

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## 10<sup>a</sup> COMMISSIONE

(Lavoro, emigrazione, previdenza sociale)

MERCOLEDÌ 13 MARZO 1957

(86<sup>a</sup> Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Vice Presidente GRAVA

### INDICE

#### Disegni di legge:

« Trasformazione e riordinamento dell'Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi del lavoro » (1472) (Seguito della discussione e rinvio):

|  |   |
|--|---|
| PRESIDENTE . . . . .   | Pag. 1235, 1236, 1237, 1238, 1240, 1241, 1242 |
| ANGELINI . . . . .   | 1238  |
| BARBARESCHI . . . . .  | 1238  |
| BITOSSÌ . . . . .  | 1240  |
| DE BOSIO . . . . .   | 1241  |
| MANCINO . . . . .  | 1235, 1236, 1237, 1238                        |
| MONALDI . . . . .  | 1241  |
| VIGORELLI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> . . . . . | 1238, 1241, 1242                              |
| ZANE, <i>relatore</i> . . . . .  | 1240, 1241                                    |

« Orario di lavoro del personale degli auto-mezzi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di viaggiatori » (1823) (Seguito della discussione e rinvio):

|  |                        |
|--|------------------------|
| PRESIDENTE . . . . .   | 1242, 1249             |
| ANGELINI, <i>relatore</i> . . . . .  | 1247, 1248             |
| BITOSSÌ . . . . .  | 1244, 1245, 1246, 1248 |
| BOLOGNESI . . . . .  | 1242, 1246             |
| MANCINO . . . . .  | 1247                   |
| MARINA . . . . .   | 1245, 1246, 1249       |
| SIBILLE . . . . .  | 1246, 1247             |
| VIGORELLI, <i>Ministro del lavoro e della previdenza sociale</i> . . . . . | 1249                   |

La seduta è aperta alle ore 9,50.

Sono presenti i senatori: Angelini Cesare, Barbareschi, Bitossi, Bolognesi, Clemente, De Bosio, Fantuzzi, Fiore, Grava, Mancino, Mariani, Marina, Monaldi, Petti, Rogadeo, Sibille, Spallicci, Vaccaro, Varaldo e Zane.

Interviene il Ministro del lavoro e della previdenza sociale Vigorelli.

ANGELINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Trasformazione e riordinamento dell'Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi del lavoro » (1472).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Trasformazione e riordinamento dell'Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi del lavoro »

Nella precedente seduta il senatore Zane ha svolto la sua relazione.

MANCINO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi. Credo che, come me, tutti abbiano ricevuto, soprattutto negli ultimi giorni, lettere e telegrammi da parte dell'Associazione nazionale fra mutilati ed invalidi del lavoro, ed anche da parte delle Associazioni provinciali, sollecitanti la Commissione affinché approvi questo disegno di legge al più presto; alcune Associazioni provinciali hanno addirittura chiesto che il provvedimento sia approvato prima del 19 marzo, essendo questa data consacrata alla festa dei mutilati e invalidi del lavoro. È anche nostro desiderio assecondare questa aspirazione del-

l'Associazione e quindi procedere con rapidità ad approvare il disegno di legge.

Noi abbiamo presentato una serie di emendamenti. Se la Commissione riterrà giusti i nostri emendamenti, che sono ispirati a norme della Costituzione e del Codice civile, non ci sarà nessuna difficoltà, nella prossima seduta della nostra Commissione, ad approvare il disegno di legge con la maggiore rapidità possibile. A noi incombe ora il dovere di spiegare le ragioni che ci hanno indotti a presentare quegli emendamenti. Ma prima, credo sia necessario esporre agli onorevoli colleghi, al Presidente ed anche all'onorevole ministro una considerazione che, per quanto non riguardi strettamente il disegno di legge in discussione, è tuttavia pertinente. Essa concerne, onorevole ministro, alcuni atti del Governo che da eccezionali o casuali, come si poteva ritenere negli anni passati, in questi ultimi tempi mi pare abbiano assunto un carattere di sistema, sistema; a dire la verità, poco corretto. Intendo riferirmi ai vari casi in cui, quando è stata presentata una proposta di legge d'iniziativa parlamentare in uno dei due rami del Parlamento, il Governo, mentre in quel ramo trova ogni mezzo per eludere la discussione anche se avrebbe carattere urgente, dopo un certo tempo presenta un disegno di legge riguardante la stessa materia all'altro ramo del Parlamento.

Di questi casi ne conosciamo parecchi; ed uno si riferisce appunto al presente disegno di legge; da oltre due anni fu presentata alla Camera, su questa materia, una proposta da parte di un gruppo di deputati che, nonostante abbiano sollecitato la discussione varie volte, non sono venuti a capo di niente. Dopo circa due anni, ecco che il Governo presenta al Senato un disegno di legge sulla stessa materia. A me sembra che il Governo e i parlamentari abbiano diritto di presentare disegni di legge, i quali possano anche riguardare le stesse materie. Questi disegni di legge si possono discutere in ordine di priorità o si possono anche abbinare. Quando è stato presentato un disegno di legge d'iniziativa parlamentare ad un ramo del Parlamento, nessuno può contestare al Governo il diritto di presentare un disegno di legge sulla stessa materia allo stesso ramo del Parlamento, perchè sia discusso congiunta-

mente al primo. Ma se per sfuggire a questo il Governo presenta il disegno di legge all'altro ramo del Parlamento, non compie un atto molto corretto.

**PRESIDENTE.** A un disegno di legge governativo è permesso presentare qualsiasi emendamento.

**MANCINO.** Questo, signor Presidente, è stato già fatto, ma non riguarda il tema che stavo trattando. Il Governo poteva benissimo presentare questo disegno di legge alla Camera dei deputati, e si sarebbe potuto abbinarlo col progetto d'iniziativa parlamentare. Ora noi discutiamo in questo ramo del Parlamento, mentre presso l'altro ramo è rimasta pendente la proposta di cui dicevo prima.

Con questo sistema il diritto d'iniziativa parlamentare perde il suo contenuto, viene a svuotarsi.

Se si continua in questo modo, credo che inevitabilmente occorrerà presentare i progetti d'iniziativa parlamentare alle due Camere contemporaneamente.

Ritengo che le considerazioni che ho fatto abbiano una certa importanza politica.

Per quel che riguarda il disegno di legge in esame, leggendo la relazione presentata dal Governo, vediamo che questo considera l'assistenza ai mutilati ed invalidi del lavoro come un oggetto di meditazione, ed è giusto, perchè tra i problemi sociali questo è uno dei più delicati. Riconosciamo moralmente giusta la considerazione per cui, nella relazione, si giudicano i mutilati e invalidi del lavoro come protagonisti principali di un mondo costituito da gruppi sociali meno capaci di difesa, eppure in condizione di vantare diritti nei confronti della produzione, per avere dato all'economia nazionale un fortissimo contributo personale. Questa è una giusta considerazione, onorevole Ministro. Ora il Governo si preoccupa di migliorare le loro condizioni, soprattutto per quanto riguarda le esigenze assistenziali dei lavoratori, che sono tuttora soddisfatte in modo inadeguato. Per migliorare questa situazione, il Governo ha presentato questo disegno di legge, mettendo in rilievo come l'Associazione fra i mutilati e gli invalidi del lavoro non possa considerarsi oggi pienamente idonea allo

svolgimento di un'adeguata assistenza alla categoria.

Attribuendo la legge all'Associazione funzioni pubbliche in materia di collocamento, dal punto di vista giuridico e della rappresentatività essa non è idonea allo scopo per la struttura dei suoi organi direttivi.

Infine è un sodalizio anemico fin dalla sua nascita per deficienza di mezzi e, pur disponendo di un cospicuo patrimonio immobiliare, per la sua concreta attività ha dovuto fare assegnamento sui contributi dell'INAIL.

Un ultimo rilievo. Nella relazione si giuoca — non so per quale fine — molto sottilmente sul patrimonio di provenienza di benefattori. Forse si vuol mettere in dubbio che la destinazione di questi fondi rispecchi e rispetti la volontà dei donatori. Si è arrivati a chiedersi se fosse volontà del benefattore di attribuire il patrimonio ai soci del sodalizio o alla categoria dei mutilati. Nessuno di noi sa quale fosse la volontà di questi benefattori; ma questa osservazione molto sottile non può sfuggire certamente.

Quindi, per una parte dei fini che si propone, la legge secondo noi migliora la situazione, risolvendo parzialmente il problema finanziario; invece non risolve affatto il problema organizzativo. E questa è la parte che non ci trova consenzienti, perchè il disegno di legge vuol trasformare la denominazione del sodalizio, il che sembra una cosa di scarsa importanza, mentre dal punto di vista giuridico mi pare sostanziale e ricca di conseguenze, perchè il sodalizio, da associazione libera, indipendente ed autonoma viene trasformato in un Ente nazionale di assistenza con figura giuridica pubblica, che è assolutamente e palesemente anticostituzionale, diciamo noi, e antidemocratico. Noi non possiamo non riferirci alla Costituzione, in questo caso, perchè il problema è di grande interesse.

**PRESIDENTE.** Forse verrà superato da quanto dirà il relatore, senatore Mancino.

**MANCINO.** Ho ritenuto necessario far rilevare questa lacuna della legge, ma dopo la dichiarazione del Presidente, rinuncio ad esporre le considerazioni che si riferiscono alla libertà di associazione e alle relative conseguenze,

fino a giungere alle disposizioni sui doveri dello Stato verso i cittadini, dove non si può parlare di alcun diritto dello Stato ad imporre metodi e formule di associazione. Il cittadino è libero di associarsi al sodalizio che preferisce, e non deve sottostare a obblighi, nè a vincoli che violano la sua volontà, quando questa è contenuta nei limiti delle leggi e della Costituzione. Ora noi abbiamo il diritto e il dovere di segnalare i difetti degli atti costitutivi di simili associazioni, ma non possiamo sostituirci ad esse, imponendo modificazioni.

Per quanto riguarda il lato finanziario, dobbiamo garantire l'assistenza a tutti i lavoratori cui si è riconosciuto un determinato grado di invalidità indennizzabile; e non disponendo dei fondi necessari, questa Associazione deve ricorrere in notevole misura ad un ente di diritto pubblico. Le considerazioni fatte dal Governo sono giuste, le facciamo anche nostre, però da un certo punto in poi non dobbiamo invadere quelli che non sono diritti nostri e violare i diritti di questi cittadini.

Per parte mia, ritengo che la funzione dell'INAIL sia ben diversa da quella dell'Associazione fra mutilati e invalidi del lavoro; e che quest'ultima non abbia obblighi di nessun genere verso chicchessia, nè verso l'INAIL nè verso lo Stato; ha solo diritti da vantare, questo sodalizio, nell'ambito della Costituzione e delle leggi, e soprattutto ne ha da rivendicare verso l'INAIL. E se le rivendicazioni avanzate finora sono parzialmente inadeguate e oggi si chiede un maggiore intervento da parte di questo istituto, non bisogna per questo accampare il diritto di imporre altre forme organizzative a questo sodalizio, perchè, secondo noi, queste rivendicazioni discendono dal diritto che esso ha di richiamare a sé una parte dei contributi che i lavoratori hanno versati durante il periodo della loro attività e che servono appunto quando accadono gl'infortuni.

Posso concludere su questo punto. Posto il problema in questi termini, la situazione di fondo quale è? Che il Governo ha il diritto e il dovere, non già di fare imposizioni all'Associazione mutilati del lavoro, bensì di esercitare un controllo sulle spese dell'Associazione stessa; e può farlo attraverso i suoi

10ª COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)

86ª SEDUTA (13 marzo 1957)

rappresentanti nel Consiglio dei sindaci, per controllare, più che sotto l'aspetto qualitativo (cioè a che servano i fondi), sotto quello quantitativo (cioè se siano sufficienti).

ANGELINI. Bisogna anche evitare che queste Associazioni divengano organi di partito.

PRESIDENTE. Non entriamo in polemiche.

MANCINO. Debbo dire che i rappresentanti dell'Associazione del mio Comune sono venuti a parlare con me, ed io non ho chiesto loro a quale partito appartenessero.

ANGELINI. Io potrei portare altri esempi.

MANCINO. Può essere; comunque credo che non dobbiamo fondarci su questo rischio del colore politico che possono assumere alcune Associazioni per regolarci nel legiferare. Quindi posso concludere, su questo punto: il Governo — noi lo riconosciamo — ha il diritto di curare che questi fondi siano utilizzati nel miglior modo, però non attraverso organi direttivi che debba nominare il Governo stesso, ma attraverso i suoi rappresentanti nel Collegio dei sindaci. Per il resto occorre lasciare libertà all'Associazione di eleggere i propri organi direttivi e di stabilire le sue forme organizzative, senza ingerenza di alcuno.

Per quanto riguarda il problema finanziario noi abbiamo presentato un emendamento all'articolo 5 col quale, per conservare all'Associazione il carattere di autonomia, si dispone che i soci debbano contribuire con una quota associativa mensile; secondo le nostre proposte si stabilisce, inoltre, che il contributo a carico dell'INAIL va portato dallo 0,10 allo 0,50 per cento.

Onorevole Presidente, concludo augurandomi che la Commissione prenda in considerazione le nostre proposte. Se questo fosse necessario, formino una sottocommissione, che si potrà riunire al più presto per coordinare gli emendamenti e fare di tutto per agevolare l'approvazione del disegno di legge con la massima rapidità possibile.

BARBARESCHI. Sarebbe stato opportuno conoscere già oggi gli emendamenti del relatore.

PRESIDENTE. Gli emendamenti, che sono stati preannunciati, saranno quanto prima distribuiti. Intanto il relatore potrà dirci qualcosa in proposito.

BARBARESCHI. Con l'approvazione di questo disegno di legge, noi rendiamo omaggio ai mutilati del lavoro. Il provvedimento è importante ed obiettivamente urgente. Però penso non possa essere decisivo approvare noi il provvedimento prima del 19 marzo — festa dei mutilati del lavoro — quando tutti sappiamo che il provvedimento stesso dovrà poi andare alla Camera, per cui sarà possibile affermare, nelle manifestazioni del 19 marzo, che il Parlamento sta interessandosi per risolvere i problemi della loro Associazione, tanto se al Senato sarà stato approvato il disegno di legge, quanto se il Senato avrà dovuto rimandarne l'esame alla settimana successiva. Non dico questo per mancanza di buona volontà (parteciperò a tutte le riunioni che si crederà opportuno di fare) ma per un atto di sincerità verso me stesso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Debbo far presente al senatore Mancino che, in seguito al suo emendamento all'articolo 5, è necessario interpellare l'INAIL, perchè fra 0,10 e 0,50 per cento c'è una notevole differenza. Bisogna sentire fin dove l'Istituto potrà arrivare. Giacchè è presente l'onorevole Ministro, lo pregherei ora di esporre i principi informativi del disegno di legge:

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Non ho alcuna difficoltà ad intervenire a questo punto della discussione, specialmente se ciò può servire a facilitare e semplificare la nostra discussione.

Sono d'accordo col senatore Barbareschi: indubbiamente questo progetto di legge è diventato urgente, anche perchè ci trasciniamo questo problema ormai da troppo tempo. Nonostante tutti gli sforzi che diligentemente sono stati compiuti per giungere sollecitamente a una conclusione, la categoria dei mutilati del lavoro attende questa legge, con un interesse anche più comprensibile e naturale in una categoria resa sensibile dagli infortuni che i suoi appartenenti hanno subito nell'a-

dempimento del loro dovere. Noi, quindi, non solo dobbiamo considerare urgente la legge, ma dobbiamo considerarla più urgente perchè riguarda una speciale categoria. Questa è la ragione per la quale vi pregherei di procedere sollecitamente al suo esame.

Vorrei anche, rapidissimamente, fare un accenno a quanto è stato detto dal senatore Mancino su una pretesa manovra del Governo. Vorrei ricordare al senatore Mancino una cosa sola: che secondo la nostra Costituzione il Governo deve predisporre, per l'esame del Parlamento, i progetti di legge; soltanto in via sussidiaria esiste, ed ha un'importanza evidentemente molto notevole, l'istituto della proposta di legge d'iniziativa parlamentare. Questo non toglie assolutamente che tali proposte di legge debbano avere il loro corso, così come lo hanno i progetti che vengono dal Governo. Ma vorrei ricordare al senatore Mancino che un progetto di legge esaminato dal Consiglio dei Ministri è il risultato di un'elaborazione collegiale, nella quale intervengono anche i ministri dei dicasteri finanziari, i quali debbono fornire i mezzi perchè le leggi possano essere applicate.

La proposta d'iniziativa parlamentare prescinde da questo esame collegiale, che dà garanzia di maggior speditezza, perchè quando un disegno di legge esce dal Consiglio dei Ministri, è di solito maturo per un esame che possa essere immediatamente conclusivo. Credo che nessuno dei miei colleghi di Governo abbia intenzione di superare il Parlamento presentando una legge a una Camera piuttosto che all'altra. La Commissione conosce i criteri con cui viene fatta l'assegnazione all'una o all'altra Camera dei progetti di legge; ma l'iniziativa parlamentare assolve alle sue funzioni anche quando un disegno di legge governativo si sovrappone ad una proposta di iniziativa parlamentare.

La relazione — ha detto il senatore Mancino — contiene delle affermazioni che egli accetta; la discussione, se mai, nasce a proposito dell'articolazione della legge. Ora, è possibile condurre questa discussione con uno spirito molto cordiale, in una materia nella quale, credo, siamo tutti fondamentalmente concordi, trattandosi di andare incontro il più possibile ad una categoria così benemerita. Ho esaminato attentamente una serie di pro-

poste di modificazioni presentate dall'Associazione interessata: e dico subito che, in linea di massima, sarei disposto ad accettarne alcune; non tutte, perchè per talune esistono delle difficoltà addirittura insormontabili.

Cominciando dal primo articolo, se il relatore è d'accordo, accetterei la richiesta di lasciare il nome attuale all'Associazione. Noi abbiamo inteso conciliare due esigenze che a prima vista appaiono quasi inconciliabili: rispettare l'iniziativa e lo spirito d'associazione, da una parte, e dall'altra conferire a questa associazione diritti di cui soltanto un ente pubblico può fruire. Voi avete sott'occhio l'esempio costituito dall'Associazione nazionale mutilati e invalidi di guerra e dall'Opera nazionale invalidi di guerra, le cui attività si svolgono indipendentemente l'una dall'altra: da una parte c'è l'Associazione, la quale stimola le autorità ad interessarsi della categoria che rappresenta, svolgendo funzioni di vero e proprio patronato degli interessi dei mutilati, ed intervenendo con un'assistenza economica, sia pur modesta, nella formazione professionale, ma al tempo stesso conservando la sua caratteristica di Associazione libera e assolutamente indipendente; dall'altra parte l'Opera, cioè l'ente di assistenza retto esclusivamente dallo Stato, attraverso organi che derivano il loro potere dallo Stato, ente che ha funzioni di assistenza completamente diverse.

Nel caso nostro abbiamo voluto riunire le fue funzioni e vi dichiaro che trovo molto simpatica questa forma, assai migliore che nei casi in cui le due funzioni sono nettamente distinte. Si tratta di conciliare le due esigenze: a mio parere questo non è difficile, se si considera che lo Stato e l'INAIL non possono versare i fondi per l'assistenza senza essere rappresentati negli organi ai quali l'assistenza, o per lo meno l'impostazione dell'assistenza stessa, è demandata. Qui in sostanza abbiamo raggiunto l'armonia; tutt'al più si potrà apportare qualche emendamento al rapporto numerico fra i rappresentanti della categoria e quelli dello Stato.

Quindi, in conclusione, io accetterei di conservare la denominazione di Associazione: darei questa soddisfazione ai mutilati. Per il resto accetterei qualche emendamento che tenda al rafforzamento del diritto di rappresen-

tanza della categoria; però vorrei osservare, sempre in linea di principio, che non si può dire che l'Ente diventi antidemocratico per il fatto che vi collabori in modo diretto, se non preminente, lo Stato con le sue rappresentanze. Mi pare che la democraticità sia assolutamente salva, perchè nessuno, anche nella democrazia più rigorosa, può pensare che lo Stato non debba controllare i denari che nell'interesse della collettività vengono devoluti ad una determinata categoria. Di qui discende la particolare opportunità di proporzionare le rappresentanze, affinchè ciascuno possa assolvere ad una funzione nella pienezza della sua responsabilità e della sua particolare competenza.

Concludendo, ritengo che l'esame degli emendamenti si possa fare in un ambiente di facile intesa.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per le sue dichiarazioni, che hanno già spianato il terreno della discussione, e do la parola al relatore.

ZANE, *relatore*. Io avrei desiderato essere confortato dal pensiero della Commissione, prima di presentare gli emendamenti che in parte ho già preparati. Finora abbiamo sentito un solo intervento nella discussione generale.

BITOSSI. Ma la discussione generale è stata frenata dal fatto che ci sono stati annunciati degli emendamenti del relatore, che però ancora non conosciamo.

PRESIDENTE. Senatore Zane, visto che nessuno domanda più di parlare, La prego di voler rispondere. Chiedo scusa al Ministro se l'ho fatto parlare prima del relatore, ma forse questo è stato utile.

ZANE, *relatore*. Debbo ringraziare anzitutto il Ministro, per essere intervenuto con dichiarazioni concrete, che indicano la sua accettazione di alcuni emendamenti al disegno di legge. Il Ministro ha eliminato, soprattutto, una preoccupazione, di cui già avevo fatto cenno nel corso della mia esposizione precedente, quando mettevo in rilievo come la categoria insistesse per la conservazione della vecchia denominazione dell'Associazione fra mutilati e invalidi del lavoro. Nella mia relazione avevo

espresso il parere che questa richiesta apparisse determinata, soprattutto, da motivi sentimentali, ed avevo motivi per ritenere che la erezione in Ente potesse meglio configurare i compiti che verranno stabiliti dalla legge.

Fin dall'atto costitutivo si parlava di « Ente ». Affidandoci a quei precedenti, non c'era neanche motivo per insistere troppo sulla denominazione. Perciò ho parlato di un motivo soprattutto sentimentale e convengo che i mutilati, legati affettivamente a questa loro Associazione, possano vedere come una menomazione e un indebolimento della loro iniziativa spontanea la trasformazione dell'Associazione in Ente.

Comunque debbo ringraziare il Ministro perchè, mentre io avevo sposato in linea di massima il progetto governativo, vedo che egli, primo presentatore del disegno di legge sottoposto al nostro esame, accetta praticamente la richiesta della categoria. In relazione a ciò, ben volentieri presenterò un emendamento all'articolo 1.

Opportunamente, peraltro, il Ministro ha messo in rilievo come l'Associazione non possa sottrarsi ad un controllo da parte degli organi dello Stato che provvedono anche al suo finanziamento.

Di particolare importanza è l'emendamento proposto dai senatori Mancino e Bolognesi all'articolo 5, tendente ad elevare il contributo dell'INAIL all'Associazione mutilati dallo 0,10 allo 0,50 per cento dei contributi assicurativi incassati.

Anche l'Associazione nazionale fra i mutilati e invalidi del lavoro presenta una richiesta analoga.

Su questo argomento, mi pare sia necessario prendere un contatto con l'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro. Voi direte che i legislatori hanno il potere di decidere, ma io ritengo che una presa di contatto con l'INAIL sia indispensabile, anche perchè si tratta di un istituto regolato da precise disposizioni di legge. Riconosco che dobbiamo mettere l'Associazione in condizioni di poter assolvere i compiti che la legge le conferirà; per cui, se non potrà essere accolta interamente la richiesta del contributo dello 0,50 per cento, almeno si potrà apportare un

miglioramento del contributo previsto dal testo governativo.

Perciò: a questo punto chiederei una sospensione della discussione, a meno che il Ministro non sia già in grado di darci notizie esaurienti per la conoscenza che egli ha del bilancio dell'INAIL, istituto che è sottoposto alla vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

DE BOSIO. Il contributo dello 0,10 per cento quanto dà in totale?

ZANE, *relatore*. Circa sessanta milioni. Per questo mi associo alla richiesta di migliorare questo contributo almeno sino allo 0,30 per cento, per assicurare all'Associazione circa 200 milioni.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Non posso ancora dire se questo sia possibile.

PRESIDENTE. Il Ministro è pregato di prendere in considerazione la proposta.

ZANE, *relatore*. L'altra proposta su cui dovremo pronunciarci concerne un contributo mensile non superiore a 50 lire a carico di tutti i mutilati e invalidi del lavoro titolari di rendita o assegno continuativo e aventi diritto all'assistenza. Debbo mettere in evidenza che ci sono precedenti a questo proposito.

MONALDI. Un contributo di 50 lire mensili non è gravoso per coloro che lo versano, e li rende consapevoli di essere gli artefici della loro Associazione.

ZANE, *relatore*. Ci sono Associazioni che stabiliscono per norma statutaria quest'obbligo di contribuzione, con trattenuta sulle pensioni. Cito ad esempio l'Unione nazionale mutilati per servizio, che è regolata dalle disposizioni della legge 13 aprile 1953, n. 337. la quale all'articolo 6 così dispone: « L'Unione ha facoltà d'imporre ai mutilati ed invalidi per causa di servizio militare o civile, divenuti tali non per fatti di guerra, residenti nel territorio della Repubblica, i quali fruiscono di pensione privilegiata ordinaria o di assegno privilegiato

rinnovabile o di assegno per minorazione a carico dello Stato o degli Enti locali, territoriali ed istituzionali, il pagamento, dal 1º del mese successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, di un contributo finanziario continuativo di lire 50 mensili, da destinare al funzionamento dei propri uffici di assistenza ».

Analogamente a questa disposizione che interessa i mutilati per servizio, parmi si possa accogliere la richiesta dell'Associazione mutilati e invalidi del lavoro.

Perciò, con un'aggiunta all'articolo 5, io proporrei che fosse stabilito un contributo mensile non superiore a 50 lire a carico di tutti i mutilati e invalidi del lavoro titolari di rendita o di assegno continuativo aventi diritto all'assistenza e — aggiungerei anche — aventi diritto, conseguentemente, di far parte ad ogni effetto dell'Associazione.

In altri termini mi pare che oltre all'adesione volontaria all'Associazione si debba ipotizzare anche un'adesione implicita per coloro che sono soggetti a questo versamento delle 50 lire mensili.

Successivamente, un punto che dovrebbe, a mio avviso, formare oggetto di esauriente discussione, è quello riguardante gli organi dell'Associazione. Come ho detto nella mia relazione, il criterio di una scelta democratica degli organi dell'Ente risulterebbe in parte frustrato dall'esigenza che siano presenti, negli organi centrali e periferici, rappresentanti di organismi tecnici qualificati che non possono non portare, nell'esplicazione dei compiti affidati all'Ente, un contributo di esperienza della massima importanza. Con ciò io accedevo al testo governativo.

Il testo governativo prevede infatti che negli organi centrali e periferici siano presenti rappresentanti dei Ministeri del lavoro, dell'interno e della pubblica istruzione. Su tale punto io desideravo avere uno scambio di idee più approfondito col Ministro, per stabilire se, ad esempio, si potesse accedere ad una modifica di questo genere: il presidente dell'Ente sia, sì, nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro del lavoro e della previdenza sociale (ed il suo ufficio durerebbe quattro anni;) ma il comitato centrale, nominato con decreto

del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sia composto, oltre che dal presidente, da due vicepresidenti eletti dal Consiglio nazionale, da un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da un rappresentante del Ministero del tesoro, da un rappresentante dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, da cinque consiglieri eletti dal Consiglio nazionale in seno al Consiglio stesso. Il Consiglio nazionale sarebbe composto dal presidente, dai membri del Comitato centrale e dai presidenti dei Consigli provinciali. Si riunirebbe di regola una volta all'anno.

Confesso però, che su questo punto non ho ancora definito il mio pensiero. Pregherei quindi gli onorevoli colleghi di concedermi, anche per questo motivo, un po' di tempo in modo che io possa concretare in via definitiva una proposta che in questo momento non ho ancora formulato.

Chiederei perciò di rinviare la discussione, magari a domani.

PRESIDENTE. Prego il Ministro di voler esprimere la sua opinione in proposito.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. È rimasto un solo punto: quello che riguarda la composizione degli organi dell'Associazione, e particolarmente il numero dei rappresentanti elettivi in rapporto al numero dei componenti di designazione ministeriale. Ma su questo punto, non avendo ancora il relatore espresso un'opinione definitiva, non posso ovviamente esprimere una opinione mia sulla sua. Riservo quindi il mio giudizio a quando il relatore ci avrà espresso in proposito il suo pensiero.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Il relatore ha proposto di rinviare il seguito della discussione.

Metto in votazione questa proposta.

(È approvata).

Crede la Commissione che per domattina sia possibile raccogliere tutti gli elementi che ci mancano ?

*Vari senatori*. Non è possibile.

PRESIDENTE. Resti quindi chiaro che la Commissione a voti unanimi, ha deciso il rinvio della discussione alla prossima settimana. Il relatore è pregato di consegnare al più presto alla segreteria il testo dei suoi emendamenti.

Il seguito della discussione del presente disegno di legge è pertanto rinviato.

**Seguito della discussione e rinvio del disegno di legge: « Orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di viaggiatori » (1823).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di viaggiatori ».

Il senatore Angelini ha già riferito nella precedente seduta.

Al presente disegno di legge sono stati proposti degli emendamenti tanto dal relatore quanto da alcuni colleghi della sinistra.

BOLOGNESI. Il disegno di legge presentato dal Governo al nostro esame tende, anzi, direi, ha la pretesa di regolare una materia molto delicata: l'orario di lavoro per i lavoratori occupati negli autotrasporti di linea.

A questo proposito voglio attirare l'attenzione del Presidente e della nostra Commissione sul lungo lavoro di elaborazione che vi è stato da parte di un'apposita commissione interministeriale, lavoro che ha occupato, mi pare, due o tre anni. La commissione interministeriale ha anche sentito il parere delle varie organizzazioni sindacali. Vi sono stati inoltre colloqui fra i rappresentanti sindacali e l'onorevole sottosegretario Ariosto, e pareva che in quella sede si fosse giunti a qualche accordo, tanto è vero che le organizzazioni sindacali avevano potuto esaminare un certo progetto ministeriale che si doveva presentare, riguardante la regolamentazione dell'orario di lavoro. Inoltre pareva che si potesse giungere alla stipulazione di contratti collettivi, i quali avrebbero dovuto fra l'altro assicurare una



certa tranquillità ai lavoratori di questa importantissima categoria. Si era poi deciso di estendere ai lavoratori degli autotrasporti un trattamento previdenziale che fosse pari a quello goduto dai ferrovieri.

Nella relazione presentata dal Governo al progetto di legge si dice che la commissione di studio « ha esaminato lungamente il problema della regolamentazione giuridica del rapporto di lavoro del personale addetto alle autolinee in concessione, sulla base di una richiesta presentata dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori rivolta ad estendere la disciplina dell'equo trattamento a detta categoria. La Commissione — continua la citata relazione — è venuta nella determinazione di accantonare la richiesta e di risolvere il problema degli addetti alle autolinee nel seguente modo . . . »: secondo la relazione ministeriale, sembrerebbe che fosse già risolto il problema della tranquillità nell'impiego dei lavoratori di questa importantissima categoria, che il loro trattamento previdenziale fosse già stato adeguato a quello goduto dai ferrovieri, e che fosse rimasta solo la disciplina dell'orario di lavoro. Da ciò la presentazione del presente progetto di legge, per regolare appunto quest'ultimo punto.

Tutto ciò, però, non risponde a verità. Le condizioni dei lavoratori in questione sono rimaste quali erano al momento in cui avvenivano quelle discussioni. Anzi — e non si creda che io esageri — da due o tre anni a questa parte tali condizioni tendono leggermente a peggiorare. Non c'è nessuna stabilità di lavoro, e nulla è stato concluso attraverso contratti collettivi. La tranquillità nell'impiego di tali lavoratori non è quindi assolutamente assicurata.

Per quanto riguarda il trattamento previdenziale, data l'opposizione che i lavoratori hanno trovato da parte del Ministero del lavoro, è ancora in sospenso la questione se essi abbiano la possibilità di riscattare gli anni in cui hanno lavorato al servizio di imprese simili; vi sono infatti lavoratori che oggi lavorano presso aziende di autotrasporti, che hanno già lavorato per due, tre, cinque, sei, anche dieci anni, alle dipendenze di altre imprese consimili, e che oggi vorrebbero riscattare quei periodi di lavoro; ma il Ministero del

lavoro dice loro di attendere, oppure di inserire questa possibilità nella riorganizzazione del Fondo speciale di previdenza.

A questo proposito vi sarebbe da osservare che nella seduta scorsa noi abbiamo approvato un progetto di legge, quello del senatore Restagno, nel quale si ampliava il diritto di versare i contributi previdenziali in rapporto allo stipendio percepito. Non so quindi perchè ora il Ministero del lavoro si opponga a che i lavoratori in questione possano riscattare gli anni in cui hanno lavorato presso ditte simili a quelle in cui lavorano attualmente.

Entrando nel merito del presente disegno di legge, e paragonandolo al progetto che le organizzazioni sindacali avevano più o meno concordato con la commissione interministeriale, si osserva che il disegno di legge in esame non ha tenuto conto di quanto era stato stabilito, quindi in un certo senso costituisce un peggioramento, e se fosse approvato nel testo attuale, lascerebbe le cose all'incirca come sono.

Infatti nell'articolo 2 del presente disegno di legge si dice che la durata media normale del lavoro effettivo ordinario non può eccedere le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali; nel progetto ministeriale che si doveva presentare era detto, invece: « La durata media normale del lavoro effettivo ordinario non può eccedere le 8 ore giornaliere e le 48 settimanali ». Dopo l'intesa raggiunta in sede di commissione interministeriale, le organizzazioni sindacali ritenevano che nel disegno di legge l'articolo 2 contenesse la « e », non la « o ».

Gli stessi lavoratori in questione, coi quali ho potuto avere qualche scambio di idee, pensano che l'articolo formulato così lasci le cose come sono oggi, per cui in pratica, finchè si rimane nell'ambito delle 48 ore settimanali, non viene pagata nessun'ora di lavoro straordinario.

Oggi — dicono i lavoratori — possono chiedere di fare sei ore, domani dodici, posdomani magari quattro e il giorno dopo undici; e poichè l'essenziale è mettere insieme le 48 ore settimanali, il giorno in cui abbiamo lavorato undici o dodici ore, le tre o quattro ore di straordinario che ci spetterebbero non ci vengono pagate. Le cose restano quindi nello stato in cui sono.

Nel progetto concordato in sede di commissione ministeriale, il calcolo del riposo medio giornaliero, di cui al primo comma dell'articolo 8, era effettuato sulla base di una settimana, mentre il disegno di legge attuale parla di quattro settimane. Inoltre l'articolo 15 del progetto originario comminava ammende da 5.000 a 15.000 lire, mentre nel testo che è al nostro esame si parla di 3.000 e 7.000 lire.

Per tutti questi motivi, noi abbiamo presentato alcuni emendamenti, e pregherei il relatore e la Commissione di accettarli, perchè ritengo che così si porterebbe veramente qualche beneficio alla situazione di questi lavoratori. A nessuno di voi sfugge il fatto — chi ha occasione di viaggiare in corriera lo sa — che questi lavoratori non hanno, in sostanza, un orario. Il riposo, a volte, lo debbono fare sul pullman o sull'autocorriera. Inoltre la loro forza sindacale, diciamo apertamente, è debole: sono dispersi. Le grandi società hanno decine e decine di dipendenti; ma le piccole e le medie società ne hanno due, tre, uno solo: questi lavoratori, quindi, si trovano completamente isolati e in balia dei datori di lavoro.

Ritengo perciò che l'accettazione dei nostri emendamenti servirebbe ad una migliore disciplina dell'orario di lavoro, in modo che i lavoratori possano godere del riposo necessario. Oltre tutto, si eviterebbero così tanti infortuni e sinistri.

BITOSSI. Suppongo che il Governo si sia indotto a presentare il presente disegno di legge per la constatata necessità di mettere ordine in un settore estremamente complesso.

Vi sono, come ha detto il senatore Bolognesi, alcuni grandi complessi industriali, che hanno pressochè il monopolio delle grandi linee. Ma al loro fianco esiste una miriade di piccole aziende, che effettuano il servizio fra località più o meno vicine, e che nessuno controlla nè dal punto di vista retributivo, nè, soprattutto, per quel che riguarda l'orario di lavoro dei conducenti. Ora è assolutamente necessario mettere un po' d'ordine in questo campo, perchè dalle statistiche degli incidenti degli autopullman si può constatare come tali incidenti avvengano normalmente dopo un certo tempo da che lo stesso autista è al volante, quando cioè la fatica e la stanchezza finiscono

col prevalere sulla perfezione della guida. I tecnici e gli studiosi ci dicono che i riflessi del conducente diventano sempre più lenti via via che la stanchezza cresce. Il che è logico e comprensibile.

Ora, lo scopo principale del disegno di legge che stiamo esaminando è la limitazione dell'orario. L'orario deve essere controllato, per evitare che avvengano infortuni. Anzi, se volessimo fare veramente una legge perfetta, questa dovrebbe essere adattabile ai diversi casi, ai diversi percorsi che gli autisti debbono compiere, e che possono essere più o meno pericolosi, più o meno faticosi.

L'articolo 2, così come è formulato, dice che la durata del lavoro dev'essere di 8 ore giornaliere. E fin qui niente da eccepire, per quanto in quest'epoca dinamica noi preferiremmo una riduzione dell'orario di lavoro. Non per nulla la tecnica è intervenuta: e dei benefici che essa ha arrecato all'umanità dovrebbe godere non soltanto il padrone dei mezzi di produzione, ma anche colui che li fa funzionare.

Ma, ad ogni modo, fissiamo pure 8 ore di lavoro. Senonchè la formula successiva: « o le 48 settimanali », dà adito a pensare che per il lavoratore, oltre al rischio già prospettato dal collega Bolognesi — ossia che in questo modo non gli verranno mai pagati gli straordinari — ci sia un altro pericolo: il datore di lavoro può fargli fare le 48 ore settimanali in soli 4 giorni di lavoro. Non nego che potrebbe anche essere piacevole, per il lavoratore, sbrigare il suo lavoro al più presto e poi poter godere tre giorni di riposo nei quali ritemprarsi e riposarsi. Ma dal punto di vista della sicurezza, questa possibilità deve essere assolutamente esclusa. Infatti dodici ore di lavoro, ad esempio, costituiscono uno sforzo eccessivo che non garantisce la sicurezza nè al lavoratore nè ai passeggeri che vengono trasportati sull'auto-mezzo.

Con l'articolo 2 e strettamente collegato l'articolo 8: « Nel corso di un periodo di 24 ore, considerato dall'inizio della giornata lavorativa, il personale viaggiante deve beneficiare di un riposo ininterrotto, la cui durata media, computata su un periodo non eccedente le 4 settimane, non deve essere inferiore a 11 ore . . . ».

Secondo tale articolo, quindi, il lavoratore deve poter godere di un riposo di 11 ore al giorno, calcolato sulla media di 4 settimane. Ma allora, in una giornata di 24 ore, egli può fare anche molto più delle 8 ore di lavoro: ne può fare anche 13, ne può fare anche 15, purchè alla fine di 4 settimane risulti che egli ha avuto in media 11 ore ininterrotte di riposo per ogni giorno.

Tale situazione può portare anche ad un limite estremo: c'è la possibilità che il datore di lavoro dica al lavoratore di fare anche 48 ore tutte insieme, ininterrotte, purchè alla fine delle 4 settimane risulti che ha riposato per 11 ore al giorno in media.

Non nego che in via eccezionale, quando l'uomo che guida è fisicamente robusto e può quindi sopportare una maggiore fatica, egli possa fare anche 12 o 13 ore di lavoro al giorno; in tal caso, però, deve aver diritto allo straordinario.

Mi appello quindi principalmente al relatore, affinché esamini questo problema e lo consideri non solo sotto il profilo della tutela dei lavoratori, ma anche dal punto di vista dell'incolumità e della sicurezza dei passeggeri. Ogni tanto sentiamo con raccapriccio e preoccupazione che un autopullman è andato a finire in un burrone o a sbattere contro un muro. Ebbene, a volte il mezzo può non essere a punto; ma nella maggior parte dei casi vi è la denuncia per omicidio colposo, perchè l'incidente è dovuto a svisse o a sbagli del conducente. E la causa? Quasi sempre l'autista era stanco, aveva fatto poche ore di riposo, le sue condizioni fisiche non erano perfette e quindi egli non aveva la necessaria prontezza di riflessi: queste circostanze vanno tenute in particolare considerazione sulle strade, assai più di quanto non sia necessario sulla strada ferrata.

Prego quindi il relatore di esaminare gli emendamenti che noi abbiamo presentati, e sui quali siamo evidentemente pronti a discutere. L'essenziale è che la legge sia il più possibile atta a salvaguardare l'incolumità possibile adatta e salvaguardare l'incolumità tanto di coloro che lavorano quanto di coloro che viaggiano. Prego inoltre il senatore Angelini di sentire su questo punto anche l'organizzazione sindacale vicina alla sua parte politica:

constaterà che anch'essa manifesta le stesse preoccupazioni.

MARINA. Desidererei anch'io sentire le organizzazioni sindacali, perchè non tanto le grosse aziende mi interessano, quanto le piccole e le medie, che gestiscono una miriade di piccole linee ed i cui problemi sono diversi da quelli delle grandi ditte, che hanno molti dipendenti e la possibilità quindi di effettuare cambi del personale viaggiante. Dato il grande sviluppo assunto in Italia da tali mezzi di trasporto, è di sommo interesse che anche le minori aziende siano ben condotte.

Debbo però far osservare alla Commissione che, diversamente da quanto ha detto il collega Bitossi, se noi esaminiamo con criterio statistico gli incidenti delle autocorriere, rileviamo che essi sono molto rari in confronto al chilometraggio delle nostre linee. E se si guarda bene, si osserva che i casi più clamorosi si sono verificati quando vi erano conducenti estemporanei, che sostituivano il conducente normale ammalato, o simili.

Personalmente, guidando la macchina per recarmi al lavoro, spesse volte ho seguito questi conducenti di autobus, e ho potuto constatare come essi siano sempre i più ligi alle norme della circolazione. Ho percorso in macchina tutta l'Italia e molte strade di Paesi stranieri: ho notato che i conducenti italiani sono di primissimo ordine.

Ora, a proposito del disegno di legge che stiamo discutendo, mi riservo di esaminare con serenità tutti i punti di frizione fra gli interessi dei conducenti e gli interessi delle imprese, e particolarmente delle piccole e delle medie, perchè le grosse quasi non interessano dato che hanno possibilità di ricambio del personale.

BITOSSI. Anche le grosse aziende interessano.

MARINA. Non è esatto, senatore Bitossi. Le osservazioni che lei ha fatte sulle condizioni del personale preoccupano tutti quanti; ma gli stessi imprenditori per primi nutrono di queste preoccupazioni. Le pare che un imprenditore possa affidare un mezzo che vale 10 o 15 milioni a un autista che gli risulta

non essere in condizioni di efficienza? Inoltre colui che gestisce servizi pubblici, conosce quali siano i suoi obblighi morali verso coloro che trasporta; conseguentemente, è logico che egli, così come si preoccupa di tenere in efficienza il veicolo, si preoccupi ancora maggiormente di tenere in efficienza l'uomo che conduce il veicolo. È una verità lapalissiana.

Economie sul personale, dunque, non possono e non debbono essere fatte. Del resto, nonostante la mancanza di una legge regolatrice, gli incidenti alle autocorriere sono pochissimi: è sempre la statistica che ce lo rivela. Se si tiene conto delle centinaia di migliaia, per non dire milioni di chilometri che percorrono le nostre autocorriere, e se si fa un confronto con la massa degli altri incidenti stradali, si osserva che la percentuale di quelli che accadono alle autocorriere è bassissima. E tengo a precisare ciò, perchè desidero contribuire a che si faccia una legge giusta, nell'interesse del personale, nell'interesse del servizio e nell'interesse economico generale, per la conduzione di buone linee.

Debbo ora dire qualcosa sulle osservazioni fatte circa le ore di riposo di questi lavoratori. Quando il personale di linea fa più ore, ha però un lavoro intermittente. Non esistono infatti linee che obblighino il personale a fare lunghi percorsi, a meno che non si tratti di grandi linee, come ad esempio la Milano-Trento: ma tali linee sono tenute da grandi aziende, e i conducenti si cambiano al massimo ogni quattro ore di guida.

BITOSSÌ. Non c'è nessuna azienda di trasporti che tenga due o più autisti su una grande linea. Il percorso, lungo o breve, è sempre compiuto da un autista solo.

MARINA. Affermo che un conducente di grandi linee non fa più di quattro ore di guida. Dopo quattro ore egli è sempre sostituito da un altro autista. E sulle piccole linee i percorsi non sono mai lunghi; inoltre, quando il mezzo è arrivato nel paese in cui termina la corsa, non torna mai indietro subito. Si tratta quindi di un lavoro intermittente, e l'autista ha la possibilità di riposarsi.

BOLOGNESI. E perchè dovrei credere a un'affermazione di tal genere, quando so che

in Sicilia, dai centri più grandi ai paesi, si fanno due o tre viaggi al giorno, e sempre con la stessa corriera e con lo stesso autista?

MARINA. Vorrei far osservare al collega, che quando si fanno questi percorsi due o tre volte al giorno, si tratta allora di percorsi di un'ora o due al massimo. Conosco queste cose abbastanza da vicino.

Dobbiamo quindi attentamente esaminare tutta la situazione, al fine di non creare inconvenienti nè per il personale, nè per il servizio, nè per la sicurezza di coloro che sono trasportati. Anch'io vorrei sentire le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e fare poi le mie osservazioni sugli emendamenti presentati dalla sinistra, in quanto essi devono essere inquadrati nel disegno di legge con giusta conoscenza di causa.

SIBILLE. Vorrei che si tenesse conto, a proposito di questo disegno di legge, di qualche fatto pratico.

In fondo, l'autista del camion o della corriera è colui che meglio impersona un concetto di schiavitù moderna, della nostra epoca. Ed è indiscutibile che le grandi aziende tengono i loro autisti occupati per lo meno quattordici ore al giorno. Sono stato amministratore di un'azienda municipale, e lo so. Vi assicuro che questa era una delle nostre maggiori preoccupazioni di amministratori. Per guidare non più di sette ore — non si arrivava mai alle otto — questa gente restava in ballo quattordici ore. Succedeva un po' come per noi senatori, che per fare a Roma poche ore di lavoro dobbiamo rimanerci magari una settimana. E queste ore di sospensione creano una stanchezza e una fatica formidabile, assai maggiore di quella che si prova quando magari si sta effettivamente lavorando. Dobbiamo quindi trovare una formula che permetta di risolvere questa situazione.

Bisogna però avere il coraggio di guardare in faccia la realtà. È vero quanto ha detto il collega Marina, che gli incidenti sono accaduti quasi sempre con autisti occasionali. Il fatto è però che il 90 per cento degli autisti sono occasionali; si dice loro: prendi 500 lire, e quello conduce la corriera. Dobbiamo quindi impedire che ci siano aziende le quali sfruttino in

questo modo persone con le quali non hanno alcun contratto di lavoro.

MANCINO. Prendo la parola, perchè ho sentito fare delle affermazioni da alcuni colleghi, i quali dimostrano indubbiamente una conoscenza dei servizi, ma a mio parere generalizzano.

Desidero riferirmi, ad esempio, ai servizi che ci sono in buona parte dell'Italia meridionale, e che sono assai diversi dai servizi di altre regioni. Conosco i servizi della Sicilia, della Calabria, della Lucania e delle Puglie. Questi servizi non hanno assolutamente a che vedere con quanto sostiene il senatore Marina, il quale avrà certamente ragione se si riferisce ad altre regioni o provincie.

SIBILLE. Io ho parlato del Piemonte. E mi sembra di aver prospettato situazioni uguali a quelle che il senatore Mancino sostiene esservi in Sicilia. Non c'è proprio differenza.

MANCINO. Faccio degli esempi. La S.I.T.A. di Potenza gestisce la linea di Montemilone: partenza alle 5, arrivo a Potenza alle 9,30; quattro ore e mezza di lavoro. La stessa corriera deve ritornare indietro alle 14: altre quattro ore e mezza di lavoro. Sono nove ore. Ma mentre sono fermi a Potenza, fra le 9,30, ora dell'arrivo, e le 14, ora della partenza, gli autisti sono messi a fare un turno di servizio urbano da Potenza allo scalo, oppure nei dintorni. Se le soste di un servizio urbano sono inferiori alla mezz'ora, questo tempo non viene calcolato.

Altri esempi. Linea Venosa-Potenza: stesse condizioni; quattro ore e mezza di percorso. Linea di Canosa: come sopra; il servizio è di nove ore fra andata e ritorno, con la stessa condizione, che quando sono fermi a Potenza gli autisti devono fare il lavoro nel servizio urbano. E così in altre linee.

Ma c'è una cosa peggiore. Quando cade la neve, e ciò capita spesso negli inverni di quelle regioni, gli autisti non sono pagati per le giornate in cui sono costretti a rimanere inoperosi per causa della neve.

Ho voluto illustrare questi casi a titolo di esempio. Tali condizioni le ho trovate non solo nella mia provincia, ma anche in Calabria,

in Puglia, in Sicilia. Ho visitato bene il Piemonte, e abbastanza bene la Liguria, la Romagna: se pure in quelle regioni vi è qualche cosa di irregolare, tuttavia la situazione non è assolutamente paragonabile con quanto accade in Puglia, in Lucania, in Calabria, in Sicilia.

I colleghi perciò tengano conto che i nostri emendamenti mirano appunto ad eliminare gl'inconvenienti che si verificano nelle regioni dell'Italia meridionale. E non si dica che laggiù è un altro mondo: è Italia come nelle altre regioni.

Vuole poi sapere la Commissione che cosa accade quando gli autisti fanno presente all'azienda il loro stato di stanchezza o altro, e chiedono di cambiare linea, o di non essere assoggettati al lavoro urbano? La direzione non fa altro che mandarli alla visita medica, o alla visita oculistica, a Bari. Non ci sono santi allora che possano salvare il conducente: egli viene licenziato. Il medico sentenza che il *visus* è diminuito per stanchezza o dice che il sistema nervoso è esaurito; e il conducente è licenziato. È accaduto che un paio di autisti, avendo famiglia a carico e temendo il licenziamento hanno, rinunciato a manifestare la loro situazione, continuando a lavorare come al solito: ebbene, in questi due casi si sono verificati due fra i più gravi disastri automobilistici che la cronaca ricordi.

Perciò la Commissione dovrebbe prendere in considerazione i nostri emendamenti, che ad altro non tendono se non a sanare questa situazione

ANGELINI, *relatore*. Ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti nella discussione del disegno di legge.

Vorrei subito ricordare (benchè nessun oratore ne abbia fatto cenno) che sono ancora in vigore le norme del 1923, che considerano come discontinuo il lavoro del personale viaggiante degli automezzi di linea. Quando, con la legge del 1923, fu disposto l'orario delle 8 ore giornaliere, furono esclusi vari servizi per i quali si doveva provvedere con una legge successiva, fra cui questo degli autisti delle corriere. Ma ciò non è stato mai fatto. Lo si fa solo oggi, a distanza di oltre trent'anni. Ad ogni modo, essendo sempre in vigore quella legge, ancora oggi il datore di lavoro potrebbe

10ª COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)

86ª SEDUTA (13 marzo 1957)

stabilire turni di lavoro fino a 12 ore giornaliere.

Questo dico per richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che il presente disegno di legge non è assolutamente peggiorativo. Esso stabilisce che il lavoro non deve essere superiore alle 8 ore giornaliere, come se non si trattasse di un lavoro discontinuo.

I senatori Bolognesi e Mancino hanno presentato un emendamento all'articolo 2. Essi vorrebbero che si modificasse la formula: « 8 ore giornaliere o 48 settimanali ». Sono contrario a questa proposta. Come ferroviere, ho partecipato ad agitazioni contro i turni rigidi; è infatti più conveniente, secondo me, avere turni elastici. Oggi si possono fare anche 10 ore, per avere domani un riposo maggiore, ma in sostanza alla fine della settimana non si devono superare le 48 ore. L'interessante è che questa ripartizione delle ore di lavoro (che non possiamo certo fissare noi, poiché non è competenza del Parlamento stabilire i turni di lavoro delle aziende) sia fatta in modo da non superare le 48 ore settimanali.

D'altronde, c'è un'altra cosa: volendo stabilire in ogni caso le 8 ore giornaliere, come chiedono il collega Bitossi ed altri, si potrebbe dare il caso che un conducente finisca il suo turno alle 11 di sera, per riprenderlo alle 2 del mattino — cioè dopo appena tre ore di riposo — in quanto, trattandosi di un'altra giornata, il datore di lavoro potrebbe avvalersi di tale facoltà.

BITOSSÌ. Noi chiediamo solo di mettere « e » invece di « o ».

ANGELINI, *relatore*. Un'altra osservazione. I colleghi della sinistra hanno parlato del compenso per lo straordinario. Ma allora un'azienda, purchè paghi le ore straordinarie, può tenere gli autisti impegnati anche per 12 o 15 ore. E la sicurezza dove va a finire? Ho proposto perciò, con un emendamento, la soppressione degli articoli 3 e 4 che riguardano il lavoro straordinario, in modo che per lo straordinario si osservino le norme della legge 30 ottobre 1955, n. 1079, che riguarda tutti i lavoratori.

Quanto all'articolo 7, mi sembra che esso, nel suo complesso, vada incontro alle esigenze

della categoria; esso infatti prevede che si computi come lavoro effettivo anche il tempo occorrente per la preparazione degli autoveicoli, per prestazioni accessorie, ecc. ecc.; per cui, per tali prestazioni, si impegnano circa due ore di effettivo lavoro, riducendosi quello di guida, secondo interpretazione che do all'articolo 7, a circa 6 ore giornaliere.

Come lavoro effettivo, dice il punto f) dello stesso articolo, va considerato « il 12 per cento del periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza, e senz'altro obbligo per esso che quello della reperibilità, ed escluso il periodo di riposo giornaliero di cui all'articolo 9 ».

Qui desidererei un chiarimento da parte del Ministro. Il disegno di legge, all'articolo 8, fissa 11 ore di riposo; quindi da 24 ore dobbiamo levarne 11: rimangono 13 ore. Siccome in sostanza l'autista non può lavorare più di 8 ore, anche se per un giorno venisse utilizzato per tutte le 13 ore, nelle 5 ore superanti le 8 c'è sempre da calcolare agli effetti del lavoro effettivo il 12 per cento di tempo — secondo quanto è fissato dal punto f) dell'articolo 7 — in cui egli non guida.

BITOSSÌ. Allora bisogna dirlo chiaramente, perchè il disegno di legge, così come è formulato, non lo dice.

ANGELINI, *relatore*. È chiaro, invece. Secondo quanto dice il punto f) dell'articolo 7, noi arriviamo a circa due ore di sosta che sono considerate come lavoro. Quindi la durata del lavoro effettivo si riduce di molto. Questa almeno è la mia interpretazione.

Concludendo, mi sembra che si tratti di un buon disegno di legge. Perciò non accetterei l'emendamento delle sinistre, che vogliono sostituire il 12 per cento stabilito nel testo governativo alla lettera f) dell'articolo 7, col 25 per cento.

Rimangono gli altri emendamenti delle sinistre, che si possono discutere.

Anche il senatore Marina ha chiesto formalmente di interrogare le organizzazioni sindacali; dal canto mio, ho già fatto presente alla Commissione il mio pensiero in proposito; il Presidente potrà fissare l'ordine dei lavori nel modo che crederà più opportuno.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Dirò rapidissimamente il mio pensiero. In linea di massima accetto le osservazioni del senatore Angelini: mi pare che siano tutte assolutamente opportune e per conto mio, ripeto, le condivido.

Sull'eventuale unificazione dell'articolo 1 con l'articolo 2, mi rimetto alla Commissione.

Sulla questione della durata del lavoro, mi pare che gli emendamenti proposti dal senatore Angelini dissipino le preoccupazioni che sono state espresse.

Quindi, in sostanza, vengono realmente a cadere, in gran parte, le obiezioni che erano state fatte al disegno di legge da parte di alcuni oratori: perciò credo che non siano indispensabili gli emendamenti proposti all'articolo 2 e all'articolo 7 dai senatori Bolognesi e Mancino.

Allo stesso modo mi pare che l'emendamento all'articolo 8 non possa essere accolto, dopo le precisazioni fatte dal senatore Angelini.

Rimane in sostanza, quindi, l'accoglimento da parte mia delle proposte del senatore Angelini; inoltre (ma non so se su questo punto siamo in grado di decidere in modo definitivo, dovendo forse sentire il parere della Commissione di giustizia) sarei d'accordo di accogliere l'emendamento all'articolo 15 proposto dai senatori Bolognesi e Mancino, riguardante la misura delle ammende.

Effettivamente, a tal riguardo, la penalità che viene proposta è troppo modesta e mi pare che consenta possibilità di evasione, che è meglio rendere più difficili.

Comunque, al riguardo, penso che si debba sentire il parere della Commissione di giuristi.

Ripeto perciò: accetto gli emendamenti proposti dal senatore Angelini ed accetto dei vostri emendamenti (*rivolto all'estrema sinistra*) soltanto quello all'articolo 15 relativo alle ammende, perchè mi pare che gli altri siano superati dall'applicazione che si dovrebbe fare in questa materia della legge generale sulla riduzione del lavoro straordinario. Non vedo, infatti, per quale ragione questa non possa applicarsi in tutti i casi in cui tecnicamente è possibile; rimane la possibilità da parte dei datori di lavoro di ricorrere agli Ispettori del lavoro nei casi in cui è pos-

sibile derogare alla legge. (*Interruzione del senatore Marina*).

È necessario che i datori di lavoro di questo settore garantiscano la sicurezza sulle strade ed una certa equità di trattamento nei confronti dei lavoratori.

MARINA. Vede, signor Ministro, vi può essere un servizio che comporta in ipotesi solo due linee giornaliere, una la mattina ed una la sera. I lavoratori impiegati in questo servizio, per forza di cose, hanno un orario per cui alle otto ore non è possibile pensare; nè si può ovviare all'inconveniente con il raddoppio del personale, perchè un personale che venisse spostato, mettiamo, di sessanta chilometri dalla sua residenza e non tornasse indietro la sera subirebbe certamente un danno.

Per questi motivi, vorrei avere il tempo di richiedere alcuni dati statistici esatti. Tutti siamo perfettamente d'accordo su un punto: desideriamo che colui che lavora sia giustamente compensato. Ciò che mi interessa è esaminare gli aspetti tecnici del lavoro di cui qui si tratta.

VIGORELLI, *Ministro del lavoro e della previdenza sociale*. Senatore Marina, non sono un tecnico in questo settore, ma se lei dà una occhiata all'articolo 7, potrà vedere che le ditte hanno possibilità di ridurre al minimo le ore effettive di lavoro distribuendole tra diversi lavoratori. Ci può essere uno che prepara l'autoveicolo e ci può essere un altro che va a prenderlo nel punto di arrivo, e così via. Insomma sono le ditte che debbono attuare gli accorgimenti opportuni.

Mi pare che la necessità di garantire un miglioramento nella circolazione stradale e di assicurare ai lavoratori un minimo di agio nell'adempimento del loro dovere sia preminente sulle considerazioni tecniche relative ai turni e ad altre cose simili.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione di questo disegno di legge è rinviato alla prossima seduta.

*La seduta termina alle ore 12,45.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari.