SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 24 NOVEMBRE 1948

(6ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegni di legge:

(Discussione e approvazione)

« Concessione di sussidi integrativi di esercizio alle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto in pendenza della regolarizzazione della concessione » **(N. 82).** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) — *Oratori:* Presidente, Focaccia *relatore*, Raja, Ferrari, Franza, Mancini, Tommasini, Troiano, Borromeo *Pag.* 33

(Discussione)

« Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato » **(N. 109).** — *Oratori:* Presidente, Tommasini *relatore*, Franza, Ferrari, Raja, Borromeo, Genco, Toselli, Cappellini, Mancini, Battista 35

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Casardi, Ferrari, Focaccia, Franza, Fusco, Genco, Lavia, Mancini, Mariotti, Meacci, Montemartini, Putinati, Priolo, Raja, Tissi, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro.

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Concessione di sussidi integrativi di esercizio alle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto in pendenza della regolarizzazione della concessione ». (N. 82). *(Approvato dalla Camera dei deputati).*

PRESIDENTE. Informa che la Commissione finanze e tesoro, incaricata di esprimere, a norma dell'articolo 31 del Regolamento del Senato, il proprio parere sul disegno di legge, ha dichiarato di far proprie le perplessità che già affiorarono in seno alla Commissione della Camera dei deputati e di ritenere opportuno che il Ministro competente esponga anche alle Commissioni del Senato i motivi che lo hanno indotto a presentare il provvedimento in esame, già resi noti alla Commissione della Camera. La Commissione finanze e tesoro ha inoltre chiesto se nel bilancio vi siano stanziamenti sufficienti a coprire le spese che il disegno di legge comporta.

FOCACCIA, *relatore*. Osserva innanzi tutto che in dipendenza dello squilibrio fra gli introiti e le spese di gestione dei servizi di trasporto in concessione, dovuto alla grave crisi economica nazionale, lo Stato è obbligato ad intervenire finanziariamente, e in misura sem-

pre più rilevante, con la erogazione di sussidi integrativi di esercizio alle società concessionarie.

La corresponsione di tali sussidi, di carattere temporaneo, è prevista dal decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121 (articolo 27), in favore delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in concessione all'industria privata, sempre che ricorrano ragioni preminenti di pubblico interesse, da valutarsi caso per caso dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale per la motorizzazione civile e i trasporti in concessione). Le somme corrisposte per il titolo anzidetto sono ripetibili, con gli interessi, in misura non eccedente il 5 per cento, nel corso della concessione (articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338).

Sulle concessioni di detti sussidi rimborsabili deve pronunciarsi di volta in volta un'apposita Commissione interministeriale, presieduta dal Ministro dei trasporti (e in caso di sua assenza o impedimento dal Sottosegretario di Stato), e della quale fanno parte funzionari dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile, della Direzione generale del tesoro e della Ragioneria generale dello Stato.

È stato ora rilevato che, prevedendo la legge la concessione dei sussidi unicamente in favore dei servizi di trasporto regolarmente concessi, rimanevano prive del beneficio talune aziende, che, pur esercitando servizi di preminente interesse pubblico, non sono attualmente in possesso di regolare concessione, per essere scaduta quella originaria, o per essere la relativa gestione solo di recente passata definitivamente sotto la vigilanza del Ministero. Tali aziende, in numero limitato, si trovano in gravi difficoltà per i rilevanti disavanzi di esercizio, i quali, cumulandosi già da vari anni, possono provocare il dissesto degli esercenti e la conseguente sospensione dei rispettivi servizi.

Per queste ragioni, il Ministro dei trasporti si è indotto a presentare il disegno di legge in discussione, col quale si autorizza la concessione di sussidi integrativi alle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto anche in pendenza della regolarizzazione della concessione.

La Camera dei deputati ha dato la propria approvazione al provvedimento, ritenendo, tuttavia, che ad esso si debba attribuire un carattere del tutto eccezionale, motivo per cui ne ha limitato l'applicazione all'esercizio finanziario 1948-49, introducendo un emendamento in tal senso nel testo governativo.

Quanto alle obiezioni di carattere finanziario avanzate dalla Commissione finanze e tesoro, fa presente che al capitolo 43 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti trovasi uno stanziamento per sussidi straordinari di esercizio di 1.177.000.000. Poichè, come ha già osservato, il numero delle società che di fatto verrebbero a beneficiare dell'applicazione del disegno di legge è molto limitato, la spesa relativa risulterebbe modesta e tale in ogni caso da poter largamente rientrare nello stanziamento predetto.

In considerazione dei motivi tecnici, economici e sociali che ispirano il provvedimento, ne propone alla Commissione la approvazione.

RAJA. Osserva che il disegno di legge richiama l'attenzione della Commissione su una questione di principio: come si giustifica la concessione del sussidio integrativo statale alle società private che gestiscono servizi di trasporti, tenendo conto che in ogni attività economica è insito un rischio? Si potrebbe ammettere un aiuto dello Stato all'inizio della attività di tali aziende, ma non si vede come esso possa venire mantenuto anche in seguito.

FERRARI. Concorda col senatore Raja nel ritenere che debba essere un giorno affrontato il problema generale dei sussidi statali alle aziende private esercenti pubblici servizi di trasporto, decidendo se convenga mantenere in attività taluni esercizi finanziariamente passivi, oppure statizzarli o addirittura sopprimerli. Per il momento, tuttavia, si dichiara non contrario al disegno di legge in discussione, in quanto si rende conto del grave *deficit* delle società concessionarie, e giudica equo che lo Stato conceda il proprio aiuto anche all'esiguo numero di società la cui concessione è in corso di regolarizzazione.

FRANZA. Ritiene che la questione di massima affacciata dai senatori Raja e Ferrari non possa essere esaurita in questa sede, anche perchè il Parlamento si è già pronunciato nel corso della discussione sul bilancio del Ministero dei trasporti, approvandone il

capitolo 43 e riconoscendo in tal modo implicitamente l'utilità pubblica dei servizi eserciti dalle societa concessionarie.

MANCINI. Osserva che oggi la Commissione ha soltanto il còmpito di decidere se sullo stanziamento del capitolo 43 del bilancio dei trasporti debbano essere prelevati i fondi per sussidiare anche le società cui si riferisce il disegno di legge. La questione generale alla quale hanno fatto cenno i senatori Raja e Ferrari dovrà essere eventualmente sollevata in sede di discussione del prossimo bilancio.

TOMMASINI. Ricorda che nella relazione allo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario corrente, redatta dal senatore Focaccia e da lui medesimo, come anche nella relazione corrispondente della Camera dei deputati, fu già espressa l'opinione che si dovesse porre termine nel più breve tempo possibile alla erogazione di sussidi integrativi statali alle società concessionarie private. Questo parere fu suggerito ai relatori anche dalla considerazione che quelle società, le quali hanno la sicurezza di vedere sanato dallo Stato il passivo dei loro bilanci, sono tratte a fare un uso non sempre abbastanza oculato dei propri fondi.

TROIANO. Alle considerazioni esposte dal senatore Tommasini aggiunge che le società concessionarie sono restìe ad abbandonare l'esercizio dei servizi di trasporto, ciò che dimostra che tali servizi sono rimunerativi. Perciò ritiene che in una discussione generale sull'argomento si debbano esaminare a fondo i bilanci delle singole società.

PRESIDENTE. Osserva che l'esame del problema generale delle società concessionarie, quando sarà compiuto, dovrà estendersi anche alle società private di navigazione, molte delle quali presentano oggi bilanci passivi.

BORROMEO. Richiamandosi all'argomento particolare del disegno di legge, osserva che l'estensione del sussidio integrativo alle società in pendenza della regolarizzazione della concessione potrebbe tutt'al più incontrare l'ostilità delle società la cui concessione è regolare, ma non dello Stato o del Senato, in quanto la somma stanziata in bilancio non potrà essere mutata dalla approvazione del disegno di legge.

La lettura dell'articolo unico del disegno di legge non dà luogo a discussione.

PRESIDENTE. Mette in votazione il disegno di legge.

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato ». (N. 109).

TOMMASINI, *relatore*. Rileva innanzi tutto che gli assuntori delle Ferrovie dello Stato sono di fatto capi-fermata o capi-stazione delle piccole stazioni, ovvero sorveglianti dei passaggi a livello: essi pertanto si trovano in una condizione analoga a quella dei ricevitori postali. Molti assuntori sono pensionati dello Stato; beneficiano della abitazione e dell'orto, inoltre occupano spesso nell'assuntoria anche qualche persona della famiglia: per questo si vedono a volte fra gli assuntori anche ex funzionari di grado elevato. Ciò nonostante ritiene che bene abbia fatto il Governo a non rimanere sordo di fronte alle richieste di miglioramenti economici che la categoria presenta da lungo tempo. In realtà una parte degli assuntori chiederebbe addirittura il passaggio nei ruoli dell'Amministrazione ferroviaria. Ma questa richiesta non è stata accolta dal Ministero dei trasporti, nè sarebbe stato opportuno accoglierla, dato il gravissimo onere che importerebbe allo Stato l'assunzione a suo carico di un così rilevante numero di persone.

Il disegno di legge che viene sottoposto all'esame e all'approvazione della Commissione trova invece la sua ragione in un principio di perequazione, che bene è posto in evidenza dalla relazione ministeriale. Col decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 ottobre 1946, n. 405, si volle regolare il nuovo trattamento degli assuntori e loro dipendenti a decorrere dal 1° ottobre 1945. Questo decreto rappresentò il logico complemento del decreto legislativo 21 novembre 1945, n. 722, recante provvedimenti economici a favore dei dipendenti statali, in cui fu stabilita all'articolo 13 l'inapplicabilità del decreto stesso agli assuntori delle Ferrovie dello Stato (e ad altre categorie di personale), pei quali lo stesso articolo 13 rimandava a separati provvedimenti che sarebbero stati adottati dai Ministri interessati di concerto col Ministro del

tesoro. Analoga riserva fu espressa nelle successive disposizioni di legge contenenti provvedimenti economici a favore del personale di ruolo dello Stato.

Col presente disegno di legge lo Stato mantiene una promessa riconoscendo le benemerenze di questa categoria di lavoratori. Con esso, infatti, si dispone una equiparazione economica degli assuntori a diverse categorie del personale di ruolo delle Ferrovie dello Stato, giusta e tecnicamente bene studiata. Inoltre si assicurano agli assuntori l'estensione dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, l'indennità di malaria per l'assuntore e i suoi familiari e la tredicesima mensilità.

Il numero degli assuntori e loro dipendenti che verranno a beneficiare delle provvidenze disposte dal disegno di legge in esame sale a 11.652. Il maggior onere dello Stato raggiungerà l'importo di circa 264 milioni. Tale maggior onere è ripartito come segue:

1° per maggiore retribuzione ai 4.768 assuntori di cui agli articoli 2 e 5 del disegno di legge (aumento medio unitario di lire 3.000 mensili), lire 171.648.000;

2° assicurazione contro gli infortuni degli assuntori di cui al punto 1° (cifra determinata sulla media degli infortuni mortali e con conseguenze occorsi nel biennio 1946–1947). lire 2.000.000;

3° indennità di malaria a favore degli assuntori tutti e loro dipendenti nonchè dei rispettivi familiari (determinata tenendo conto dello sviluppo delle linee cadenti in zona malarica, in relazione allo sviluppo totale della rete e presumendo una composizione media familiare di cinque persone), lire 90.000.000.

Conclude proponendo alla Commissione l'approvazione in linea di massima del disegno di legge e riservandosi di presentare e illustrare alcuni emendamenti in sede di discussione degli articoli.

FRANZA. Chiede al relatore a quali categorie di pensionati appartengano in prevalenza gli assuntori.

TOMMASINI. *relatore*. Risponde che si tratta in generale di ex-ferrovieri.

FERRARI. Ricorda di avere già prospettato in sede di discussione del bilancio dei trasporti l'assurdità funzionale e sociale della situazione degli assuntori. Il Ministro rispose in quella occasione che avrebbe presentato al Parlamento un disegno di legge in materia. Tale è appunto quello che si sta discutendo, ma esso non modifica la struttura dell'assuntoria, bensì concede solo qualche lieve miglioramento economico.

La figura dell'assuntore non esisteva prima del fascismo. Questo si preoccupò di far figurare in ruolo un numero inferiore di ferrovieri; ma con la istituzione degli assuntori di fatto il numero è stato piuttosto aumentato che diminuito. Ora il Ministero dei trasporti sembra nutrire la stessa preoccupazione che ispirò il governo fascista. Da parte del Ministro e anche del relatore si fanno grandi elogi agli assuntori, però non si risolve radicalmente la loro situazione. Contesta inoltre l'affermazione del relatore che gli assuntori siano in gran parte pensionati. Non trova utile poi che i passaggi a livello siano vigilati da impresari che non offrono sufficienti garanzie.

Per le ragioni suddette, si dichiara contrario in linea di principio all'approvazione del disegno di legge e chiede alla Commissione di invitare il Ministro dei trasporti a presentare un altro provvedimento che risolva in modo definitivo la situazione giuridica ed economica degli assuntori mediante il loro passaggio nei ruoli dell'Amministrazione ferroviaria.

FRANZA. Concorda con quanto ha affermato il senatore Ferrari in merito al problema generale degli assuntori, perchè è d'avviso che le Ferrovie dello Stato non possano lasciare a terzi l'esercizio di propri servizi.

Inoltre non ritiene giusto che le assuntorie siano affidate a pensionati dello Stato, eccezione fatta per i pensionati di guerra.

Tuttavia occorre tener presente che lo scopo del disegno di legge in discussione è soltanto quello di concedere per intanto alcuni miglioramenti economici agli assuntori.

RAJA. Afferma che il governo fascista fu indotto a creare le assuntorie da ragioni di carattere economico, cioè per realizzare un risparmio. Questo motivo rimane valido, perchè se la sorveglianza di tutte le stazioni e dei caselli fosse affidata a personale di ruolo, l'Amministrazione delle Ferrovie andrebbe incontro ad una spesa maggiore. Pertanto ritiene che si debba rinviare la trattazione del pro-

blema generale delle assuntorie, magari invitando fin d'ora il Ministro a studiarlo radicalmente, e frattanto approvare i miglioramenti economici previsti nel disegno di legge in discussione.

BORROMEO. Concorda con quanto ha detto il senatore Raja in merito alle conseguenze economiche che avrebbe il passaggio in ruolo di oltre 11.000 assuntori. Inoltre tale passaggio provocherebbe delle ingiustizie a causa della diversità di energia esplicata nel lavoro dai ferrovieri in generale e dai sorveglianti delle piccole stazioni e dei passaggi a livello.

GENCO. Nella proposta di far passare in ruolo gli assuntori vede un pericolo anche per la stessa categoria interessata. Infatti potrebbe accadere che alcuni che hanno servito per anni l'Amministrazione non riuscissero a superare il vaglio per l'assunzione in ruolo. Inoltre alcuni assuntori si trovano in località disagiate, in cui non si potrebbe mandare personale statale senza grave difficoltà. Ritiene perciò che non si debba per ora affrontare il problema di far passare in ruolo gli assuntori. Piuttosto, a mano a mano che scadono i contratti di assuntoria, lo Stato potrebbe assumere a suo carico, ove sia possibile, le assuntorie stesse.

TOSELLI. Osserva che casi simili a quello delle assuntorie si trovano anche nel campo dell'industria privata, dove per esempio piccole centrali elettriche sono concesse in appalto, e funzionano benissimo. Perciò è del parere che l'istituto dell'assuntoria debba essere piuttosto esteso che limitato, anche per venire incontro a numerose situazioni particolari di famiglia.

CAPPELLINI. Ritiene che nella discussione non siano state tenute nel dovuto conto le aspirazioni degli assuntori stessi, i quali chiedono il passaggio in ruolo. Esprime il parere che il governo fascista abbia commesso un errore creando le assuntorie. Oggi il passaggio in ruolo degli assuntori permetterebbe di assumere nuovo personale, attualmente disoccupato. Rileva inoltre che molti incidenti che accadono ai passaggi a livello sono forse causati dalla incuria degli assuntori, che sono mal pagati e non sottoposti alla disciplina generale del personale dipendente dallo Stato. Conclude osservando che la grande importanza del disegno di legge in esame consiglia di rinviarne la discussione: così il Ministro dei trasporti potrà essere invitato a parteciparvi anche per ciò che il Ministro stesso ebbe a dichiarare sull'argomento durante la discussione di bilancio.

MANCINI. Esprime il desiderio di avere dal Ministro più ampi chiarimenti sul disegno di legge in discussione, che, a suo avviso è assai importante. Osserva poi di non ritenere esatto il paragone fra gli assuntori ferroviari e i ricevitori postali: gli assuntori, infatti, dovrebbero essere paragonati agli avventizi dello Stato, ad esempio, ai pretori onorari dipendenti dal Ministero di grazia e giustizia e agli insegnanti supplenti dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione. Ora in tutti i Ministeri e in tutti i sindacati vi è la tendenza a dare a tali categorie una sistemazione giuridica stabile, a volte anche in mancanza dello specifico titolo di studio, come nel caso dei sacerdoti non laureati nei concorsi per Cattedre, purchè abbiano un certo numero di anni di insegnamento. Gli assuntori potrebbero passare in ruolo con un concorso per titoli ed esami, in seguito al quale ciascuno entrerebbe nella categoria per la quale possiede il titolo specifico e la capacità.

BORROMEO. Richiama i colleghi all'argomento della discussione, la quale verte sopra un disegno di legge che parte dalla situazione attuale degli assuntori per concedere loro alcuni miglioramenti. È stata espressa l'opinione che tutta la situazione della categoria debba essere radicalmente riveduta. Questo potrebbe esser fatto anche mediante una proposta di legge d'iniziativa parlamentare. Osserva comunque che la Commissione nella riunione odierna deve pronunciarsi sul disegno di legge in esame.

TOMMASINI, *relatore*. Concorda col senatore Raja nel ritenere che la istituzione delle assuntorie sia stata saggia. Quanto al problema del passaggio in ruolo degli assuntori, richiama il precedente dei contrattisti, la cui assunzione costituì per lo Stato un cattivo affare, in quanto entrò in ruolo un numero esorbitante di persone non sempre fornite di sufficiente preparazione. Ora l'Amministrazione ferroviaria non può assumere un nuovo carico di oltre 11.000 persone: a rigore essa potrebbe licenziare tutti gli assuntori e sostituirli semplicemente con

una distribuzione più razionale dei propri dipendenti. Poichè neppure questo si può nè si vuol fare per ragioni umane e sociali, non resta che seguire la linea intermedia, lasciando gli assuntori nella posizione giuridica attuale e concedendo loro equi miglioramenti economici.

Ritiene superfluo l'intervento del Ministro nella discussione in quanto la relazione governativa è esauriente e chiarisce a sufficienza che i Ministri dei trasporti e del tesoro sono contrari al passaggio in ruolo degli assuntori.

Contesta, poi, ciò che ha detto il senatore Cappellini sugli incidenti ai passaggi a livello. Non può accettare nemmeno la equiparazione fatta dal senatore Mancini tra gli assuntori e gli avventizi dello Stato, poichè è del parere che gli assuntori debbano considerarsi come appaltatori. Quanto ai desiderî della categoria esprime l'opinione che solo una minoranza di essa desidera il passaggio in ruolo, mentre tutti si augurano che siano approvati i miglioramenti economici. Conclude osservando che la spesa di 264 milioni, a cui ha accennato nella relazione, potrà essere diminuita col tempo mediante la elevazione a stazioni di parecchie assuntorie.

CAPPELLINI. Richiamandosi a quanto ha detto in precedenza, presenta formale proposta di sospensione della discussione e di rinvio della stessa ad altra riunione, cui sia presente il Ministro dei trasporti.

FERRARI. Dichiara che voterà a favore della proposta di sospensiva, data la grande importanza del provvedimento che richiede studio e ponderazione e addossa alla Commissione una grande responsabilità.

BATTISTA. Voterà contro la sospensiva perchè non ritiene utile un rinvio della discussione non esistendo soluzioni intermedie fra le due tesi contrastanti che si sono delineate in merito alla posizione giuridica degli assuntori.

FRANZA. Voterà a favore della sospensiva perchè pensa che un breve rinvio possa consentire di trovare una soluzione conciliativa.

BORROMEO. Per le considerazioni esposte nei suoi precedenti interventi, voterà contro la proposta di sospensiva.

PRESIDENTE. Mette ai voti la proposta di sospensiva del senatore Cappellini.

(*Non è approvata*).

FERRARI. Presenta il seguente ordine del giorno: « La VII Commissione permanente del Senato ritiene che il disegno di legge relativo ai Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato non risolva il problema degli assuntori e invita il Ministro dei trasporti a presentare un disegno di legge che contempli il passaggio degli assuntori a ruolo nell'Amministrazione ferroviaria ».

TOMMASINI, *relatore*. Dichiara di non accettare l'ordine del giorno del senatore Ferrari.

GENCO. Per le ragioni esposte in precedenza, voterà contro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Mette in votazione l'ordine del giorno del senatore Ferrari.

(*Non è approvato*).

Poichè nessun'altro chiede la parola, dichiara chiusa la discussione generale.

TOMMASINI, *relatore*. All'articolo 1 osserva che la distinzione fra impianti di rilevante, media e limitata importanza, potrebbe sembrare poco precisa. Assicura invece che essa è fondata su dati statistici rigorosi (numero dei biglietti venduti, quantità di merce trasportata, ecc.).

PRESIDENTE. Mette ai voti l'articolo 1.

(*È approvato*).

FERRARI. All'articolo 2 presenta un emendamento tendente a sopprimere l'ottavo comma in quanto non ritiene giusto che il servizio prestato in qualità di sostituto assuntore sia calcolato per metà della sua durata. Afferma infatti che di solito i sostituti fanno un turno cogli assuntori titolari.

TOMMASINI, *relatore*. Non è favorevole all'emendamento proposto dal senatore Ferrari, perchè ritiene che la riduzione sia giustificata dalla minore entità della prestazione.

PRESIDENTE. Mette ai voti l'emendamento soppressivo del senatore Ferrari.

(*Non è approvato*).

Mette in votazione l'articolo 2.

(*È approvato*).

TOMMASINI, *relatore*. Ritiene giuste le disposizioni contenute nei primi quattro commi dell'articolo 3. Infatti i trasferimenti degli assuntori avvengono quasi sempre dietro do-

manda degli interessati. In caso di trasferimento ad una assuntoria di gruppo inferiore, l'assuntore conserva *ad personam* la differenza di retribuzione. Lo stesso avviene quando una assuntoria venga declassata per ragioni di ordine generale.

Propone invece la soppressione dei due ultimi commi. Non gli sembra infatti opportuno sancire in una disposizione di legge che l'assuntore responsabile di incuria, negligenza o disinteresse, da cui derivi una contrazione di traffico che determini il passaggio dell'assuntoria da un gruppo ad altro inferiore o da una categoria ad altra inferiore, sia punito con la semplice rideterminazione della retribuzione come se avesse prestato sempre servizio in una assuntoria del gruppo o della categoria, a cui viene assegnata l'assuntoria declassata. Si dovrebbe se mai sancire che in questi casi l'assuntore sia senz'altro licenziato. Ma è preferibile che la legge non tratti questa questione, e che l'Amministrazione ferroviaria provveda a tutelare il proprio interesse e la disciplina degli assuntori mediante opportune clausole cautelative da inserirsi nel contratto tipo che regola la concessione delle assuntorie.

FERRARI. Si dichiara contrario alle disposizioni contenute nei commi secondo e terzo. Si tratta dell'unico caso di retrocessione decisa dall'Amministrazione per la diminuita importanza del servizio. Non trova sufficiente che la differenza delle retribuzioni sia conservata *ad personam*. Inoltre teme che la diminuzione di gruppo o di categoria influisca sulle assicurazioni sociali degli assuntori. Presenta pertanto un emendamento tendente a sopprimere i commi in parola.

TOMMASINI, *relatore*. Non è favorevole alla proposta del senatore Ferrari di sopprimere i commi secondo e terzo dell'articolo 3. Ritiene infatti che il declassamento dell'assuntoria per decisione dell'Amministrazione non comporti una diminuzione per la persona dell'assuntore. Quanto alle assicurazioni sociali, osserva che esse sono unicamente di prevenzione degli infortuni. Non esistono indennità di licenziamento.

PRESIDENTE. Mette ai voti l'emendamento del senatore Ferrari, tendente a sopprimere i commi secondo e terzo.

(*Non è approvato*).

Mette in votazione l'emendamento soppressivo degli ultimi due commi, proposto dal relatore.

(*È approvato*).

Mette in votazione l'articolo 3 nel testo risultante dall'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

La lettura degli articoli 4 e 5 non dà luogo a discussione.

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione del disegno di legge relativo ai « Provvedimenti per gli assuntori delle Ferrovie dello Stato » alla prossima riunione.

La riunione termina alle ore 12,30.