

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DEL 17 LUGLIO 1952

(139^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

I N D I C E

Disegno di legge:

(Discussione e approvazione)

«Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato» (N. 2434):

PRESIDENTE	Pag. 1542, 1543, 1544, 1553
TOMMASINI, <i>relatore</i>	1539, 1542, 1543, 1552
MASSINI	1541, 1542, 1543, 1544
FOCACCIA, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1542, 1553
BORROMEIO	1543
MARTINI	1543, 1544
PANETTI	1543

La riunione ha inizio alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Canevari, Ceschi, Corbellini, Franza, Genco, Mancini, Mariotti, Martini, Massini, Mastino, Meacci, Ottani, Panetti, Priolo, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Interviene altresì il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia.

GENCO, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato» (N. 2434).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Tommasini.

TOMMASINI, *relatore*. Il disegno di legge che viene al nostro esame, e per il quale avete avuto la bontà di darmi l'incarico di relatore, trae le sue origini da una precedente legge approvata in sede deliberante l'8 luglio 1949. Allora era Ministro il nostro Presidente, senatore Corbellini. Quella legge in quello stesso giorno fu oggetto di un commento in tutte le sedi del Sindacato ferroviari, dalle quali sedi fu emanato un ordine del giorno, reso pubblico poi dal giornale di classe, il quale così diceva (ve ne leggo la prima parte): «Oggi, 8 luglio, alla 7^a Commissione del Senato è stata discussa in sede deliberante la legge sul miglioramento delle competenze accessorie per il personale delle Ferrovie dello Stato. I senatori dell'opposizione, in completo accordo con il Sindacato ferroviari italiani, hanno ripresentato tutte le proposte e le modifiche che erano state fatte in sede di discussione alla Camera dei

deputati. Come era prevedibile, il ministro Corbellini, appoggiato dal relatore, senatore Tommasini, democristiano, ed appoggiato dalla maggioranza, non ha creduto prendere in considerazione e tanto meno accettare nessuna delle proposte di miglioramento presentate dal Sindacato ferrovieri italiani ».

Dato questo precedente, che io non cito a caso, avrei desiderato che alla discussione del disegno di legge al nostro esame fosse presente il senatore Massini, segretario generale del Sindacato ferrovieri italiani. La relazione del Governo al disegno di legge porta infatti frequenti riferimenti ad intese con le organizzazioni sindacali, le cui richieste sono state in parte accolte ed in parte respinte: ed è in mio possesso il riepilogo dei problemi trattati dalla Commissione presieduta dal Sottosegretario di Stato, onorevole Bernardo Mattarella, ed i relativi punti di vista dell'Amministrazione. Quindi abbiamo davanti a noi quella che rappresenta la conclusione di un lavoro durato un paio di anni, che risale fino ai tempi precedenti il ministro D'Aragona e forse anche il ministro Corbellini. In questo *dossier* a mia mano sono contenute le varie richieste delle associazioni sindacali e le varie risposte. E poichè siamo al 17 luglio, poichè voi mi avete pregato di essere breve e poichè manca il collega Massini, vi risparmio la fatica della lettura di questo *dossier*, che potrebbe essere molto persuasivo, anche perchè voi sapete che il regolamento delle competenze accessorie, che è sempre quello in vigore dal 1925, salvo successivi aggiornamenti, concede delle facoltà al Ministro e al Direttore generale. Dalla lettura di questo *dossier* potreste facilmente apprendere come vi sia un cumulo di richieste di ogni genere, in specie per le competenze accessorie e per le promozioni, ecc. ecc., sulle quali è stata discussa e decisa la competenza del Direttore generale e del Ministro.

Onorevoli colleghi, a parte l'esame degli articoli e, più che degli articoli, delle tabelle, avrei voluto che il collega Massini fosse qui per dirmi se egli accettava oppure no in blocco questo bagaglio di competenze accessorie, che rappresentano per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato un onere di 687 milioni l'anno, onere che deve considerarsi aggiunto a quello derivante all'Amministrazione per ef-

fetto delle concessioni fatte dal Ministro e dal Direttore generale nella rispettiva loro competenza.

Vi cito ad esempio la questione del pro-alloggio. È noto che il personale delle stazioni, in specie i capo-stazione e i capo-deposito, hanno diritto all'alloggio nel fabbricato dell'Amministrazione. Per deficienza di ambienti, molti ferrovieri risiedono invece negli alloggi delle case economiche dei ferrovieri. Coloro i quali non possono stare negli alloggi forniti dall'Amministrazione e si procurano un alloggio altrove, hanno una indennità. Ora, che cosa è accaduto? È accaduto che la gestione delle case dei ferrovieri è stata costretta ad aumentare sensibilmente gli oneri. Il soprassoldo in denaro concesso in base all'articolo 33 delle disposizioni accessorie è rimasto invariato, mentre è fortemente aumentato il canone di affitto per le case economiche dei ferrovieri. Ragion per cui è venuta fuori una sperequazione enorme, perchè non si può assistere il personale con 30 lire al mese di pro-alloggio, quando questo ne deve andare a pagare 1.800. Il disegno di legge provvede in misura adeguata, elevando cioè a 1.800 lire al mese l'indennizzo che dà l'Amministrazione quando manca l'abitazione.

Altra riforma sostanziale, come vedrete, è quella che riguarda il compenso per le ore di lavoro. Riguardo a questo problema esiste una sperequazione fra quelli che lavoravano ad ora fissa e quelli che superavano le 100 ore; cioè uno squilibrio molto forte fra colui che aveva la fortuna di totalizzare oltre le 100 ore e quello che non l'aveva. Il lavoro nei depositi locomotive e personale viaggiante si misura in rapporto all'anzianità. Il disegno di legge tende anche sotto questo aspetto a perequare questa differenza e la elimina nei confronti delle categorie che più sono interessate alle ore di lavoro: personale di macchina e di scorta ai treni.

C'è anche qualche modifica nei premi per la scoperta di furti, per aver evitato sinistri, ecc. Sotto questo aspetto vedo accettato, o per lo meno preceduto, un mio concetto decentratore, che è stato sempre sostenuto in sede di discussione del bilancio dei Trasporti, in quanto viene elevato sino a 5000 lire il limite dei premi che possono essere corrisposti dai capi-

sezione e fino a lire 10.000 il limite di quelli che possono essere corrisposti dai Comitati di esercizio, mentre per aver evitato incidenti di maggiore misura il premio può arrivare fino ad un massimo di lire 20.000, con deliberazione del Direttore generale.

Tutte queste ragioni giustificano pienamente il nostro voto favorevole. Va aggiunto che il disegno di legge è stato comunicato alla Presidenza il 6 giugno; non mi pare che la Commissione possa essere imputata di ritardo se l'approva il 17 luglio; resta ad ogni modo il fatto che esso è stato consegnato a me relatore, venerdì scorso 12 e che oggi 17 sono già in condizioni di riferirne.

Amerei, dalle premesse che ho fatto e sulle quali si sarà aggiornato il collega Massini testè giunto, che questo disegno di legge incontrasse il voto unanime di tutto il Senato, in quanto con ciò il Senato darebbe una prova tangibile di come, in tempi non certo di abbondanza di mezzi, si faccia di tutto per andare incontro a quelli che sono i desideri dei ferrovieri. E poichè è di ieri una notizia apparsa sulla stampa, una specie di minaccia da parte della Confederazione generale del lavoro, da cui risulterebbe che il Sindacato ferrovieri italiani avrebbe disposto 24 ore di sciopero, non sarà a caso che noi oggi diamo questa prova di sollecitudine riguardo alle competenze accessorie.

Mi auguro quindi che quella notizia di stampa sia smentita dai fatti e che i ferrovieri abbiano alto il senso della loro responsabilità e che, prima di loro, questo alto senso di responsabilità lo abbiano a sentire i dirigenti delle organizzazioni sindacali.

Per questa ragione, salvo a riservarmi di presentare in sede di esame degli articoli, un emendamento del quale vi illustrerò le ragioni, prego gli onorevoli colleghi di dare voto favorevole al presente disegno di legge.

MASSINI. Mi scuso, signor Presidente ed onorevoli colleghi, di essere arrivato in ritardo e di non aver potuto assistere fin dal principio alla discussione di questo per noi importante progetto di legge; ma da quello che ho inteso nell'ultima parte della relazione del collega, onorevole Tommasini, ho appreso con piacere che anch'egli è favorevole al disegno di legge. I colleghi avranno già saputo, da parte del re-

latore, che questo progetto di legge consiste in una molto ritardata approvazione di un vecchio accordo sindacale che data da due anni. Tale accordo ha passato parecchie vicissitudini, e finalmente è arrivato all'approvazione dei due rami del Parlamento.

Non dovrei aggiungere altro poichè il relatore è d'accordo nell'approvare e noi siamo ugualmente d'accordo. Però l'organizzazione sindacale, per mezzo della mia modesta persona, ha notato che l'accordo sindacale non è stato trasportato completamente in questo disegno di legge. Quello che c'è nel disegno è conforme agli accordi, ma non tutto l'accordo è stato trasfuso nel disegno di legge.

Per esempio, c'è un problema discusso ed approvato in Commissione paritetica, che viceversa non trova riscontro qui: intendo parlare della perequazione dell'indennità di malaria per i ferrovieri sardi. Permetta la Commissione che io spenda solo due minuti su questo argomento. La questione della indennità di malaria per i ferrovieri sardi si trascina da lunghissimo tempo senza riuscire a trovare una soluzione.

Tutti gli altri impiegati dello Stato prendono 24 lire al giorno di indennità di malaria, e per tutto l'anno, mentre i posteografonici hanno, mi pare, un'indennità giornaliera di lire 23,80, ugualmente per tutto l'anno: i ferrovieri invece prendono 8 lire al giorno, e per un periodo dell'anno soltanto. Non ne capisco nè il motivo, nè so per quale errore si sia potuta verificare questa situazione. L'essenziale è che in Sardegna esiste un'agitazione che ormai è (il sottosegretario Focaccia ne dovrebbe essere informato) allo stato cronico. Ogni tanto si fermano i treni, ogni tanto si fanno assemblee e agitazioni, senza che, naturalmente direi, il problema riesca a trovare una soluzione.

Chiederei pertanto, se fosse possibile, di introdurre nel disegno di legge un emendamento aggiuntivo per quanto riguarda il problema che ho adesso ricordato, introducendo, tra le modifiche inerenti al capo terzo e quelle inerenti al capo quinto, alcune modifiche riguardanti il capo quarto. Si tratterebbe, cioè, di introdurre delle modifiche agli articoli 29, 30, 31 e 32 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, articoli che riguardano tutti un solo argo-

mento. Se l'onorevole Sottosegretario avesse la bontà di soffermarsi un momento sull'argomento vedrà che non si tratta di spostare neanche una virgola rispetto a ciò che è stato concordato tra le organizzazioni sindacali e i funzionari dell'Amministrazione. Questa proposta naturalmente non vuole significare sospensiva della approvazione del disegno di legge, ma poichè noi siamo in prima istanza e poichè il disegno di legge deve passare poi alla Camera dei deputati, poichè infine siamo in sede deliberante, se ci fosse l'assenso del Governo su questa questione più che giusta, noi, oltre ad aver riparato con enorme ritardo tutti i casi previsti da questa legge, ripareremo anche questo che è della stessa natura, e riguarda cioè la perequazione delle indennità dei ferrovieri a quelle di altre categorie di dipendenti dello Stato.

Si renderebbe così, in fondo, un servizio anche allo stesso Governo, ponendo fine ad una agitazione che, certamente, finchè non saranno soddisfatte le giuste esigenze che la ispirano, non può cadere, perchè è patente la ingiustizia sofferta da questi dipendenti dello Stato.

Pregherei pertanto il rappresentante del Governo di prendere in benevola considerazione questa proposta di modifica che andrebbe a sanare una situazione che dura da troppo tempo.

FOCACIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Siccome non sono informato di questa situazione e l'onorevole Mattarella non può venire qui perchè oggi è alla Camera per altre discussioni, pregherei di sospendere la discussione di questo disegno di legge: altrimenti dovrei dire di no, perchè non sono informato e non posso arrogarmi la facoltà di dare un parere su una così importante questione. Quindi prego di rimandare la questione a quando potrà essere presente l'onorevole Mattarella.

PRESIDENTE. Certo quello dell'indennità di malaria ai ferrovieri sardi è un problema assai importante e di vecchia data. Sarebbe male però sospendere per esso la discussione del disegno di legge, dati i vantaggi notevoli che ne deriveranno per tutto il personale ferroviario; penso però che possa essere successivamente presentato un nuovo disegno di legge, che potrebbe anche essere di iniziativa parlamentare, per modificare le sole competenze accessorie

riguardanti l'indennità di malaria. Ritengo quindi che si possa senz'altro approvare così come è il disegno di legge governativo che riguarda tutto il grosso blocco delle competenze accessorie in generale, e invitare poi il collega Massini a preparare egli stesso una proposta di legge, riguardante la sola indennità di malaria, che sarà favorevolmente esaminata dalla Commissione. Personalmente infatti sono tutt'altro che contrario a che trovi finalmente sistemazione una questione di cui ho sentito parlare da mio padre quando esisteva ancora la rete adriatica.

TOMMASINI, *relatore*. Nel corso della mia relazione ho detto che molte delle competenze accessorie hanno avuto revisione e applicazione per iniziativa dell'Amministrazione che ha competenza in merito senza bisogno di ricorrere a leggi speciali. Il regolamento sulle competenze accessorie è stato aggiornato e in materia di malaria gli articoli che il senatore Massini vorrebbe prendere in esame sono il 29, 30 e 31. L'articolo 29 riguarda l'indennità di malaria. L'ultimo capoverso dice: « Pure con decreto ministeriale si provvede alla revisione della classificazione delle zone malariche quando si abbia ragione di ritenere che siano mutate le condizioni sanitarie nelle singole località ».

L'ultimo capoverso dell'articolo 30 dispone: « Fin quando non sarà ripresa la distribuzione dei prodotti antimalarici, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato potrà aumentare opportunamente l'indennità di malaria e il supplemento giornaliero ».

Questi articoli mi mettono nel dubbio che quanto il collega Massini chiede possa trovare più pratica applicazione in sede di facoltà dell'Amministrazione.

MASSINI. L'Amministrazione ha dichiarato di non poter applicare quegli articoli e quindi la fase riservata all'iniziativa dell'Amministrazione è già superata.

TOMMASINI, *relatore*. Se la facoltà è devoluta all'Amministrazione. L'Amministrazione può usarne o no. Se non lo fa, il collega Massini sa quello che deve fare, ma potrebbe darsi che l'Amministrazione prendesse in seguito l'iniziativa e comunque la Commissione potrebbe, per ragioni di celerità, per non tardare oltre, approvare questo disegno di legge, espri-

mendo il voto che in analogia alle proposte ed alle considerazioni del senatore Massini l'Amministrazione si faccia parte diligente per risolvere finalmente la questione.

BORROMEO. Sono d'accordo con il senatore Massini sulla necessità che la materia sia disciplinata per legge, perchè l'Amministrazione ha poteri limitati.

Mi domando inoltre se, in via generale, non sarebbe possibile sopprimere del tutto la voce « competenze accessorie », o se è assolutamente necessario mantenerla.

MARTINI. Desidererei sapere se in Sardegna esiste ancora la malaria; infatti, se non vi fosse più, sarebbe perfettamente inutile di seguitare a parlare di indennità di malaria.

MASSINI. Non è che i ferrovieri chiedano una nuova indennità; chiedono quello che hanno gli altri, ed io sono disposto ad accettare la proposta del senatore Tommasini, cioè di approvare il disegno di legge, esprimendo contemporaneamente un voto perchè sia risolta la questione, però senza pregiudizio per una nuova iniziativa.

PANETTI. Per una considerazione di carattere generale, in merito alla definizione di queste competenze accessorie, leggere che chi è qualificato macchinista ha un contributo fisso, faccia o no il macchinista, e che poi ha un contributo variabile adeguato alle ore di effettivo lavoro, è qualcosa di arcaico, per non dire di più. Il contributo di maggiore fatica per una funzione così importante dovrebbe essere limitato alle ore in cui il macchinista esercita effettivamente le sue funzioni.

PRESIDENTE. La funzione del macchinista non è solo quello di condurre il treno, ma concerne anche la preparazione all'arrivo ed in partenza: per esempio l'assistenza al lavaggio delle locomotive e il collaudo delle piccole manutenzioni. Inoltre il macchinista non può assentarsi da casa per certe ore e questo vincolo è aggravato dal fatto che deve assistere alla manutenzione delle macchine in modo che assume la responsabilità del lavoro svolto dagli operai.

BORROMEO. Di fronte alle illogicità denunziate dal senatore Panetti si può osservare che tutti i contratti e tutti gli ordinamenti economici presentano ormai la strana situazione per cui si stabiliscono delle indennità

accessorie, che non corrispondono più ad una attività effettivamente prestata. Se è vero che il fenomeno è ormai generalmente diffuso, ciò non vuol dire che non si possa cogliere l'occasione per raccomandare agli organizzatori sindacali di semplificare, se è possibile, questi contratti, queste leggi, che portano con sé una casistica eccessiva. C'è una parte fissa delle competenze che spetta sempre a tutti coloro che sono in servizio e c'è una parte variabile che spetta e deve spettare solo se si presta quel determinato servizio, per cui è prevista. Ma le parti fisse che costituiscono competenze accessorie creano una situazione falsa, perchè non possono essere fisse, se sono accessorie. Bisogna perciò rendere i contratti sindacali più semplici, anche perchè, mentre capisco che questi provvedimenti così complessi siano stati necessari per il passato, adesso, avviandoci alla normalità, credo che se ne potrebbe fare a meno.

TOMMASINI, *relatore*. Il concetto esemplificativo lo potremmo sottoscrivere tutti inquantochè, come risulta dagli estratti di paga che posso mettere a disposizione della Commissione, sono moltissimi gli addendi che concorrono a formare lo stipendio o il salario dei ferrovieri. Però il personale di macchina e di condotta ai treni si divide in due categorie, la categoria che viaggia e la categoria che è a disposizione. La relazione ministeriale parla proprio in questo senso quando dice: « le competenze accessorie per il personale in questione rappresentano una vera e propria integrazione di stipendio, ove si consideri l'importanza delle mansioni dal medesimo disimpegnate, in confronto di quelle dei pari grado degli uffici che percepiscono tuttavia lo stesso stipendio.

« Per i suddetti motivi si è ritenuto opportuno di sdoppiare il premio per ora di lavoro in due parti: una fissa e l'altra variabile.

« La parte fissa ha lo scopo di assicurare al personale interessato un compenso mensile, a titolo di competenze accessorie, in relazione alle ore che rimane a disposizione dell'Amministrazione, indipendentemente dalla qualità del servizio disimpegnato ».

Il macchinista che ha una certa anzianità ha un quadro completo delle sue competenze perchè ha mansioni fisse, a differenza di co-

loro che sono a disposizione del personale viaggiante in attesa di essere utilizzati. Ragione per cui non mi sembra sbagliato il concetto di assicurare un minimo di cento ore a tutti tanto più che dalle competenze accessorie sono escluse tutte le giornate di assenza, qualunque sia il motivo. D'altra parte il macchinista di prima classe ha lo stesso grado gerarchico dell'applicato di prima classe, il quale ha solo il suo servizio di 6 ore giornaliera, dalle 8 alle 14, mentre invece il personale di macchina perfino quando va al cinematografo deve lasciar detto dove si trova perchè ha l'obbligo della reperibilità e non può mai assentarsi neanche nelle ore libere. Ciò verrebbe considerato rifiuto di obbedienza e costituirebbe una delle mancanze più gravi. Osservo però che una semplificazione potrebbe condurre ad una complicazione di altro genere, cioè alla confusione dei quadri.

MASSINI. Questo disegno di legge è una trasformazione legislativa di un accordo sindacale trattato per mesi interi da ottimi funzionari dell'Amministrazione da una parte, presieduti da un Sottosegretario la cui competenza non è in discussione, e dall'altra da altrettanti rappresentanti di organizzazioni sindacali dei più diversi colori e sfumature. L'accordo sindacale è una cosa talmente complicata, che, a modificarne una maglia, può cadere tutto il tessuto. Le osservazioni giuridiche, tecniche e

legislative degli onorevoli colleghi non le discuto, però dal punto di vista strettamente sindacale mi permetto di dire che un accordo sindacale può essere rifiutato in blocco ma non può essere modificato nel dettaglio.

MARTINI. L'Alto Commissariato per l'igiene e la sanità pubblica dovrebbe fare delle inchieste per indagare dove esiste la malaria e, se risulta che non c'è più, è inutile mantenere un'apposita indennità.

PRESIDENTE. Resterebbero sempre i malarici recidivi. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli, dei quali do lettura:

Art. 1.

Le disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato, approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, convertito nella legge 21 marzo 1926, n. 597, modificata con regio decreto-legge 29 luglio 1937, n. 1616, convertito nella legge 23 dicembre 1937, n. 2378, con regio decreto-legislativo 24 maggio 1946, n. 457 e con legge 15 luglio 1949, n. 435, vengono modificate come indicato nell'allegato alla presente legge.

Avverto che con l'approvazione dell'articolo 1 si intende approvato anche l'allegato, del quale do lettura:

ALLEGATO.

CAPO I.

Art. 1.

Il secondo comma dell'articolo 1 viene modificato come segue:

« Per residenza s'intende la località in cui hanno sede l'Ufficio, la stazione o l'impianto al quale l'agente appartiene.

« Per residenza dei Sorveglianti della linea s'intende la sede di ufficio del sorvegliante.

« Per residenza dei Capi squadra cantonieri, dei cantonieri e del rimanente personale della linea s'intende il cantone al quale appartiene il personale stesso ».

CAPO III. — SOPRASSOLDO DI LOCALITÀ.

Art. 26.

È sostituito dal seguente:

« Agli agenti residenti nelle località appresso indicate viene corrisposto un soprassoldo mensile della seguente misura:

personale residente per ragioni di servizio presso le stazioni di Modane—Chiasso—Innsbruck—Brennero—San Candido—Arnoldstein—Tarvisio ed in località comprese fra le suddette ed il confine italiano.	} gradi 9° e superiori L. 4.000 gradi 10° ed inferiori » 3.000
personale residente per ragioni di servizio presso le stazioni di Ventimiglia—Domodossola—Luino—Poggioreale Campagna—Poggioreale del Carso ed in località comprese fra le suddette ed il confine italiano.	
	} gradi 9° e superiori L. 2.000 gradi 10° ed inferiori » 1.500

CAPO V. — ALLOGGI E COMPENSI PER ALLOGGI.

Art. 33.

Il quinto comma è sostituito dal seguente:

« La trattenuta è da praticare per ciascun vano utile di cui si compone l'alloggio (per il computo dei vani accessori valgono le disposizioni in vigore per le case economiche per i ferrovieri); il compenso è invece da assegnarsi globalmente per ciascun alloggio ».

La tabella annessa all'articolo 33 è sostituita dalla seguente:

QUALIFICA	Trattenuta (per vano)	Compenso (per alloggio)
I. — STAZIONI.		
Capi stazione superiori, principali e di 1ª classe . .	360	1.800
Capi stazione di 2ª classe e di 3ª classe a. p. . . .	270	1.350
Sottocapi assegnati in via permanente alle funzioni di movimentista	225	900
Deviatori capi e capi squadra deviatori	190	720
Deviatori	150	600
II. — DEPOSITI LOCOMOTIVE.		
Capi deposito superiori, principali e di 1ª classe . .	360	1.800
Capi deposito di 2ª classe, di 3ª classe a. p. e di 3ª classe. Macchinisti di 1ª e di 2ª classe assegnati in via per- manente alle funzioni di capo deposito	270	1.350
III. — SQUADRA RIALZO.		
Capi tecnici principali, di 1ª, 2ª, 3ª classe a. p. e 3ª classe, titolari di squadre rialzo in sede compartimentale ed in località di particolare intensità di traffico . .	360	1.800
Capi verificatori in tutte le sedi compartimentali . .	190	720
IV. — LINEA.		
Sorveglianti della linea di 1ª classe, sorveglianti della linea e capi squadra cantonieri	150	720
Guardiani a. p. e cantonieri	120	400
Guardabarriere (donne) non appartenenti a famiglie di agenti ferroviari aventi alloggio nei locali dell'Ammi- nistrazione alle condizioni di cui al presente capo.	80	250
V. — IMPIANTI ELETTRICI E DI SEGNALAMENTO.		
Capi tecnici principali e di 1ª classe addetti alle sotto- stazioni di trasformazione, alla manutenzione degli apparati centrali, di segnalamento e di blocco, nonchè alle linee elettriche e di quelle di segnala- mento, telegrafiche, telefoniche e di illuminazione.	360	1.800
Capi tecnici di 2ª classe, capi tecnici di 3ª classe a. p. di 3ª classe e sottocapi tecnici addetti come sopra.	270	1.350
Operai di 1ª classe, operai ed aiutanti operai addetti come sopra	190	720

CAPO VIII. — COMPETENZE SPECIALI AL PERSONALE DI MACCHINA.

Art. 42. — *Premio per ora di lavoro.*

È sostituito dal seguente:

« Al personale di condotta delle locomotive e delle automotrici viene corrisposto un premio per ora di lavoro costituito da due parti, una fissa ed una variabile, che sono stabilite nelle seguenti misure:

	Parte fissa	Parte variabile
Macchinista L.	18	60
Aiuto macchinista	15	40

La parte fissa viene corrisposta in ragione di 8 ore per ogni giorno in cui il personale è a disposizione dell'Amministrazione, indipendentemente dalla qualità del servizio disimpegnato; essa, quindi, si liquida moltiplicando la quota base per otto e per il numero dei giorni in cui, nel mese considerato, l'agente è rimasto a disposizione dell'Amministrazione, escluse quindi le giornate di assenza per qualsiasi causa.

La parte variabile viene corrisposta per ogni ora effettivamente impiegata nella condotta delle locomotive e delle automotrici e per le ore a disposizione del Movimento.

Agli effetti della corresponsione della parte variabile del premio per ora di lavoro, si tiene conto anche:

a) delle operazioni accessorie, computate in ore 1, sia in partenza che in arrivo, per i treni a vapore ed in 45 minuti per i treni elettrici e per le automotrici ed elettromotrici. Per i casi di treni elettrici condotti da un solo agente, di automotrici od elettromotrici in multiplo attacco con una sola unità presenziata, di treni bloccati, autotreni, elettrotreni, la durata del periodo accessorio sarà fissata dal Direttore generale, su proposta del Capo del servizio.

b) del tempo impiegato nelle manovre eseguite fuori dalla residenza, ma entro la circoscrizione del deposito cui il personale appartiene.

c) dei ritardi in arrivo di qualunque entità, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

La predetta parte variabile del premio viene inoltre corrisposta;

1° per due terzi del tempo impiegato:

nelle manovre in residenza;

nell'esecuzione di lavori in deposito, inerenti al servizio di macchina;

nei servizi locali, cioè quelli effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni o scali della stessa località o considerati tali per decisione del Direttore generale.

Per determinati servizi locali effettuati fra stazioni e scali di particolare importanza, il Direttore generale ha però la facoltà di autorizzare il pagamento in misura intera della parte variabile dei compensi previsti dal primo comma.

2° per metà del tempo impiegato nei viaggi comandati fuori servizio e nella riserva presenziata;

3° per un terzo del tempo impiegato nei periodi di riserva inattiva in deposito;

4° per un sesto del tempo impiegato nei periodi di disponibilità.

Le ore di disponibilità sono quelle risultanti dalla differenza fra il prodotto per otto del numero dei giorni in cui l'agente è rimasto nel mese a disposizione dell'Amministrazione, escluse quindi le giornate di assenza per qualsiasi causa, ed il numero delle ore di effettivo lavoro prestato nel mese stesso.

Nel caso di servizio prestato ai treni materiali, si considera, agli effetti della parte variabile del premio per ora di lavoro, tutto il tempo impiegato nella loro esecuzione, dall'ora di partenza con la prima corsa del treno materiali all'andata, all'ora di arrivo con l'ultima corsa del treno stesso al ritorno ».

Art. 48-bis. — *Locomotive ed automotrici condotte da un solo agente.*

Il secondo comma è modificato come segue:

« L'agente che conduce locomotive di manovra senza il sussidio di altro agente, riceve il premio per ora di lavoro che compete al macchinista dei treni e, oltre al proprio premio di economia, anche quello spettante al secondo agente ».

CAPO IX. — COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI SCORTA AI TRENI.

Art. 50. — *Premio per ora di lavoro.*

È sostituito dal seguente:

« Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni, in viaggio, nel servizio di scorta ai treni stessi, è corrisposto un premio costituito da due parti, una fissa ed una variabile, che sono stabilite nelle seguenti misure:

	Parte fissa	Parte variabile
Conduttore di I classe e conduttore capo	L. 18	51
Conduttore principale	15	30
Conduttore	14	26
Frenatore	13	25

La parte fissa viene corrisposta in ragione di 8 ore per ogni giornata in cui il personale è a disposizione dell'Amministrazione, indipendentemente dalla qualità del servizio disimpegnato; essa si liquida moltiplicando la quota base per otto e per il numero dei giorni in cui, nel mese considerato, l'agente è rimasto a disposizione dell'Amministrazione, escluse le giornate di assenza per qualsiasi causa.

La parte variabile viene corrisposta per ogni ora effettivamente impiegata nel servizio di scorta.

Agli effetti della corresponsione della parte variabile del premio per ora di lavoro, si tiene conto anche:

- a) delle operazioni accessorie, computate in mezz'ora, sia in partenza che in arrivo, per ogni treno scortato in servizio;
- b) dei ritardi in arrivo di qualunque entità, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

La predetta parte variabile viene inoltre corrisposta:

1° per due terzi del tempo impiegato nei servizi locali, cioè quelli effettuati per scortare treni e locomotive isolate fra stazioni o scali della stessa residenza o considerati come tali per decisione del Direttore generale.

Per determinati servizi locali, effettuati fra stazioni e scali di particolare importanza, il Direttore generale ha però facoltà di autorizzare il pagamento in misura intera della parte variabile dei compensi previsti dal secondo comma;

2° per metà del tempo impiegato nei viaggi comandati fuori servizio;

3° per un terzo del tempo impiegato nella riserva inattiva in deposito;

4° per un sesto del tempo impiegato nei periodi di disponibilità.

Le ore di disponibilità sono quelle risultanti dalla differenza fra il prodotto per otto del numero dei giorni in cui l'agente è rimasto nel mese a disposizione dell'Amministrazione, escluse le giornate di assenza per qualsiasi causa ed il numero di ore di effettivo lavoro prestato nel mese stesso.

Nel caso di servizio prestato ai treni materiale, si considera, agli effetti della parte variabile del premio per ora di lavoro, tutto il tempo impiegato nella loro esecuzione, dall'ora di partenza con la prima corsa del treno materiali all'andata, all'ora di arrivo con l'ultima corsa del treno stesso al ritorno».

CAPO XI. — COMPENSI DIVERSI.

Il seguente articolo, già soppresso in base all'articolo 7 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263, viene ripristinato nel testo che segue:

Art. 62. — *Premi eccezionali.*

« Nel bilancio di ciascun esercizio, in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione, è stanziato, sotto la voce « PREMI ECCEZIONALI AL PERSONALE », un fondo per compensi speciali per prestazioni eccezionali rese oltre il normale orario di servizio, il cui corrispettivo non possa essere commisurato alla loro durata.

Fino al limite individuale di lire 10.000 i suddetti premi sono concessi dai Capi dei servizi o dai Comitati d'esercizio.

Fino al limite individuale di lire 20.000 essi sono concessi dal Direttore generale.

I premi eccedenti il limite individuale di lire 20.000 vengono approvati dal Ministro sentito il Consiglio di Amministrazione ».

Art. 67. — *Premi per la scoperta di contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria.*

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Qualora l'agente che ha diritto al premio non possa ottenerlo, per un qualsiasi motivo, l'Amministrazione si riserva di compensarlo, per proprio conto, con un premio per ogni verbale di contravvenzione nella misura da lire 50 a lire 500, secondo l'importanza della contravvenzione e le circostanze in cui è stata elevata ».

Art. 68. — *Premi per evitare anomalie nella circolazione dei treni.*

È sostituito dal seguente:

« Agli agenti che contribuiscano ad impedire fatti anormali nella circolazione dei treni, con lo scoprire rotaie rotte od altri guasti di qualche entità nell'armamento e nelle opere d'arte, con l'esporre e ripetere prontamente i segnali in casi di pericolo, o con altri mezzi, possono essere accordati premi, il cui importo è determinato, caso per caso, in ragione dell'utilità del servizio reso.

Possono parimenti e con gli stessi criteri essere concessi premi al personale di visita dei treni, quando detto personale rilevi guasti al materiale rotabile, che avrebbero potuto pregiudicare gravemente la sicurezza della circolazione dei treni.

I premi sono corrisposti, a seconda dei casi dai Capi delle Sezioni fino al massimo di L. 5.000 e dai Comitati d'esercizio a lire 10.000 nei riguardi di ogni anormalità evitata. I premi di maggiore entità sono approvati dal Direttore generale fino ad un massimo, per ciascun premio, di lire 20.000 ».

Art. 69. — *Compenso per la scoperta di furti ed altri fatti dolosi, nei trasporti.*

È sostituito dal seguente:

« Agli agenti, anche se della forza pubblica, che scoprono o concorrono a scoprire gli autori di furti, di manomissioni o di altri fatti dolosi nei trasporti delle merci e dei bagagli, e sempre quando la reità degli autori risulti provata, è concesso un compenso adeguato allo zelo ed alla oculatezza dagli agenti stessi dimostrati, nonchè all'importanza pecuniaria dell'evento scoperto.

Fino al limite di lire 5.000 il premio può essere concesso dai Capi delle Sezioni e fino a lire 10.000 dai Comitati d'esercizio. I premi superiori, fino al limite massimo di lire 20.000, sono approvati dal Direttore generale.

Agli agenti che scoprono nei trasporti su ferrovia contrabbando di merci, di tabacchi o di altri generi di privativa statale, può essere concesso dal Ministero delle Finanze, su rapporto dell'Amministrazione ferroviaria, un premio speciale, oltre al diritto di partecipare, a termini di legge, alla ripartizione della merce, oggetto della confisca ».

Art. 71. — *Soprassoldo per prestazioni di persone di famiglia.*

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai Capi stazione e sottocapi ai quali si concede di farsi coadiuvare da persone di famiglia per operazioni di ordine amministrativo o di manovalanza, escluse perciò quelle interessanti la sicurezza dell'esercizio, si corrisponde un soprassoldo variabile da lire 100 a lire 300 per giornata ».

CAPO XII. — DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 74. — *Il penultimo comma è modificato come segue.*

« Gli agenti che, avendo qualifica di grado inferiore, sono comandati a disimpegnare le funzioni proprie di un grado superiore, ricevono i compensi di servizio stabiliti dai Capi VIII e seguenti per le funzioni disimpegnate. Il trattamento stesso è da usarsi anche per i viaggi comandati fuori servizio, effettuati in dipendenza del servizio disimpegnato nelle funzioni di grado superiore ».

CAPO XIII. — COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO DELLE NAVI TRAGHETTO.

Art. 78. — Il secondo comma è modificato come segue:

« Quando le esigenze del servizio lo richiedano, il personale è obbligato a prestare l'opera sua anche oltre l'orario normale, sia di giorno che di notte e tanto in porto quanto in turno di navigazione. Anche per detto lavoro, oltre l'orario normale, si applicano le disposizioni di cui agli articoli che seguono ».

Art. 80. — *Premio per ora di lavoro.*

È sostituito dal seguente:

« Al personale di equipaggio delle navi traghetto, in servizio nello Stretto di Messina, viene corrisposto un premio per ora di lavoro, costituito da due parti, una fissa ed una variabile, che sono stabilite nelle seguenti misure:

	Parte fissa	Parte variabile
Comandante di 1ª e 2ª classe e Capo macchinista di 1ª e 2ª classe L.	27	133
Ufficiale navale di 1ª classe e Ufficiale macchinista di 1ª classe	23	81
Ufficiale navale di 2ª classe, di 3ª classe a. p. e di 3ª classe e Ufficiale macchinista di 2ª classe, 3ª classe a. p. e di 3ª classe	20	68
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1ª classe, capo elettricista ed elettricista di 1ª classe	16	56
Motorista, elettricista e carpentiere di 1ª classe.	14	50
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere.	13	43
Marinaio e carbonaio	11	37

La parte fissa viene corrisposta in ragione di 8 ore per ogni giorno in cui il personale è a disposizione dell'Amministrazione, indipendentemente dalla qualità del servizio disimpegnato; essa si liquida moltiplicando la quota base per otto e per il numero dei giorni in cui, nel mese considerato, l'agente è rimasto a disposizione dell'Amministrazione, escluse quindi le giornate di assenza per qualsiasi causa.

La parte variabile del premio viene liquidata per ogni ora di effettivo servizio prestato giornalmente a bordo in navigazione nello Stretto e durante la sosta della nave fra una corsa e l'altra.

Agli effetti della corresponsione della parte variabile del premio si tiene conto anche delle operazioni accessorie, computate in 45 minuti prima dell'inizio ed in 30 minuti dopo il termine del servizio compiuto da ciascun turno di personale.

La parte variabile del premio viene inoltre corrisposta:

- 1° per metà del tempo impiegato nella riserva presenziata;
- 2° per un terzo del tempo impiegato nei periodi di riserva inattiva;
- 3° per un sesto del tempo impiegato nei periodi di disponibilità.

Le ore di disponibilità sono quelle risultanti dalla differenza fra il prodotto per otto del numero delle giornate in cui l'agente è rimasto nel mese a disposizione dell'Amministrazione, escluse quindi le giornate di assenza per qualsiasi causa ed il numero delle ore di effettivo lavoro prestato nel mese stesso ».

Art. 81. — *Premio di percorrenza.*

È sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello Stretto di Messina, che nel periodo giornaliero di navigazione eseguono complessivamente più di tre viaggi di andata e ritorno sulla linea Messina-Villa San Giovanni o più di due viaggi di andata e ritorno sulla linea Messina-Reggio Calabria è corrisposto, per ogni viaggio in più, un compenso nella misura appresso indicata.

Comandante di 1ª e 2ª classe e Capo macchinista di 1ª e 2ª classe	L. 144
Ufficiale navale di 1ª classe e Ufficiale macchinista »	120
Ufficiale navale di 2ª classe, di 3ª classe a. p. e di 3ª classe e Ufficiale macchinista di 2ª classe di 3ª classe a. p. e di 3ª classe	» 102
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1ª classe, capo elettricista ed elettricista di 1ª classe	» 90
Motorista, elettricista e carpentiere di 1ª classe . .	» 84
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	» 78
Marinaio e carbonaio	» 72

Metto in votazione l'articolo 1, con l'intesa predetta.

(È approvato).

Art. 2.

Alla maggiore spesa derivante dall'attuazione della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederà con disponibilità del proprio bilancio derivanti da economie sulle spese e dagli aumenti dei prodotti del traffico conseguenti all'avvenuta revisione e maggiorazione delle tariffe ferroviarie.

La presente legge entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TOMMASINI, *relatore*. Propongo di sopprimere l'ultimo comma: « La presente legge entra in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* », onde restare fe-

deli a quella che è la prassi costante della nostra Commissione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento soppressivo del secondo comma dell'articolo 2 proposto dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 2 così modificato. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

TOMMASINI, *relatore*. L'articolo 27 di una recente legge dispone l'abrogazione delle norme concernenti il rimborso delle ritenute erariali sulle competenze al personale. Il successivo articolo 32 stabilisce la maggiorazione delle competenze da attuarsi con i decreti ministeriali successivamente emanati (vedi decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1952).

Ritengo che anche le nuove misure delle competenze accessorie proposte con il disegno di legge in discussione debbano essere opportunamente maggiorate, altrimenti, quando, divenuto legge, andrà in vigore, accadrebbe che le competenze accessorie non potrebbero più beneficiare del citato decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1952 e quindi verrebbero gravate delle trattenute di ricchezza mobile e di altre ritenute che finirebbero col polverizzare il loro vantaggio, ragione per cui propongo l'aggiunta di un articolo 3 del seguente tenore:

« Le nuove misure delle competenze accessorie previste nell'allegato alla presente legge sono soggette alle maggiorazioni stabilite all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1952, n. 767 ».

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo accetto.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 3 proposto dal relatore, senatore Tommasini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il seguente ordine del giorno, presentato dai senatori Massini, Voccoli, Meacci, Tommasini, Borromeo e Vaccaro:

« La 7ª Commissione permanente del Senato fa voti che il problema della equiparazione della indennità di malaria per i ferrovieri con gli altri dipendenti dello Stato sia al più presto risolto secondo giustizia ».

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11,20.