

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

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

MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 1968

(5^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

« Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 » (151) (Discussione e approvazione) (1):

PRESIDENTE Pag. 90, 91
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 90
SAMMARTINO, *relatore* 90, 91

« Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236, e 6 gennaio 1963, numero 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (174) (Discussione e approvazione):

PRESIDENTE 92, 95, 99
ABENANTE 95, 98
CROLLALANZA 94, 98, 99
FERRARI Francesco 94, 99
FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile* 94, 98, 99
MASSOBRIO 94

PICCOLO Pag. 94, 95, 99
POERIO 94
RAIA 94
SAMMARTINO, *relatore* 92, 95, 99

(1) Durante la discussione, il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Disposizioni concernenti le distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio-decreto 9 maggio 1912, numero 1447 ».

La seduta è aperta alle ore 10,10.

Sono presenti i senatori: Abenante, Aimoni, Andò, Bargellini, Bonazzi, Cavalli, Crollalanza, Fabretti, Ferrari Francesco, Lombardi, Maderchi, Massobrio, Montini, Piccolo, Poerio, Raia, Sammartino, Spataro, Togni, Zannier.

Intervengono i Sottosegretari di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Florena e per i lavori pubblici de' Cocci.

P I C C O L O , *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 » (151)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

S A M M A R T I N O , *relatore.* Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire si richiama alla legge 20 marzo 1865, n. 2248, in virtù della quale le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi, imposti dalla presente legislazione, alle proprietà coerenti alle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, ed ha lo scopo di modificare alcuni articoli della legge stessa onde rendere quelle norme più conformi alle esigenze attuali dell'esercizio ferroviario.

Come è noto, la suddetta legge stabilisce che le norme concernenti le servitù ed i pesi imposti alle proprietà laterali alle strade ordinarie si applicano anche alle proprietà laterali alle strade ferrate. Tuttavia, mentre la legislazione relativa alle strade — in tema di distanze legali e di servitù — ha subito numerose modifiche ed aggiornamenti, non altrettanto è avvenuto per le proprietà laterali alle ferrovie, per cui si è rimasti ancorati alle norme della legge del 1865.

Di qui la necessità di un aggiornamento di quelle norme anche in ordine alle strade ferrate, ferme restando — s'intende — le norme relative alle distanze previste dal codice civile e dai regolamenti locali.

In conclusione, approvando — come io mi auguro e perciò vi prego — il presente disegno di legge, noi avremo provveduto ad aggiornare al 1968 le disposizioni che risalgono ad oltre un secolo fa e, sul piano giuridico, come su quello politico e sociale, avremo reso un utile servizio alla chiarezza delle posizioni ed alla necessità di limitare al massimo le liti e le contestazioni che in tale materia è inevitabile si verifichino.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ringrazio l'onorevole relatore per la sua esposizione e dichiaro che il Governo è senz'altro favorevole a questo utile disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

Ferme restando le norme relative alle distanze risultanti dal codice civile e dai regolamenti locali, le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutti i pesi e servitù di cui agli articoli da 55 a 79 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, ed alle altre maggiori servitù di cui al Titolo V della legge stessa, con le modificazioni di cui agli articoli seguenti.

(*E approvato.*)

Art. 2.

L'articolo 68 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F è modificato come segue:

« Per i canali, per i fossi e per qualunque escavazione venga effettuata nei terreni laterali, la distanza deve essere uguale almeno alla loro profondità, partendo dal ciglio più esterno del fosso stradale o dalla cunetta, ove questi esistano, oppure dal ciglio degli sterri se la strada è in trincea, oppure dal piede della scarpa, se la strada è in rilevato.

Una tale distanza non potrà mai essere minore di tre metri, anche se l'escavazione del terreno sia meno profonda ».

(È approvato).

Art. 3.

Gli articoli 234 e 236 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e gli articoli 66 e 68 del testo unico per le ferrovie concesse, approvato con il regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono abrogati.

(È approvato).

Art. 4.

L'articolo 235 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e l'articolo 67 del testo unico, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono modificati come segue:

« È proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie ed altro qualsiasi edificio e di far crescere piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura dovrà, occorrendo, essere aumentata in modo che le anzidette costruzioni non si trovino mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

Tali distanze potranno essere diminuite di un metro per le siepi, muriccioli di cinta e steccati di altezza non maggiore di metri 1,50.

A richiesta di chi costruisce od esercita la strada ferrata, le dette distanze debbono essere accresciute in misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della circolazione al lato convesso dei tratti curvilinei.

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie ».

(È approvato).

Art. 5.

L'articolo 239 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, e l'articolo 71 del testo

unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, modificato dal regio decreto 19 novembre 1921, n. 1684 e dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, sono modificati come segue:

« Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzate, dagli organi competenti della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per le ferrovie statali, e dalla competente Direzione compartimentale od Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, per le ferrovie concesse, riduzioni alle distanze prescritte dagli articoli precedenti.

La Direzione compartimentale o l'Ufficio distaccato della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, prima di autorizzare le richieste riduzioni delle distanze legali prescritte, dà, mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento, comunicazione ai concessionari interessati delle richieste pervenute, assegnando loro un termine perentorio di giorni trenta per la presentazione di eventuali osservazioni.

Trascorso tale termine, i predetti uffici possono autorizzare le riduzioni richieste ».

(È approvato).

S A M M A R T I N O , *relatore*. Prima di passare alla votazione del disegno di legge nel suo complesso propongo che il titolo dello stesso venga modificato come segue: « Disposizioni concernenti le distanze legali dalla sede ferroviaria e modifiche ad alcuni articoli della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*) e del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 ».

P R E S I D E N T E . In accoglimento della proposta del senatore Sammartino, se non si fanno osservazioni, il titolo del disegno di legge viene modificato come sopra.

(Così rimane stabilito).

Metto ora ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge: « Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236, e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (174)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Integrazioni e modifiche alle leggi 30 dicembre 1959, n. 1236 e 6 gennaio 1963, n. 13, sul trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Sono stati richiesti i pareri della 1^a, 5^a e 10^a Commissione; sono pervenuti quelli della 5^a e della 10^a, entrambi favorevoli al provvedimento. Essendo trascorsi i termini regolamentari per la trasmissione del parere da parte della 1^a Commissione, ritengo che possiamo procedere nella nostra discussione.

S A M M A R T I N O , *relatore*. Signor Presidente, onorevoli senatori, com'è noto, la legge 20 dicembre 1959, n. 1236, ha sancito il trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dando finalmente una qualificazione giuridica ad una così benemerita categoria di lavoratori che, prima di allora, era priva di ogni provvidenze legislative, che ne tutelasse i diritti di fronte allo Stato.

Ma quella legge, proprio per avere rappresentato il primo, importante impegno del Parlamento e del Governo nei confronti degli assuntori delle ferrovie dello Stato, non aveva tuttavia colmato tutte le lacune, via via affiorate, in tema di assistenza e di previdenza. Tali lacune intende colmare il presente disegno di legge, che dà un assetto definitivo e, a me pare, idoneo alle norme che concernono il trattamento economico e giuridico degli assuntori, sia in servizio, sia in quiescenza, compresi quelli che dai ruoli delle assuntorie siano passati ai ruoli ferroviari.

Per esempio, ai fini del trattamento previdenziale, attualmente, il periodo di servizio

militare, espletato da un assuntore non è considerato; così pure gli assuntori che siano stati inquadrati nei ruoli organici — o che lo saranno — non hanno attualmente diritto alla cumulabilità dei diritti acquisiti in virtù del servizio prestato da assuntori.

Con il presente disegno di legge vengono estese agli assuntori le norme previste dal decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 758, che disciplina appunto la riorganizzazione dei servizi prestati nell'ambito dell'Amministrazione dello Stato, nonchè la cumulabilità di un trattamento di servizio attivo con uno di quiescenza.

Occorreva inoltre stabilire nuovi termini per le domande degli aventi diritto, essendo scaduti quelli previsti dalla legge n. 1236.

Infatti, il secondo comma dell'articolo 3 stabilisce il termine di sei mesi dalla data di passaggio alle dipendenze dell'Azienda ferroviaria e di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge per coloro che sono già alle dipendenze dell'Azienda stessa.

Il medesimo articolo 3 contempla poi una circostanza di notevole rilievo: che è ricongiungibile con il servizio ferroviario quello prestato da assuntore dopo il 1° febbraio 1958, data in cui ha inizio il funzionamento del Fondo di previdenza degli assuntori, istituito con la legge n. 1236.

Con il provvedimento in esame viene altresì prevista la ricongiunzione del servizio prestato prima del 1° febbraio 1958, a condizione che vi sia stato il relativo riconoscimento ai fini del trattamento previdenziale, oppure la domanda sia stata presentata secondo il dettato dell'articolo 31 della legge n. 1236 (ultimo comma) che stabilisce:

« Il riconoscimento dei servizi sopra indicati è concesso a domanda dell'interessato da presentarsi, a pena di decadenza, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo il pagamento di un contributo pari al 6 per cento della retribuzione lorda, compresi gli aumenti periodici, spettante al 31 gennaio 1958, ragguagliato ad un anno, ivi compresa la tredicesima mensilità per quanto sono gli anni riconosciuti.

Il pagamento di tale contributo può essere rateizzato in un periodo di tempo non superiore a quello riconosciuto ».

I vari articoli del provvedimento in discussione trattano principi di carattere generale che, per chiarezza, vengono ribaditi: la non cumulabilità di due trattamenti previdenziali, fatta eccezione per il disposto dell'articolo 5, secondo comma, che stabilisce:

« Nei confronti del personale di cui al precedente comma che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia in godimento del trattamento previdenziale a carico del Fondo di previdenza assuntori, è consentito il cumulo di detto trattamento con quello di attività di servizio secondo le disposizioni vigenti in materia al 28 febbraio 1966, salvo che il personale stesso opti per la disciplina prevista dai precedenti articoli 3 e 4 ».

Una considerazione particolare va fatta sul contenuto dell'articolo 6. La legge n. 1236, articolo 3, stabilisce una classifica di assuntorie di stazione, di fermata, di custodia dei passaggi a livello e di vigilanza dei segnali e punti speciali di linea. L'articolo 6 del disegno di legge in esame ammette il diritto al trattamento previdenziale anche per quegli assuntori che abbiano espletato il servizio in impianti non compresi nella classificazione di cui all'articolo 3 surricordato.

Tale norma ha lo scopo di consentire agli assuntori che si trovano a prestare servizio in impianti di scarsa entità — e che perciò non poterono godere delle disposizioni dell'articolo 3 della legge n. 1236 — di poter ora usufruire degli stessi benefici previsti per gli altri assuntori.

Questo è in breve, onorevoli colleghi, il contenuto del disegno di legge al nostro esame, che segna un passo avanti notevole e, a me pare, necessario ed indilazionabile a favore della categoria degli assuntori delle ferrovie dello Stato che, gradatamente, verranno ad essere immessi nei ruoli organici dell'Amministrazione statale.

Concludendo, considerato il movente economico e sociale che ispira le presenti norme, non rimane al relatore che invitare la Commissione ad approvarle.

A B E N A N T E . A nome del mio Gruppo mi dichiaro favorevole al presente disegno di legge, anche perchè esso rappresenta il frutto di trattative, di accordi intervenuti tra i sindacati e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e viene a sanare una vecchia situazione in modo ottimale.

Vorrei tuttavia profittare dell'occasione per spendere due parole e sottoporre all'attenzione dell'onorevole Sottosegretario Florena la necessità di evitare disuguaglianze tra i lavoratori. Dico questo prendendo spunto dalle affermazioni fatte, nella scorsa seduta, dal ministro Scalfaro il quale assicurò che egli, nella sua qualità di titolare del Ministero dei trasporti, si era adoperato affinché ad uguale lavoro e rischio facesse riscontro per i lavoratori uguale trattamento salariale.

Ora, noi non possiamo, a questo proposito, non riaprire il discorso sull'intollerabile situazione degli assuntori dipendenti dalle ferrovie secondarie in concessione. Tali ferrovie minori, pure essendo sovvenzionate tutte dallo Stato, effettuano un trattamento salariale che non posso che definire vergognoso per le nostre istituzioni.

La legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che regola gli appalti — presupposto per sanare situazioni ingiuste ed arrivare all'assorbimento di questi lavoratori nei ruoli organici delle Ferrovie dello Stato — non ha avuto alcun effetto pratico.

Ci sono state interpretazioni « bizantine » a proposito degli articoli 3 e 5 della legge; è intervenuta anche una « leggina » approvata nella passata legislatura, ma non si è riusciti a sanare la situazione: ci sono ancora assuntori e coadiuvanti delle ferrovie obbligati — per disposizione dell'Ispettorato della motorizzazione che è subentrato alla carente trattativa sindacale — a lavorare 12 e 18 ore al giorno percependo non più di 10.000-15.000 lire di stipendio al mese.

Quindi, nel momento in cui diamo parere favorevole a questo provvedimento, nel momento in cui esaltiamo la trattativa svolta dal Ministero e dai sindacati per dare a questi lavoratori una sistemazione giuridica conforme a quello che era lo spirito che animò

il legislatore allorquando approvò la citata legge n. 1369, non possiamo non invitare il Ministero stesso a riesaminare questa situazione anormale, per cancellare il retaggio di un'epoca passata che instaurò le famose categorie atipiche di cui abbiamo testè parlato.

P I C C O L O . Sono d'accordo con quanto detto dal senatore Abenante e, al riguardo, mi propongo di presentare un ordine del giorno, con il quale si inviti il Ministero dei trasporti ad eliminare questo stato di cose veramente anormale. È veramente una questione di umanità. Nelle ferrovie in concessione, infatti, gli assuntori espletano il proprio servizio per circa 20 ore al giorno, percependo uno stipendio di circa 80, 90 mila lire al mese. Ora, con un simile orario, necessariamente si devono servire di un sostituto al quale, ovviamente, non possono dare più di 12, 13 mila lire al mese.

In passato abbiamo anche richiamato l'attenzione dei responsabili di queste ferrovie perchè si rendessero promotori di una modifica di tale trattamento; ma non abbiamo ottenuto alcun risultato concreto. È necessario quindi richiamare l'attenzione del Governo su tale questione affinché intervenga per sanare una situazione cancerosa che non può più essere ignorata.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Mi associo alla proposta fatta dal senatore Piccolo di presentare un ordine del giorno in relazione alla questione degli assuntori delle ferrovie in concessione.

Per quanto concerne tali ferrovie, poi, non posso non ricordare quelle Sud-Est che hanno circa 470 chilometri di rete ferroviaria. Devo però anche dare atto al Governo del fatto che, dopo varie pressioni, un certo passo avanti è stato effettuato da questi assuntori.

Come ho già detto, quindi, mi associo alla proposta di presentare un ordine del giorno, esortando il Governo perchè metta gli assuntori delle ferrovie in concessione nelle stesse condizioni degli assuntori delle Ferrovie dello Stato.

P O E R I O . Lo stesso problema testè sollevato dal collega Abenante e da altri si pone nella regione calabrese per quanto concerne le ferrovie calabro-lucane, che si trovano nella stessa condizione denunciata dai colleghi e per le quali si impone l'estensione dell'ordine del giorno onde far godere ai dipendenti delle suddette ferrovie gli stessi benefici.

R A I A . Signor Presidente, dal momento che il provvedimento in discussione costituisce il frutto di ampie discussioni avvenute fra sindacati e Governo, in linea di massima esprimo parere favorevole e mi dichiaro d'accordo anche con la esauriente relazione fatta dal senatore Sammartino.

Per quanto concerne l'articolo 8 del presente disegno di legge, però, vorrei far rilevare che, essendo il rapporto di lavoro regolato dalle convenzioni, sarebbe opportuno specificare tale circostanza con un emendamento inteso a sostituire le parole « per un periodo » con le seguenti: « in forza di convenzioni relative a un periodo ».

C R O L L A L A N Z A . Concordo con la proposta di presentare un ordine del giorno che inviti il Governo ad equiparare la posizione degli assuntori delle ferrovie in concessione a quella degli assuntori delle Ferrovie dello Stato.

M A S S O B R I O . Sono favorevole al disegno di legge in discussione, che provvede a favore di una categoria che merita la nostra attenzione, così come sono favorevole alla proposta di presentare un ordine del giorno inteso a sanare anche la situazione degli assuntori delle linee secondarie. Sarebbe auspicabile che su tale ordine del giorno, se possibile, vi fosse il consenso di tutta la Commissione.

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Quale rappresentante del Governo non posso non richiamare l'attenzione della Commissione sul fatto che le linee date in concessione sono gestite a carattere, direi, quasi privato, cioè sono organismi che hanno una propria au-

tonomia, sia pure sotto il controllo del Ministero, il quale, ad esempio, esamina in dettaglio la loro gestione al fine dell'erogazione di contributi, sovvenzioni, eccetera. Ma il trattamento economico degli assuntori è una cosa che riguarda i rapporti intercorrenti tra i concessionari e i loro dipendenti. Pertanto, un intervento del Governo in questa materia mi pare inconciliabile con la natura giuridica dei rapporti tra concedente e concessionario. Non ho nulla in contrario perchè si intervenga suggerendo di migliorare la posizione degli assuntori delle linee sovvenzionate, ma credo che il Governo non possa, con un atto d'imperio, stabilire quali debbano essere le loro paghe.

A B E N A N T E . Non chiediamo questo; chiediamo che siano estese agli assuntori delle ferrovie in concessione le norme sul rapporto d'impiego del personale delle stesse ferrovie.

La questione delle paghe, eccetera, è un fatto che riguarda i lavoratori ed i concessionari, ma dobbiamo stabilire innanzitutto di eliminare questa forma atipica di lavoro che non è nè autonomo, nè subordinato.

P I C C O L O . Credo che il Governo, nell'approvare i bilanci di queste ferrovie date in concessione, possa chiedere il rispetto di un adeguato trattamento economico. Non si può dare una concessione ad un qualsiasi ente privato senza avere questa garanzia, che costituisce una condizione indispensabile ed essenziale. Dobbiamo meravigliarci, anzi, che le cose siano andate avanti in questo modo e che finora non vi sia stato un controllo sotto questo aspetto. Lo Stato, a mio avviso, ha il diritto ed ha anche il dovere di intervenire.

Per tali ragioni desidero sottoporre all'attenzione degli onorevoli colleghi il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

nell'esaminare favorevolmente il disegno di legge n. 174 relativo al trattamento

giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a proporre al Parlamento con la massima urgenza possibile analogo provvedimento in favore degli assuntori delle ferrovie in concessione ».

P R E S I D E N T E . Poichè l'ordine del giorno ora letto non interessa il merito del disegno di legge che stiamo discutendo ma ne rappresenta una conseguenza, sarà discusso e votato al termine della votazione degli articoli, prima della votazione del provvedimento nel suo complesso.

S A M M A R T I N O , relatore. La discussione è stata così completa, i voti degli onorevoli colleghi intervenuti così unanimi che non ho nulla da aggiungere a quanto già detto.

Per quanto riguarda l'emendamento proposto dal senatore Raia all'articolo 8, esso non altera la sostanza dell'articolo stesso e pertanto sono favorevole al suo accoglimento.

P R E S I D E N T E . Se nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame ed alla votazione degli articoli dei quali do lettura:

Art. 1.

All'articolo 18 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, va aggiunto il seguente diciassettesimo comma:

« Le norme che disciplinano il riconoscimento in pensione dei servizi militari dei dipendenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sono estese agli assuntori anche se cessati dall'incarico iscritti, ai sensi dell'articolo 17 della presente legge, al Fondo di previdenza degli assuntori ed ai loro aventi causa ».

(È approvato).

Art. 2.

Le disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 758, sono estese, in quanto applicabili, agli assuntori iscritti al Fondo di previdenza che siano stati o che saranno assunti nei ruoli organici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 3.

Il servizio prestato dopo il 1° febbraio 1958 dal personale di cui al precedente articolo, assunto per pubblico concorso non riservato ovvero per chiamata diretta in base a leggi speciali, può essere ricongiunto, a domanda, con quello ferroviario.

Il termine per la domanda è di 6 mesi dalla data di passaggio alle dipendenze dell'Azienda delle ferrovie dello Stato ovvero, per quelli già in servizio ferroviario alla data di entrata in vigore della presente legge, di 6 mesi a decorrere da quest'ultima.

È altresì ricongiungibile, con le stesse modalità, il servizio reso anteriormente al 1° febbraio 1958, già riconosciuto ai fini del trattamento previdenziale o per il quale sia stata prodotta tempestiva istanza in base alla legge 30 dicembre 1959, n. 1236.

La ricongiunzione sarà operante sia ai fini del raggiungimento del limite di servizio per il collocamento a riposo che ai fini del trattamento di quiescenza.

(È approvato).

Art. 4.

Il personale che, per il servizio prestato e del quale ottiene la ricongiunzione ai sensi del precedente articolo 3, abbia conseguito, a carico del Fondo di previdenza per gli assuntori, l'assegno vitalizio, perderà il godimento di quest'ultimo e dovrà rimborsare le quote percepite durante la nuova prestazione.

Il personale stesso che abbia conseguito invece l'indennità per una volta tanto, utiliz-

zata in tutto o in parte per la costituzione della posizione assicurativa presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale, ai sensi della legge 2 aprile 1958, n. 322, perderà ogni diritto derivantegli dalla detta posizione assicurativa che sarà annullata con le modalità di cui al terzo e quarto comma dell'articolo 42 della legge 22 novembre 1962, n. 1646. L'eventuale eccedenza dell'indennità corrisposta all'interessato, dovrà essere recuperata.

(È approvato).

Art. 5.

Per il personale di cui al precedente articolo 2 non è ammesso il cumulo del trattamento previdenziale con quello di attività di servizio nel caso di passaggio nei ruoli ferroviari per inquadramento ovvero a seguito di concorsi riservati agli assuntori, esclusivamente o in concorrenza ad altre categorie similari.

Nei confronti del personale di cui al precedente comma che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia in godimento del trattamento previdenziale a carico del Fondo di previdenza assuntori, è consentito il cumulo di detto trattamento con quello di attività di servizio secondo le disposizioni vigenti in materia al 28 febbraio 1966, salvo che il personale stesso opti per la disciplina prevista dai precedenti articoli 3 e 4.

(È approvato).

Art. 6.

I servizi contemplati dall'articolo 1 della legge n. 1236 del 1959 resi anteriormente al 1° febbraio 1958 in impianti non compresi nella classificazione di cui al successivo articolo 3 della stessa legge, da assuntori anche se non iscritti al Fondo di previdenza, in attività di servizio ovvero cessati dall'incarico, sono riconoscibili ai fini del trattamento di previdenza nei limiti e con le modalità previste dalla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, e successive modificazioni, previo pagamento di un contributo rapportato alla

retribuzione annua, compresa la tredicesima mensilità, goduta all'atto della domanda ovvero all'atto della cessazione dall'incarico.

Analoga facoltà è consentita agli aventi causa del personale di cui al precedente comma.

Nei confronti del personale non iscritto al Fondo di previdenza che otterrà tale riconoscimento si farà luogo alla iscrizione stessa limitatamente al periodo dal 1° febbraio 1958 sino al 29 febbraio 1960 ovvero sino alla data di cessazione dall'incarico qualora questa sia avvenuta anteriormente al 1° marzo 1960.

Le domande di riconoscimento debbono essere presentate a pena di decadenza entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

I benefici economici derivanti dall'applicazione dei precedenti commi decorrono dal primo giorno del mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge.

(È approvato).

Art. 7.

I servizi da assunto — anche se prestati in impianti non classificati, resi anteriormente al 1° febbraio 1958 dal personale ferroviario, in servizio o titolare di pensione, che non sia stato iscritto al Fondo di previdenza assuntori — possono essere riconosciuti ai fini del conseguimento o del miglioramento della pensione ferroviaria, con le norme previste dall'articolo 10 della legge 6 gennaio 1963, n. 13, su domanda da prodursi, a pena di decadenza, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il contributo dovuto per il riconoscimento di cui sopra sarà commisurato allo stipendio goduto alla data della domanda, se trattasi di personale in servizio ferroviario, o su quello preso a base per la pensione, ragguagliato alle tabelle in vigore alla data di entrata in vigore della presente legge, se trattasi di personale cessato dal servizio o dei loro aventi causa.

Nel caso di titolari di trattamento di quiescenza, gli effetti economici decorrono dal

primo giorno del mese successivo a quello della pubblicazione della presente legge.

Il costo del riconoscimento può essere rateizzato in un periodo di tempo non superiore alla metà di quello riconosciuto.

(È approvato).

Art. 8.

All'articolo 26 della legge 30 dicembre 1959, n. 1236, viene aggiunto il seguente quarto comma:

« Agli effetti dell'assicurazione obbligatoria per invalidità, vecchiaia e superstiti, i servizi prestati dagli incaricati si intendono resi con carattere continuativo e permanente quando essi siano svolti per un periodo di tempo non inferiore ad un anno ».

Ricordo alla Commissione che su questo articolo il senatore Raia propone un emendamento tendente a sostituire le parole « per un periodo » con le altre: « in forza di convenzioni relative a un periodo ... ».

Se nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto quindi ai voti l'articolo 8 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 9.

All'onere annuo di 150 milioni, derivante dalla presente legge, si farà fronte con lo stanziamento iscritto al capitolo 111 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1968 e con quelli che saranno iscritti ai corrispondenti capitoli degli anni finanziari successivi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle eventuali occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Come convenuto, prima di approvare il disegno di legge nel suo complesso, invito

gli onorevoli senatori ad esprimersi sull'ordine del giorno presentato dal senatore Piccolo del quale do nuovamente lettura:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

nell'esaminare favorevolmente il disegno di legge n. 174 relativo al trattamento giuridico ed economico degli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato,

impegna il Governo a proporre al Parlamento con la massima urgenza possibile analogo provvedimento in favore degli assuntori delle ferrovie in concessione ».

Personalmente, sarei dell'avviso di modificare l' « impegno » in un « invito » al Governo.

FLORENA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Non posso accettare l'ordine del giorno proposto perchè le ferrovie in concessione, anche se sotto il controllo dello Stato, sono aziende private. Lo Stato non interviene, ad esempio, nelle trattative che intercorrono tra Società concessionarie e sindacati.

CROLLALANZA. Ho già dichiarato che sono favorevole a che gli assuntori delle ferrovie in concessione abbiano lo stesso trattamento degli assuntori delle Ferrovie dello Stato. Però le osservazioni di carattere giuridico fatte dal Sottosegretario Florena hanno un loro fondamento. Pertanto, senza rinnegare il proposito che abbiamo unanimemente espresso, dobbiamo considerare l'opportunità di invitare il Governo ad esaminare il problema affinché ottenga dalle Società concessionarie che gli assuntori vengano retribuiti come quelli delle Ferrovie dello Stato. D'altro canto, poichè vi è un sistema di sovvenzioni e contributi che lo Stato dà sia per l'esercizio che per gli impianti — nel caso specifico si tratta evidentemente dell'esercizio —, è chiaro che i concessionari dovranno concordare con il Governo un corrispettivo in denaro. Diversamente, non facciamoci illusioni, la nostra buona volontà, sul piano umano, di assicu-

rare a questi lavoratori retribuzioni e condizioni di vita più confacenti alla loro posizione, cozza di fronte alla situazione giuridica dalla quale non possiamo prescindere.

Propongo quindi che l'ordine del giorno sia formulato in modo da invitare il Governo ad esaminare il problema per risolvere questa situazione veramente anacronistica.

ABENANTE. Tutti gli onorevoli colleghi qui presenti hanno sufficiente esperienza parlamentare per conoscere il valore degli ordini del giorno. Vi è una vasta letteratura intorno all'interpretazione e al carattere anomalo, vorrei dire, con cui nel nostro Parlamento è sorto l'istituto degli ordini del giorno.

Ora io non voglio in alcun modo sminuire l'iniziativa che è stata presa; desidero però sottolineare che non è possibile allo stato attuale delle cose, risolvere il problema mediante convenzioni. La situazione anomala che tutti denunciamo e deprechiamo deriva dalla disposizione dell'ultimo articolo della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che demanda a leggi particolari l'eliminazione degli appalti di manodopera nelle aziende pubbliche. Quando il Parlamento discusse in particolare l'eliminazione degli appalti nel settore delle ferrovie in concessione, delle assuntorie, dei passaggi a livello, eccetera, venne fuori un provvedimento che la pratica ha dimostrato inefficiente ai fini del superamento di tale questione.

Pertanto, ripeto, non si può risolvere tale problema con convenzioni; occorre una nuova legge, se vogliamo essere realistici. È stato sottolineato che, in definitiva, è lo Stato che paga. Perciò, se vogliamo fare qualcosa di concreto, evitando che le nostre discussioni siano del tutto inutili, sono del parere che si debba mantenere la dizione « impegna ». Sono inoltre del parere che si debba adottare, in luogo di quella suggerita dal senatore Piccolo, la seguente formulazione, che sottopongo alla vostra attenzione: « impegna il Governo ad adottare con urgenza provvedimenti perchè anche gli assuntori delle ferrovie in concessione possano usufruire di un trattamento giuridico ed economico conforme alle norme che disciplinano

il rapporto di impiego del personale delle aziende stesse ».

C R O L L A L A N Z A . Mi pare che questa dizione sia migliore.

P I C C O L O . Sono d'accordo.

S A M M A R T I N O , *relatore*. In definitiva, l'ordine del giorno che la Commissione intende votare costituisce soltanto un richiamo all'attenzione del Governo della situazione degli assuntori delle ferrovie in concessione, la cui discrepanza e sperequazione di trattamento è veramente eccessiva.

È stato detto che questo personale percepisce salari di fame, persino di 12.000 lire al mese, per cui il Governo non può essere insensibile a questa situazione ma deve esaminarla in modo dovuto.

L'ordine del giorno del collega Piccolo, per avere maggiore forza, dovrebbe essere approvato all'unanimità da tutta la Commissione senza distinzioni di parte o di idee; mi pare infatti che siamo tutti d'accordo sulla necessità di richiamare l'attenzione del Governo sulla situazione impossibile nella quale ancora oggi versano le ferrovie in concessione malgrado i miliardi di lire che, di volta in volta, il Parlamento ha deliberato a favore delle stesse.

Ripeto, sono del tutto favorevole all'ordine del giorno del senatore Piccolo, che dovrebbe essere coordinato con quello del senatore Abenante ed essere approvato con voto unanime da tutta la Commissione.

F E R R A R I F R A N C E S C O . Propongo di modificare il termine « impegna » con l'altro « invita ».

P R E S I D E N T E . La Commissione potrebbe prendere in esame anche questa formulazione: « invita unanime il Governo ».

F L O R E N A , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e per l'aviazione civile*. Accetto l'ordine del giorno come « invito » al Governo; desidererei che gli onorevoli senatori si rendessero conto delle disfunzioni esistenti nel campo degli assuntori delle ferrovie in concessione.

Ve ne sono alcuni, ad esempio, che danno prestazioni limitatissime perchè i treni che transitano su talune linee sono due o tre al giorno per cui queste persone hanno la possibilità di svolgere altre attività.

P R E S I D E N T E . Do lettura del testo concordato dell'ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato,

nell'esaminare favorevolmente il disegno di legge n. 174 relativo al trattamento giuridico ed economico degli assuntori delle Ferrovie dello Stato,

invita unanime il Governo ad adottare con urgenza provvedimenti perchè anche gli assuntori delle ferrovie in concessione possano usufruire del trattamento giuridico ed economico conforme alle norme che disciplinano il rapporto di impiego del personale delle aziende stesse ».

Metto ai voti l'ordine del giorno, accettato dal Governo e dal relatore.

(*È approvato*).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

(*La seduta termina alle ore 11,15*).