

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

### VI.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 APRILE 1964

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE SAMMARTINO**

### INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	41
<b>Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione:</b>	
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie esercitate in regime di concessione (609);	
<b>GUADALUPI ed altri: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotranvie in regime di concessione (341) . . . . .</b>	<b>41</b>
PRESIDENTE . . . . .	41, 42, 43, 44, 46, 47, 48
	49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56
ROBERTI . . . . .	42, 43, 44, 45, 47, 48
MANNIRONI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	42, 43, 44, 45, 46, 47, 48
	51, 52, 53, 54, 55, 56
DI MAURO LUIGI . . . . .	42, 45, 46, 47, 48, 51
COLASANTO, <i>Relatore per la X Commissione</i> . . . . .	45, 46, 49
VERONESI, <i>Relatore per la XIII Commissione</i> . . . . .	45, 46, 47, 50, 52, 53
BIANCHI FORTUNATO . . . . .	46, 47
COCCO MARIA . . . . .	47
ABENANTE . . . . .	47, 48, 52, 53, 55
CANESTRARI . . . . .	48, 51
SCALIA . . . . .	50, 54
SANTAGATI . . . . .	54

**La seduta comincia alle 9,40.**

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

(È approvato).

#### Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Basile Guido, Iozzelli e Reale Giuseppe per la X Commissione e Marotta Vincenzo e Napoli per la 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 d'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 di 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 ».

Nella seduta precedente la discussione si era arrestata all'articolo 6, del quale do lettura:

#### ART. 6.

La determinazione del canone mensile da corrispondere agli assuntori delle aziende esercenti i pubblici trasporti di cui all'articolo 1 è demandata, per i loro iscritti, alle organizzazioni sindacali nazionali di categoria, che devono provvedervi con accordi di portata generale, nei quali la misura del canone deve essere stabilita distintamente in relazione a ciascuna delle categorie di cui al precedente articolo 2.

In tale determinazione deve anche tenersi conto della spesa occorrente per la sostituzione nel periodo delle ferie annuali e nei giorni di riposo settimanale.

Nell'accordo dovranno inoltre stabilirsi, con lo stesso criterio di cui al primo comma, le quote aggiuntive del canone che agli assun-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

tori sono da corrispondere per ciascun coadiutore. Nella determinazione di tali quote dovrà tenersi conto degli oneri relativi alla previdenza ed assistenza sociale obbligatoria dei coadiutori.

Il Comitato ristretto ha concordato un testo sostitutivo dell'articolo 6, del quale do lettura:

« All'assuntore compete un canone annuo, determinato in relazione alle categorie di cui al precedente articolo 2, diviso in tredici quote, da corrispondersi ciascuna mensilmente e delle quali l'ultima in occasione delle feste natalizie.

Detto canone sarà determinato mediante accordi tra le associazioni sindacali di categoria.

In mancanza di tali accordi o qualora questi non siano comunque applicabili, il canone di cui al primo comma sarà determinato dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente per territorio, sentite le associazioni sindacali di categoria.

Nella determinazione del canone dovrà inoltre tenersi conto delle quote aggiuntive da corrispondersi all'assuntore per ciascun coadiutore, nonché degli oneri relativi alla previdenza e assistenza sociale obbligatoria dei coadiutori.

Per ciascun giorno di assenza dal servizio per malattia, all'assuntore compete per i primi cinque giorni della malattia, la metà di un trentesimo della quota mensile del canone di cui ai precedenti comma, mentre per i giorni successivi e fino al 180° giorno di assenza compete l'intera quota mensile del canone ».

ROBERTI. Vorrei un chiarimento su questo articolo 6; il chiarimento riguarda il penultimo comma, che dice: « Nella determinazione del canone dovrà inoltre tenersi conto delle quote aggiuntive da corrispondersi all'assuntore per ciascun coadiutore, nonché degli oneri relativi alla previdenza e assistenza sociale obbligatoria dei coadiutori ». Questo comma non può essere inteso nel senso che dal canone si deve sottrarre l'onere relativo alla previdenza e assistenza, perché altrimenti verremmo ad introdurre un elemento peggiorativo, contrario al nostro ordinamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In questo caso l'assuntore è considerato datore di lavoro.

PRESIDENTE. Il canone sarà determinato mediante accordo: questo è importante ricordare.

ROBERTI. Il punto importante, a mio avviso, è questo: il canone è essenzialmente una retribuzione dell'opera prestata dall'assuntore. Questo canone sarà stabilito mediante accordo fino a quando possibile. Quando gli accordi non saranno validi e sufficienti, sarà stabilito mediante l'intervento dell'ispettore compartimentale della motorizzazione. L'accordo sarà più o meno soddisfacente. Quello che mi preoccupa è la formulazione del penultimo comma. Vorrei essere rassicurato che questo comma non intende significare che l'onere per i contributi previdenziali dei coadiutori debba essere addossato all'assuntore, e cioè a decurtazione di quanto egli percepisce come prestatore d'opera, perché il principio generale che regola tutto il nostro sistema previdenziale sancisce che gli oneri assicurativi sono prevalentemente, nella grande maggioranza, a carico del datore di lavoro. Quindi, se questa è una norma a carattere generale, che non prevede applicazioni restrittive della retribuzione, essa è un principio conforme al generale ordinamento del nostro sistema previdenziale. Ma se, viceversa, volesse essere una disposizione restrittiva della quantità della retribuzione, verrebbe ad introdurre nel sistema retributivo questo nuovo principio: che cioè l'onere previdenziale debba essere accollato al prestatore d'opera, in contrasto con tutti i principi della previdenza sociale.

PRESIDENTE. Non è questa l'esatta interpretazione da dare, stando alla lettera dell'articolo. Mi sono richiamato al secondo comma per spiegare il quarto, perché, in definitiva, il canone verrà stabilito mediante accordi tra le categorie interessate.

DI MAURO LUIGI. Non sarebbe inopportuno fare un emendamento aggiuntivo a questo articolo.

Tutti sappiamo che — in base all'articolo 3 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369 — i minimi che devono essere corrisposti a questi lavoratori, non possono essere inferiori a quelli corrisposti ai lavoratori direttamente dipendenti dall'azienda, e vorrei che l'onorevole Sottosegretario chiarisse come tale articolo può essere rispettato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Mi pare che si possa essere tutti d'accordo nel ritenere che i coadiutori sono prestatori d'opera dipendenti e come tali hanno diritto al trattamento previdenziale a cui hanno diritto tutti i lavoratori dipendenti, e del quale non godono invece gli assuntori, che sono appaltatori.

Se il canone per l'assuntore non dovesse essere stabilito mediante accordi tra le asso-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

ciazioni sindacali di categoria, esso sarà determinato dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione. Ora nella determinazione di tale canone è scritto che si terrà conto anche delle quote aggiuntive da corrispondersi ai coadiutori, nonché degli oneri previdenziali relativi ai medesimi. Mi sembra che non ci sia possibilità di equivoco!

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo proposto dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 7:

#### ART. 7.

L'assuntore è tenuto ad osservare nei riguardi dei coadiutori e comunque dei suoi dipendenti tutte le prescrizioni che dalla vigente legislazione siano stabilite per la tutela, la previdenza e l'assistenza dei lavoratori in genere.

Poiché non vi sono emendamenti, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 8:

#### ART. 8.

Gli assuntori sono obbligatoriamente iscritti, a cura delle aziende, alle assicurazioni sociali di cui al regio decreto 4 ottobre 1935, n. 1827, e successive modifiche e integrazioni.

Le contribuzioni dovute per le forme di previdenza sopra indicate si applicano su quanto è corrisposto dall'azienda all'assuntore, escluse le quote aggiuntive di cui al terzo comma dell'articolo 6.

L'ammontare di cui al comma precedente è soggetto all'applicazione delle norme di cui all'articolo 12 e all'articolo 27 della legge 4 aprile 1952, n. 218, quando l'assuntore sia pensionato dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti.

Il Comitato ristretto ha concordato il seguente testo sostitutivo:

« Gli assuntori sono obbligatoriamente iscritti a cura delle aziende, alle assicurazioni sociali di cui al regio decreto 4 ottobre 1935,

n. 1827, e successive modifiche e integrazioni, limitatamente all'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti e all'assicurazione contro la tubercolosi.

Le contribuzioni dovute per le forme di previdenza sopra indicate si applicano su quanto è corrisposto dall'azienda all'assuntore, escluse le quote aggiuntive di cui al quarto comma dell'articolo 6 ».

Riguardo a tale articolo il Comitato ristretto ha rinviato alle Commissioni il seguente emendamento degli onorevoli Canestrari, Armato, Mancini Antonio e Bianchi Gerardo:

« Gli assuntori possono riscattare, agli effetti della pensione, gli anni di servizio precedentemente prestati.

Il relativo onere è a carico delle aziende secondo le norme stabilite dall'apposito regolamento da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentito il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

ROBERTI. Desidero avere un chiarimento. Facendo esplicita menzione dell'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti e dell'assicurazione contro la tubercolosi, restano escluse le altre forme di previdenza, per esempio quella relativa agli infortuni sul lavoro, che rappresentano uno dei maggiori rischi professionali, specialmente per questa categoria di lavoratori. Il successivo articolo 9, d'altra parte, copre soltanto il rischio della malattia.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Per la malattia gli assuntori hanno diritto alla stessa assistenza sanitaria dei ferrovieri.

ROBERTI. Quindi questa disciplina assistenziale, integrata dall'articolo 9, non prevede la copertura del rischio per gli infortuni sul lavoro, prevista da tutte le legislazioni. È quindi necessario parlare esplicitamente nell'articolo 8 di questa forma assistenziale, perché nell'interpretazione delle leggi, come sapete, vale il principio *ubi volui dixi, ubi nolui tacui*.

PRESIDENTE. Il riferimento limitativo all'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti, e all'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi si rende necessario, in quanto che il regio decreto 4 ottobre 1935, n. 1827, comprende anche l'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione.

ROBERTI. Legiferare, oggi, escludendo gli infortuni sul lavoro, significa tornare al 1870.

Posso capire che si sia esclusa la disoccupazione, trattandosi di un rapporto di assuntoria. Quello che non posso capire è che dal complesso della legge venga esclusa l'assicurazione contro gli infortuni, cioè la copertura del maggior rischio professionale. Una norma la dobbiamo inserire assolutamente.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In merito al rilievo che oggi viene fatto dall'onorevole Roberti e da altri colleghi circa la questione dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro ricordo che era stato discusso e chiarito il motivo per il quale, purtroppo, questo trattamento non poteva essere accordato agli assuntori delle ferrovie concesse. Il motivo principale, è che è sempre da tenere presente, è che gli assuntori non sono considerati dei lavoratori dipendenti. Tutto ciò che noi oggi stiamo concedendo — l'assicurazione per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti e contro la tubercolosi — è una concessione del tutto particolare che viene facilitata e agevolata soprattutto per la modesta incidenza che i contributi relativi vengono ad avere sia nei confronti dell'assuntore, sia nei confronti dei concessionari delle ferrovie. Quindi, prima ragione giuridica: gli assuntori non sono lavoratori dipendenti, e come tali, per legge, non c'è nei loro confronti l'obbligo della assicurazione contro gli infortuni. Il secondo motivo è che non prestano alcuna attività che possa considerarsi rischiosa, esposta a pericoli. Proprio l'articolo 1 delimita le competenze e li esclude da ogni forma di attività che possa riguardare l'esercizio; essi non possono interessarsi dell'esercizio ferroviario. Quindi, non è che debbano preoccuparsi delle manovre dei treni, dello spostamento dei carri e di altre attività a carattere materiale, a cui, invece, sono tenuti i capostazione effettivi. Essi si debbono occupare soltanto, come è detto chiaramente nell'articolo 1, dei servizi di biglietteria, ricevimento e spedizione merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali e di altre cose di minore importanza. Quindi, non c'è una condizione di rischio insita nell'attività che gli assuntori sono chiamati ad esplicare. Il terzo motivo è di carattere economico, perché se si dovesse estendere l'assicurazione anche contro gli infortuni sul lavoro, si verrebbe a gravare il concessionario di un onere nuovo, che è rilevante, e non è in alcuna maniera garantito e coperto da parte dello Stato.

Queste sono le tre principali ragioni per le quali l'assicurazione contro gli infortuni sul

lavoro si è dovuta scartare dalle forme previdenziali previste a favore degli assuntori.

ROBERTI. Mi dispiace, nel corso della discussione di questa legge, di fare la figura del piantagrane, che non è affatto nelle mie caratteristiche. Ma io devo rilevare che non posso essere d'accordo con nessuno dei tre motivi addotti dall'onorevole Sottosegretario. Non posso concordare con il primo motivo perché, a prescindere dalla esattezza o meno del giudizio, se ci si trova di fronte a una figura di rapporto di lavoro dipendente o autonomo, è noto che l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, in materia industriale e agricola, copre tutte quelle forme di lavoro in cui c'è una esposizione al rischio.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ci sono delle leggi speciali.

ROBERTI. Per quel che riguarda il lavoro agricolo la copertura del rischio si estende anche ai lavoratori autonomi, e cioè i mezzadri. Del resto, tutto il criterio assicurativo e previdenziale moderno è quello di estendere il rischio ai lavoratori autonomi che prestano la loro opera. Quindi, il primo motivo di ordine giuridico non credo che possa essere considerato. Tanto meno il secondo, cioè l'esposizione ad un pericolo. Anche la manovra dei cancelli dei passaggi a livello ed altro rappresenta l'esposizione ad un rischio, a prescindere dalle manovre ferroviarie che in circostanze impreviste e dietro richiesta del dirigente si possono anche svolgere. Quindi c'è l'esposizione al rischio; anche se si trattasse di lavoratori autonomi, la esposizione al rischio richiederebbe l'obbligo dell'assicurazione. Resterebbe il motivo della questione economica. Questo motivo dell'onere economico deve essere superato, come sono stati superati gli altri oneri economici che questa legge comporta. È inutile farsi illusioni; questa è una legge che comporta un onere economico! Lo vedremo in sede sindacale e compartimentale. Degli oneri economici ci saranno e bisognerà provvedere ad essi come si potrà. Si vedrà caso per caso, ma noi non possiamo escludere l'assicurazione contro gli infortuni. Posto che andiamo a regolamentare per legge la parte normativa di un rapporto di lavoro, oggi, nel 1964, noi non possiamo escludere da questa regolamentazione normativa la copertura del rischio specifico, tipico, tecnico, professionale dell'infortunio sul lavoro per questa categoria, posto che a tale rischio questa potrà venire esposta. Ci auguriamo che in nessuna misura abbia a verificarsi il rischio. Questa sarà materia di esame stati-

stico. Si potrà fare una convenzione speciale tra l'I.N.A.I.L. e le ferrovie secondarie. In questo momento non lo so, non sono preparato a risolvere questo problema, ma quello che non possiamo fare è di escludere questa tutela assicurativa. Quello che dobbiamo fare in questa legge, che è normativa generale è togliere almeno la limitazione. Dobbiamo estendere la copertura del rischio anche agli infortuni sul lavoro. A questo proposito possiamo preparare un emendamento.

Vorrei sapere dal relatore quale criterio analogo a quello dei dipendenti ferroviari si potrebbe richiamare.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Devo rispondere che per gli assuntori delle ferrovie dello Stato, in caso di infortuni sul lavoro, il rischio è coperto dal fatto che spetta loro lo stesso trattamento previsto dalle assicurazioni sociali. Tutto considerato, aggiungerei, dopo la parola « tubercolosi », le parole: « sono inoltre assicurati contro gli infortuni sul lavoro ».

DI MAURO LUIGI. Per quanto riguarda i coadiutori, deve essere garantita anche la tutela contro la tubercolosi, in quanto sono operai dipendenti.

ROBERTI. Per i coadiutori è più facile, perché sono dipendenti, e nessuno lo nega.

Mi dichiaro perfettamente concorde con l'emendamento che l'onorevole Colasanto ha proposto in risposta al mio rilievo sulla mancata copertura del rischio contro gli infortuni sul lavoro. Ne discuteremo ancora nella sede in cui andremo a fare la relazione, cioè in sede sindacale.

Sono quindi d'accordo con il contenuto dell'emendamento, al quale aderisco, nei termini così stabiliti: aggiungere, dopo la parola « tubercolosi » un punto e virgola, e poi le parole « sono inoltre assicurati contro gli infortuni sul lavoro ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono spiacente di dover ripetere, anche in questa occasione, cose già dette, ma lo devo fare perché le osservazioni dell'onorevole Roberti ci riportano ad esaminare un argomento già discusso in precedenti sedute.

Avrei voluto — quanto i colleghi della Commissione — veder esteso agli assuntori delle ferrovie concesse il trattamento generale che spetta a tutti i lavoratori dipendenti, ma non lo posso fare in questa sede e in questa veste, perché non posso fare a meno anche oggi di richiamare alla vostra mente l'ultimo articolo di questo disegno di legge.

Esso infatti pone a totale carico dei concessionari tutti gli oneri che deriveranno dall'approvazione di questa legge, senza che lo Stato intenda assumere alcuna corresponsabilità, ai fini della determinazione delle sovvenzioni spettanti a favore dei concessionari.

Se voi insistete nuovamente in questa richiesta, o nel riscatto dei periodi non coperti dall'assicurazione obbligatoria per l'invalidità e vecchiaia che è ancora più grave, mi vedrò costretto a chiedere l'inoltro degli emendamenti alla Commissione Bilancio, perché manca la copertura.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Ritengo giustificata la richiesta dell'onorevole Roberti, così com'è stata accolta dal Relatore della Commissione Trasporti.

Riguardo ai maggiori oneri, dato che l'articolo 16 del testo precisa che il bilancio dello Stato non se ne occuperà, essi resteranno a carico dei concessionari. Quando determinati oneri ricadono su enti privati, non è necessario richiedere il parere della Commissione Bilancio, che è competente soltanto a giudicare degli oneri gravanti sul bilancio dello Stato. Quante leggi abbiamo approvato che accollavano nuove spese ai comuni, senza che sia stata interpellata la Commissione Bilancio, dal momento che non rientra nella sua competenza difendere i bilanci degli enti locali. Analogamente, mi pare che essa non sia interessata ai nuovi oneri che deriveranno — a carico dei concessionari — dalla approvazione di questa legge. Quando gli accordi tra le parti saranno stati raggiunti, si provvederà senza che tutto ciò costituisca un aggravio per il bilancio dello Stato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Da un certo punto di vista, il ragionamento dell'onorevole Veronesi può anche essere giusto, ma quando poi riportiamo questo discorso, questo criterio da lui enunciato in sede di applicazione, allora non regge più. Non possiamo dimenticare che i concessionari delle ferrovie concesse sono dei pubblici appaltatori ai quali si corrisponde una sovvenzione secondo i chilometri di esercizio. L'entità della sovvenzione è stata decisa su determinate basi, tenendo conto di tutti gli oneri esistenti in base a leggi precedenti. Se noi introduciamo degli oneri nuovi, che non erano previsti, creiamo una situazione giuridica nuova a sfavore dei concessionari, che potrebbero domani insorgere dicendo che le condizioni imposte dallo Stato sono diverse e più onerose di quelle precedenti, e che essi non vi possono sottostare. Inoltre non possiamo dimenticare che

essi sono gli appaltatori di un servizio pubblico di vitale importanza: i trasporti.

Questa è una legge di compromesso, accettata dalle categorie interessate, che preferiscono questo provvedimento, che dà loro una garanzia giuridica ed economica, piuttosto che non ottenere nulla.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Il significato dell'articolo 16 è chiaro: cioè i maggiori oneri non vengono addossati allo Stato. Ora si tratta di vedere se il loro peso è tale da rendere inattuabile l'assunzione del servizio da parte degli appaltatori.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Poiché si tratta di assicurare contro gli infortuni sul lavoro solo la categoria degli assuntori, l'onere relativo non è rilevante. D'altra parte se ciò suscitasse la ribellione delle società concessionarie non sarebbe un male; i ferrovieri farebbero bene a fermare tutti i treni per richiamare la nostra attenzione sulle ferrovie secondarie, le quali dovrebbero portare i loro bilanci in tribunale per dimostrare il loro *deficit*. Non dobbiamo sacrificare sempre, ogni volta che adottiamo un provvedimento l'interesse dei più deboli.

PRESIDENTE. Sull'emendamento presentato dall'onorevole Colasanto e sottoscritto dall'onorevole Roberti ha già avuto luogo un'ampia discussione e il Governo si è già pronunziato. Occorre ora passare alla votazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Agli argomenti già adottati desidero aggiungerne un altro. Quando si invoca il precedente degli assuntori delle ferrovie dello Stato, si dimentica che essi esplicano una funzione ben diversa da quella degli assuntori delle aziende in concessione.

Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di non insistere, perché altrimenti mi costringerebbero a chiedere la rimessione del provvedimento all'Assemblea oppure il rinvio della discussione. Non posso desistere dalla mia posizione, perché mi renderei corresponsabile di una decisione non corretta giuridicamente e costituzionalmente.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Sarebbe opportuno accantonare questo emendamento e votarlo al termine della seduta.

BIANCHI FORTUNATO. Mi permetto di richiamare l'attenzione della Commissione su un altro punto dell'articolo 8, ove si dispone l'iscrizione degli assuntori all'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, vecchiaia e superstiti; mi preoccupa la situazione di coloro

che, dopo aver prestato molti anni di servizio in questa attività, vengono iscritti ora per la prima volta a questa assicurazione con la prospettiva di vedere rimandato il loro diritto alla pensione tra 15 anni.

C'è, è vero, l'emendamento presentato dagli onorevoli Canestrari ed altri, che prevede la possibilità di riscattare, agli effetti della pensione, gli anni di servizio precedentemente prestati, stabilendo che l'onere che ne deriverà sarà a carico delle aziende secondo le norme stabilite dal regolamento che dovrà essere emanato entro 6 mesi, ma poiché il regio decreto 4 ottobre 1935, n. 1827, non prevede possibilità alcuna di riscatto, desidero sapere se tale regolamento avrà forza di legge, in modo da poter sancire *ex novo* oneri, metodi e sistemi previdenziali. So che si è ricorsi a norme regolamentari dopo l'emana-zione di disposizioni legislative estensive delle assicurazioni obbligatorie (per esempio per le categorie degli artigiani e dei coltivatori diretti), ma per l'appunto si è dovuto prima disciplinare con legge quanto era in deroga alle norme vigenti in materia di assicurazione obbligatoria per l'invalidità e vecchiaia e contestualmente si è autorizzato il regolamento amministrativo in conformità alla legge.

D'altra parte, se l'emendamento Canestrari non sarà accolto e si approverà il testo proposto dal Comitato ristretto, tutti gli interessati saranno automaticamente soggetti alle norme generali e avranno diritto alle prestazioni, cioè alle pensioni, solo quando saranno in possesso dei requisiti richiesti, ed andranno quindi perduti, a questo fine, gli anni di servizio precedenti.

Inoltre attorno a questa regolarizzazione di periodi regressi ci sono altre categorie che attendono. È ovvio che una decisione che dovremmo assumere per questa categoria avrà ripercussioni anche in altri settori. Sento la responsabilità che mi deriva dall'aver rilevato questa lacuna così evidente, da porla alla vostra, alla nostra attenzione, per poter qui stabilire come effettivamente risolvere questo problema, che non mi sembra di marginale importanza.

DI MAURO LUIGI. Non ci sono altri precedenti?

BIANCHI FORTUNATO. Ci sarebbe la legge 12 agosto 1962, n. 1338, là dove noi abbiamo stabilito che, quando il datore di lavoro non ha provveduto al versamento dei contributi e questi sono caduti sotto la prescrizione quinquennale, esso versa la riserva matematica corrispondente al periodo rimasto scoperto da contributi. Ma è da oggi che dobbiamo fissare

l'obbligatorietà di questa assicurazione. Questa obbligatorietà non esisteva ieri, e quella legge che ha provveduto all'adeguamento delle nuove pensioni aveva come presupposto l'obbligatorietà che non era stata osservata. Qui manca quel presupposto. Perciò, allo stato attuale, in materia di legislazione previdenziale non sussiste norma alcuna per risolvere questo problema.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bianchi Fortunato è praticamente favorevole all'emendamento, ma invoca una più esatta formulazione.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Allo stato attuale questo riscatto non è operante.

**DI MAURO LUIGI.** Abbiamo sempre demandato le modalità di riscatto a decreto del Ministero del lavoro.

**BIANCHI FORTUNATO.** Non nel settore privato.

Si potrebbe scegliere la via della gestione speciale, in cui si prevede un andamento graduale dell'assicurazione, una maturazione graduale dei requisiti in abbinamento ai limiti di età, a partire da un minimo per arrivare al pieno beneficio quando si arriverà a pieno regime di assicurazione. Non si può certo sperare che competa una pensione di limiti più elevati, quando non abbiamo una base contributiva. Come realizzare questa base contributiva? E per quanti anni? È un problema che investe il settore attuariale, di previsione di oneri, perché in modo semplicistico non è possibile risolverlo.

**VERONESI, Relatore per la XIII Commissione.** A me sembra che l'emendamento proposto dagli onorevoli Canestrari, Armato, Mancini e Bianchi Fortunato meriti un momento di riflessione.

Di primo acchito non c'è dubbio che siamo tutti disposti a dare il nostro assenso alla richiesta di garantire una posizione assicurativa a questi soggetti che oggi non l'hanno, e che d'ora in poi avranno qualcosa, che potrebbe essere modesta se non venisse congiunta col periodo passato. Però, bisogna pensarci sopra un po', perché a differenza dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro che riguarda il futuro, l'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e vecchiaia riguarda anche il tempo passato e dovrebbe essere regolata con particolari rapporti dal concessionario nei riguardi dello Stato e dall'assuntore nei riguardi del concessionario. Quindi, mi sembrerebbe di concludere che l'argomento meriti considerazione. Come si è fatto in altri casi simili,

non occorre che venga contestualmente inserito in questo provvedimento, perché anche se lo si tratta in un momento successivo, al massimo sarà spiacevole per alcuni soggetti che nel periodo intermedio potranno uscire dal rapporto, ma il rapporto in sé rimarrà.

Io proporrei o l'accantonamento dell'articolo 8 per rivederlo insieme all'emendamento, oppure, se si vuole andare avanti, lo stralcio per studiare, in altre sede, questa regolamentazione dei servizi pregressi tra assuntori e concessionario.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Il riscatto potrebbe essere operante solo nei confronti di quegli assuntori che abbiano avuto un rapporto in precedenza coi concessionari. Questo si può fare, ma non c'è bisogno di dirlo. Io non avrei niente in contrario ad accantonare anche questa parte.

**COCCO MARIA.** Potremmo stabilire una linea di determinazione. O studiamo la possibilità di rendere obbligatoria in termini retroattivi questa disposizione; al massimo possiamo fare riscattare cinque anni; oppure mettiamoci sulla scala delle gestioni speciali in termini di gradualità all'indietro. Per le persone più anziane diamo più libertà di riscatto dei contributi perché possano beneficiare del pensionamento.

**ROBERTI.** Volevo aggiungere che tutta questa materia dei riscatti è una materia a carattere generale; non si può riferire a un caso o a un altro. Bisognerebbe regolare tutta questa materia con una legge organica, che in aggiunta alle nuove forme di assicurazione che si vanno man mano estendendo e applicando, regoli questa posizione dei riscatti, stabilendo delle decorrenze.

**PRESIDENTE.** Fuori di questa legge?

**ROBERTI.** Penso fuori di questa legge. Io direi di stralciare la questione da questa legge e, intanto, manderei avanti questa legge per incominciare a regolare questa particolare forma di rapporto di lavoro, perché ora questa categoria è fuori di ogni forma di rapporto di lavoro.

**ABENANTE.** Troviamo una formulazione che non sia in contrasto con le norme generali, ma non procediamo ad uno stralcio; in questo caso la questione verrebbe accantonata e non se ne parlerebbe più.

Ci troviamo di fronte ad un contratto atipico, che non rientra in nessuna delle norme fissate precedentemente. Invece di procedere allo stralcio, potremmo equiparare — ai fini del riscatto — questa categoria di lavoratori a qual-

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

cuna delle categorie che hanno già beneficiato di norme particolari.

**PRESIDENTE.** Proporrei di porre in votazione l'articolo 8 così come il Comitato ristretto ce l'ha trasmesso, rinviando ad altra seduta l'emendamento Colasanto-Roberti, concernente l'estensione dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, nonché l'emendamento Canestrari relativo ai periodi progressi scoperti di assicurazione obbligatoria per invalidità e vecchiaia.

**DI MAURO LUIGI.** Credo che, oltre a queste due questioni, dobbiamo lasciare impregiudicata anche quella dei coadiutori nei confronti dell'intera materia previdenziale e in particolare per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Sono lavoratori dipendenti, con pieno diritto a tutti i benefici previdenziali.

**ABENANTE.** Vorremmo includerlo nella legge.

**DI MAURO LUIGI.** Ci accontentiamo di una dichiarazione del Sottosegretario; l'articolo 7 non prevede tutto ciò.

**ROBERTI.** Prendo atto della dichiarazione del Sottosegretario, che i coadiutori sono lavoratori dipendenti con pieni diritti previdenziali.

**PRESIDENTE.** Insisto sulla sufficiente dizione dell'articolo 7, che è già stato approvato.

Ad ogni modo pongo in votazione l'articolo 8 nel testo del Comitato ristretto di cui ho già dato lettura, con riserva di esaminare gli emendamenti Colasanti-Roberti e Canestrari ed altri.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 9.

#### ART. 9.

Per l'assistenza medica, ospedaliera e farmaceutica, nei casi di malattia propria e dei familiari conviventi ed a carico è esteso agli assuntori il trattamento praticato dalle Casse soccorso ai propri iscritti.

Il relativo contributo, a carico delle aziende per quattro quinti e degli assuntori per un quinto, è stabilito nella misura del 2,50 per cento di quanto corrisposto dalla azienda all'assuntore, escluse le quote aggiuntive di cui al terzo comma dell'articolo 6.

Nei modi previsti dall'articolo 3, ultimo comma, dell'allegato B) al regio decreto 8

gennaio 1931, n. 148, l'azienda e gli assuntori devono contribuire in parti uguali alla copertura della metà dell'eventuale disavanzo della Cassa soccorso.

Il Comitato ristretto ha presentato il seguente testo sostitutivo:

« Per l'assistenza medica, ospedaliera e farmaceutica, nei casi di malattia propria e dei familiari, è esteso agli assuntori il trattamento praticato dalle Casse soccorso ai propri iscritti.

Il contributo per tali prestazioni, a carico dell'Azienda per sette ottavi e dell'assuntore per un ottavo, è stabilito nella misura di due terzi dell'aliquota contributiva dovuta alla Cassa soccorso cumulativamente dall'azienda e da ciascun iscritto.

Alla copertura dell'eventuale disavanzo di esercizio della Cassa di soccorso l'azienda e gli assuntori concorrono nella stessa misura prevista dalle vigenti disposizioni per gli iscritti alla Cassa stessa ».

L'articolo 9 estende agli assuntori il trattamento mutualistico di assistenza malattia ed il contributo per le prestazioni ricade in parte sull'azienda, in parte sugli assuntori stessi.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Riterrei opportuno inserire alla fine dell'ultimo comma una frase che intervenga a precisare meglio la situazione, cioè la seguente: « in proporzione dell'aliquota contributiva ». Nella gestione autonoma delle casse di soccorso, è previsto il caso di eventuali disavanzi. Ora, se noi lasciassimo il terzo comma così com'è, potremmo mettere tanto gli assuntori, per la loro quota, quanto le aziende concessionarie, nelle condizioni di concorrere indiscriminatamente, nella stessa misura degli altri iscritti alla Cassa stessa al pareggio dell'eventuale disavanzo. Mi pare sia giusto precisare che la contribuzione delle aziende e degli assuntori è sempre dovuta in proporzione dell'aliquota contributiva fissata nel comma precedente.

**CANESTRARI.** Vorrei chiedere al Sottosegretario perché il mio emendamento, che prevedeva l'assistenza di malattie attraverso l'I.N.A.M., non è stato preso in considerazione dal Comitato ristretto.

**MANNIRONI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Noi riteniamo che sia più conveniente il trattamento di assistenza malattia delle Casse soccorso alle quali sono iscritti tutti gli altri ferrovieri dipendenti, per questo abbiamo uniformato ad essi



IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

gli assuntori. Ma ormai questo è un argomento superato.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Il Relatore è d'accordo sull'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 9, che, con l'emendamento aggiuntivo del Sottosegretario, risulta così formulato:

« Per l'assistenza medica, ospedaliera e farmaceutica, nei casi di malattia propria e dei familiari, è esteso agli assuntori il trattamento praticato dalle Casse soccorso ai propri iscritti.

Il contributo per tali prestazioni, a carico dell'azienda per sette ottavi e dell'assuntore per un ottavo, è stabilito nella misura di due terzi dell'aliquota contributiva dovuta alla Cassa soccorso cumulativamente dall'azienda e da ciascun iscritto.

Alla copertura dell'eventuale disavanzo di esercizio della Cassa di soccorso l'azienda e gli assuntori concorrono nella stessa misura prevista dalle vigenti disposizioni per gli iscritti alla Cassa stessa, in proporzione dell'aliquota contributiva ».

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 10:

#### ART. 10.

In caso di scadenza o risoluzione del contratto, l'assuntore, entro il termine fissato dall'azienda, deve lasciare liberi i locali da lui occupati. In mancanza, l'azienda può chiedere alla locale autorità di pubblica sicurezza che allo sgombero si proceda in via amministrativa con l'assistenza della Forza pubblica, salvo il successivo esame di eventuali contestazioni presso l'autorità giudiziaria.

È in facoltà dell'azienda di disporre la immediata risoluzione del contratto di assuntoria:

1) per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico;

2) per soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria;

3) per ingiustificato allontanamento dell'assuntore dal servizio per oltre cinque giorni anche non continuativi in un semestre;

4) per intervenuta condanna penale per delitto, sia pure con sospensione condizionale della pena;

5) per ripetuti gravi inadempimenti agli obblighi che incombono agli assuntori in con-

formità della presente legge e del contratto stipulato con l'azienda;

6) per ripetuti atti riprovevoli e contegno inurbano ed indecoroso.

Nei su elencati casi di immediata risoluzione del contratto il canone mensile compete all'assuntore soltanto sino al giorno di disimpegno del servizio.

Il Comitato ristretto lo ha così modificato:

« In caso di scadenza o risoluzione del contratto, l'assuntore, entro il termine fissato dall'azienda, deve lasciare liberi i locali da lui occupati.

È in facoltà dell'azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria:

1) per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico;

2) per soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria;

3) per ingiustificato allontanamento dell'assuntore dal servizio per oltre cinque giorni anche non continuativi in un semestre;

4) per intervenuta condanna penale per delitto, sia pure con sospensione condizionale della pena;

5) per ripetuti gravi inadempimenti agli obblighi che incombono agli assuntori in conformità della presente legge e del contratto stipulato con l'azienda;

6) per ripetuti atti riprovevoli e contegno inurbano ed indecoroso.

Nei su elencati casi di immediata risoluzione del contratto il canone mensile compete all'assuntore soltanto sino al giorno di disimpegno del servizio ».

Pongo in votazione il primo comma nel testo del Comitato ristretto.

(*È approvato*).

Pongo in votazione la prima parte del secondo comma fino ai due punti.

(*È approvata*).

A questo punto il Comitato rinviò alla Commissione alcuni emendamenti, che sono i seguenti:

del Governo:

*Al secondo comma aggiungere dopo le parole iniziali:* « È in facoltà dell'Azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria » *le seguenti altre:* « sentito lo Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico, competente per territorio ».

*Aggiungere dopo le parole iniziali:* « È in facoltà dell'Azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria » *le seguenti altre:* « su conforme parere dell'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico competente per territorio ».

MARCHESI, MALFATTI FRANCESCO, BATTISTELLA.

*Aggiungere dopo le parole iniziali:* « in facoltà dell'Azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria » *le seguenti altre:* « previa autorizzazione dell'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico ».

CANESTRARI, ARMATO, MANCINI ANTONIO, BIANCHI GERARDO.

*Dopo il terzo comma aggiungere il seguente comma:* « Nel caso previsto dal n. 2 del secondo comma l'Azienda procederà ad utilizzare l'assuntore in altro servizio disponibile con mansioni analoghe a quelle precedentemente esercitate ».

MARCHESI, MALFATTI FRANCESCO, BATTISTELLA.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione.* Desidero richiamare l'attenzione sul parere espresso dalla Commissione Giustizia, che ha anzitutto affermato l'opportunità di stabilire, al secondo comma dell'articolo 10, che la facoltà di risoluzione del contratto sia subordinata all'autorizzazione del Ministero dei trasporti; nel suddetto parere si consiglia poi di considerare a parte il caso previsto dal numero 2) dell'articolo 10 (soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria); all'assuntore dovrebbe essere riconosciuto un diritto di preferenza in altri appalti analoghi, com'è previsto per altri casi dalla vigente legislazione. Inoltre al n. 4) dell'articolo 10, che prevede come causa di risoluzione del contratto l'intervenuta condanna penale per delitto, sia pure con sospensione condizionale della pena, sarebbe preferibile parlare di condanne a pene detentive per reati tali da non consentire la prosecuzione del rapporto di lavoro; infatti la definizione di delitto è attribuita anche a reati di modesta entità, che comportano solo la sanzione della multa.

PRESIDENTE. Prego il Governo di voler far conoscere se insiste sul suo emendamento al secondo comma.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo in-

siste a favore del suo emendamento perché non si vorrebbe far dipendere le sorti di un contratto di lavoro tra l'assuntore e l'azienda da un organo estraneo e statale qual'è l'Ispettorato della motorizzazione.

Abbiamo previsto l'intervento dell'Ispettorato della motorizzazione ai fini dell'istituzione delle assuntorie e della determinazione del numero dei conduttori; nel caso che non si riesca a raggiungere l'accordo delle parti contraenti in materia di canone, abbiamo previsto l'intervento dell'Ispettorato con funzione di arbitro compositore, ma abbiamo lasciato possibilità di composizione del contrasto alla trattativa privata. Ora non possiamo non riportare il caso del licenziamento alla disciplina stabilita per la determinazione del canone. Solo le parti interessate sono in grado di stabilire se si debba procedere al licenziamento e l'Ispettorato della motorizzazione al massimo va interpellato per dare una maggiore garanzia alla decisione dell'azienda di troncare il rapporto contrattuale. È necessario inserire l'emendamento governativo proprio al fine di un più valido controllo dell'Ispettorato sulla regolamentazione del rapporto contrattuale privato, ma non è possibile andare oltre senza modificare l'organicità del provvedimento e i criteri informativi sui quali è basato per disciplinare la figura atipica dell'assuntore.

SCALIA. Sono veramente spiacente di non poter concordare con quanto ha affermato l'onorevole Sottosegretario, ma sono convinto che un più attento esame della questione potrà indurlo a convenire con noi sull'opportunità di non approvare la formula « sentito l'Ispettorato »; ci troviamo in presenza di una categoria che integra quella dei ferrovieri delle ferrovie e aziende in concessione che sono disciplinati dal regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148 ed hanno, in materia di licenziamento, determinate garanzie. Mi preoccupa la formula che viene usata (« è in facoltà dell'azienda »), che per le contrattazioni collettive private non ha riscontro in altre norme di questo tipo.

L'azienda può immediatamente e, aggiunto, immotivatamente, disporre la risoluzione del contratto. Comunque, questa tassativa decisione resta affidata unicamente all'azienda stessa. Ciò dovrebbe indurci a notevoli preoccupazioni.

I commissari di questa Commissione che cosa chiedono? Niente altro che il criterio e la valutazione discrezionale, e talvolta opinabile, dell'azienda, siano accompagnati dalla

valutazione di un organo governativo; mi si consenta, onorevole Sottosegretario, di un organo del suo ministero! Non mi si dica che nel caso in ispecie sarebbe una illecita interferenza o intromissione, perché noi parliamo di un rapporto, sì, che è privatistico, ma determinato dai contributi che il ministero dà alle società concessionarie, che altrimenti non potrebbero andare avanti.

Non mi si dica che è un'azienda con un suo bilancio autonomo, che non ha niente a che vedere con lo Stato. Lei ci ha ricordato, quando volevamo modificare qualche cosa, che per lo Stato sarebbero sorti doveri di contributi maggiori e che quindi sarebbe rimasto tutto bloccato. Io mi domando: perché il Governo, per una categoria che espleta un lavoro molto delicato, integrativo dell'opera di un'altra categoria che è regolata tassativamente dal regio decreto n. 148, per una categoria il cui datore di lavoro è largamente alimentato con contributi finanziari dallo Stato, per quale motivo, io dico, una categoria di questo genere non dovrebbe sentirsi garantita, nel momento in cui perde il suo pane, dallo Stato? A queste domande non so rispondere, e ritengo che la Commissione non debba accettare la dizione « sentito », per cui si potrebbe verificare che l'azienda fa una lettera all'Ispettorato del lavoro, dicendo: « io voglio licenziare questo assuntore »; l'Ispettorato risponde: « no, per queste ragioni ». Dopo di che l'azienda, disattendendo la motivazione oggettiva, provvede a fare quello che vuole.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'argomento può sembrare di scarso rilievo e valore, però ha una notevole importanza per lo meno giuridica, perché noi non possiamo dimenticare che l'assuntore dipende dall'azienda, la quale, pur dando in appalto, ha responsabilità della gestione della rete ferroviaria che le viene concessa. Per quale ragione dobbiamo rendere corresponsabile lo Stato nell'andamento di quell'azienda concessionaria? Se quell'azienda viene meno ai suoi impegni e ai suoi obblighi in relazione a tutte le condizioni che sono contenute nell'atto di concessione, ne assume la responsabilità, e lo Stato ha il pieno diritto di intervenire per adottare i provvedimenti necessari. Se, invece, lo Stato si sostituisce al concessionario e diventa corresponsabile in tutte le decisioni, ciò potrebbe creare una specie di impunità verso il concessionario. Se un assuntore, a giudizio dell'azienda, viene a mancare, non fosse più idoneo ad esercitare la sua funzione, ma non potesse essere licenziato dal commissario,

questi potrà sempre dire di averlo tenuto in servizio perché l'Ispettorato non ha dato la facoltà di licenziarlo. Si viene a sovvertire un po' tutto l'ordinamento delle ferrovie in concessione!

A me pare che gli assuntori la garanzia l'hanno per il modo con cui è stilato l'articolo 10, perché abbiamo stabilito precise condizioni che debbono ricorrere perché possa essere risolto il contratto. Non è all'arbitrio del concessionario di mandare a spasso, risolvere il contratto con l'assuntore. Lo può fare se ricorrono determinate condizioni che abbiamo previsto, e ciò costituisce una sufficiente tutela per l'assuntore, di fronte ai possibili abusi del concessionario. Perciò, mi permetto di insistere nella formulazione proposta dal Governo.

DI MAURO LUIGI. Mi permetto di fare una osservazione su quanto il Sottosegretario dice che ci sono nella legge precise condizioni. Quando si stabilisce una norma che stabilisce che è in facoltà dell'azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico, è una formulazione generica, che consente alla ditta di effettuare il licenziamento come e quando vuole. Se il concessionario sostiene che un assuntore non è idoneo a svolgere questo servizio, può sentire il parere dell'Ispettorato della motorizzazione e poi licenziarlo come vuole.

A me pare che la passione che ha messo il Sottosegretario a difendere il diritto di queste imprese sia ingiustificato.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io non difendo le imprese, difendo la struttura giuridica.

DI MAURO LUIGI. La usi in altre occasioni!

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Prego l'onorevole Di Mauro di moderare i termini. Non vado a difendere interessi privati di terzi. Respingo l'insinuazione nella maniera più decisa.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Mauro dice che non era questa la sua intenzione.

CANESTRARI. Ho davanti agli occhi l'amaro ricordo dei ricevitori postali, i quali licenziavano i loro supplenti a loro piacimento e l'amministrazione delle poste non era in grado di intervenire. Le cose sono cambiate solo quando il personale è passato allo Stato.

Mi permetto di insistere e di pregare il Governo di accettare il nostro emendamento per garantire questi assuntori.

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io ho esposto il mio punto di vista.

SCALIA. Voglio essere coerente con quanto ho detto. Io ho detto che la categoria degli assuntori integra quella dei ferrovieri, regolata dal regio decreto n. 148. Mi si diano le garanzie tali e quali riportate come disposto legislativo dal regio decreto n. 148 per il licenziamento del personale delle ferrotranvie esercitate in regime di concessione, e io rinunciò al « previo » e al « sentito ». Mi si dia una garanzia identica, si trasponga l'articolo con cui il regio decreto n. 148 regola il licenziamento della categoria degli auto-ferro-tranvieri !

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso non essere coerente con il contenuto di tutto il disegno di legge a norma del quale l'assuntore non è un dipendente.

PRESIDENTE. Poiché nessun'altro chiede di parlare e non è stato possibile giungere ad altre soluzioni, passiamo alla votazione degli emendamenti, dei quali il più lontano dal testo è l'emendamento Canestrari ed altri, al quale dichiarano di aderire anche i promotori dell'emendamento Marchesi ed altri. Pongo in votazione l'emendamento Canestrari, Armato, Mancini e Bianchi, che propone di aggiungere dopo la prima parte del secondo comma, le parole: « previa autorizzazione dell'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico ».

(È approvato).

Gli altri due emendamenti al secondo comma si intendono assorbiti.

Segue l'enumerazione dei casi di immediata risoluzione del contratto di assuntoria.

Pongo in votazione il punto 1), sul quale non ci sono osservazioni né emendamenti:

« 1) per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico »;

(È approvato).

Segue il punto 2):

« 2) per soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria »;

A questo punto del testo va riferito l'emendamento Marchesi ed altri, che chiedono di aggiungere alla fine dell'articolo le parole:

« Nel caso previsto dal n. 2 del secondo comma l'Azienda procederà ad utilizzare l'as-

sumtore in altro servizio disponibile con mansioni analoghe a quelle precedentemente esercitate ».

L'onorevole Veronesi propone invece di stralciare il numero 2) dal secondo comma, e di farne un altro comma così formulato:

« La stessa facoltà spetta all'Azienda nel caso di soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria. In questo caso l'assuntore sarà preferito nella assegnazione di altri appalti analoghi ».

Cio è conforme al suggerimento della Commissione Giustizia.

ABENANTE. Indubbiamente, questa « soppressione per qualsiasi motivo », è una dizione pericolosa, e contraria al principio del rapporto d'impiego. Mantenere in vita quest'articolo, vuole dire porre nelle mani delle aziende un'arma pericolosissima. Per la proposta della Commissione Giustizia sono perciò preoccupato. Ma, in sostanza, cosa vogliamo garantire? Approvando questa dizione, potrebbe anche accadere che, di fronte alla necessità di una riorganizzazione tecnica dell'azienda, il concessionario risolva il rapporto di un'assuntoria soppressa, lasciando l'assuntore senza lavoro, magari avanti negli anni, senza attività, e senza possibilità di reimpiego. Dal momento che gli assuntori sono lavoratori privi di quelle richiestissime specializzazioni che oggi aprono facilmente le porte del mercato, noi corriamo il rischio di creare una categoria senza possibilità di reimpiego, dopo un lavoro di anni e anni. Inoltre, quando si riorganizza il servizio, difficilmente si ricreano i presupposti necessari per una nuova concessione. Noi invece vorremmo tendere a determinare un tipo di organizzazione nel quale si tenga anche conto del fattore umano, assicurando a questi uomini un lavoro nell'ambito di quelle molteplici attività che svolgono le ferrovie in concessione, e ce ne sono. Può anche darsi che la biglietteria ed altri servizi vengano eliminati nell'assuntoria, ma in grosse aziende come le ferrovie in concessione c'è sempre la possibilità di trovare una sistemazione per uomini che altrimenti resterebbero disoccupati.

Preferiamo pertanto l'emendamento Marchesi.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Mi pare che, se ho ben capito, non vi sono obiezioni alla logica del suggerimento della Commissione Giustizia di stralciare il punto 2) del secondo comma per farne un

comma a parte. Questo comporta l'aggiunta relativa alla preferenza per l'assegnazione in appalti analoghi, secondo l'indicazione della Commissione Giustizia, mentre il collega Abenante vorrebbe che l'ex assuntore fosse reimpiiegato comunque. Questa la differenza sulla quale ci sarà da discutere.

ABENANTE. Si dovrà discutere anche sul merito della garanzia.

VERONESI, *Relatore per la XIII Commissione*. Si potrebbe fare un emendamento al mio emendamento.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. L'emendamento Marchesi, Malfatti e Battistella, non può essere accettato dal Governo, perché assume una direzione contraria a quella da noi seguita, nel tentativo di regolare la posizione degli assuntori. Se lo accogliessimo, finiremmo per costringere i concessionari ad inserire nel ruolo del proprio personale dipendente quegli assuntori che fossero stati in precedenza eliminati, per qualsiasi ragione, sia pure per soppressione dell'assuntoria. Ora è evidente che, anche in questa ipotesi, si capovolge del tutto la figura dell'assuntore. Infatti, si impone al concessionario un obbligo che non esiste in base a tutte le altre disposizioni precedenti, perché il concessionario è obbligato a rispettare gli organici del personale preventivamente approvati dall'Ispettorato della motorizzazione e dei trasporti in concessione. Per tutti questi motivi non posso aderire.

Sono invece disposto più benevolmente verso la proposta di emendamento Veronesi, perché all'assuntore che viene a lasciare l'assuntoria per soppressione del posto, sia accordato un trattamento preferenziale, o meglio un diritto preferenziale all'occupazione di un eventuale posto di assuntoria vacante. Vorrei che il concetto fosse meglio chiarito: questo diritto di preferenza deve essergli accordato a parità di merito con altri concorrenti. Si potrebbe aggiungere il contenuto dell'emendamento al punto 2), senza fare un comma separato.

PRESIDENTE. Il Governo, se ho ben capito, è contrario alla formulazione di un comma distinto a favorevole all'inserimento allo stesso punto dell'emendamento Veronesi. Il punto 2) verrebbe pertanto così formulato: « 2) Per soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria. In questo caso, l'assuntore sarà preferito nell'assegnazione di appalti analoghi ». E il Governo propone di aggiungere: « a parità di merito con altri concorrenti ».

ABENANTE. Noi diamo alle aziende una discrezionalità eccessiva, perché, per qualsiasi motivo, magari perché è antipatico, l'assuntore può essere liquidato. E questo proprio mentre è in corso un dibattito per limitare l'arbitrio di tutti i datori di lavoro, e soprattutto di quelli privati. È necessario che gli assuntori si trovino almeno in condizioni non inferiori a quelle degli altri lavoratori, mentre appare che proprio lo Stato in questo caso verrebbe ad interferire negativamente a questo proposito. Mi pare, questa, un'iniziativa contraria ai tempi.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Vorrei chiarire che si parla di soppressione dell'assuntoria, cioè di un provvedimento connesso con la gestione del movimento ferroviario; ora un'assuntoria non si può sopprimere per un capriccio qualsiasi. Per esempio, quando risulta che un passaggio a livello deve essere eliminato, l'assuntoria non ha più ragione di essere: questo è un motivo obiettivo, che non può far carico al concessionario di esercitare un puro atto di arbitrio.

ABENANTE. Se si esclude la possibilità che si verifichino atti di arbitrio, allora si può accogliere il nostro emendamento. Ma può accadere che un'azienda trovi più conveniente sopprimere l'assuntoria ed assumersi l'onere della gestione diretta. Altre volte ci siamo trovati di fronte a casi del genere.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Bisogna ricordare che per l'istituzione o la soppressione dell'assuntoria occorre l'autorizzazione dell'Ispettorato della motorizzazione.

PRESIDENTE. Mi sembra che qualsiasi sia la valutazione di merito, si possa rinviare la discussione del punto 2) alla fine del secondo comma, salvo poi a decidere se mantenerlo come tale o farne un comma separato.

Passiamo ora al punto 3), che, non essendovi osservazioni né emendamenti, pongo in votazione:

« 3) per ingiustificato allontanamento dell'assuntore dal servizio per oltre cinque giorni anche non continuativi in un semestre »;

(È approvato).

Segue il punto 4):

« 4) per intervenuta condanna penale per delitto, sia pure con sospensione condizionale della pena »;

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

L'onorevole Veronesi, facendo proprio il parere della IV Commissione Giustizia, propone di sostituire le parole « condanna penale per delitto » con la dizione « condanna a pena detentiva per reato tale da non consentire la prosecuzione del rapporto ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Desidero rilevare che nel parere espresso dalla Commissione Giustizia vi è una petizione di principio; si dice, infatti, che il contratto può essere risolto quando interviene un reato tale da non consentire la prosecuzione del rapporto di lavoro. La dizione usata nel testo del disegno di legge è troppo generica, di pericolosa interpretazione, ma il rimedio proposto non è molto felice. Per fissare l'entità penale del reato si può stabilire un limite minimo di pena; per esempio, si può stabilire che il contratto può essere risolto quando intervenga un delitto punibile con la reclusione per un periodo superiore a sei mesi.

SCALIA. Nel parere della Commissione Giustizia si osserva che la qualificazione di delitto dipendente dalla natura della pena, comporta che rientrano tra i delitti reati di modesta entità, come il mancato versamento del contributo I.N.A.-Casa.

SANTAGATI. Ontologicamente i reati si distinguono in delitti e contravvenzioni; per i primi è prevista come sanzione la reclusione o la multa, per le contravvenzioni l'arresto e l'ammenda. Le leggi assicurative comprendono tra i delitti alcuni reati di modesta entità, come il mancato pagamento dei contributi I.N.A.-Casa.

Se si fruisce della condizionale, si gode del condono. La prescrizione gioca in modo diverso. Quindi, tutto questo comporta giuridicamente conseguenze di gran lunga diverse, non solo ai fini della formulazione.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non possiamo fare una casistica dettagliata in un articolo di legge.

PRESIDENTE. La IV Commissione suggerisce la dizione: « Per intervenuta condanna a pena detentiva per delitti non colposi tali da non consentire la prosecuzione del rapporto ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Io direi: « Per sopravvenuta condanna penale per delitti non colposi, sia pure con sospensione condizionale della pena ».

Si tratta di insistere sulla frase: « delitto non colposo ».

PRESIDENTE. Il punto 4), allora, con l'emendamento del Sottosegretario Mannironi risulta del seguente tenore:

« 4) per intervenuta condanna penale per delitto non colposo, sia pure con sospensione condizionale della pena »;

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Sui punti 5) e 6) non sono stati presentati emendamenti. Ne do lettura e li pongo in votazione:

5) per ripetuti gravi inadempimenti agli obblighi che incombono agli assuntori in conformità della presente legge e del contratto stipulato con l'azienda;

6) per ripetuti atti riprovevoli e contegno inurbano ed indecoroso.

(Sono approvati).

A questo punto dovremmo inserire l'emendamento proposto dall'onorevole Veronesi e quello degli onorevoli Marchesi ed altri.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Se sopprimete il punto 2) si sposta la numerazione.

PRESIDENTE. È questione di coordinamento. Do lettura del comma proposto dall'onorevole Veronesi, in sostituzione del punto 2), fino a dove esso coincide sostanzialmente con l'emendamento Marchesi:

« La facoltà di cui al secondo comma compete all'azienda nel caso di soppressione per qualsiasi motivo del servizio dato in assunzione ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

A questo punto l'onorevole Marchesi propone: « In tal caso l'azienda procederà a utilizzare l'assuntore in altro servizio disponibile con mansioni analoghe a quelle precedentemente esercitate ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho già detto che sono contrario. In questa maniera si finisce per far diventare dipendente delle ferrovie un assuntore che abbia magari 60 anni.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento presentato dall'onorevole Marchesi, al quale il rappresentante del Governo ha dato parere contrario.

(Non è approvato).

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

Votiamo la seconda parte dell'emendamento Veronesi: « In tal caso l'assuntore sarà preferito nell'assegnazione di altri appalti di assuntoria.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Direi di aggiungere: « a parità di condizione ».

ABENANTE. Non è il caso!

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Veronesi, nel testo di cui ho dato lettura.

(È approvato).

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Si potrebbe aggiungere: « eventuali »: « di eventuali altri appalti ». Il posto si dà quando è vacante.

PRESIDENTE. Non credo che sia necessario. Se non ci sono assuntorie vacanti, la norma non si applica.

Pongo in votazione l'ultimo comma:

« Nei su elencati casi di immediata risoluzione del contratto il canone mensile compete all'assuntore soltanto fino al giorno di disimpegno del servizio ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 10 nel suo complesso, che rimane così formulato:

« In caso di scadenza o risoluzione del contratto, l'assuntore, entro il termine fissato dall'azienda, deve lasciare liberi i locali da lui occupati.

È in facoltà dell'azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria, previa autorizzazione dell'ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico:

1) per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico;

2) per ingiustificato allontanamento dell'assuntore dal servizio per oltre cinque giorni anche non continuativi in un semestre;

3) per intervenuta condanna per delitto non colposo sia pure con sospensione condizionale della pena;

4) per ripetuti gravi inadempimenti agli obblighi che incombono agli assuntori in conformità della presente legge e del contratto stipulato con l'azienda;

5) per ripetuti atti riprovevoli e contegno inurbano ed indecoroso.

La facoltà di cui al secondo comma compete all'azienda nel caso di soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria. In tal caso l'assuntore sarà preferito nell'assegnazione di altri appalti.

Nei su elencati casi di immediata risoluzione del contratto il canone mensile compete all'assuntore soltanto sino al giorno di disimpegno del servizio ».

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11:

#### ART. 11.

Dopo sei mesi di esercizio dell'assuntoria, il titolare può fruire di un periodo di ferie di 12 giorni per ogni anno solare, purché provveda a proprie spese a farsi sostituire, sotto la sua responsabilità, da persona da lui preventivamente designata ed accettata dalla direzione di esercizio.

All'assuntore è anche concesso di godere del riposo settimanale, sempreché provveda alla sostituzione nei modi di cui al comma precedente.

L'assuntore non può comunque allontanarsi dal servizio senza avere preventivamente avvertito il direttore di esercizio o il dirigente unico ed averne avuto preventivo benessere.

Fermo restando il disposto del secondo comma, punto 3°) del precedente articolo 10, in caso di assenza non autorizzata, il canone mensile potrà essere ridotto di tanti trentesimi quanti siano i giorni di assenza, nonché della spesa che l'azienda abbia sostenuta per provvedere direttamente alla sostituzione.

Do lettura del testo concordato dal Comitato ristretto:

« All'assuntore spetta: 1) un riposo continuativo giornaliero non inferiore alle 10 ore ed in nessun caso inferiore ad 8 ore; 2) il riposo settimanale ed il godimento di festività infrasettimanali salvo che esigenze di 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 durante le assenze per malattia, nel periodo delle ferie, in occasione del riposo settimanale e delle festività infrasettimanali, deve farsi sostituire da persona da lui preventivamente designata ed accettata dalla direzione di esercizio; l'onere relativo alle predette sostituzioni, in ragione di un trentesimo della quota mensile del canone per ogni giornata di sostituzione, è a carico dell'azienda.

L'assuntore non può comunque allontanarsi dal servizio senza avere preventivamente avvertito il direttore di esercizio o il dirigente unico ed averne avuto preventivo benessere.

IV LEGISLATURA — COMMIS. RIUNITE (TRASPORTI E LAVORO) — SEDUTA DEL 22 APRILE 1964

Fermo restando il disposto del secondo comma, punto 2) del precedente articolo 10, in caso di assenza non autorizzata, la quota mensile del canone potrà essere ridotta di tanti trentesimi quanti sono i giorni di assenza, nonché della spesa che l'azienda abbia sostenuta per provvedere direttamente alla sostituzione.

Ai coadiutori spettano le ferie ed i riposi nella stessa misura prevista dalla presente legge per gli assuntori ».

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Chiedo che risulti a verbale che noi stiamo approvando il testo approvato dal Comitato ristretto.

PRESIDENTE. Non essendovi emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 12.

#### ART. 12.

È fatto obbligo agli assuntori di stazione fermata e passaggi a livello di osservare e fare osservare dai propri coadiutori e dipendenti le prescrizioni che siano indicate nel contratto di conferimento dell'assuntoria, nonché le altre prescrizioni contemplate dal regolamento di esercizio e dagli ordini di servizio aziendali.

In particolare poi essi sono tenuti:

1) a conoscere tutte le disposizioni relative al servizio ed a tenere aggiornati tutti gli avvisi che sono ad essi affidati per la conoscenza del pubblico;

2) a provvedere alla regolare tenuta del servizio di amministrazione e contabilità inerente al traffico di viaggiatori e merci;

3) ad assicurare, oltre ai servizi di cui al precedente articolo 1, anche la manovra dei carri limitatamente a quanto dispone il contratto di assuntoria, nonché il servizio eventualmente loro affidato relativamente ai segnali fissi di protezione ed ai passaggi a livello;

4) ad effettuare le altre e diverse operazioni che per circostanze straordinarie ed impreviste fossero richieste dalla direzione di esercizio o dal dirigente unico e che si rendessero necessarie per assicurare in tali circostanze la normalità del servizio;

5) a portare in servizio ed a far portare dai coadiutori e dipendenti il berretto e la

divisa che siano prescritti dalla direzione dell'esercizio.

Il Comitato ristretto propone di modificarlo come segue:

« È fatto obbligo agli assuntori di stazione fermata e passaggi a livello di osservare e fare osservare dai propri coadiutori e dipendenti le prescrizioni che siano indicate nel contratto di conferimento dell'assuntoria, nonché le altre prescrizioni contemplate dal regolamento di esercizio e dagli ordini di servizio aziendali.

In particolare poi essi sono tenuti:

1) a conoscere tutte le disposizioni relative al servizio ed a tenere aggiornati tutti gli avvisi che sono ad essi affidati per la conoscenza del pubblico;

2) a provvedere alla regolare tenuta del servizio di amministrazione e contabilità inerente al traffico di viaggiatori e merci;

3) ad assicurare, oltre ai servizi di cui al precedente articolo 1, anche il servizio eventualmente loro affidato relativamente ai segnali fissi di protezione ed ai passaggi a livello;

4) ad effettuare le operazioni di cui al terzo comma dell'articolo 1;

5) a portare in servizio ed a far portare dai coadiutori e dipendenti il berretto o altro segno distintivo che sia prescritto dalla direzione di esercizio e da questa fornito ».

Poiché nessuno chiede di parlare, pongo in votazione l'articolo nel testo fatto proprio dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Passiamo agli articoli successivi rimasti nel testo originale, accettato dal Comitato ristretto. Ne do lettura e li pongo in votazione.

#### ART. 13.

Gli assuntori di passaggi a livello, oltre a curare la manovra e la conservazione e lubrificazione dei cancelli, delle barriere e relativi meccanismi ed accessori, devono anche provvedere alla pulizia ed inaffiamento della sede stradale e ferroviaria nei modi e con i mezzi che siano prescritti dalla direzione di esercizio nonché alla pulitura degli intervalli fra le rotaie e controrotaie ed alla accensione e sorveglianza sia dei fanali dei quali sia eventualmente munito l'attraversamento, sia dei fanali che dei segnali fissi eventualmente ad essi affidati.



Gli assuntori di passaggi a livello sono anche obbligati a:

1) presenziare al passaggio dei treni, vigilando allo scopo dal posto di guardia loro assegnato e prestando particolare attenzione ai segnali annessi ai treni, onde rendersi tempestivamente conto degli eventuali treni straordinari e supplementari e delle locomotive di ritorno;

2) proteggere con appositi segnali il passaggio a livello od il tratto di linea da vigilare che fossero ostruiti per qualsiasi causa, nonché esporre appositi segnali di arresto o protezione di treni eventualmente fermi in linea, quando ne ricevano l'ordine e sempreché a tale protezione possano provvedere senza allontanarsi dal posto di servizio;

3) curare le regolari registrazioni delle comunicazioni telefoniche negli stampati di servizio che allo scopo gli verranno consegnati.

E in facoltà dell'azienda di incaricare gli assuntori di passaggi a livello dei lavori di piccola manutenzione, dei tagli dell'erba, spurgo delle acque e sistemazione della massicciata della strada per il tratto interessante l'attraversamento.

E fatto divieto all'assuntore di tenere nel locale adibito a posto di guardia lettini, brande e qualsiasi specie di giaciglio.

(*E approvato*).

ART. 14.

L'azienda deve fornire all'assuntore le materie di consumo necessarie per l'accensione del fanale a mano, dei fanali da illuminazione, dei segnali di protezione del posto di guardia e dei segnali fissi della ferrovia che

gli sono affidati, nonché i lubrificanti per gli apparecchi di chiusura dei passaggi a livello ed i liquidi speciali per l'innaffiamento del suolo della ferrovia e della strada in corrispondenza dell'attraversamento.

(*E approvato*).

ART. 15.

Con apposite convenzioni potrà essere regolato l'affitto di locali nonché l'occupazione di suolo adiacente all'impianto e da destinare all'esercizio di attività varie, quali rivendita tabacchi, bar, ristoranti, posteggi e simili.

(*E approvato*).

ART. 16.

Gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio.

(*E approvato*).

Rimane da votare definitivamente l'articolo 8, sul quale torneremo nella prossima seduta per decidere sui due emendamenti rimasti accantonati.

**La seduta termina alle 11,45.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI