

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore PICCOLO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 21 FEBBRAIO 1969

Nuove norme sulla regolamentazione e sul trattamento economico delle assuntorie nelle ferrotramvie in regime di concessione

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 3 febbraio 1965, n. 14, nel disciplinare la materia relativa al servizio di assuntoria nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione, è impostata su di una normativa del tutto superata nello spirito e nella sostanza.

Essa non offre alcuna garanzia nè in ordine alla sicurezza del lavoro nè in ordine alla tutela dei diritti dei lavoratori.

Infatti, il trattamento economico e giuridico degli assuntori e dei coadiutori rappresenta una manifesta violazione delle norme fondamentali, che ordinariamente presiedono alla disciplina di un lavoro così delicato e conseguentemente degli interessi del personale ad esso assegnato.

Basta scorrere la legge nella sua insufficiente e lacunosa articolazione per avere subito la sensazione di un qualsiasi contratto di lavoro tra privati, dove il datore di lavoro cerca con tutti i mezzi di sfuggire all'osservanza di doveri elementari, come se, nella fattispecie, non si trattasse di un pubblico servizio, in rapporto al quale, venendosi meno all'assunzione di alcuni obblighi, non si corresse il rischio di compromettere la stessa sicurezza del servizio, con probabile danno della collettività.

La radice di questa legge, infatti, affonda in quella del 23 ottobre 1960, n. 1369, dal titolo « Divieto di intermediazione e di interposizione nelle prestazioni di lavoro e nuova disciplina dell'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e di servizi ».

Una legge, invece, che tende a disciplinare e a regolamentare un servizio pubblico, avrebbe dovuto ispirarsi alle norme che regolano il pubblico impiego, nelle quali giustamente predomina la preoccupazione e l'ansia di assicurare un ordinato funzionamento del servizio e, quindi, il rispetto delle condizioni necessarie perchè tale obiettivo possa essere conseguito.

L'articolo 1 della legge in questione richiama, come s'è detto, la menzionata legge del 3 ottobre 1960, n. 1369, mentre gli articoli 2 e 3 riguardano le modalità di costituzione di un'assuntoria e dei servizi ad essa inerenti, nonchè la loro classificazione.

L'articolo 4 è incredibilmente nebuloso ed ambiguo, perchè prevede niente di meno la facoltà e non l'obbligatorietà di un coadiutore da assegnare all'assuntoria.

Vi si legge infatti: « È demandato allo Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione,

competente per territorio, di stabilire, sentita l'azienda e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori, a quanto disposto dalla presente legge per i riposi e le ferie.

I coadiutori, che saranno assunti con il consenso dell'azienda e possono essere persone di famiglia dell'assuntore, debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 5 sono prescritti per gli assuntori. Essi devono essere sostituiti anche dietro richiesta dell'azienda, quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci e commettano irregolarità o negligenze gravi.

L'assuntore è responsabile rispetto alla direzione dell'esercizio dell'operato dei coadiutori ».

È evidente che ci si è voluto sottrarre alla necessità di provvedere direttamente, da parte dell'azienda, almeno ad una seconda unità da assegnare ad una assuntoria, che, peraltro, è indispensabile, facendola passare soltanto come una concessione all'assuntore, per cui questa seconda unità figura come dipendente non dell'azienda, ma dell'assuntore stesso, al quale si corrisponderanno poi delle quote aggiuntive per il coadiutore (articolo 7).

Eppure quest'ultimo, una volta immesso in servizio, assume tutte le responsabilità e gli oneri dell'assuntore, come detto nel citato secondo comma dell'articolo 4.

Con questo tortuoso grossolano espediente, le ferrovie in regime di concessione eludono tranquillamente le norme fondamentali vigenti in materia di lavoro, ritenendo di poter soddisfare un servizio, il cui espletamento giornaliero copre un arco di tempo di circa 18 ore, con l'instaurare un rapporto di lavoro con una sola unità lavorativa, senza preoccuparsi di creare le condizioni opportune, perchè almeno ad una seconda unità lavorativa vengano rese possibili ragionevoli condizioni di vita.

La Circumvesuviana e l'Alifana, ad esempio, interrogate sul grave e insostenibile

trattamento giuridico ed economico fatto ai coadiutori, che non raggiungono la paga mensile di lire 15 mila, si ostinano a sostenere con tutta disinvoltura che l'azienda è completamente estranea alla persona del coadiutore, col quale, si assume, non intercorre alcun rapporto di lavoro.

In sostanza, le ferrovie in concessione sono riuscite ad ottenere mediante la legge n. 14 la scappatoia per non assoggettarsi all'onere intero delle unità lavorative necessarie, da pagare secondo le norme che regolano i contratti di lavoro e, nel contempo, di potersene servire, condizionando la scelta dei coadiutori ai requisiti di cui all'articolo 5, previsti per gli assuntori.

Nè la legge n. 14 tutela sufficientemente gli stessi assuntori. Basta soffermarsi su alcune clausole in essa contenute per rendersene conto. Per quanto attiene alla durata del contratto, ad esempio, previsto all'articolo 6 per 3 anni, esso è rinnovabile a discrezione, si dice, delle parti contraenti, ma in effetti la discrezione finisce con l'essere soltanto dell'azienda.

Per quanto riguarda il canone annuo, non vi è alcun riferimento ad un parametro certo; altrettanto dicasi in ordine alle ipotesi di risoluzione immediata del contratto, elencate all'articolo 11, in base alle quali potrebbe essere perpetrato anche un arbitrio.

Vi si legge infatti: « È in facoltà della azienda disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria, previa autorizzazione dell'Ispettorato compartimentale per la motorizzazione civile e per il traffico » tra l'altro, anche « per intervenuta condanna penale per delitto colposo, sia pure con sospensione condizionale della pena ». Sicchè anche un'intemperanza, nella quale si potrebbe ravvisare ad esempio il reato di ingiuria, che può portare a qualche piccola condanna, sarebbe sufficiente a gettare sul lastrico un assuntore, nonostante la prova di lavoro onesto prestato per lunghi anni. A questo rigore, invero, non ricorrono neppure pubbliche amministrazioni, come gli enti locali, dove soltanto i delitti contro il patrimonio e alcuni reati gravi sono causa di licenziamento.

LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ma al n. 5 dello stesso articolo 11 è prevista una possibile risoluzione del contratto, anche « per contegno inurbano ed indecoroso ». Ora, lungi dall'idea di voler sottovalutare la sconvenienza di una condotta del genere, non si può però accettare una normativa così vaga e generica da mettere a base di provvedimenti gravi come quelli destinati a legittimare la risoluzione di un contratto di lavoro.

Al penultimo comma dello stesso articolo 11 è prevista poi un'altra eventualità di risoluzione del contratto di lavoro: è quella della soppressione dell'assuntoria, senza alcun obbligo di reimpiego, ma solo con facoltà di utilizzazione del personale nel caso se ne presentasse occasione con l'istituzione di altra assuntoria.

L'articolo 12, inoltre, così recita: « All'assuntore spetta: 1) un riposo continuativo giornaliero non inferiore alle dieci ore e in nessun caso inferiore ad otto ore; 2) il riposo settimanale ed il godimento di festività infrasettimanali, salvo che esigenze di servizio non ne impongano il rinvio ad un giorno successivo.

All'assuntore spetta un periodo di ferie di giorni 15 per ogni anno, ecc. ».

A proposito del riposo di cui sopra, a parte l'ingiustificato criterio restrittivo, esso è praticamente possibile solo parzialmente, attraverso cioè l'avvicendamento dell'assuntore col coadiutore, avvicenda-

mento per il quale — come già si è avuto modo di sottolineare innanzi — non si riscontra nel testo della legge alcuna traccia di regolamentazione giuridica ed economica.

Così pure la concessione delle ferie nella misura di 15 giorni all'anno, le sostituzioni per malattia, per vestività infrasettimanali, ecc., sono altrettanti aspetti di una legge del tutto carente e monca, che non contiene una normativa precisa in sintonia con le leggi fondamentali che disciplinano la materia inerente al settore di cui trattasi; per cui i parziali e limitati benefici in essa previsti a favore del personale non possono essere soddisfatti se non a spese e a discapito di altro personale.

Pertanto, tale legge, che attraverso una analisi più dettagliata e più severa scopre sempre nuove e gravi carenze, non può essere ulteriormente mantenuta in vita e va di conseguenza integralmente modificata.

All'uopo, sembrando la soluzione più opportuna quella di adottare il trattamento economico e giuridico degli assuntori delle Ferrovie dello Stato anche per gli assuntori ed i coadiutori delle ferrovie in regime di concessione, è il caso di rifarsi alla legislazione vigente in materia per l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato come è previsto appunto nell'allegato disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

La legge 3 febbraio 1965, n. 14, è abrogata. La materia ivi prevista è disciplinata dalle norme di cui ai seguenti articoli.

Art. 2.

Le ferrovie in regime di concessione possono avvalersi di assuntori per l'espletamento dei seguenti servizi: 1) servizi di stazione; 2) servizi di fermata; 3) servizi di custodia di passaggi a livello presenziati; 4) servizi di vigilanza, segnali e punti speciali della linea, con presenziamento, in analogia a quanto praticato dalle Ferrovie dello Stato, a norma delle leggi vigenti.

Art. 3.

Le modalità di assunzione, il trattamento giuridico ed economico del personale di cui al precedente articolo, sono regolati dalle leggi vigenti per il personale della stessa categoria dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Agli assuntori ed ai coadiutori già in servizio presso le ferrovie in concessione viene esteso il trattamento giuridico ed economico di cui al precedente articolo.