

forza del quale quelli non acquistano la qualità di operai, bensì di agenti municipali stipendiati; c) è appunto in considerazione del carattere pubblico di tali mansioni che per i rischi ad essi inerenti si è provveduto con sistema diverso da quello dell'assicurazione obbligatoria degli operai, *essendo che lo stesso regolamento organico stabilisce un ampio indennizzo ai pompieri in caso d'infortuni incontrati per ragioni di servizio*, talchè l'obligare il Comune ad assicurare detti agenti presso la Cassa nazionale contro i loro rischi professionali rappresenterebbe per esso una duplicazione di spesa.

Alcuni di questi argomenti calzano perfettamente al nostro caso. Infatti, il servizio dei piloti non ha una finalità industriale, ma è predisposto a scopi pubblici di sicurezza navigatoria; i Corpi sono creati dallo Stato, le funzioni dei piloti dichiarate, per regolamento (art. 4), incompatibili con alcune altre forme di attività, i piloti sottoposti ad obblighi disciplinari; *infine è lo stesso regolamento (art. 30, n. 2) che provvede a che i piloti siano indennizzati in caso d'infortuni sul lavoro*, disponendo che « in caso d'invalidità permanente assoluta o di morte verificatesi in servizio, spetta al pilota, od ai suoi aventi diritto, il massimo dell'assegno, qualunque sia il periodo di servizio prestato ».

La chiave di volta della questione sta, *jure condito*, appunto in quest'ultimo disposto, poichè se il regolamento organico stabilisce un sistema speciale per indennizzare i piloti infortunati sul lavoro, è evidente l'inapplicabilità della legge del 1904. Il citato art. 30, n. 2 del regol. fissa, intanto, il principio per il quale è lo stesso Corpo che si fa assicuratore dei suoi componenti. Ad ogni modo, anche in assenza del detto articolo, la legge del 1904 sarebbe inapplicabile al caso in esame perchè, come vedremo nel capitolo che segue, i piloti, di fronte alla Corporazione, non possono essere considerati come « operai ».