

## COMMISSIONI RIUNITE

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

IV.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 FEBBRAIO 1964

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE **SAMMARTINO**

### INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	13
<b>Disegno e proposta di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</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) . . . . .	
PRESIDENTE . . . . .	13, 14, 15, 21
MARCHESI . . . . .	14, 17, 20
COLASANTO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	14
	15, 18, 19, 20
MANCINI ANTONIO. . . . .	15, 18
VERONESI, <i>Relatore per la XIII Commissione</i> . . . . .	15, 18
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile</i> . . . . .	15, 17, 18
	19, 20, 21
SCALIA . . . . .	17, 18, 20
ALBA . . . . .	19
MALFATTI FRANCESCO . . . . .	19, 20

### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo il deputato Sinesio della X Commissione e i deputati Bucalossi e Pucci Emilio della XIII Commissione.

### 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: « Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie in regime di concessione ».

Nelle precedenti sedute abbiamo ascoltate le relazioni dell'onorevole Veronesi e dell'onorevole Colasanto e si è esaurita anche la discussione generale.

Dobbiamo ora procedere all'esame degli articoli, per il quale nella precedente seduta del 19 febbraio si è deliberato di prendere come testo base quello del disegno di legge d'iniziativa governativa.

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

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

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 1 del disegno di legge:

« Le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello nelle ferrovie e tramvie esercitate dall'industria privata devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e possono comprendere i servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione delle merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, di custodia dei beni aziendali, delle merci e valori e del materiale rotabile che si trovi nella stazione o fermata.

L'assuntoria di stazione o fermata può anche comprendere il servizio di manovra, sorveglianza e custodia dei passaggi a livello ad essa contigui.

Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare gli agenti che ne siano responsabili e nei casi previsti dal regolamento aziendale di esercizio, che i titolari delle assuntorie sono tenuti a conoscere.

Le norme della presente legge si applicano anche alle assuntorie degli scali dei servizi della navigazione interna ».

Gli onorevoli Marchesi, Malfatti Francesco, Abenante e Franco Raffaele propongono di sostituire i primi due commi di questo articolo con i seguenti altri:

« I servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione delle merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, di custodia dei beni aziendali, delle merci e valori e del materiale rotabile che si trovi nella stazione o fermata possano essere espletati da assuntorie di stazione e di fermata nelle ferrovie e tramvie esercitate dall'industria privata, sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge, il numero dei treni in fermata alla stazione non superi i 30, e previa autorizzazione del Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione).

Il servizio di custodia e sorveglianza dei passaggi a livello può essere effettuato da assuntorie alle condizioni di cui al comma precedente, anche se il numero dei treni in transito superi i 30. L'assuntoria di stazione o fermata può anche comprendere il servizio di sorveglianza e custodia dei passaggi a livello ad essa contigui » (I e II comma della proposta di legge " Guadalupi ed altri n. 341 ").

L'onorevole Marchesi ha facoltà di illustrarli.

MARCHESI. L'emendamento proposto ripete per i primi due commi esattamente il testo della proposta di legge Guadalupi ed altri. Esso tende a porre un limite di ordine temporale e un limite di natura tecnica al disegno di legge.

Con le parole dell'emendamento sostitutivo del primo comma « sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge » si vuole escludere la estensione del sistema delle assuntorie per l'avvenire, anche perché ne fa divieto la legge 23 ottobre 1960, n. 1369. Nel disegno di legge, come può dedursi dalla stessa relazione governativa, si vuole solamente porre rimedio alla situazione assurda prodottasi in seguito all'espandersi dell'istituto dell'assuntoria.

Per quanto riguarda l'intensità di movimento dei treni, si propone che, qualora il traffico dei treni in fermata superi il numero di trenta, il servizio debba essere gestito in via diretta dalle società concessionarie. In questo caso, infatti, subentrano ragioni di sicurezza e di coordinamento per la circolazione dei treni.

PRESIDENTE. Mi pare che il Relatore abbia qualcosa da chiedere.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione trasporti*. Vorrei chiedere all'onorevole Marchesi se il suo intervento si riferisce all'intero articolo 1 oppure al primo comma soltanto.

MARCHESI. Io ho inteso svolgere tutti i miei emendamenti all'articolo 1.

PRESIDENTE. Ritengo che, per maggior chiarezza, sia opportuno leggere tutti gli emendamenti che sono stati presentati all'articolo 1, ad eccezione — naturalmente — del primo emendamento Marchesi testé letto.

Gli onorevoli Canestrari, Armato, Mancini Antonio e Bianchi Gerardo propongono di aggiungere dopo il primo comma i seguenti:

« L'autorizzazione è ammessa solo per le assuntorie delle stazioni, delle fermate e dei passaggi a livello con numero di treni in fermata inferiore a 30.

Gli assuntori delle ferrovie con un movimento dei treni superiore ai 30 saranno assunti tra il personale dipendente delle rispettive aziende, se in possesso dei requisiti necessari, in caso contrario conserveranno l'assuntoria esercitata fino al momento della maturazione al diritto a pensione ».

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1964

Gli stessi onorevoli presentatori propongono altresì il seguente comma aggiuntivo, dopo il secondo comma:

« Il servizio di custodia e sorveglianza dei passaggi a livello può essere effettuato da assuntore, alle condizioni in cui ai commi precedenti, anche se il numero dei treni in transito superi i 30 ».

Il Governo ha presentato il seguente emendamento sostitutivo del terzo comma:

« Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento e alla circolazione dei treni, tranne che si tratti di coadiuvare in circostanze straordinarie e impreviste e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili ».

Infine, sempre sul terzo comma, abbiamo il seguente emendamento sostitutivo proposto dagli onorevoli Marchesi, Malfatti Francesco, Abenante e Franco Raffaele identico a quello governativo:

« Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento e alla circolazione dei treni, tranne che si tratti di coadiuvare, in circostanze straordinarie ed impreviste e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili ».

In assenza dell'onorevole Canestrari, l'onorevole Mancini ha facoltà di svolgere i due emendamenti di cui è cofirmatario.

MANCINI ANTONIO. I nostri due emendamenti tendono a stabilire con chiarezza che nelle ferrovie in cui il traffico sia superiore ad un certo limite, l'esercizio delle stazioni e dei passaggi a livello non può essere oggetto di contratti di assuntoria. Peraltro, il problema è stato già illustrato.

Il secondo emendamento tende a salvaguardare tuttavia gli interessi del personale che già presta servizio di assuntoria; e in conseguenza si stabilisce che il personale suddetto potrà prestare servizio di custodia e sorveglianza dei passaggi a livello anche se il movimento dei treni è superiore ai trenta. Ciò in relazione al secondo capoverso del primo emendamento, secondo il quale, nelle ferrovie con movimento superiore ai 30 treni, il personale già in servizio di assuntoria verrà assunto — se in possesso dei necessari requisiti — tra il personale dipendente delle rispettive Aziende, ma in caso contrario conserverà l'assuntoria fino a maturazione del diritto a pensione. Pertanto, almeno in questo caso

particolare, il principio del limite massimo di 30 treni dovrà soffrire un'eccezione a beneficio del personale in parola.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Relatore per la Commissione trasporti?

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione trasporti*. In merito agli emendamenti di questo articolo 1 vorrei dire che, in linea di massima, non si può creare uno *status* speciale diverso da quello degli assuntori delle ferrovie di Stato. Per tale motivo accetto come emendamento all'articolo 1 soltanto l'inciso dell'emendamento Marchesi: « sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge ».

Non ritengo invece che si possa accettare la limitazione dei treni a 30, e il perché lo vedremo esaminando l'articolo 2.

Comunque, a questo punto cade sia l'emendamento del Governo ripresentato dall'onorevole Marchesi, sia la prima parte dell'emendamento Canestrari, nonché la seconda parte, e altresì il secondo emendamento Canestrari in quanto collegato al primo.

PRESIDENTE. Qual è il parere del Relatore per la Commissione lavoro?

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione lavoro*. A proposito dell'affermazione dell'onorevole Marchesi circa l'eccezionalità dell'istituto di cui trattiamo, che sarebbe ormai vietato dalla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, vorrei richiamare un parere della Commissione giustizia che dichiara espressamente, riferendosi a questo tema, che è indubbio che il rapporto in discussione si configuri come contratto di appalto, specie nella forma tuttavia consentita dalla citata legge. Sarebbe pertanto utile un richiamo all'articolo 3 di tale legge, e credo quindi che l'inciso dell'emendamento Marchesi « sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge » si possa prendere in considerazione, non già in relazione al divieto posto dalla legge n. 1369, ma in relazione all'opportunità che l'eccezione posta al divieto si estingua nel tempo.

Per quanto riguarda il numero delle fermate, penso anch'io che sia opportuno parlarne a proposito dell'articolo 2.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il Governo è spiacente di non poter accogliere gli emendamenti che sono stati proposti dall'onorevole Marchesi e dall'onorevole Canestrari ed altri. Prima di spiegare i motivi dell'atteggiamento del Governo, vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi proponenti sulla natura e le funzioni degli assuntori. In buona

sostanza, l'impostazione che è stata data al disegno di legge governativo, è fondata tutta sul seguente principio: gli assuntori non sono stati istituiti a capriccio da parte dei concessionari, ma sono istituiti soltanto quando ha dato il suo consenso l'Ispettorato, il quale è l'ente regolatore dell'andamento tecnico delle ferrovie concesse. Quindi, la garanzia è data dall'intervento sulla istituzione delle assuntorie e dal controllo dell'ispettorato della motorizzazione. Da tutto ciò deriva che la portata di quell'inciso accettato dall'onorevole relatore, là dove si dice: « sempre che tale sistema sia già in atto alla data di entrata in vigore della presente legge e il numero dei treni in fermata alla stazione non superi i trenta », non avrebbe una spiegazione, né alcuna giustificazione. D'altra parte, nella legge che è stata presentata non si esclude a priori che lungo certe reti delle ferrovie concesse, possano essere istituite nuove assuntorie.

Vi prego, inoltre, di considerare la sorte che stanno subendo le ferrovie concesse. In genere, si tratta di linee a scarso traffico, soprattutto di viaggiatori. Addirittura si verificano casi in cui il traffico in certe stazioni, è limitato a due o tre viaggiatori al giorno. Da questo deriva che il compenso che si dà alle assuntorie non è assolutamente bilanciato dalle entrate che le ferrovie concesse hanno dal movimento dei viaggiatori nella stazione, qualunque sia il numero dei treni che vi si fermano. Quindi, se per ragioni tecniche si avvertisse la necessità di trasformare una stazione in assuntoria, ciò non può essere precluso a priori, e tanto meno può essere disposto con la legge che stiamo esaminando.

D'altra parte, la possibilità di trasformazione di una stazione in assuntoria non può destare preoccupazione per lo stato giuridico ed economico dei dipendenti di ruolo, i quali non possono da un momento all'altro essere licenziati dalle società concessionarie.

Ho già detto che l'istituzione di un'assuntoria è regolata dal parere tecnico dell'Ispettorato della motorizzazione civile. I concessionari hanno solo la facoltà di avanzare proposte, che l'Ispettorato della motorizzazione civile è libero di non accettare. Se noi limitassimo le assuntorie alle stazioni nelle quali il numero dei treni in fermata non superi i 30, si avrebbe come conseguenza che le società concessionarie sarebbero costrette ad assumere in ruolo coloro che sono in servizio in veste di assuntori od altro personale. E ciò non è possibile per gl'ingenti oneri che ne deriverebbero. Il provvedimento che stiamo discutendo con molta buona volontà, animati

dal proposito di andare incontro ai desideri degli assuntori, costituirà un aggravio per le società concessionarie di circa 300 milioni. Noi siamo disponendo nuovi obblighi verso categorie che non sono qui a difendere i loro interessi e perciò non possiamo portarci oltre un certo limite. Inoltre non bisogna dimenticare che le società concessionarie ogni anno presentano i loro bilanci e se le entrate non coprono le spese la differenza viene coperta dallo Stato attraverso sussidi integrativi di esercizio. Le società concessionarie non si preoccupano del *deficit* poiché esso sarà integrato con i sussidi dello Stato. Di conseguenza se noi modifichiamo la situazione attuale con l'imporre che un certo numero di stazioni cessi dalla posizione di assuntoria, aggraviamo l'onere corrisposto da parte dello Stato, e non avremmo copertura necessaria per la quale dovremmo interpellare le Commissioni bilancio e finanze e tesoro.

Quando le società concessionarie avranno effettuato l'ammodernamento degli impianti, secondo la legge n. 1221 del 1952, cesserà il sistema dei sussidi integrativi e verrà corrisposta una sovvenzione chilometrica per la quale le società hanno l'obbligo di gestire l'esercizio delle linee a loro rischio e pericolo. La sovvenzione chilometrica sarà fissata da una speciale Commissione interministeriale e non la si potrà modificare se non quando concorrano determinate condizioni. Se, ad un certo punto, lo Stato, con una legge o attraverso una qualsiasi disposizione amministrativa, modificasse gli oneri, questi non sarebbero più ragguagliati alla sovvenzione chilometrica assegnata.

Quindi, se dovessimo modificare il criterio seguito nel disegno di legge, andremmo incontro a nuovi oneri che prima si scaricherebbero sui concessionari, ma poi ricadrebbero sullo Stato. Ciò specialmente si verificherebbe nella prima ipotesi che ho prospettata circa i sussidi integrativi.

Per queste ragioni, vorrei pregare gli onorevoli presentatori di non insistere sull'emendamento. Si tenga conto che se da una stazione transitano o si fermano più di 30 treni, da ciò non deriva una maggior fatica per l'assuntore, in quanto — come è detto negli articoli successivi — le funzioni sue sono ridotte a compiti estremamente semplici in quanto gli è vietato d'impegnarsi nel movimento e nella circolazione dei treni, di cui gli assuntori non devono né occuparsi né preoccuparsi. Essi si occupano soltanto della vendita dei biglietti, della pulizia dei piazzali delle stazioni e di altri compiti di tal genere.

Inoltre, come si vedrà dai successivi articoli, la stessa legge prevede il caso che gli assuntori siano affiancati ai coadiutori, il cui numero è determinato dall'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che, di volta in volta, dovrà tener conto dell'entità del servizio da espletare.

Torno dunque a pregare vivamente gli onorevoli presentatori di non insistere sull'emendamento. Mi pare che le delucidazioni che ho date, dovrebbero tranquillizzare del tutto. Gli assuntori, infatti, se pur dovessero prestar servizio in stazioni con intensissimo traffico, sono ugualmente salvaguardati perché la loro posizione giuridica è protetta dai successivi articoli, essendo previste le ore di riposo giornaliero, e il riposo settimanale e le ferie annuali. Sostanzialmente, la categoria acquisisce in tal modo una nuova regolamentazione giuridica che prima non aveva, giacché era sottoposta ad un regime non dico di negrieri, ma tuttavia privo d'una disciplina giuridica che salvaguardasse i loro irrinunciabili diritti di lavoratori, quale — ad esempio — il diritto al riposo.

Ecco le ragioni per cui mi pare che la Commissione, come già nella passata legislatura, possa accettare tranquillamente il testo proposto dal Governo con gli emendamenti che il Governo stesso ha ritenuto di dover introdurre in questa sede.

Per quanto riguarda l'articolo 1, l'emendamento governativo al terzo comma (che ho constatato con piacere essere stato accettato dall'onorevole Marchesi e dai colleghi che con lui ne hanno presentato uno identico) prevede che non sia consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento e alla circolazione dei treni, tranne che si tratti di coadiuvare, in circostanze straordinarie ed impreviste e dietro richiesta della direzione di esercizio o del dirigente unico, gli agenti che ne siano responsabili.

Credo quindi che con l'articolo 1 così modificato noi abbiamo sufficientemente delineato la figura, le mansioni e le responsabilità, soprattutto dal punto di vista giuridico, degli assuntori; i quali — ripeto — non sono paragonati o equiparati per tutto ai dipendenti delle ferrovie dello Stato per le ragioni esposte in sede di discussione generale, ma comunque migliorano notevolmente le loro condizioni giuridiche ed economiche entro i limiti che purtroppo sono invalicabili; limiti che sono stabiliti e dalla posizione giuridica, atipica, *sui generis*, del personale, e dalle esigenze di bilancio in relazione tanto agli impegni dei concessionari quanto, e so-

prattutto, agli stanziamenti del bilancio dello Stato.

MARCHESI. Risponderò brevemente alle osservazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario.

Noi non siamo tanto preoccupati del fatto che fissando il limite superiore a trenta treni, le assuntorie possano avere un onere di lavoro maggiore, quanto del fatto che non fissando un limite, si rischia di veder trasformate in assuntoria tutte le stazioni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ma questo non sarebbe mai possibile.

MARCHESI. Vi è il problema del dirigente unico. L'onorevole Sottosegretario sa come funziona il servizio con il dirigente unico. Chiedo se sia possibile che in una stazione dove fermano più di trenta treni, il personale di scorta possa svolgere tutto il lavoro inerente al movimento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Ma questo avviene anche nelle ferrovie dello Stato.

MARCHESI. Il trattamento economico deve essere adeguato alle mansioni che il personale effettivamente svolge. Perché dovremo istituire o conservare delle assuntorie là dove il traffico supera i trenta treni in fermata? Trenta treni in fermata costituiscono un notevole traffico che deve essere regolato da un normale servizio di stazione.

Le assuntorie furono istituite quando non si volle più assumere personale di ruolo, quando si pretese di assicurare certi servizi offrendo una retribuzione assolutamente inadeguata alle prestazioni richieste, quando si tese a realizzare una stretta economia nell'esercizio delle ferrovie.

È giusto perpetuare un istituto che da tutti è giudicato anomalo? Dobbiamo regolamentare e moderare ciò che già esiste ma non possiamo consentire che si istituiscano in futuro assuntorie nuove.

Il nostro emendamento è pertanto più che opportuno e ragionevole.

SCALIA. Ho ascoltato le ragioni del Governo e debbo dire, in tutta onestà, di essere rimasto colpito da una considerazione. Tutto il ragionamento dell'onorevole Sottosegretario si basa su questo assunto: non è possibile restare in regime di assuntoria nei casi in cui si verifica il passaggio di un numero rilevante di treni. Ritengo che l'Ispettorato della motorizzazione civile debba intervenire. A che cosa nuoce che il legislatore nell'atto in cui provvede a regolamentare una materia così delicata si cauteli e preveda l'unica ipotesi

possibile in cui l'Ispettorato della motorizzazione civile possa, disattendendo le ragioni oggettive che sono alla base delle considerazioni fatte dall'onorevole Sottosegretario, prevedere la non assuntoria per le stazioni dove i treni in fermata sono superiori a trenta? Verrebbe a colpire soltanto coloro che colpevolmente o per trascuranza volessero disattendere questa norma nella sua sostanza. Vorrei invitare il Governo a considerare in maniera migliore questi problemi anche se mi rendo conto che la molteplicità degli emendamenti non può dare una visione chiara dell'intero provvedimento. A mio avviso sarebbe opportuna una formulazione unica più chiara. In seguito potremmo metterci d'accordo in attesa di trovare un minimo di consensi intorno ad una formula che risponda in parte ai nostri desideri.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mi pare di non essere stato eccessivamente fortunato nel cercare di spiegare con chiarezza i concetti che sono alla base della tesi del Governo. Ho l'impressione che le effettive mansioni svolte degli assuntori non siano valutate con sufficiente chiarezza.

Ripeto (poiché mi pare di averlo già detto) che gli assuntori non hanno nulla a che vedere con quanto riguarda la circolazione dei treni; ragione per cui il numero dei treni che transita per una stazione, o vi si fermano, ha una minima importanza. Gli assuntori hanno l'obbligo di fare i biglietti; tutto il resto viene regolato dal personale dei treni stessi. Considerate, onorevoli colleghi, che, in alcune stazioni, diventa perfettamente inutile la presenza di un capostazione in quanto i biglietti possono essere fatti direttamente in treno senza soprattassa. Il movimento dei treni, quindi, non incide sulla situazione e sugli obblighi di lavoro degli assuntori se non per il numero dei biglietti e dei bagagli da regolare. Non escludo che in qualche stazione della nord-Milano transitino 50 treni; ma tale passaggio per l'assuntore non ha valore, in quanto la circolazione è regolata dal personale dei treni e i viaggiatori non sono costretti nemmeno a recarsi alla biglietteria per provvedere all'acquisto del biglietto poiché lo stesso personale viaggiante può distribuirlo in treno.

Vi prego, perciò, onorevoli colleghi, di non preoccuparvi per il numero dei treni che passano in una stazione e di considerare che, se viene posto un blocco alle assuntorie, le società concessionarie si vedranno costrette ad assumere un capostazione con le relative appendici di un sottocapostazione, dei mano-

vratori, ecc. E ciò comporterà un notevole aggravio finanziario, mentre lo Stato, di fronte al *deficit* delle società concessionarie, non ha ancora preso delle decisioni, poiché si è ancora in attesa di una legge che integri gli stanziamenti destinati alle sovvenzioni per le linee concesse.

Mi rendo conto che voi possiate avere ragioni sociali per sostenere i vostri emendamenti: tuttavia non è possibile pensare di subordinare al numero dei treni in circolazione o in fermata la istituzione delle assuntorie; altrimenti introdurremmo innovazioni senza giustificazione.

Insisto nel pregarvi di ritirare gli emendamenti.

SCALIA. Prego l'onorevole Sottosegretario di porre l'attenzione sulla questione dei treni in fermata, quindi con un regolare servizio di smistamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Quello è compito del personale di servizio, non dell'assuntore.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Vorrei ripetere agli onorevoli colleghi che noi non possiamo anche per giustizia distributiva creare per gli assuntori delle ferrovie concesse uno stato diverso da quello del personale degli assuntori delle ferrovie dello Stato. Dobbiamo andare con cautela, non allontanandoci dalla situazione attuale, per non creare nuove gravi sperequazioni.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Per scrupolo devo dire che, se gli onorevoli colleghi insistono sui loro emendamenti, dovrò chiedere che siano trasmessi alla Commissione Finanze e tesoro per un parere. Prego pertanto gli onorevoli colleghi di voler valutare che una tale complicazione finirebbe col risolversi in danno della infelice categoria degli assuntori, la quale attende già da anni una nuova legge che migliori le loro condizioni.

MANCINI ANTONIO. Posso chiedere quante sono le assuntorie nelle quali fermano più di 30 treni al giorno?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non sono in grado di rispondere. Dovrei telefonare al Ministero per assumere precisi elementi. Comunque, onorevoli colleghi, non vi deve preoccupare il numero dei treni che passano o fermano, dato che gli assuntori, oltre un certo limite di orario, non sono più obbligati a rimanere in stazione.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Quale relatore per la Commissione Lavoro, vorrei sapere esattamente che cosa si pensi di decidere circa l'inciso (sul quale si potrebbe anche discutere) che limita il servizio di assuntoria al sistema già in atto, analogamente — vorrei dire — alle nuove disposizioni in ordine alla mezzadria, per cui chi è già mezzadro rimane, ma altri non potranno diventare mezzadri in futuro.

Devo dire che il parere della Commissione Lavoro esprime diffidenza circa l'istituto in questione, perché, se esso non urta contro la legge 23 ottobre 1960, n. 1369, va però vicino al divieto generale contenuto in detta legge. La Commissione Lavoro, pertanto, tenderebbe a limitarne l'uso.

Il Sottosegretario onorevole Mannironi ha sollevato un'obiezione di carattere finanziario, che tuttavia, una volta che tale inciso fosse accettato, non dovrebbe più sussistere in quanto nell'esercizio corrente e nel prossimo le cose continueranno come ora. Quindi, un mutamento vi sarà soltanto negli anni prossimi e l'obiezione di carattere finanziario non avrebbe oggi ragion d'essere.

Tornando all'opinione della Commissione Lavoro, essa tende — come ho testé accennato — a limitare l'estensione del particolare istituto di cui si discute.

Ora, vi sono delle difficoltà assolute che si frappongono all'accoglimento dell'inciso dell'emendamento Marchesi, oppure il Governo lo può accettare? Se il rappresentante del Governo, per ragioni che noi commissari possiamo più o meno apprezzare data la sua responsabilità, dicesse che non è possibile, dovremmo ripiegare, dato che l'urgenza di provvedere mi sembra che sia molto sentita (come ho anche potuto rilevare dalle lettere che mi sono pervenute sull'argomento). E allora, poiché temo che il meglio potrebbe essere nemico del bene, la mia opinione è che, se il meglio sarebbe la possibilità di accettare l'inciso che limita le assuntorie a quelle già esistenti, nel caso che ciò non fosse possibile avremo almeno fatto il bene.

ALBA. Vorrei sapere se esiste una disposizione in base alla quale l'Ispettorato della motorizzazione possa preventivamente autorizzare le assuntorie. Se non sappiamo con esattezza entro quale limite di traffico di treni (20, 30 od altro) può sussistere un'assuntoria, come possiamo discutere? Devono pur esservi disposizioni in proposito!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Certo è im-

portante discutere in modo approfondito quest'articolo 1.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Non dimentichiamo che sono già cinque anni che discutiamo e ci aggiorniamo.

ALBA. Ma ci devono essere delle disposizioni!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Risponderò prima all'onorevole Veronesi e poi all'onorevole Alba.

All'onorevole Veronesi chiarisco la ragione per cui non posso accettare il breve emendamento contenuto nell'inciso di cui si parla (che solleva sia pure indirettamente una questione di carattere finanziario), perché, se noi dovessimo bloccare le assuntorie al numero oggi esistente, impediremmo in avvenire di autorizzare nuove assuntorie che potrebbero essere richieste per stazioni che non avrebbero nessun altro ostacolo per essere servite da assuntori.

L'assuntore è, infatti, una figura attenuata di capostazione, che si giustifica, volta per volta, di fronte alla limitatezza delle operazioni d'una stazione. L'importanza d'una stazione non è data — ripeto — dal numero dei treni che vi transitano e vi si fermano, bensì, se mai, dal numero dei viaggiatori. Vi posso citare l'esempio di stazioni dello Stato che sono state chiuse perché vi salivano soltanto tre passeggeri al giorno.

MALFATTI FRANCESCO. L'assuntore però non si limita solo alla biglietteria, come invece ella diceva poco fa.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Il numero dei coadiutori è regolato anche sulla base delle frequenze dei treni. Comunque, l'importanza d'una stazione non deriva dal numero dei treni, bensì dal traffico viaggiatori e merci.

Ma, ripeto, perché vogliamo precludere la trasformazione di stazioni in assuntorie? Ho già detto che non sempre dall'ammodernamento delle ferrovie in concessione deriva un aumento del traffico, giacché oggi i viaggiatori preferiscono altri mezzi di trasporto più comodi e più celeri. Ora, se domani questo regredire del traffico si accentuasse e sorgesse la necessità di trasformare altre stazioni in assuntorie, perché dovremmo precluderci questa possibilità?

Quanto alla preoccupazione per i veri e propri dipendenti di tali ferrovie, ho già detto che essa non ha motivo di sussistere, perché se una società concessionaria decidesse di trasformare una stazione in assuntoria, il per-

sonale di ruolo già dipendente sarebbe impiegato in altro modo, ma non licenziato.

Debbo poi rispondere all'onorevole Alba. Non sono in condizioni oggi di poter dare dei dati in proposito, ma credo che in materia esistano delle norme. Ma se anche non ci fossero, tutto è rimesso alla discrezionalità dell'Ispettorato generale della motorizzazione, il quale presiede non solo al movimento delle linee date in concessione, ma presiede anche a tutto lo sviluppo della motorizzazione nazionale.

Noi dobbiamo avere fiducia negli organi dell'Amministrazione e, in particolare, nell'Ispettorato della motorizzazione che ha dato finora prove di serietà, di capacità e di adeguata preparazione.

Confermo pertanto i motivi per cui non posso accettare l'emendamento. Sono proprio spiacente di non poter aderire. Se fossi convinto, personalmente, avrei preso, in merito a questo emendamento, una decisione anche favorevole; ma non sono convinto della sua fondatezza.

MARCHESI. Lei non è quindi convinto che il servizio a dirigente unico è un servizio pericoloso?

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. No, anzi lo riterrei un buon servizio. Per quel che so io, il dirigente unico costituisce veramente una maggiore garanzia nella circolazione dei treni, soprattutto in quelle linee a binario unico. Oggi stiamo arrivando al punto da istituire dei comandi centralizzati per regolare il traffico dei treni anche per lunghissimo percorso.

SCALIA. Mi preoccupa il fatto che l'orientamento della discussione ha assunto un preciso indirizzo, e cioè che il testo governativo deve passare così come è, perché ogni variazione incontra l'opposizione del Governo e la richiesta di rinvio alla Commissione Finanze.

Mi preoccupa anche il fatto che la legge possa essere insabbiata, anche contro la nostra volontà. Vorrei quindi suggerire ai presentatori degli emendamenti, di trasformare tali argomenti trattati negli emendamenti stessi in ordini del giorno, invitando il Governo ad accoglierli.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. In questo modo il discorso cambia.

MALFATTI FRANCESCO. L'onorevole Sottosegretario ha parlato di figura atipica, *sui generis*, a proposito degli assuntori. È quindi contraddittorio che il Governo, non accettando il « sempre che tale sistema sia

già in atto », voglia estendere, e non limitare, un rapporto atipico, *sui generis*. Non solo: accettando la limitazione chiesta da questa parte non c'è neppure bisogno del ricorso al parere della Commissione Finanze e tesoro giacché non c'è alcun aggravio di spesa.

Inoltre vogliamo aggiungere un altro elemento: l'assuntoria di stazione non si limita alla sola biglietteria, come ella dice, onorevole Sottosegretario, ma comporta anche la cura dei passaggi a livello contigui. Il problema perciò deve essere considerato in maniera organica e la limitazione a 30 treni medi giornalieri viene, fra l'altro, invocata appunto per la sicurezza e incolumità pubblica. Quindi, onorevole Sottosegretario, siamo noi a non essere convinti.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Mentre ringrazio l'onorevole Scalia per l'aiuto che ha cercato di dare con la proposta di convertire gli emendamenti al disegno di legge in un ordine del giorno, vorrei precisare che la posizione assunta di fronte a questi primi emendamenti rimarrà uguale verso tutti gli altri emendamenti che comportano oneri finanziari. A questo proposito occorre tener conto dell'articolo 16 del disegno di legge che afferma che gli oneri derivanti dall'applicazione della legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio. Di conseguenza invito gli onorevoli commissari a ritirare gli emendamenti che comportano la necessità di ricorrere alla Commissione Bilancio.

SCALIA. L'onorevole Sottosegretario ha affermato che, nel caso ci fossero modifiche sostanziali interessanti direttamente la sostanza del disegno di legge con ulteriori oneri, occorrerebbe il parere della Commissione Bilancio. In questo caso la questione cambia aspetto poiché il provvedimento al nostro esame è atteso da anni dai sindacati e dai lavoratori interessati. Propongo di costituire un Comitato ristretto per l'esame preliminare degli emendamenti presentati e per il loro eventuale coordinamento.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Pregiudizialmente ricordo agli onorevoli colleghi che stiamo discutendo questa legge da cinque anni e che nel frattempo gli assuntori non hanno ottenuto alcun miglioramento. Se fin da allora fosse stato approvato il disegno governativo, ora parleremmo di miglioramenti alla legge in vigore. Inoltre non possiamo allontanarci troppo dalla posizione che le assuntorie hanno avuto finora nelle ferrovie dello Stato. E lo ripeto ancora.



Per quanto riguarda la valutazione del lavoro degli assuntori in base al numero dei treni, vorrei ricordare che, per esempio, nella cosiddetta metropolitana di Napoli fermano quasi 200 treni al giorno e l'assuntore non ha nulla a che vedere con questo traffico poiché resta chiuso nel suo ufficio. L'ipotesi prospettata dall'onorevole Marchesi è vera solo per le linee a binario unico, ma le linee di grande traffico sono tutte a binario doppio. In quest'ultimo i treni si fermano e ripartono senza alcuna difficoltà e comunque senza alcun intervento dell'assuntore.

Sono d'accordo con la proposta di formare un Comitato ristretto in modo da soddisfare al più presto le attese di quanti sono interessati a questo disegno di legge.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Nell'accettare la proposta per la nomina del Comitato ristretto, vorrei rinnovare la raccomandazione che quest'ultimo esaurisca nel termine più breve possibile il suo lavoro, in modo che la Commissione possa essere riconvocata per approvare il provvedimento a breve scadenza.

Anche da parte mia sottolineo i rilievi giustamente avanzati dall'onorevole Relatore affinché non si debba ancora a lungo deludere

le attese della categoria degli assuntori. Mi dispiace di non essere potuto venire incontro alle richieste avanzate dalla Commissione. Se fosse stato possibile, vi assicuro che sarei stato il primo a proporre emendamenti più sostanziali.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di nominare un Comitato ristretto con l'incarico di accertare la possibilità di giungere ad un testo concordato.

*(Così rimane stabilito).*

Mi riservo di prendere gli opportuni contatti con il Presidente della XIII Commissione e di concordare con lui i colleghi da chiamare a far parte del Comitato ristretto.

Rinvio, pertanto, il seguito della discussione ad altra seduta.

**La seduta termina alle 11,15.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI