

# SENATO DELLA REPUBBLICA

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

(Lavoro, emigrazione, previdenza sociale)

MERCOLEDÌ 3 APRILE 1957

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

Presidenza del Vice Presidente GRAVA

### INDICE

#### Disegno di legge:

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

PRESIDENTE . . . Pag.	1279, 1281, 1283, 1284, 1285, 1286, 1287, 1288, 1292
ANGELINI, <i>relatore</i>	1280, 1281, 1282, 1283, 1285, 1286, 1288, 1291
BITOSSI . . . . .	1284, 1286, 1290
BOLOGNESI . . . . .	1280, 1289
DE BOSIO . . . . .	1288, 1289, 1291
FIGLIORE . . . . .	1281, 1283
MANCINO . . . . .	1281
PETTI . . . . .	1287, 1288, 1290, 1291
PEZZINI . . . . .	1280, 1284, 1287, 1289, 1290
SABATINI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	1283, 1284, 1285, 1288, 1291
VARALDO . . . . .	1281, 1290
ZANE . . . . .	1284

La seduta è aperta alle ore 9,30.

Sono presenti i senatori: Angelini Cesare, Barbareschi, Bitossi, Bolognesi, Clemente, De

Bosio, Fantuzzi, Fiore, Grava, Mancino, Mariani, Monaldi, Petti, Pezzini, Rogadeo, Saggio, Sibille, Spallicci, Vaccaro, Varaldo, Zangani e Zane.

Interviene il Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale Sabatini.

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

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 ».

Come gli onorevoli colleghi fanno, nella passata seduta è stato iniziato l'esame dell'articolo 10. Il relatore ha ritirato i suoi precedenti emendamenti all'articolo 10 ed ha presentato invece il seguente emendamento aggiuntivo:

« L'esecuzione del lavoro straordinario che non abbia carattere meramente saltuario è vietata, salvi i casi di eccezionali esigenze di servizio e di impossibilità da parte della azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori.

« Il lavoro straordinario, nei casi consentiti ai sensi del comma precedente, non può superare le due ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali, e della sua effettuazione l'azienda deve fare denuncia all'Ispettorato del lavoro e all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competenti per territorio, entro 24

ore dall'inizio, indicando i motivi che hanno imposto il ricorso al lavoro straordinario e quelli che hanno impedito l'assunzione di altri lavoratori.

« L'Ispettorato del lavoro può ordinare la cessazione o la limitazione del lavoro straordinario quando ritenga che non sussistano le condizioni richieste dal primo comma.

« L'esecuzione del lavoro straordinario comporta, in ogni caso, oltre al pagamento delle maggiorazioni previste dai contratti collettivi di lavoro, anche il versamento, a carico della impresa ed a favore del Fondo per la disoccupazione, di una ulteriore somma pari al 15 per cento della retribuzione relativa alle ore straordinarie compiute ».

Questo emendamento costituirebbe la prima parte dell'articolo 10. Dopo di essa, dovrebbe rimanere come seconda parte l'attuale testo governativo.

ANGELINI, *relatore*. Si potrebbero anche fare due articoli distinti. L'articolo 10 del testo ministeriale rimarrebbe tale e quale è, con due sole varianti: cioè, là dove è detto « Nei casi di forza maggiore », si dovrebbe dire: « Nei casi *invece* di forza maggiore »; e all'ultimo comma, dove si dice: « l'azienda deve fare denuncia all'Ispettorato », si dovrebbe dire: « l'azienda deve fare *solo* denuncia all'Ispettorato ».

Dopo l'ampia discussione svoltasi nella precedente seduta, mi sembra che le mie ultime proposte potrebbero soddisfare sia le esigenze dei lavoratori che quelle dell'azienda.

PEZZINI. Desidero far presente alla Commissione che mi è pervenuto come Presidente della Commissione, un promemoria dell'A.N.A.C. (Associazione nazionale autoservizi in concessione), nel quale è espresso il punto di vista di questa Associazione, ovviamente interessata a questo argomento. L'ho già mostrato ieri al relatore; mi pare sia corretto da parte mia informarne la Commissione.

L'Azienda si preoccupa dell'addizionale del 15 per cento sui salari, che dovrebbe essere pagata per le ore straordinarie, e fa presente che in questo tipo di servizio il lavoro straordinario ha caratteristiche particolari.

Vi leggo un brano del promemoria:

« Se agli altri settori industriali può ritenersi applicabile in qualsiasi momento una limitazione del lavoro straordinario, per le autolinee ciò comporta un completo sconvolgimento della loro intera organizzazione basata su speciali esigenze degli utenti e con i più disparati orari per ogni relazione di traffico, il tutto regolato dagli Ispettorati della motorizzazione civile.

« Innumerevoli sono i casi in cui il personale viaggiante deve superare l'orario normale di lavoro con la prestazione di qualche ora di straordinario se non altro per poter ritornare al capolinea luogo della propria residenza.

« Esistono ancora molte autolinee a lungo raggio, oltre i servizi di gran turismo e stagionali nei quali vengono impiegati di regola due autisti che, pur alternandosi nella guida senza superare il limite di cinque ore, devono necessariamente compiere un certo periodo di ore straordinarie per completare il servizio di sola andata o di andata e ritorno nella stessa giornata.

« Se accolti integralmente gli emendamenti del senatore Angelini, tali servizi finirebbero per cessare non potendo le aziende dislocare lungo il percorso altro personale che sostituisca, magari per breve tempo soltanto, gli autisti che hanno compiuto l'orario normale di lavoro anche se l'uno dormiva mentre l'altro guidava ».

A conclusione delle sue argomentazioni la A.N.A.C. chiede che si torni all'articolo 3 del testo governativo, e che si tenga conto, nell'applicare l'addizionale del 15 per cento, della situazione particolare del settore.

Ho ritenuto doveroso portare a conoscenza della Commissione le richieste della categoria di datori di lavoro interessata al disegno di legge.

BOLOGNESI. Nella passata seduta ci eravamo dichiarati contrari alla modificazione dell'articolo 10, visto che nel contratto collettivo è contemplata la possibilità, da parte del datore di lavoro, di ricorrere al lavoro straordinario in ragione di due ore giornaliere, e non superando le 12 ore settimanali. Ritenevamo

10<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)89<sup>a</sup> SEDUTA (3 aprile 1957)

quindi che l'articolo 10 dovesse essere approvato così com'è. Stamane il senatore Angelini ha presentato un nuovo emendamento, col quale si ammettono due ore al giorno di straordinario e in sostanza si riportano alcune fra le disposizioni della legge n. 1079 del 1955. Tuttavia non si fa espresso riferimento a questa legge; e vorrei chiedere al relatore per quale ragione.

MANCINO. Non essendo stato presente alla scorsa seduta, desidererei sapere dal senatore Angelini se la disposizione di cui alla fine del primo comma dell'articolo 10 (« purchè la prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo ») dovrebbe rimanere.

ANGELINI, *relatore*. Sì.

MANCINO. Vorrei richiamare l'attenzione della Commissione su questa norma.

A mio avviso, se il lavoro straordinario viene compensato con un equivalente periodo di riposo, il lavoratore risulta danneggiato. Il lavoro straordinario non può essere compensato in altro modo che con una remunerazione, la quale può variare secondo i casi. Credo perciò che sarebbe opportuno sopprimere questa parte dell'articolo 10.

Si dice inoltre che il lavoro straordinario dovrebbe essere consentito nei casi di forza maggiore: intemperie, accidenti, circostanze eccezionali, eccetera. Praticamente queste cose capitano spesso. Di solito si verificano richieste di lavoro straordinario per guasti di macchina, specie nelle zone montane, per la natura delle strade ed anche per un'altra circostanza (che ora si verifica più raramente), ossia che gli automezzi che di mano in mano vengono tolti dalle altre linee sono mandati a far servizio nelle zone di montagna.

Ci sono poi le zone turistiche, nelle quali, in aprile o maggio, si comincia ad intensificare il servizio, si aumentano le corse e si richiede lavoro straordinario che supera anche le due ore giornaliere. Si aggiungano le festività dei paesi, che portano un aumento di corse dai paesi vicini e conseguente lavoro straordinario. Poi si possono verificare casi imprevisti

e l'azienda deve far fronte adeguatamente a queste necessità di servizio, giustificate dal punto di vista del proprio interesse e anche per provvedere alle esigenze del pubblico.

Credo che la Commissione non possa tener conto del memoriale che ci ha letto il Presidente Pezzini, mandato dall'Associazione di queste società concessionarie. Perchè queste aziende non si potrebbero mettere sullo stesso piano delle altre? Se una differenza c'è, essa è costituita dalla maggiore responsabilità degli autisti rispetto ai lavoratori di altre categorie; perciò la maggiorazione dovrebbe essere superiore al 15 per cento, misura assolutamente insufficiente. Vi sono casi in cui il lavoro straordinario viene compensato col 35, il 40, il 50 per cento in più.

VARALDO. Ma qui non si tratta del compenso all'autista: il 15 per cento va al Fondo per la disoccupazione.

MANCINO. La percentuale del 15 per cento è bassa, comunque stia destinata. Io credo che la Commissione vorrà tenere conto di ciò.

PRESIDENTE. La percentuale è la stessa della legge n. 1079, perchè l'ultimo comma dello emendamento del relatore non fa che riportare una disposizione contenuta in quella legge.

Informo la Commissione che i senatori Fiore, Barbareschi e Petti hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo all'articolo 10: « Gli stessi criteri valgono per la formazione degli orari dei servizi turistici ».

FIORE. Durante il periodo estivo molte di queste ditte si servono dei propri automezzi, senza aumentarne il numero, per servizi di carattere turistico; in questi periodi quello che è il normale sfruttamento diventa un super-sfruttamento. Perciò è bene che la legge disciplini gli orari anche per le autolinee turistiche, ad evitare che durante questi periodi, che normalmente si prolungano di tre mesi ogni anno, il personale viaggiante sia sottoposto ad un eccessivo lavoro.

VARALDO. Mi ero preoccupato la volta scorsa (e ne avevo fatto cenno) del fatto che questo articolo nuovo, se viene posto dopo lo

articolo 8, possa essere interpretato come se le norme in esso comprese potessero derogare alla disciplina generale contenuta nell'articolo 8. Nel testo ministeriale il regolamento di questo lavoro straordinario, richiesto non per casi di forza maggiore ma per necessità di servizio, era collocato prima dell'articolo 8, e in tal modo era chiaro che le disposizioni dell'articolo 8 fossero da applicarsi anche a questo lavoro straordinario. Perciò sarebbe opportuno riservarci di stabilire in seguito la collocazione definitiva dell'emendamento del relatore.

ANGELINI, *relatore*. L'emendamento che ho presentato oggi è, rispetto ai precedenti, nuovo soltanto nella forma, non nella sostanza, dato che in esso si riportano quasi tutte le disposizioni della legge n. 1079 del 1955. L'unica variazione consiste in ciò: che l'emendamento non fa riferimento alle penalità, dato che la legge n. 1079 prevede ammende fino a lire 200 al giorno per ogni persona a cui si riferisce la contravvenzione, mentre il disegno di legge al nostro esame fissa invece altre penalità; e personalmente, in questa materia, accetto le misure di ammenda contenute nell'emendamento dei senatori Bolognesi e Mancino all'articolo 15.

Ho indicato anche quante possano essere, al massimo, le ore straordinarie, per il fatto che questi lavori, come già si è detto, rientrano in quelli discontinui e quindi il personale potrebbe essere obbligato a prestare la propria opera per un numero di ore anche maggiore.

Rispondendo al senatore Pezzini, che ha comunicato le osservazioni dell'A.N.A.C., sono perfettamente convinto che quando si tratta di pagare nessuno vuol pagare; ma noi sappiamo che la maggiorazione del 15 per cento, quando approvammo la legge n. 1079, non fu stabilita come penalità, ma in vista del fatto che le aziende, quali che siano, facendo fare lavoro straordinario ai propri dipendenti e non assumendo personale disoccupato, realizzano delle economie. Non è neppure esatto quello che l'A.N.A.C. scrive circa i turni. Io ho detto che di turni mi intendo un po', avendo lavorato per più di trent'anni nelle ferrovie, dove ci sono turni anche più complicati che negli autoservizi. Il personale, dopo un certo

periodo di servizio, si fa scendere e si rimanda a casa. Ma vorrei richiamare l'attenzione della Commissione sul testo dell'articolo 1, quale noi lo abbiamo approvato; in questa sede io insistetti affinché vi fosse una certa elasticità nella formazione dei turni. Non è detto che si debbano fare otto ore al giorno: è prescritto un massimo di otto ore al giorno o 48 ore settimanali. Quindi se un giorno, per un servizio più lungo, fosse richiesta un'ora di più, questa verrebbe compensata il giorno successivo.

Al senatore Bolognesi ho già risposto quando ho detto che il mio emendamento è nuovo nella forma e non nella sostanza. Il richiamo esplicito alla legge 30 ottobre 1955, n. 1079, non è evidentemente necessario.

Il senatore Mancino ha dimostrato la sua perplessità per il fatto che il lavoro straordinario svolto per esigenze di carattere eccezionale possa essere compensato con un corrispondente periodo di riposo, anziché con una retribuzione. Pregherei il senatore Mancino di riflettere che si tratta di casi eccezionali: intemperie, caduta di frane, blocco di automezzi e così via; quando questi casi si verificano, le autolinee ne soffrono. Non posso perciò accogliere la proposta del senatore Mancino. Concludendo, pregherei la Commissione di approvare il mio emendamento e lo articolo 10 del testo governativo, con le lievi modificazioni di forma che ho già prospettate.

Credo che in tal modo il lavoro del personale viaggiante addetto agli autoservizi sia circondato di efficienti garanzie.

L'emendamento aggiuntivo del senatore Fiore non può essere accettato, perché non spetta a noi entrare nel merito dei turni. La legge non deve stabilire i turni, la legge deve dettare le norme secondo le quali si dovranno fare i turni. Ho previsto l'intervento dello Ispettorato del lavoro appunto per non lasciare arbitri i datori di lavoro di fare ciò che credono; se la Commissione approverà le proposte da me presentate, le organizzazioni sindacali avranno sempre la possibilità, domani, di ricorrere agli Ispettorati del lavoro, al fine di evitare che una ditta faccia fare un eccessivo numero di ore straordinarie al proprio personale, anziché assumerne altro regola-

mente iscritto all'Ufficio del lavoro. Lasciamo quindi alle organizzazioni sindacali la facoltà di stabilire i turni che ritengano migliori.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Il Governo accetta l'emendamento del relatore. Vorrei chiedere soltanto alla Commissione se non sia il caso di aumentare un poco il periodo stabilito per la comunicazione all'Ispettorato, fissando 48 ore anziché 24.

ANGELINI, *relatore*. Per me è indifferente; l'interessante è che l'Ispettorato del lavoro possa esercitare il controllo.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. L'emendamento Fiore mi pare impossibile in questa sede. La eventuale estensione al personale degli autoservizi turistici riguarderebbe tutte le disposizioni della legge: perciò avremmo dovuto prevederla nell'articolo 1, citando in quell'articolo non soltanto il personale dei servizi di linea, ma anche quello adibito ai servizi turistici. Il senatore Fiore, se crede, potrà presentare in seguito un disegno di legge per estendere le stesse disposizioni al personale dei servizi turistici; ma non vedo come l'emendamento possa entrare in questo articolo che ora stiamo esaminando.

FIORE. L'articolo 1 parla dell'orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extra urbani adibiti a trasporto di viaggiatori. È chiaro che questa dizione non comprende i servizi turistici. Ora il relatore dice che si tratta di questioni di turni, sottintendendo che il personale adibito ai servizi turistici sia tutelato da questa legge, a cui gli organizzatori sindacali potrebbero richiamarsi. Il rappresentante del Governo però dice cosa diversa, cioè che questo personale dei servizi turistici è escluso da ogni tutela e da ogni difesa legislativa. E allora è evidente che bisogna chiarire la questione: se intendiamo che queste disposizioni di legge siano estensibili a tutti coloro che prestano servizio sugli automezzi anche di tipo turistico, possiamo essere d'accordo; ma se noi li escludiamo, escludiamo un personale

di consistenza numerica non indifferente, che qualche volta presta ambedue i servizi e quindi viene escluso dalla tutela offerta da questa legge per il periodo in cui è utilizzato nei servizi turistici.

ANGELINI, *relatore*. A mio avviso questo personale è tutelato dalla legge in esame.

FIORE. Io desidero sia registrato nel resoconto che anche questo personale deve considerarsi tutelato.

ANGELINI, *relatore*. È servizio extraurbano anche quello turistico. Qualsiasi servizio extraurbano rientra in queste disposizioni.

FIORE. Io desidero che resti agli atti che i servizi turistici sono considerati alla stregua di linee extraurbane e perciò sono tutelati da questa legge.

PRESIDENTE. Senatore Fiore, l'articolo 1 che abbiamo approvato parla di servizi di linea. Che i servizi turistici, perciò possano essere compresi nella formula dell'articolo 1, mi pare personalmente dubbio.

FIORE. Vorrei chiarire la questione con un esempio. Roma ha servizi normali di linea per i Castelli Romani. Ma nel periodo che va da giugno a settembre la ditta triplica il numero dei servizi, aumentando le macchine e il personale. Questo personale non è più tutelato, e fa lo stesso servizio dell'altro.

PRESIDENTE. È tutelato il personale che appartiene ai servizi turistici di linea. Naturalmente se viene a Roma una comitiva di turisti tedeschi e noleggia un autopullman per farsi trasportare a Napoli, a Messina o a Taormina, il personale dell'autopullman non rientra in questa legge. Io vorrei quindi pregare il senatore Fiore di ritirare il suo emendamento, poichè nel disegno di legge al nostro esame si tratta di servizi di linea. Egli potrà presentare eventualmente in avvenire, se si verificassero abusi, un altro disegno di legge, composto di un unico articolo, che estenda al personale dei servizi turistici le norme di questa legge.

10<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)89<sup>a</sup> SEDUTA (3 aprile 1957)

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Mi sono preoccupato che non sorgessero equivoci, perchè l'articolo 1 parla di « autoservizi pubblici di linea », e non avrei voluto che si fosse potuta un'interpretazione non corrispondente alla formulazione esatta dell'articolo 1 che abbiamo approvato.

BITOSSÌ. Debbo fare una dichiarazione di voto. Ho ascoltato le osservazioni che sono state fatte in merito all'emendamento del senatore Fiore: osservazioni che da un punto di vista formale sono giuste. Però noi stiamo facendo una legge che non è perfetta. Non vedo perchè non potremmo apportare subito una modifica all'articolo 1, invece di presentare eventualmente, in un secondo tempo, un altro progetto di legge, come ha suggerito il Presidente. È vero che l'articolo 1 è già approvato, e in esso si dice: « servizi di linea ». Ce ne siamo accorti troppo tardi. Ma, siccome c'è ancora possibilità di rimediare, dovremmo trovare la forma e in qualche articolo inserire un riferimento a questi altri lavoratori. Altrimenti richiamo di commettere una grave ingiustizia. Noi provvediamo a regolamentare gli orari del personale di linea, che al massimo potrà fare sei, otto, nove ore di servizio, e non provvediamo a regolamentare, viceversa, il lavoro del personale addetto ai servizi turistici che, come tutti noi sappiamo, talvolta lavora anche ventiquattro ore su ventiquattro, con qualche breve interruzione per mangiare e riposarsi, perchè i servizi turistici sono quelli che vanno anche all'estero, magari partono da Roma e vanno fino a Parigi, fino a Londra e in tutte le parti d'Europa; e il personale sta sugli autopullman giorno e notte per diverso tempo.

ZANE. Credo che questi servizi siano regolati da norme valide anche negli altri Paesi.

BITOSSÌ. Per quanto riguarda gli altri Paesi, ci penseranno i loro parlamentari a dettare norme sugli orari; noi dobbiamo fare una regolamentazione nostra. È giusto, da un punto di vista formale, quello che è stato detto; però riconosciamo che stiamo facendo una legge imperfetta. Si verificherà il fatto che

un autista, finchè lavora in un servizio di linea, farà un orario regolare in base alle leggi vigenti; quando invece lavora in un servizio turistico, che è più redditizio per il datore di lavoro, ma è più sfavorevole per colui che lo compie, non esiste regolamentazione, e noi lasciamo al datore di lavoro la facoltà di imporre al personale tutti gli orari di lavoro che giudicherà opportuni.

Io quindi vi pregherei di vedere se, in altro articolo, sia possibile contemplare anche questi lavoratori, senza di che noi ci troveremo personalmente imbarazzati.

PRESIDENTE. Sono dolente, ma lo ritengo impossibile; e lei stesso l'ha riconosciuto dal punto di vista formale. Il disegno di legge riguarda solo il personale di linea.

BITOSSÌ. Signor Presidente, noi avremmo la possibilità di risolvere la questione, mandando in Aula il disegno di legge e ricominciando la discussione da capo, dall'articolo 1.

PRESIDENTE. Ma nei limiti del possibile siamo qui per collaborare.

PEZZINI. Leggo la relazione che accompagna il disegno di legge, per vedere quale sia la genesi di questo provvedimento e se effettivamente noi possiamo estendere il campo della sua applicazione. In essa si dice che « il regio decreto-legge 5 marzo 1923, n. 692, relativo alla limitazione dell'orario di lavoro in 8 ore al giorno o 48 settimanali per gli operai ed impiegati delle aziende industriali o commerciali di qualunque natura, all'articolo 1, ultimo comma, dispone che per i servizi pubblici, anche se gestiti da assuntori privati, dovrà provvedersi con separate disposizioni ».

Questa lacuna non era stata mai colmata. Il presente disegno di legge vuole ora colmare la detta lacuna. I servizi ai quali fa riferimento il senatore Fiore nell'emendamento non si possono certo includere nei servizi pubblici di cui si era preoccupato, riservandone la disciplina, l'articolo 1 del decreto-legge 15 marzo 1923. D'altra parte questo disegno di legge riguarda il personale occupato negli autoservizi di trasporto di persone; per i trasporti

di cose ci si riserva di provvedere in seguito: quindi c'è un'ulteriore limitazione del campo di applicazione, per colmare una lacuna rimasta aperta durante parecchi anni. Mi pare estremamente difficile allargare questo campo.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Vorrei fare osservare al senatore Bitossi che da parte del Governo non vi è opposizione ad esaminare come possa essere disciplinato l'orario degli autisti impiegati nei servizi turistici. Però mi deve consentire che questa è materia su cui bisogna trovare un accordo anche con le convenzioni internazionali alle quali abbiamo dato la nostra adesione. Io non mi sento, in questo momento, di aderire alla richiesta di un articolo aggiuntivo per allargare il campo d'applicazione della legge.

PRESIDENTE: Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla votazione dell'emendamento del relatore.

ANGELINI, *relatore*. Propongo che il mio emendamento sia considerato come un articolo autonomo.

PRESIDENTE. Lo definiremo allora, per il momento, articolo 9-bis, salvo decidere la sua collocazione migliore in sede di coordinamento.

Con la modificazione proposta dal Sottosegretario di Stato al secondo comma, esso risulta così formulato:

Art. 9-bis.

L'esecuzione del lavoro straordinario che non abbia carattere meramente saltuario e vietata, salvi i casi di eccezionali esigenze di servizio e di impossibilità da parte dell'azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori.

Il lavoro straordinario, nei casi consentiti ai sensi del comma precedente, non può superare le due ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali, e della sua effettuazione la azienda deve fare denuncia all'Ispettorato del lavoro e all'Ispettorato compartimentale del-

la motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competenti per territorio entro 48 ore dall'inizio, indicando i motivi che hanno imposto il ricorso al lavoro straordinario e quelli che hanno impedito l'assunzione di altri lavoratori.

L'Ispettorato del lavoro può ordinare la cessazione o la limitazione del lavoro straordinario quando ritenga che non sussistano le condizioni richieste dal primo comma.

L'esecuzione del lavoro straordinario comporta, in ogni caso, oltre al pagamento delle maggiorazioni previste dai contratti collettivi di lavoro, anche il versamento, a carico dell'impresa ed a favore del Fondo per la disoccupazione, di un'ulteriore somma pari al 15 per cento della retribuzione relativa alle ore straordinarie compiute.

Lo metto in votazione.

(È approvato).

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Per la precisa delimitazione del campo di applicazione di questa legge, mi sono fatto uno scrupolo di esaminare il testo approvato dell'articolo 1, confrontandolo con quello proposto dal Governo. Nel testo ministeriale si parlava genericamente del personale degli autoservizi pubblici; nell'emendamento della Commissione è stato aggiunto l'aggettivo « viaggiante ».

Perciò pregherei la Commissione di considerare anche l'opportunità di aggiungere un articolo che riguardi l'altro personale degli stessi servizi, affermando che per questo vigono le limitazioni di orario previste per le altre aziende industriali. Questo per non lasciare incertezze nell'applicazione della legge. Ho preparato un emendamento in proposito.

PRESIDENTE. Il personale non viaggiante è regolato da altre norme.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Non è regolato, perchè finora tutto il personale di queste aziende è stato escluso dalla disciplina generale degli orari di lavoro. Infatti, nelle leggi precedenti si faceva eccezione per tutto il personale di queste aziende; e se adesso non po-

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

89ª SEDUTA (3 aprile 1957)

niamo una norma esplicita la questione resta sospesa.

Propongo pertanto il seguente articolo 9-ter:

« Per il personale non viaggiante degli autotrasporti pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di viaggiatori si applicano le disposizioni sulla limitazione dell'orario di lavoro contenute del regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, nel relativo regolamento, approvato con regio decreto 10 settembre 1923, n. 1955, e nella legge 30 ottobre 1955, n. 1079 ».

BITOSSÌ. Si deve identificare quale sia il personale non viaggiante, perchè molti lavoratori svolgono un'attività strettamente connessa con quella del personale viaggiante: per esempio coloro che vendono i biglietti nelle stazioni intermedie sono strettamente legati all'orario delle autolinee.

PRESIDENTE. Mi pare che la disposizione sia chiara e precisa. Le organizzazioni sindacali si faranno parte diligente per precisare quale sia il personale viaggiante e quale il non viaggiante. Non possiamo fare una casistica nella legge.

Perciò, salvo la collocazione che se ne farà in sede di coordinamento, metto in votazione l'articolo 9-ter proposto dal Governo.

(È approvato).

Torniamo all'articolo 10, di cui do nuovamente lettura:

#### Art. 10.

Nei casi di forza maggiore, di intemperie, accidenti o circostanze eccezionali, il personale può essere tenuto a prestare la propria opera dopo il limite di tempo stabilito dal precedente articolo 8 purchè l'eccedenza della prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo.

Del prolungamento in tali casi del periodo lavorativo giornaliero, l'Azienda deve fare denuncia all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e all'Ispettorato del lavoro, competente per territorio.

ANGELINI, *relatore*. Avevo proposto di aggiungere, all'inizio, la parola « invece » per indicare chiaramente la distinzione di questo articolo rispetto alla materia trattata nell'articolo 9-bis. Se poi la Commissione ritiene superflua questa aggiunta, mi rimetto. Per chiarezza proporrei, come già dissi, che nel secondo comma si dicesse: « Del prolungamento in tali casi del periodo lavorativo giornaliero l'azienda deve fare solo denuncia »: così si escluderebbe l'applicazione, in questi casi, delle altre norme contenute nell'articolo 9-bis.

PRESIDENTE. Anche questa aggiunta mi pare superflua.

ANGELINI, *relatore*. Ritiro entrambi gli emendamenti.

PRESIDENTE. Il senatore Marina, che oggi non poteva essere presente, mi ha inviato per iscritto le sue proposte relative all'articolo 10, e precisamente: sopprimere l'ultimo comma e invece inserirvi il testo dell'articolo 3 già soppresso. Questo però non sarebbe possibile dal punto di vista procedurale. Ma ritengo che le esigenze che ispirano la proposta del senatore Marina siano state soddisfatte con l'articolo 9-bis approvato dalla Commissione.

Se nessun altro domanda la parola, metto ai voti l'articolo 10.

(È approvato).

#### Art. 11.

Le aziende esercenti devono affiggere i turni di servizio negli uffici, nelle autostazioni, nei depositi e nelle officine in modo che il personale ne possa prendere conoscenza.

(È approvato).

#### Art. 12.

Per le controversie relative all'applicazione delle presenti disposizioni è data facoltà al personale di ricorrere in via amministrativa allo Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente per territorio, il quale, sentite le parti, di concerto con l'Ispettorato regionale del lavoro, decide definitivamente.

(È approvato).



## Art. 13.

La vigilanza per l'applicazione delle presenti disposizioni è esercitata, anche disgiuntamente, dagli Ispettorati del lavoro e dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(È approvato).

## Art. 14.

Le contravvenzioni alla presente legge devono risultare da apposito processo verbale, firmato dall'esercente della azienda o da un suo rappresentante o da chi ha la direzione o la sorveglianza del lavoro.

In esso devono essere indicati i dati di fatto costituenti le infrazioni, il numero delle persone occupate nell'impianto o nell'autolinea alle quali si riferisce la contravvenzione e tutte le altre informazioni necessarie per il giudizio sulla contravvenzione. Devono essere pure inserite in esso le dichiarazioni che riterrà di far presente, nel proprio interesse, l'esercente o il rappresentante o il suo direttore. Se costoro si rifiutano di firmare il processo verbale, ne viene fatta menzione indicandone le ragioni.

Il funzionario o l'agente che ha elevato contravvenzione trasmette il processo verbale all'Autorità giudiziaria competente e ne comunica copia entro cinque giorni al Capo dello Ispettorato del lavoro ed al Capo dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competenti per territorio.

Nel primo comma di questo articolo, dopo le parole: « Le contravvenzioni alla presente legge », il relatore propone di aggiungere le seguenti: « elevate dai funzionari o agenti dell'Ispettorato del lavoro o dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione ».

A sua volta il senatore Petti ha proposto di sostituire il primo e il secondo comma coi seguenti:

« Le contravvenzioni alla presente legge sono elevate dai funzionari e agenti dei suddetti Ispettorati e devono risultare da apposito pro-

cesso verbale nel quale saranno precisati gli elementi di fatto costituenti la contravvenzione con riferimento alle disposizioni violate, il numero delle persone occupate nell'azienda cui la contravvenzione si riferisce, le dichiarazioni del personale interessato e quelle dei rappresentanti o dirigenti dell'azienda stessa.

Le persone interrogate dovranno sottoscrivere il processo verbale. In caso di rifiuto ne sarà fatta menzione indicando i motivi adottati ».

Inoltre nell'ultimo comma, il medesimo senatore Petti propone che le parole: « e ne comunica copia entro cinque giorni » siano sostituite con le altre: « ed in pari tempo ne comunica copia ».

PETTI. I miei emendamenti si propongono di precisare meglio le norme relative alle contravvenzioni, ed inoltre di far sì che le contravvenzioni elevate siano conosciute dagli Ispettorati competenti entro il più breve termine possibile.

PEZZINI. Mi pare che in una legge non sia necessario scendere a particolari simili a quelli contenuti nell'emendamento del senatore Petti. Nell'articolo 14 del testo governativo sono contenute indicazioni specifiche, di cui non si poteva fare a meno, in relazione all'articolo 15 nel quale si commina una certa pena per ogni persona alla quale si riferisce la contravvenzione. Per questo l'articolo 14, ad esempio, prescrive che sia indicato il numero delle persone interessate. Mi pare che gli Ispettorati abbiano una tecnica che vale per le infrazioni a tutte le leggi sul lavoro. Entrare in troppi particolari mi sembra dannoso.

PETTI. In tutti i verbali di contravvenzione sono indicati gli articoli di legge violati; non solo, ma i verbalizzanti indicano anche l'importo delle singole penali.

PEZZINI. Naturalmente, ci sono già norme tassative in proposito.

PRESIDENTE. Questa sarebbe materia di regolamento, senatore Petti, e credo che sia già disciplinata in altra sede.

10<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)89<sup>a</sup> SEDUTA (3 aprile 1957)

DE BOSIO. Concordo con le osservazioni fatte dal senatore Pezzini, cioè che non si debba scendere a particolari. Mi sembra che basti dare una direttiva di carattere generale.

Non reputo poi opportuno stabilire che le contravvenzioni debbano essere elevate esclusivamente da agenti dell'Ispettorato del lavoro. Può avvenire che qualche altro pubblico ufficiale constati la contravvenzione; togliere a questi il potere di intervenire, di rilevare e denunciare l'abuso, mi sembra un'ingiusta limitazione delle funzioni proprie dell'autorità pubblica. Ecco perchè sono dell'opinione di lasciare la disposizione generica, così come è formulata.

In quanto poi alla richiesta sottoscrizione del verbale da parte di tutte le persone partecipanti all'azienda, che può avere una trentina o più fra dipendenti e autisti è opportuno considerare che, secondo l'emendamento, bisognerebbe interrogarli e farli firmare tutti. Senonchè il pubblico ufficiale legittima e autentica con la sua firma quanto scrive nel verbale. Basta che sia il responsabile del servizio che firma. Pertanto propongo di mantenere il testo del disegno di legge, che è completo, forse fin troppo particolareggiato; bastava infatti rimettersi alle norme generali che disciplinano la materia, anzichè scendere ad una disciplina specifica. Si è ritenuto opportuno di stabilirla in relazione all'articolo 15, il quale però non detta norme di carattere particolare.

ANGELINI, *relatore*. Ho presentato il mio emendamento all'articolo 14 perchè gli orari di lavoro sono sottoposti alla vigilanza dell'Ispettorato del lavoro, ed in questo caso anche a quella dell'Ispettorato per la motorizzazione.

Perciò insisto e prego la Commissione di approvare l'emendamento da me presentato.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Vorrei pregare la Commissione di tenere presente che i disegni di legge del tipo di questo che stiamo esaminando, vengono studiati dai tecnici dei Ministeri alla luce dell'esperienza e dei precedenti analoghi. Perciò penso che non sia opportuno introdurre modificazioni in queste disposizioni che hanno carattere regolamentare.

PRESIDENTE. Pregherei il senatore Petti di non insistere sul suo emendamento: scenderemmo in particolari che dovranno essere precisati in sede di attuazione.

PETTI. Non insisto.

ANGELINI, *relatore*. Ritiro anche il mio emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 14.

(È approvato).

#### Art. 15.

Chiunque contravviene alle norme della presente legge è punito con l'ammenda da lire 3.000 a lire 7.000 per ciascuna persona occupata nell'impianto o nell'autolinea, alla quale la contravvenzione si riferisce.

In caso di recidiva, il Ministro dei trasporti, anche su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, può pronunciare la decadenza della concessione ed incamerare la cauzione, quando il concessionario non ottemperi alla diffida rivoltagli dall'Autorità concedente di eliminare, entro il termine massimo di 30 giorni, le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna.

I senatori Bolognesi e Mancino hanno proposto di sostituire l'articolo col seguente: « Chiunque contravviene alle norme della presente legge è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 15.000 per ciascuna persona occupata nell'azienda, alla quale la contravvenzione si riferisce.

In caso di recidiva, il Ministro dei trasporti, anche su proposta del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, pronunzia la decadenza della concessione ».

Su questo emendamento è stato chiesto il parere della Commissione di giustizia. Il Presidente di questa, senatore Spallino, mi ha comunicato che la Commissione stessa non esprime alcuna opinione sull'entità dell'ammenda, soltanto ritiene che al secondo comma sarebbe opportuno parlare di « recidiva specifica ».

10<sup>a</sup> COMMISSIONE (Lav., emigr., prev. soc.)89<sup>a</sup> SEDUTA (3 aprile 1957)

Il senatore Petti a sua volta presenta il seguente emendamento sostitutivo: « Chiunque contravviene alle norme della presente legge è punito con l'ammenda da lire 50.000 a lire 500.000. Nei casi di particolare gravità la pena può essere aumentata. Trascorso il termine di giorni trenta dalla sentenza di condanna senza che l'azienda abbia provveduto ad eliminare le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna stessa, il Ministero dei trasporti, anche su proposta del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, può, previa diffida, pronunciare la decadenza della concessione e incamerare la cauzione. In caso di recidiva specifica detto provvedimento è obbligatorio ».

BOLOGNESI. Signor Presidente, credo che non ci sia bisogno d'illustrare il nostro emendamento. Durante la discussione del presente disegno di legge, noi abbiamo messo in rilievo la debolezza sindacale di questa categoria di lavoratori. Questa debolezza induce spesso i datori di lavoro ad infrangere le norme di legge. Per esempio, gli incidenti che accadono non sono tutti indipendenti dalla volontà degli uomini; vi sono incidenti che accadono per insufficiente manutenzione del mezzo di trasporto, o anche perchè si fa fare un eccessivo numero di ore all'autista, per cui egli, ad un certo momento, perde il controllo del veicolo.

Ecco la ragione per la quale noi abbiamo proposto che l'ammenda sia elevata da 3.000 a 5.000 lire e da 7.000 a 15.000 lire.

PEZZINI. Io sono perplesso di fronte a queste proposte che tengono ad aggravare le sanzioni. Intanto vorrei fare una premessa. Queste norme di carattere tecnico hanno formato oggetto, probabilmente, di ampio esame da parte dei Ministeri competenti, il Ministero del lavoro proponente del disegno di legge e il Ministero della giustizia. Un inasprimento di sanzioni può determinare, non una remora da parte dell'azienda a commettere infrazioni, ma una remora da parte di chi deve accertare la contravvenzione; per esempio, nel caso di recidiva, l'Ispettorato sarebbe tenuto a revocare la concessione; e allora, prima di elevare un secondo verbale di contravvenzione, si possono chiudere molti occhi.

Io non dico che dobbiamo assolutamente approvare le penalità previste nel testo governativo; ma vorrei che si riflettesse un po', prima di aggravare fortemente le sanzioni.

Un'altra ragione m'induce ad essere perplesso: penso che la misura di queste sanzioni dovrebbe essere contenuta entro limiti che non siano troppo lontani da quelli stabiliti nella legge n. 1079 del 1955, dove è detto che « le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite con l'ammenda sino a 200 lire al giorno per ogni lavoratore impiegato nello straordinario, raddoppiabili in caso di recidiva ».

DE BOSIO. I proponenti dell'emendamento si fanno illusioni intorno al fatto che la gravità della pena possa diminuire la violazione delle leggi penali. Noi avvocati sappiamo, per esperienza, che la gravità delle pene non fa diminuire i reati. Per regularsi in materia bisogna risalire alla legge del 1923 n. 692, che irrogava per queste contravvenzioni un'ammenda di lire dieci per persona al giorno; somma successivamente (legge del 1948) elevata di diciotto volte, quindi a 180 lire.

Il senatore Pezzini ha giustamente rilevato che in una recente legge, da noi approvata (si tratta della legge 30 ottobre 1955, n. 1079), si stabilì, per le infrazioni alle norme sull'orario di lavoro, un'ammenda di lire duecento giornaliera per ogni lavoratore che avesse prestato lavoro straordinario, non però per il numero dei lavoratori dell'azienda.

Ora, secondo l'emendamento, un'azienda può avere mille e più dipendenti, ma ammettiamo pure che ne abbia solo cinquanta: moltiplicando 15.000 lire per cinquanta si infligge un'ammenda di 750.000 lire per ogni giornata. La norma del progetto di legge è, secondo me, giusta, sebbene più grave di quella stabilita dalla legge del 1955, in base alla quale l'ammenda è di lire 200 per ogni persona e per ogni giorno di violazione della norma. Il progetto di legge in esame invece prevede un minimo di 3.000 lire fino a un massimo di lire 7.000, per ciascuna persona che lavora nell'impianto o nell'autolinea.

PEZZINI. Sono del parere che la pena prevista dal testo ministeriale sia giusta; duecento lire al giorno sarebbero poche, ma quando si parla di 3.000 e 7.000 lire, già ci troviamo di fronte ad una penale non indifferente. In quanto poi alla recidiva, è necessario aggiungere specifica, perchè la recidiva generica si verifica quando viene commesso un reato qualsiasi.

PETTI. Occorre rendersi conto obiettivamente della situazione. Innanzi tutto, dichiaro che sono d'accordo con l'osservazione del senatore De Bosio, il quale giustamente considera che la penalità si debba riferire al personale nei confronti del quale è stata violata la legge, quindi non a tutto il personale della azienda, ma unicamente al personale impiegato nella linea. Ma seguendo il ragionamento del senatore De Bosio, si arriverebbe alla conseguenza che, essendovi un'alternativa nello articolo 15 (« per ciascuna persona impiegata nell'impianto o nell'autolinea »), il magistrato che deve applicare la contravvenzione abbia la scelta tra l'impianto e l'autolinea; evidentemente il magistrato applicherà la disposizione più tenue, c'è quella relativa all'autolinea. Ora, quante sono le persone impiegate in una autolinea? Per lo più, un'autolinea fa due viaggi — andata e ritorno — e vi saranno impiegate due o tre persone, posto che vi sia cambio di conducente; e allora, se è prevista un'ammenda minima di 3.000 lire a persona, la contravvenzione potrebb'essere punita con un minimo di 9.000 e un massimo di 21.000 lire per tre persone. A me pare che, coi tempi che corrono, questa sia una pena irrisoria, che sarebbe accettata volentieri dall'esercente senza alcuna ripercussione sull'economia dell'azienda stessa. Ecco perchè nel mio emendamento ho previsto un criterio che mi sembra meglio rispondente allo scopo: stabilire, cioè, un minimo per tutte le contravvenzioni in cui incorra l'azienda, con una graduazione a discrezione del magistrato, da applicarsi secondo la gravità dell'infrazione. Quindi ho proposto un'ammenda minima di 50.000 lire ed una massima di 500.000, anche perchè in molte leggi, quando si dettano norme sulle sanzioni, si tiene conto non soltanto del numero delle persone, ma

anche dei giorni per i quali si è verificata l'infrazione. A me sembra tuttavia che, senza entrare in una simile casistica, sia più opportuno stabilire un minimo e un massimo di penalità, lasciando al magistrato la valutazione della gravità dell'infrazione.

PEZZINI. Debbo confessare che avevo male interpretato il primo comma dell'articolo 15; dichiaro pertanto che modifico quello che ho detto prima. Infatti concordo col senatore Petti, quando egli prevede che difficilmente, col testo attuale, si supererebbe una sanzione di 21.000 lire.

Perciò aderisco senz'altro alla proposta di aggravare un poco le ammende.

BITOSSI. Quando è stato presentato dallo onorevole Sottosegretario di Stato l'emendamento all'articolo 9-ter, io domandai a chi si riferisse questo emendamento, perchè molti lavoratori prestano la loro attività intorno al personale di linea viaggiante. Ora l'articolo 15, quando si riferisce all'impianto, mi conferma che chi ha presentato il progetto di legge intendeva dire che la regolamentazione dell'orario di lavoro si dovesse applicare anche al personale non viaggiante.

PETTI. Allora occorrerebbe dire: « nell'impianto e nell'autolinea », perchè se si mette « o » il magistrato interpreta alternativamente. Ed è per ciò che io proponevo un criterio diverso.

BITOSSI. Rimane però, indipendentemente da ciò, il fatto che l'articolo 9-ter crea una situazione, per cui si dimostra che noi siamo andati al di là delle intenzioni di chi ha presentato il disegno di legge. Questo si vede chiaramente nell'articolo 15, come ho già detto.

VARALDO. Io sono veramente preoccupato di questa incertezza nell'interpretazione dell'articolo 15, e non vorrei che dai nostri lavori potessero risultare interpretazioni dubbie. Penso che l'ammenda vada riferita ad ogni persona alla quale la contravvenzione si riferisce. E mi pare opportuno chiarire questo significato contro ogni equivoco. Circa la misura dell'ammenda, poi, mi preoccupa di un

fatto. Le penalità erano previste soltanto in riferimento alla violazione delle norme di questo disegno di legge. Noi abbiamo aggiunto altre disposizioni sullo straordinario, con un testo analogo a quello della legge del 1955. E non vorrei che ci fosse un'eccessiva disparità nella misura delle pene fra la legge del 1955 e questa.

DE BOSIO. Per quanto concerne le sanzioni è prevista per il datore di lavoro inadempiente un'ammenda da lire 3.000 a lire 7.000 per ciascuna persona occupata nell'impianto o nell'autolinea, per le persone cioè che fanno parte dell'impianto o dell'autolinea.

Per chiarire il testo di questo articolo necessita considerare quanto segue. Il Magistrato ha facoltà di scegliere fra impianto ed autolinea. Ammettiamo che si tratti di una contravvenzione in cui, su venti persone addette all'impianto, solo due hanno partecipato all'infrazione che ha dato luogo alla contravvenzione: il Giudice la applicherà rispetto a queste due. Se invece vi hanno partecipato quasi tutte, adotterà l'altra disposizione.

Dobbiamo lasciare al Giudice decidere quando deve riferirsi all'impianto o all'autolinea. Ecco perchè ritengo che la norma possa rimanere nei termini stabiliti dal testo.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. È indiscusso che secondo questo articolo la contravvenzione dev'essere commisurata al numero delle persone alle quali è stato fatto fare lo straordinario. Se invece di una persona si tratta di due, l'ammenda da lire 3.000 si eleva a lire 6.000; se si tratta di tre, sale a lire 9.000, e così via. Questo è il punto che deve essere precisato.

Per meglio chiarire il significato del testo, si potrebbe formularlo così: « per ciascuna persona, alla quale la contravvenzione si riferisce, occupata nell'impianto o nell'autolinea ».

ANGELINI, *relatore*. Forse sarebbe opportuno accettare l'emendamento del senatore Petti.

Se si stabiliscono un minimo ed un massimo,

dipenderà dal giudice determinare l'ammenda a seconda delle persone in rapporto alle quali è stata violata la norma.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. È necessario che l'ammenda sia commisurata al numero delle persone che fanno lo straordinario in violazione della legge.

La legge del 1955 contiene anche un riferimento ai giorni, durante i quali è stato fatto lo straordinario. Qui non è il caso di fare un simile riferimento: anche se l'ammenda fosse di 3.000 lire, supposto che sia stato fatto lo straordinario per una settimana o due, la sanzione ha un certo peso, per cui l'incentivo a fare lo straordinario non c'è.

Quanto alle parole: « nell'impianto o nell'autolinea » penso che forse, per maggiore chiarezza, si potrebbe dire « nell'azienda ».

ANGELINI, *relatore*. Ma l'azienda può avere anche mille dipendenti.

SABATINI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Se la contravvenzione è riferita alle persone che fanno lo straordinario, l'azienda paga la contravvenzione soltanto per le persone, una, due o più, alle quali ha fatto fare lo straordinario, e non per tutti i suoi dipendenti.

Cambiando la disposizione della frase, mettendo cioè la proposizione relativa prima delle parole « occupata », tutto diventerebbe chiaro in questo senso: « per ciascuna persona, alla quale la contravvenzione si riferisce, occupata nell'impianto o nell'autolinea » (o « nell'azienda »).

Se si vuole aumentare, come è stato proposto, l'ammenda da 3.000 a 5.000 lire e da 7.000 a 15.000 lire, il Governo è d'accordo.

PETTI. Non so perchè dobbiamo complicare le cose. Se l'ammenda viene riferita alle persone che hanno fatto lo straordinario in contravvenzione alla legge, si possono determinare gravi inconvenienti nell'applicazione.

Sappiamo bene quante risorse abbiano gli avvocati; sappiamo che non sempre i magi-

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

89ª SEDUTA (3 aprile 1957)

strati possono rendersi conto di come stiano effettivamente le cose.

Come ha riconosciuto l'onorevole relatore, il modo più semplice per superare queste difficoltà è quello di stabilire un minimo e un massimo.

Sarà compito del magistrato adeguare la pena alla gravità dell'infrazione che è stata commessa.

PRESIDENTE. Vista la difficoltà di raggiungere un accordo soddisfacente su questo articolo, rinvio il seguito della discussione di questo disegno di legge alla prossima seduta.

*La seduta termina alle ore 12.*

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari