

## COMMISSIONI RIUNITE TRASPORTI (X) - LAVORO (XIII)

III.

### SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 FEBBRAIO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **SAMMARTINO**

#### INDICE

	PAG.
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	7
<b>Disegno e proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione (609);	
GUADALUPI ed altri: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie in regime di concessione (341) . . . . .	7
PRESIDENTE . . . . .	7, 10, 12
COLASANTO, <i>Relatore per la X Commissione</i> 8, 12	8, 12
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	10
CALVI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i> . . . . .	11, 12
SCALIA . . . . .	11, 12

**La seduta comincia alle 9,35.**

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

#### Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole collega Zanibelli, avendo appreso che l'onorevole Bucalossi è stato eletto sindaco di Milano, ha inviato il seguente telegramma di

compiacimento a nome della XIII Commissione, pregandomi di darne lettura:

« Onorevole Bucalossi Pietro, sindaco Milano. Nome mio personale et colleghi Commissione lavoro rivolgo vivissimi rallegramenti per alto incarico recentemente affidato in illustre Amministrazione civica. Detta nomina onora tua persona et è motivo orgoglio per tuoi colleghi che ti ebbero Presidente Commissione. Cordialmente Zanibelli ».

La X Commissione si associa a questi rallegramenti.

**Seguito della discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione (609) e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Guadalupi ed altri: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie in regime di concessione (341).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione » e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Guadalupi, Abate, Di Piazza, Di Vagno, Fabbri Riccardo, Lenoci, Macchiavelli, Mancini Giacomo, Raia: « Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie in regime di concessione ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nel corso dell'ultima seduta abbiamo ascoltato la relazione dell'onorevole Veronesi per la XIII Commissione. Oggi ha facoltà di svolgere

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1964

la sua relazione l'onorevole Colasanto, relatore per la X Commissione.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Ritengo opportuno premettere una breve storia dei precedenti legislativi per centrare l'attuale stato della discussione della legge in esame.

Le disposizioni sulla disciplina delle condizioni di lavoro dei dipendenti delle Aziende ferrovie secondarie e tranvie in concessione non si applicano a quella specie di quasi appaltatori privati che sono gli assuntori e i loro eventuali dipendenti. Gli assuntori di stazione, contro un canone globale, determinato dal contratto di appalto, provvedono, nelle stazioni a ciascuno di essi affidate, al servizio relativo alla gestione viaggiatori, bagaglio, merci a grande e piccola velocità, carico, scarico, telefono, pulizia, giardinaggio. Essi hanno anche altre incombenze, e talvolta provvedono alla manovra degli apparati centrali elettrici, quindi a operazioni di sicurezza e di segnalazione; ma in quest'ultimi casi sempre con semplice ubbidienza passiva alle disposizioni del dirigente unico responsabile della merce dei treni.

Oltre agli assuntori di stazione, vi sono anche quelli di passaggio a livello, che provvedono alla vigilanza degli attraversamenti loro affidati e alla manovra delle relative sbarre o cancelli di chiusura.

Sostanzialmente gli assuntori hanno un contratto, che può chiamarsi di semplice appalto, con l'Azienda ferroviaria. I lavoratori da loro eventualmente dipendenti hanno un trattamento non ben definito, neppure dai contratti collettivi.

Il trattamento giuridico ed economico di questi lavoratori, reclutati fra elementi con modesto titolo di studio e fra pensionati, lungo questo periodo repubblicano hanno avuto qualche vantaggio, per la spinta generale data dai sindacati al movimento dei lavoratori; ciò nonostante, essi sono rimasti molto indietro e come trattamento giuridico e come trattamento economico. Costoro infatti non potevano considerarsi semplici prestatori d'opera, né d'altra parte era possibile considerarli come imprenditori. È inutile aggiungere che, per tale impostazione, gli assuntori e i loro dipendenti non godono delle provvidenze sociali in atto per i feretrotranvieri in genere: gli assuntori godono della parte previdenziale stabilita nei contratti di concessione, mentre i loro dipendenti godono unicamente delle assicurazioni generali obbligatorie, che, come noto, sono molto meno favorevoli di quelle di cui usufruiscono gli autoferetrotranvieri.

Tutto ciò costituiva e costituisce una grave sperequazione in danno di questa categoria di lavoratori, e particolarmente di quelli addetti a fermate di scarsissima importanza ed ai passaggi a livello come guardabarriere.

Per eliminare tali inconvenienti, l'allora Ministro dei trasporti senatore Angelini, il 10 novembre 1958, presentò alla Presidenza di questa Commissione il disegno di legge n. 544, riguardante la regolamentazione delle assuntorie nelle feretrotranvie esercitate in regime di concessione, dettando norme migliorative della situazione esistente. Il 17 giugno dell'anno successivo la X Commissione iniziò la discussione di questo disegno di legge, su relazione dell'onorevole Terragni, ma lo rinviò per un maggiore approfondimento. Altri rinvii si ebbero il 2 dicembre 1959, su richiesta del rappresentante del Governo onorevole Fannelli; il 30 settembre 1960, su richiesta degli onorevoli colleghi socialisti; e il 17 maggio 1961, perché non ancora pervenuto il parere della Commissione lavoro. Successivamente, in una riunione congiunta — come quella odierna — delle due Commissioni lavoro e trasporti, il Relatore della XIII Commissione, onorevole Buttè, sostenne il non passaggio agli articoli, in quanto la materia doveva ritenersi regolata dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1365, sul divieto di appalto di mano d'opera, dato che le assuntorie si volevano considerare, appunto, appalto di mano d'opera. Di qui, altro rinvio e successive trattative sindacali, sotto la presidenza del Sottosegretario di Stato per il lavoro onorevole Calvi e con la presenza dei due Relatori delle Commissioni trasporti e lavoro, ma anche questo tentativo si dimostrò inutile.

Nel frattempo il Governo aveva presentato diversi emendamenti al primitivo disegno di legge per migliorare molte disposizioni a favore degli assuntori.

Successivamente, in una seconda seduta congiunta delle due Commissioni, superata la questione di principio, fu approvato anche per le sollecitazioni dei lavoratori il testo originariamente proposto, senza tener conto neanche degli emendamenti migliorativi. Il Senato non riuscì ad approvarlo entro la fine della legislatura. Il disegno di legge decadde e fu ripresentato dal Governo il 12 ottobre 1963, nel testo già approvato da queste Commissioni. Il Ministero dei trasporti, d'intesa col Ministero del lavoro, ha presentato a tale disegno di legge gli emendamenti migliorativi già in possesso degli onorevoli commissari. Frattanto sullo stesso argomento era stata presentata una proposta di legge, a firma del-

l'onorevole Guadalupi e di altri, che si trova oggi al nostro esame insieme con il disegno di legge. La proposta Guadalupi, come si afferma nella relativa relazione, ripropone il testo già approvato dalla Camera con gli emendamenti presentati dagli onorevoli colleghi di parte socialista e da essi ritirati per accelerare la definitiva approvazione della legge.

Attualmente abbiamo all'esame il disegno di legge governativo con relativi emendamenti migliorativi e la proposta di legge di iniziativa dell'onorevole Guadalupi e di altri. La discussione, a mio avviso, deve procedere sulla base di uno dei due testi, con l'intesa di considerare come emendamenti quanto contenuto nell'altro testo. Per ovvie ragioni di completezza e per facilitare la discussione, propongo che si adotti il testo governativo, salvo sempre l'esame degli emendamenti derivanti dalla proposta di legge Guadalupi. E su ciò farò formale richiesta.

Entrando nel merito del provvedimento, devo sommariamente notare, senza precludermi ulteriori interventi in sede di discussione degli articoli, che ritengo equo, anche per analogia con quanto fatto per le ferrovie dello Stato, mantenere l'istituto delle assuntorie, circondandolo delle necessarie cautele protettive degli assuntori e dei loro eventuali coadiutori. Questo è un rapporto di lavoro *sui generis* e non certo configurabile con la legge sul divieto degli appalti di manodopera. Se tutti gli attuali assuntori e coadiutori fossero alle dirette dipendenze delle Aziende, molti dovrebbero essere licenziati per mancanza di requisiti richiesti dalla legge per il personale delle ferrotranvie. Inoltre le aziende subirebbero un maggiore aggravio economico che per un verso o per l'altro si ripercuoterebbe sullo Stato, anche perché si trovano tutte in pessime condizioni economiche e con i bilanci dissestati. Fra le due tesi opposte — da un lato la semplice abolizione delle assuntorie ed il passaggio del relativo personale alla diretta dipendenza delle aziende, e dall'altro la conservazione delle assuntorie nello stato attuale — credo sia giusto e conveniente, specialmente per l'interesse pubblico, conservare l'istituto delle assuntorie, proteggendo adeguatamente i lavoratori interessati. Questa è in fondo la base del disegno e della proposta di legge al nostro esame.

Circa l'articolo 1 del disegno di legge, superata la questione della sopravvivenza delle assuntorie, sorge il problema se si debbano o meno considerare assuntorie anche le stazioncine o le fermate che abbiano un movimento di treni superiore a trenta.

Per quanto riguarda l'articolo 2, il disegno di legge prevede la distinzione delle assuntorie, in relazione al movimento giornaliero dei treni, in cinque categorie, mentre la proposta di legge Guadalupi le divide in due sole categorie. Questo è un problema che esamineremo in seguito.

Per quanto riguarda le ferie possiamo riferirci alle norme relative alle assuntorie delle ferrovie dello Stato. Altrettanto per quanto riguarda le sostituzioni per motivi diversi, compreso naturalmente quello di malattia, per il qual caso non dovremmo non pensare alla necessità di un diverso impiego nell'ambito della medesima azienda. Logicamente non condivido per gli altri casi ed inconvenienti non eccezionalmente gravi che si potrebbero verificare, il criterio di sanzioni con carattere fortemente punitivo.

Un altro problema è quello che nell'articolo 5 precisa la durata del contratto. Il testo del disegno di legge stabilisce una durata annuale mentre quello della proposta di legge Guadalupi una durata triennale. Io ritengo che noi ci troveremo certamente di fronte a qualche emendamento che proporrà la durata del contratto a tempo indeterminato. Su questo particolare problema naturalmente si potrebbe propendere per una via di mezzo, soprattutto perché diversamente dovremmo stabilire le norme per licenziare coloro che hanno raggiunto i limiti di età.

Il contratto triennale presenta, a mio avviso, una certa elasticità perché in sostanza dà una certa garanzia agli assuntori, che sono coloro che nella vita non hanno saputo o potuto trovare lavoro migliore e che perciò versano in condizioni certamente precarie.

L'articolo 6, il quale parla della determinazione dei canoni facendo diretto rinvio ai patti sindacali, è migliorato sensibilmente da un emendamento governativo e può perciò considerarsi più favorevole agli assuntori del corrispondente articolo contenuto nella proposta di legge Guadalupi. Comunque, si sistema in tal modo il problema delle assicurazioni sociali anche col successivo articolo 8.

Nella precedente discussione l'onorevole Roberti, se non erro, aveva fatto presente che, rinviando alle organizzazioni sindacali la regolamentazione del problema del trattamento economico, si verrebbe a creare una situazione anormale. Io devo fare presente a tale proposito che anche la legge relativa alle assuntorie statali non fa che rinviare alle norme governative vigenti in materia di assicurazioni sociali. Naturalmente il Governo, prima di emanare le norme, certamente terrà

conto delle osservazioni dei sindacati. In questo caso non credo si possa far ricorso al rinvio al Governo e mi sembra molto opportuno rinviare alle organizzazioni sindacali l'entità delle remunerazioni. Quindi la preoccupazione che avanzava l'onorevole Roberti, a mio avviso, non sussiste.

L'articolo 8 regola il problema delle assicurazioni. Potremmo con più esattezza far riferimento all'assicurazione dell'invalidità e vecchiaia e della tubercolosi, lasciando fuori gli assegni familiari la cui corresponsione presuppone l'esistenza di un rapporto di lavoro subordinato.

L'articolo 9 parla delle Casse soccorso e stabilisce la percentuale di contributo da porre a carico delle aziende e degli assuntori per concedere a ques'ultimi l'assistenza medica, ospedaliera, farmaceutica, e l'indennità di malattia.

All'articolo 11 lo stesso Governo propone emendamenti molto più favorevoli ai lavoratori. Così all'assuntore spetta: 1) un riposo continuativo giornaliero non inferiore alle dieci ore ed in nessun caso inferiore ad otto ore; 2) riposo settimanale e godimento di festività infrasettimanali salvo che esigenze del servizio non ne impongano il rinvio ad un giorno successivo.

All'assuntore spetta un periodo di ferie di giorni 15 per ogni anno.

L'assuntore, nel periodo delle ferie, in occasione del riposo settimanale e delle festività infrasettimanali, è sostituito dal coadiutore se previsto ai sensi del precedente articolo 3 della presente legge; ove manchi il coadiutore, l'assuntore deve farsi sostituire da persona da lui preventivamente designata ed accettata dalla direzione di esercizio, restando in tal caso a carico dell'azienda l'onere del rimborso della relativa spesa, nella misura di un trentesimo della quota mensile del canone per ogni giorno di sostituzione.

Al quarto comma dello stesso articolo le parole « il canone mensile potrà essere ridotto » sono sostituite dalle seguenti parole « la quota mensile del canone potrà essere ridotta ».

Alla fine dell'articolo aggiungere il seguente comma: « Ai coadiutori spettano le ferie ed i riposi nella stessa misura prevista dalla presente legge per gli assuntori ».

Per concludere, onorevoli colleghi, riserandomi di intervenire sui singoli articoli, propongo che la Commissione approvi il passaggio agli articoli e scelga come base della discussione il testo del disegno di legge presentato dal Governo.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Colasanto per la sua relazione e apro la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare, prego gli onorevoli Sottosegretari di voler far conoscere il parere del Governo.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non può che insistere affinché la Commissione voglia approvare il testo del disegno di legge, con quegli emendamenti che sono stati a suo tempo comunicati agli onorevoli commissari.

Come già rilevato dall'onorevole Colasanto, si è cercato faticosamente di dare alla categoria degli assuntori delle ferrovie in concessione una sistemazione che valesse soprattutto a migliorare non solo la loro posizione giuridica, ma anche quella economica. Questi lavoratori non sono equiparati a quelli delle ferrovie dello Stato, né, contrariamente ai nostri desideri, si è potuti addivenire ad una parificazione giuridico-economica, in quanto la figura dell'assuntore delle ferrovie concesse è sostanzialmente diversa da quella dell'assuntore delle ferrovie dello Stato, soprattutto per quanto riguarda la natura delle prestazioni che le due categorie sono rispettivamente chiamate a svolgere.

Gli assuntori delle ferrovie dello Stato sostituiscono talvolta i capistazione in sedi dove veramente intensi sono il movimento e il traffico, dove essi sono largamente e quasi per l'intera giornata impegnati e dove esplicano anche mansioni attinenti al movimento e alla circolazione dei treni. Tutto ciò, invece, non si verifica per gli assuntori delle ferrovie concesse. A questo proposito, se non ci si fosse fatti guidare da principi di carattere sociale, forse molte di quelle stazioni delle ferrovie concesse a scarsissimo movimento di treni sarebbero state soppresse, potendo comodamente un qualsiasi capotreno svolgere l'opera degli assuntori. Si è però cercato di evitare tutto questo, onde concedere una ulteriore occupazione a persone che, non potendo esplicare alcun'altra utile attività lavorativa, si contentano di esercitare la funzione di assuntori.

La legislazione che regola questa materia, infatti, in generale parte dal presupposto che l'attività di assuntoria abbia un carattere marginale o complementare, ritenendosi che tale attività possa essere esplicata da un qualsiasi cittadino che durante la giornata eserciti altra attività lavorativa: tant'è vero che molto spesso si consente che l'opera dell'assuntore venga svolta da qualcuno dei suoi familiari. Ecco perché non è stato possibile dare agli assuntori delle ferrovie concesse il

medesimo trattamento giuridico-economico degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

Si noti a questo proposito che, così come è ben precisato dal testo del disegno di legge, si tende a limitare e a ridurre al massimo l'attività e quindi la responsabilità degli assuntori, i quali non sono chiamati a svolgere alcuna mansione relativa alla circolazione dei treni. Essi debbono provvedere soltanto a quella scarsa e ridotta attività di stazione, che si riduce in pratica alla distribuzione dei biglietti e a mantenere la stazione aperta. La figura dell'assuntore è stata lungamente discussa sul piano giuridico, e non si è potuto fare a meno di constatare che si tratta di una figura ibrida, atipica, *sui generis*. Non si può infatti, a norma dell'articolo 1655 del Codice civile, parlare di appaltatore vero e proprio, mancando una delle caratteristiche essenziali del contratto di appalto: il rischio; né si può, a norma dell'articolo 2222 del Codice civile, considerare la loro funzione come quella di appalto d'opera, non essendo in realtà gli assuntori dei lavoratori subordinati. In ogni caso, però, la figura giuridica più corretta sarebbe quella prevista dall'articolo 2222. Ne deriva la impossibilità per la categoria di rientrare sotto l'applicazione della legge numero 1369, di cui ha parlato l'onorevole Colasanto, e che si riferisce agli appaltatori d'opera.

Si è cercato però di disciplinare e regolare nel modo migliore, tenendo conto soprattutto di ragioni sociali e umanitarie, questa figura così atipica; e il disegno di legge oggi al nostro esame è il frutto del nostro sforzo in tal senso. Esso tende infatti a dare una maggior garanzia, sotto il profilo della permanenza nel lavoro, della retribuzione, che dovrebbe essere loro assicurata e di alcune provvidenze a carattere previdenziale. Come gli onorevoli colleghi rileveranno, si è infatti esteso a favore degli assuntori il beneficio dell'assicurazione per la vecchiaia, invalidità e tubercolosi. Per quanto riguarda l'altra provvidenza, relativa agli assegni familiari, non è stata possibile una sua estensione a favore degli assuntori per due ragioni fondamentali: innanzi tutto, per una ragione giuridica, in quanto gli assegni familiari sono previsti esclusivamente per quei prestatori d'opera che sono subordinati a un datore di lavoro dal quale dipendono direttamente (e questo, come detto precedentemente, non è il loro caso); l'altra ragione fondamentale è di carattere economico perché se noi avessimo voluto andare incontro alle esigenze, che sembrerebbero legittime, degli assuntori, si sarebbe potuto conceder loro l'assistenza con

gli assegni familiari, ma purtroppo per poter adottare un provvedimento di questo genere, con gli oneri a carico dello Stato, sarebbe stato necessario il consenso del Ministero del tesoro in quanto occorreano ulteriori stanziamenti per aumentare i contributi o i sussidi integrativi all'azienda. Il Ministero del tesoro su questo punto ha sempre resistito, tanto è vero che nell'articolo 16 di questo disegno di legge si precisa che gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio.

Ad ogni modo mi riservo, dopo aver cercato di inquadrare il disegno di legge, di dare maggiori spiegazioni quando passeremo all'esame dei singoli articoli. Raccomando alla Commissione la proposta fatta dall'onorevole Relatore, cioè di accogliere come testo base per la discussione di questo provvedimento il disegno di legge, salvo a considerare la proposta di legge Guadalupi come eventuale emendamento al testo governativo.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Mi associo a quanto affermato dall'onorevole Sottosegretario Mannironi, che ha specifica competenza nella parte tecnica. Per quanto riguarda la materia previdenziale, faccio notare come l'assuntore rimane per adesso una figura di lavoratore non subordinato e quindi gode delle forme previdenziali consentite ai lavoratori autonomi.

SCALIA. Sono perfettamente d'accordo sulla richiesta di prendere a base della discussione il disegno di legge. Tuttavia l'adozione del nuovo testo ci obbliga a presentare nuovi emendamenti, diversi da quelli che avevamo preparati nell'attesa di discutere la proposta di legge Guadalupi. A questo proposito chiedo alla Commissione un breve rinvio della discussione del disegno di legge, in modo da poter presentare alcuni emendamenti.

Poiché è stato fatto dal Governo un indiretto riferimento alla materia disciplinata dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, circa il divieto di appalto e di subappalto della manodopera, desidererei che in una delle prossime riunioni il Governo ci desse qualche delucidazione in proposito all'applicazione di tale divieto da parte delle pubbliche amministrazioni.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Mi pare che la legge 23 ottobre 1960, n. 1369, contenga un articolo che fa obbligo alle pubbliche amministrazioni di fare qualche cosa.

SCALIA. Non lo contiene. Durante la discussione della legge n. 1369 chiesi che la

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 19 FEBBRAIO 1964

materia di applicazione della legge si estendesse anche agli Enti pubblici. Una volta approvata, si ritenne che gli Enti pubblici fossero da ritenere legati a quanto disposto dalla legge n. 1369, successivamente non più. Per questo motivo la legge n. 1369 non ha alcuna efficacia nei confronti degli Enti pubblici e dell'amministrazione dello Stato.

PRESIDENTE. L'articolo 8 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369 è del seguente tenore:

« Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta congiunta dei Ministri per le finanze, per i trasporti, per le poste e le telecomunicazioni e per il lavoro e la previdenza sociale, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, saranno emanate le norme per la disciplina dell'impiego di manodopera negli appalti concessi dalle Amministrazioni autonome delle ferrovie dello Stato, dei Monopoli di Stato e delle poste e telecomunicazioni, in conformità con le disposizioni di cui ai precedenti articoli, tenendo conto delle esigenze tecniche delle Amministrazioni stesse e salvaguardando gli interessi del personale dipendente dalle imprese fornitrici di manodopera.

Qualora non vengano emanate le norme di cui al precedente comma nel termine ivi previsto, la presente legge troverà applicazione anche nei confronti delle predette Amministrazioni autonome dello Stato ».

Dopo di che fu emanato il decreto del Presidente della Repubblica n. 1192, che prevede appunto l'attuazione di tale disposizione di legge.

SCALIA. Signor Presidente, tengo a precisare che mi riferisco particolarmente agli enti pubblici parastatali, cioè all'I.N.A.I.L., all'E.N.P.A.S., all'I.N.P.S., i quali non applicano la legge n. 1369 mentre tutte le cooperative di appalti di servizi, ecc. fruiscono più che mai dei benefici di detta legge.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Desidero in primo luogo dichiarare che il Ministero del lavoro ha applicato la legge, così come essa è, nei confronti non solo di tutti gli enti pubblici o cosidetti, ma anche dei servizi pubblici dati in concessione (telefoni, ferrovie in concessione, gas, ecc.). La legge, purtroppo è vero, si presta ad interpretazioni non sempre rispondenti a quelle che erano le reali intenzioni del Parlamento nell'atto in cui l'approvò.

I nostri ispettorati del lavoro, appena la legge fu promulgata, fecero delle diffide. Purtroppo molti di coloro che erano oggetto di tale diffida ricorsero alla magistratura ed eb-

bero anche ragione. Molti altri ricorsi invece sono ancora pendenti.

Quindi di fronte a tale situazione e con una legge che purtroppo è quella che è, il Ministero del lavoro non ha fatto altro che mettere in moto i suoi organi perché la legge fosse rispettata; ma non si può ovviamente impedire ai cittadini di ricorrere alla magistratura perché ciò è nel loro diritto.

Prendo nota della richiesta dell'onorevole Scalia che riferirò all'onorevole ministro.

SCALIA. Resta ferma la mia richiesta di breve rinvio della discussione di questo provvedimento per consentire la presentazione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, bisogna innanzitutto stabilire se la discussione dovrà proseguire avendo a base il testo del disegno di legge o quello della proposta di iniziativa parlamentare. Mi sembra che non ci siano obiezioni a che la discussione avvenga sulla base del disegno di legge. Così allora rimane stabilito. C'è poi la proposta di breve rinvio avanzata dall'onorevole Scalia. Dico questo sottolineando l'aggettivo perché già da tre settimane — senza parlare del fatto che del provvedimento si discusse anche nella precedente legislatura — si sta discutendo sull'argomento.

Allora sarei d'accordo — salvo avviso contrario della Commissione — di lasciare tre giorni di tempo e cioè fino a sabato prossimo per la presentazione degli emendamenti e di rinviare a mercoledì prossimo il seguito della discussione.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Proporrò che il termine per la presentazione degli emendamenti scadesse venerdì prossimo a mezzogiorno. Ciò al fine di consentire che gli onorevoli relatori e soprattutto gli onorevoli rappresentanti del Governo possano prendere in esame gli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, può rimanere stabilito che il termine utile per la presentazione degli emendamenti scade a mezzogiorno di venerdì prossimo e che il seguito della discussione è rinviato a mercoledì 26 febbraio.

(Così rimane stabilito).

**La seduta termina alle 10,35.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI