'organizzazione protettiva deve riguardare il passaggio dei treni sui ambedue i binari, anche se il binario interessato dai lavori è uno solo.

La presenza di squadre di lavoro operanti sui binari o nelle immediate adiacenze deve essere, in ogni caso, segnalata con appositi segnali ai treni provenienti da ambedue i lati.

Quando si eseguono lavori che, anche momentaneamente, interrompono la continuità del binario o ne pregiudicano l'efficienza o la stabilità, devono, inoltre, esporsi i prescritti segnali di arresto da ambedue i lati di provenienza dei treni.

(È approvato).

ART. 17.

Durante l'esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo 16 il personale incaricato dei servizi di protezione deve indossare apposito indumento segnaletico.

(È approvato).

ART. 18.

Sugli organi, apparecchi, dispositivi ed impianti elettrici dei rotabili ferroviari non sono richieste le indicazioni di cui agli articoli 233, ultimo comma, 269, 287, terzo comma, e 338 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547.

La deroga prevista dal secondo comma dell'articolo 287 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione contro il contatto accidentale ai conduttori ed elementi di tensione, vale anche per i quadri di distribuzione e di manovra in opera sui rotabili.

(È approvato).

ART. 19.

La prescrizione di cui all'articolo 240 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relativa alla protezione delle pareti esterne a temperatura elevata, non è applicabile ai rotabili ferroviari.

(È approvato).

ART. 20.

Le norme previste dall'articolo 249 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, relative ai recipienti per il trasporto dei liquidi pericolosi e nocivi non si applicano a quelli trasportati a mezzo veicoli ferroviari per i quali dovranno essere osservate apposite norme emanate dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 21.

Le norme di cui ai capi I, II, III e IV del titolo VIII del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano al trasporto ferroviario di materie e prodotti pericolosi e nocivi, per il quale debbono essere osservate le norme del regolamento per il trasporto delle merci pericolose e nocive, di cui alle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 22.

Nei rotabili ferroviari, ove non riesca possibile per particolari esigenze, ottemperare alle norme di cui agli articoli 267, 304 e 306, punto c), del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, devono essere adottate idonee misure e cautele.

(È approvato).

ART. 23.

Le protezioni contro il contatto accidentale dei conduttori e degli elementi nudi dei circuiti ad alta tensione di cui agli articoli 276, 277, 278 e 279 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non sono necessarie sui rotabili, purché siano adottati idonei mezzi sostitutivi.

(È approvato).

ART. 24.

Le norme di cui agli articoli 288, 289, 290 e 292 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, non si applicano ai circuiti elettrici in' opera sui rotabili, escluse le sottostazioni ambulanti.

(È approvato).

ART. 25.

Le operazioni di pulizia e di riparazione dei rotabili devono di regola essere eseguite sui binari specificatamente designati, non interessanti la circolazione dei veicoli e dotati di appositi dispositivi atti a garantire l'indipendenza da quelli di circolazione.

Quando ciò non fosse possibile, le suddette operazioni potranno svolgersi anche sui binari di circolazione con l'adozione di adeguate cautele stabilite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Durante le operazioni di visita o riparazione, devono essere osservate le norme ed usate le attrezzature specifiche previste dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al fine di impedire infortuni al personale.

(È approvato).

ART. 26.

Quando, per necessità di lavoro, un lavoratore deve introdursi con qualche parte del corpo fra organi del rotabile che possono entrare in movimento, devono adottarsi le necessarie misure e cautele, affinché tali organi non possano essere messi in moto da altre persone o mezzi.

(È approvato).

ART. 27.

I bagagliai, i postali ed altri veicoli di servizio devono essere muniti, in corrispondenza delle porte scorrevoli, di barre di sicurezza o di altri dispositivi di protezione atti ad impedire la caduta di persone. Le porte scorrevoli di tali veicoli devono essere munite di dispositivi di bloccaggio nelle posizioni estreme di chiusura e di apertura.

Le scalette, i montatoi ed i praticabili dei rotabili devono essere atti a ridurre, per quanto possibile, il pericolo di scivolamento.

Le scale in dotazione ai rotabili devono essere costruite secondo criteri stabiliti dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

ART. 28.

La costruzione delle linee di contatto per trazione elettrica è regolata da disposizioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'altezza minima dal piano del ferro del conduttore di contatto non potrà comunque essere inferiore a metri 4,40.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

ART. 29.

Non possono essere eseguiti lavori in prossimità di linee elettriche aeree sotto tensione a distanza minore di metri 1 per le linee di contatto e di alimentazione fino a 25 chilovatt e a metri 3 per le linee primarie fino a 220 chilovatt.

(È approvato).

ART. 30.

In deroga a quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 313, dall'articolo 314 e dal primo comma dell'articolo 318 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, è ammesso l'uso di utensili e di lampade portatili a tensione non superiore a 220 volts e senza collegamento di terra nei parchi ferroviari ed all'interno dei rotabili, purché siano adottati i seguenti provvedimenti:

realizzare un isolamento supplementare; impiegare cavetti flessibili a doppia guaina.

(È approvato).

ART. 31.

In apposite istruzioni emanate dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato devono essere stabilite le norme di comportamento del personale, ai fini della sicurezza individuale e collettiva, in relazione all'attività da esso svolta.

In particolare le dette istruzioni devono specificare le precauzioni che il personale deve osservare nello svolgimento di attività proprie dell'esercizio ferroviario e di quelle ad esso strettamente connesse.

(È approvato).

ART. 32.

In caso di sinistri o di circostanze eccezionali è data facoltà ai dirigenti delle squadre di soccorso di derogare, ove indispensabile, all'applicazione delle norme contemplate dalla presente legge salvo prendere tutte le precauzioni adeguate ai casi specifici che potranno presentarsi, agli effetti antinfortunistici.

(È approvato).

ART. 33.

In sede di progettazione e di esecuzione delle opere ed impianti ferroviari soggetti al pericolo di incendio nonché per l'esercizio

o la conduzione di essi, si debbono osservare le prescrizioni contenute nelle vigenti norme generali e particolari, volte ad assicurare la prevenzione degli incendi, nonché le cautele suggerite dall'esperienza.

Il controllo sull'osservanza delle vigenti disposizioni è affidato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale è tenuta a richiedere il parere del comando del Corpo dei vigili del fuoco, competente per territorio, in merito alla determinazione — per gli impianti che per qualsiasi motivo presentino, in caso di incendio, gravi pericoli per l'incolumità dei lavoratori — dei tipi e quantità di apparecchiature e mezzi da tenere a disposizione per lo spegnimento degli incendi, nonché del tipo di organizzazione da mettere in atto per la prevenzione incendi.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 34.

La composizione della Commissione consultiva permanente per la prevenzione degli infortuni e per l'igiene del lavoro di cui all'articolo 393 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, è integrata da tre esperti designati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'onorevole Carri ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere, alla fine dell'articolo, il seguente periodo: « e da tre rappresentanti del personale designati secondo le norme della legge n. 668 del 1967 ».

CARRI. Ritiro l'emendamento per non ritardare l'iter del provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 34 nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché all'articolo 35 non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 35.

La vigilanza sull'applicazione delle presenti norme è affidata congiuntamente all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e agli

ispettorati del lavoro. Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, saranno stabilite le norme intese a coordinare l'azione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 36.

Le verifiche e i controlli per l'accertamento dello stato di sicurezza degli impianti, delle installazioni, delle attrezzature e dei dispositivi, nei casi previsti, sono affidati alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Il direttore generale determinerà le modalità per l'esercizio delle verifiche e dei controlli nonché le relative documentazioni.

KORACH. Vorrei che il Governo si impegnasse a rivedere, in sede di attuazione dell'articolo 35, il rapporto che lo lega all'articolo 36, perché quest'ultimo o è pleonastico o è in contrasto con il precedente. Infatti è evidente che le ferrovie dello Stato, in quanto azienda direttrice dei lavori, non possono sottrarsi alla responsabilità di applicare le norme di sicurezza e di esercitare la vigilanza sugli impianti. Bisogna chiarire che l'articolo 36 ribadisce la responsabilità delle ferrovie dello Stato, ma è ben distinto dall'articolo 36, perché altrimenti sorgerebbe un conflitto di competenza fra la commissione congiunta prevista all'articolo 35 e quanto prevede l'articolo 36, e cioè la responsabilità diretta da parte dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

GUGLIELMINO. Si vuole ribadire che il ministro non può esimersi dalle proprie responsabilità nella direzione delle ferrovie.

KORACH. L'articolo 36 va interpretato in questo senso, e non può voler significare che su quanto viene stabilito all'interno delle ferrovie dello Stato i membri della commissione di cui all'articolo 35 non possono « mettere becco ». Ho detto ciò, perché siccome l'articolo potrebbe essere interpretato in questo senso, non vorrei che ciò accadesse.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 36 nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 37, 38 e 39 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 37.

Presso gli impianti soggetti alle presenti norme deve essere tenuto un registro, nel quale vanno annotati cronologicamente tutti gli infortuni occorsi al dipendente personale.

Su detto registro devono essere indicati, oltre al nome, cognome e qualifica dell'infortunato, le cause e le circostanze dell'infortunio, nonché la data di abbandono e di ripresa del lavoro.

Sul medesimo registro vanno annotati, altresì, i casi di malattie professionali.

Il registro infortuni deve essere tenuto a disposizione degli organi ispettivi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e degli ispettorati del lavoro.

Il registro infortuni deve essere conservato per diciotto anni.

(È approvato).

ART. 38.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato provvede alla rilevazione, elaborazione e pubblicazione di statistiche sugli infortuni del lavoro e sulle malattie professionali, verificatisi negli impianti soggetti alle presenti norme, secondo i criteri generali fissati dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

L'Azienda predetta, inoltre, comunicherà agli ispettorati del lavoro, nei termini e con le modalità da concordare con il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, le notizie sugli infortuni e le malattie professionali verificatisi ed altri dati che potranno essere richiesti, utili allo studio del fenomeno infortunistico.

(È approvato).

ART. 39.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentita la Commissione consultiva permanente di cui all'articolo 34, sarà stabilito il periodo di tempo entro cui dovranno essere applicate le disposizioni della presente legge, per gli edifici, locali, macchine, impianti e loro parti, preesistenti o in corso di costruzione alla data di entrata in vigore della presente legge, relativamente ai settori per i

quali ricorrono esigenze tecniche o di esercizio o altri motivi eccezionali, sempre che sussistano o vengano adottate idonee misure di sicurezza.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 40.

Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni sino a concorrenza della somma complessiva di lire 4.000 milioni e a finanziare le relative spese — previste in ragione di lire 1.300 milioni per ciascuno degli anni 1973 e 1974 e di lire 1.400 milioni per il 1975 — con gli stanziamenti iscritti al capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1973 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ho detto in precedenza non presento il preannunciato emendamento per evitare che il provvedimento ritorni al Senato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 40 nel testo del Senato.

(È approvato).

Poiché agli articoli 41 e 42 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 41.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile saranno stabiliti i tempi di effettiva applicazione delle norme della presente legge, in relazione allo sviluppo delle opere e delle forniture da eseguire ai sensi dell'articolo 40.

L'applicazione stessa dovrà aver luogo entro un triennio dal termine dell'ultimo anno del triennio di cui all'articolo 40. Decorso tale termine le norme predette troveranno, comunque, automatica applicazione.

(È approvato).

ART. 42.

Entro un biennio dall'entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato un regolamento di attuazione delle disposizioni

della presente legge sentite le organizzazioni sindacali unitarie.

(È approvato).

Gli onorevoli CARRI, KORACH, PAMI, GUGLIEMINO, CERAVOLO, CIACCI e FOSCARINI hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione Trasporti,
impegna il Governo

a presentare annualmente in Parlamento una relazione sugli infortuni occorsi al personale delle ferrovie dello Stato e una relazione sulla applicazione delle norme antinfortunistiche contenute nella legge 2651 e relative agli ambienti di lavoro, le linee ferroviarie, i rotabili e le linee elettriche.

(0/2651/1/10)

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

CARRI. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE CERAVOLO

MARZOTTO CAOTORTA. Per dichiarazione di voto, a nome del gruppo della democrazia cristiana desidero affermare che questo provvedimento ci trova estremamente sensibili in considerazione della sua importanza e poiché, come ho già detto, la normativa precedente risale al 1903 e pertanto sono passati settanta anni, riteniamo che sarebbe valsa la pena di esaminare meglio il testo di questo disegno di legge. Pertanto, lo scopo della nostra dichiarazione contraria al passaggio all'esame degli articoli, come è emerso dal mio precedente intervento, non era quello di raggiungere un perfezionismo fuori luogo, ma una formulazione più opportuna sotto il profilo legislativo, tanto più che su questa tesi avevamo convenuto sia il relatore, sia altri gruppi politici.

La preoccupazione che ciò avrebbe comportato un esame da parte dell'Assemblea trattandosi di una legge di delega, come ho spiegato in precedenza, era del tutto infondata. Tengo a ribadire, invece, che tenuto conto dell'urgenza con cui questo provvedimento deve essere approvato, la formulazione da me proposta nel precedente intervento avrebbe consentito una molto più rapida attuazione dei provvedimenti antinfortunistici a favore del personale delle ferrovie dello Stato. Infatti questo disegno di legge comporterà un rinvio

di altri due anni, perché all'articolo 42 si prevede che entro due anni dall'entrata in vigore di questo provvedimento dovrà essere emanato un regolamento di attuazione delle relative disposizioni e voi sapete che finché non viene emanato il regolamento di esecuzione di una legge, questa non viene attuata. Quindi, la mia preoccupazione era quella che fosse elaborato un provvedimento migliore. Per questi motivi il gruppo democristiano si asterrà dalla votazione finale su questo disegno di legge.

GUGLIELMINO. Ma quello che è scritto nella legge verrà applicato; soltanto ciò che riguarda il regolamento lo sarà fra un po' di tempo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAPELLA

POLI, *Relatore*. Mi rendo conto delle preoccupazioni espresse dal collega Marzotto Caotorta, però vorrei dire che il problema più importante era quello di disporre di una normativa in questo settore, normativa molto attesa e che non poteva essere ulteriormente rinviata. Inoltre, vi era anche la preoccupazione che, in una fase successiva, potessero essere sollevate obiezioni sulla competenza della nostra Commissione, in quanto il provvedimento poteva essere interpretato come una legge di delega al Governo. Ecco perché sono stato favorevole a seguire questa strada, anche se, senza alcun dubbio, personalmente nutro qualche perplessità: ne è però di conforto il fatto che il settore sarà finalmente regolamentato.

Vorrei inoltre tranquillizzare il collega Marzotto Caotorta su un altro punto: non è assolutamente vero che bisognerà attendere due anni perché la legge entri in vigore. Essa entrerà in vigore subito, esperito il normale iter parlamentare, solo particolari aspetti di essa avranno un'applicazione successiva.

Vorrei concludere affermando che, anche se il provvedimento, sul piano formale, ha delle caratteristiche indubbiamente regolamentari, esso deve essere approvato dalla Commissione

CARRI. Credo che si debba riconoscere che questa Commissione ha esaminato attentamente il disegno di legge entrando nel merito degli articoli e cercando di apportare anche delle sostanziali modifiche migliorative. Per quanto ci riguarda abbiamo fatto alcune osservazioni che avremmo auspicato si fosse-

ro tradotte in altrettanti emendamenti agli articoli, particolarmente per ciò che riguarda un maggior controllo da parte del Parlamento e una più ampia partecipazione dei dipendenti all'attuazione di queste norme.

Noi consideriamo comunque, al di là di tutte le osservazioni, questa legge positiva, anche se ci accingiamo ad approvarla con ritardo rispetto alle contrattazioni avvenute sulla stessa materia tra le organizzazioni sindacali e il Governo. Inoltre, in considerazione del fatto che erano state proposte alcune modifiche migliorative che avrebbero ancora rinviato nel tempo l'approvazione di queste norme, noi abbiamo acconsentito affinché si procedesse in base al testo del Senato, e ci pare strano che il partito di maggioranza relativa non approvi questo disegno di legge, a meno che non vi siano altre questioni che suggeriscano questo atteggiamento.

A conclusione del dibattito, vorremmo invitare il Governo, e in particolare il ministro del lavoro, a modificare la legge del 1955, per quanto concerne la prevenzione degli infortuni sul lavoro, nell'ambito dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

GALASSO. Noi condividiamo le censure mosse dall'onorevole Marzotto Caotorta al provvedimento in esame, in quanto ci appaiono pertinenti sia per quanto concerne il merito del provvedimento stesso, sia per quanto concerne i tempi brevi entro cui esso si accinge ad essere varato. Quelle censure hanno avuto una conferma anche da parte del relatore, che ha espresso alcuna perplessità; quindi, senza ripetere quanto è già stato detto da altri colleghi, dichiaro che il gruppo del MSI-destra nazionale si asterrà dalla votazione finale sul disegno di legge.

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

Discussione delle proposte di legge senatore Maderchi ed altri: Abilitazione a svolgere compiti di emergenza agli assistenti di volo e riconoscimento giuridico della pensione di invalidità (Approvata dal Senato) (2384); Galloni e Marocco: Riconoscimento della qualifica di assistente di volo sugli aerei adibiti al trasporto di persone (1354).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei senatori Maderchi, Cavalli,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

Abenante, Cebrelli, Mingozi, Piscitello e Sema: « Abilitazione a svolgere compiti di emergenza agli assistenti di volo e riconoscimento giuridico della pensione di invalidità »; e di iniziativa dei deputati Galloni e Marocco: « Riconoscimento della qualifica di assistente di volo sugli aerei adibiti al trasporto di persone ».

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione

MERLI, *Relatore*. Come ho avuto occasione di affermare nella relazione già svolta nella sede referente, queste due proposte di legge si propongono di porre fine ad una situazione di inferiorità in cui si trova attualmente il personale ausiliario di volo. Con il progresso che si è verificato, specie nel settore, questo personale, che prima limitava le sue funzioni a compiti molto modesti, oggi assolve a compiti di primaria importanza, sia quanto all'assistenza ai passeggeri, sia in sostituzione di personale tecnico. Il fatto che il primo dei due provvedimenti in esame sia stato già ampiamente discusso e votato all'unanimità dal Senato dimostra come questa esigenza sia avvertita. Si tratta, in definitiva, di riconoscere uno stato di fatto che merita ormai di essere consacrato giuridicamente.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MAROCCO. Per accelerare i lavori della Commissione, chiedo che la discussione abbia luogo sulla proposta di legge n. 2384, da considerare pertanto come testo base.

GUGLIELMINO. Nel ringraziare l'onorevole Marocco per la sensibilità dimostrata nel dichiararsi favorevole al testo già approvato dal Senato, sostanzialmente identico, tranne qualche dettaglio di nessuna rilevanza, a quello della proposta di legge di cui egli è cofirmatario, preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista al progetto di legge già approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Richiamandomi anch'io alle considerazioni già svolte in sede referente, desidero solo ricordare che nella precedente seduta feci presente l'opposizio-

ne del Ministero del tesoro alla proposta di legge n. 2384, e specificamente all'articolo 7, che estende il diritto alla pensione di invalidità agli iscritti al fondo di previdenza per il personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea. Salvo questa riserva, il Governo era nel complesso sostanzialmente favorevole all'approvazione della proposta di legge così come era stata presentata.

Essendo ora cadute le ragioni dell'originaria riserva del Ministero del tesoro, dichiaro che il Governo è d'accordo sul provvedimento per la seguente ragione: l'articolo 7 non ha carattere estensivo, ma solamente dichiarativo, in quanto il personale di volo della quarta categoria, per il quale si poneva la questione dell'eventuale estensione della pensione di invalidità, è obbligatoriamente iscritto al fondo di previdenza, a parità contributiva con altre categorie e non ha potuto fruire di trattamento analogo per la mancanza di una regolamentazione giuridica.

In considerazione di ciò e per i motivi espressi dal relatore, auspico che la proposta di legge n. 2384 sia approvata con sollecitudine, considerando assorbita l'altra proposta di legge n. 1354, secondo quanto dichiarato dall'onorevole Marocco.

MERLI, *Relatore*. Prendo atto di questa positiva dichiarazione del Governo, che è suffragata da un parere espresso dal Consiglio di Stato su un caso di questo tipo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta dell'onorevole Marocco di considerare come testo base la proposta di legge n. 2384.

(È approvata).

Passiamo quindi all'esame degli articoli della proposta di legge n. 2384, già approvata dal Senato.

Poiché agli articoli del provvedimento non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Al personale addetto ai servizi complementari di bordo, quarta categoria del personale di volo di cui all'articolo 732, n. 4 del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, sono affidati i seguenti compiti:

a) l'assistenza ai passeggeri prestata secondo le disposizioni contenute nei contratti di

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 21 FEBBRAIO 1974

lavoro stipulati con le società di navigazione aerea;

b) il servizio di pronto soccorso ai passeggeri;

c) il servizio di emergenza per la predisposizione, in caso di pericolo, di una disciplinata evacuazione dei passeggeri dall'aeromobile e per l'impiego dei mezzi di salvataggio esistenti nella cabina dell'aeromobile.

(*È approvato*).

ART. 2.

Fanno parte della categoria del personale addetto ai servizi complementari di bordo gli assistenti di volo, i tecnici di bordo, gli assistenti commerciali e le categorie similari.

(*È approvato*).

ART. 3.

L'espletamento dei compiti di cui alle lettere *b)* e *c)* del precedente articolo 1 è subordinato al possesso di attestato rilasciato, a domanda, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

ART. 4.

L'attestato indicato al precedente articolo 3 è rilasciato al personale addetto ai servizi complementari di bordo, con qualifica di assistente di volo qualora abbia compiuto il 18° anno di età;

sia iscritto all'Ente nazionale della Gente dell'aria, nel registro del personale addetto ai servizi complementari di bordo;

abbia superato la visita medica di idoneità al volo, in base alle vigenti disposizioni;

abbia effettuato durante la fase di addestramento in regolare servizio di linea almeno 300 ore di volo in una delle categorie di cui al precedente articolo 2 e sostenuto, con esito favorevole:

la prova di comportamento in cabina nei casi di emergenza per incendio, mancata uscita del carrello, mancato decollo, mancato atterraggio e per ammaraggio;

la prova di conoscenza della funzionalità e dell'efficienza delle apparecchiature esistenti a bordo per la sicurezza dei passeggeri;

l'esame di pronto soccorso per la pratica della respirazione artificiale e per la co-

noscenza del comportamento nei casi di emorragie, fratture, lussazioni, ustioni, parti, crisi nervose e casi simili;

un colloquio nel quale il candidato deve dimostrare di conoscere la lingua inglese in maniera adeguata allo svolgimento dei propri compiti.

In base alle vigenti disposizioni la validità dell'attestato è subordinata al controllo periodico biennale dell'idoneità fisica al volo fino al 40° anno di età, e al controllo periodico annuale oltre tale età.

La validità dell'attestato ha termine qualora il possessore cessi di svolgere le specifiche mansioni di assistente di volo per un periodo superiore ai tre mesi, salvo i casi di malattia, infortunio o aspettativa.

(*È approvato*).

ART. 5.

La Commissione giudicatrice delle prove suddette, nominata di volta in volta dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile, è composta da almeno tre membri dei quali:

un funzionario della direzione generale dell'aviazione civile, presidente;

un funzionario appartenente ai ruoli civili o militari del personale medico dell'amministrazione dello Stato;

un rappresentante della società aerea interessata;

un rappresentante della categoria di cui all'articolo 2, designato dalle organizzazioni sindacali interessate;

un insegnante di lingua inglese nelle scuole secondarie di secondo grado.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un impiegato della direzione generale dell'aviazione civile.

Le prove hanno luogo presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale dell'aviazione civile, oppure presso una società di navigazione aerea.

(*È approvato*).

ART. 6.

Il numero minimo degli addetti ai servizi complementari di bordo per l'espletamento, su ogni aeromobile adibito a trasporto pubblico, dei compiti indicati alle lettere *b)* e *c)* del precedente articolo 1 è stabilito dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

ART. 7.

Gli iscritti al « Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea » che sono in possesso dell'attestato di cui al precedente articolo 3 hanno diritto alla pensione d'invalidità di cui alla lettera *a*) del secondo comma dell'articolo 22 della legge 13 luglio 1965, n. 859, alle stesse condizioni e secondo le modalità previste per il personale di volo munito di regolare brevetto aeronautico o di altro documento equipollente.

(È approvato).

ART. 8.

In base alle vigenti disposizioni, nella prima attuazione della presente legge, al personale addetto ai servizi complementari di bordo che abbia effettuato almeno 600 ore di volo svolgendo i compiti previsti dalle lettere *b*) e *c*) dell'articolo 1 della presente legge, viene rilasciato l'attestato di cui al precedente articolo 3.

(È approvato).

GUGLIELMINO. Il gruppo comunista voterà a favore di questo provvedimento.

GALASSO. Il gruppo del MSI-destra nazionale si dichiara d'accordo sulla proposta di legge.

POLI. Il gruppo socialdemocratico voterà a favore della proposta di legge.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge e della proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

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).

Presenti	26
Votanti	15
Maggioranza	8
Voti favorevoli	15
Voti contrari	0

Hanno dichiarato di astenersi n. 11 deputati.

(La Commissione approva) (*).

Proposta di legge senatore Maderchi ed altri: « Abilitazione a svolgere compiti di emergenza agli assistenti di volo e riconoscimento giuridico della pensione di invalidità » (Approvata dal Senato) (2384).

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

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione della proposta di legge del senatore Maderchi ed altri, risulta assorbita la proposta di legge Galloni e Marocco n. 1354.

Hanno preso parte alla votazione:

Baldassari, Bargellini, Belci, Bodrito, Canestrari, Carri, Catella, Ceravolo, Ciacci, Conte, Dal Maso, D'Angelo, Foscarini, Galasso, Guglielmino, Korach, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Pandolfo, Pani, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk.

Hanno dichiarato di astenersi sul disegno di legge n. 2651 i deputati:

Bargellini, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Dal Maso, Galasso, Lombardi Giovanni, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli e Russo Ferdinando.

La seduta termina alle 11,40.

(*) Vedi seduta 28 febbraio 1974.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO