

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

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

RIUNIONE DELL'8 LUGLIO 1949

(32ª in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CAPPA

INDICE

Disegno di legge:

(Seguito della discussione e approvazione)

« Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato » (N. 489) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 259, 267, 268, 275
TOMMASINI, <i>relatore</i>	260, 261, 262, 263, 264, 265, 267, 269, 270, 271
MASSINI	260, 261, 263, 264, 265, 266, 267, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276
CORBELLINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	260, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 269, 270, 272, 273, 275, 276
FERRARI	263, 265, 266, 269, 270
GENCO	265, 271, 275, 276

La riunione ha inizio alle ore 9,40.

Sono presenti i senatori: Battista, Borromeo, Buizza, Cappa, Cappellini, Casardi, Ce-

schi, Fazio, Ferrari, Focaccia, Genco, Lavia, Mancini, Mariotti, Massini, Priolo, Raja, Romano Domenico, Sanmartino, Tommasini, Toselli, Troiano, Vaccaro e Voccoli.

È presente, altresì, in sostituzione del senatore Meacci, il senatore Minio. È presente, per il Governo, il Ministro dei trasporti, senatore Corbellini.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Miglioramenti alle misure di alcune competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato » (N. 489). (Approvato dalla Camera dei deputati).

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

Nella riunione precedente è stata esaurita la discussione generale. Passiamo ora alla discussione degli articoli, di cui 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 e successive modificazioni ed aggiunte, vengono modificate come indicato nell'allegato alla presente legge.

Poichè l'approvazione di questo articolo presuppone l'esame e l'approvazione della modi-

ficazioni al decreto-legge 7 aprile 1945, n. 405, di cui all'allegato, apro la discussione su tali modificazioni, di cui do lettura:

CAPO V.

COMPENSI PER LAVORO STRAORDINARIO E COTTIMI.

Art. 38.

Il primo comma è soppresso.

Nessuno chiedendo di parlare, lo pongo in votazione. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

CAPO VII.

SOPRASSOLDO PER SERVIZIO NOTTURNO.

Art. 41.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Agli agenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le 5 è corrisposto, a seconda della natura del servizio prestato e dei disagi ad esso inerenti, un soprassoldo nella misura oraria di lire 30 per la prima categoria e di lire 15 per la seconda ».

Il terzo comma è soppresso.

(È approvato).

CAPO VIII.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI MACCHINA.

Art. 42.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Per ogni ora impiegata nella condotta delle locomotive e delle automotrici e per le ore a disposizione del movimento è corrisposta una indennità di lire 60 al macchinista e di lire 40 all'aiuto macchinista ».

L'ultimo periodo del paragrafo sub-a):

« così pure ... alla stazione e viceversa » è soppresso.

Il punto 1° del terzo comma è sostituito dal seguente:

« 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 e scali della stessa località o considerati tali per decisioni 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 dei compensi previsti dal primo comma ».

Il punto 2° del terzo comma è sostituito dal seguente:

« Per metà del tempo impiegato nei viaggi comandati fuori servizio e nella riserva pre-senziata ».

TOMMASINI, *relatore*. In merito alla modificazione proposta nell'ultimo periodo del paragrafo *sub a)*, noto che si tratta di una variante a tutto vantaggio del personale di macchina, perchè con questa modificazione le ore di lavoro sono conteggiate da quando il macchinista esce dal deposito a quando vi rientra. Si realizza quindi un elevamento del numero delle ore di lavoro e perciò un aumento della retribuzione in aggiunta alla rivalutazione del compenso orario.

MASSINI. Noi siamo d'accordo su tutto l'articolo meno che su un punto. Pensiamo infatti che la differenza del 60 per cento tra il compenso per le prime 100 ore di lavoro e le susseguenti sia troppo forte e quindi chiediamo una diminuzione della differenza con un aumento del compenso per le prime 100 ore di lavoro. Precisamente chiediamo che sia soppresso l'ultimo capoverso dell'articolo 42 e che le cifre 60 e 40 siano portate rispettivamente a 78 e 52. È vero infatti che ci vuole un incentivo, ma la forma di incentivo proposta non ha corrispondenza con nessun'altra forma di incentivo in nessun'altra industria.

L'aumento del 60 per cento del compenso della centunesima ora in poi è troppo forte e sta a dimostrare che il compenso per le prime 100 ore è troppo basso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non sono d'accordo, perchè 100 ore al mese significano 4 ore di lavoro al giorno. Siccome oggi il personale di macchina fa una media di 3 ore

e mezzo di lavoro, è bene che sia spinto a portare questa media a un po' più di 4 ore per poter avere le competenze accessorie.

MASSINI. Nessuno dice che si debbano fare 100 ore sole. È giusto che per le ore eccedenti una certa media si aumenti la misura del compenso, ma aumentare del 60 per cento significa non pagare sufficientemente le prime 100 ore. La differenza ci sembra troppo forte anche perchè si distacca da tutte le consuetudinarie forme di incentivo private e pubbliche. Una tale differenza non c'è neanche tra lavoro normale e straordinario, perchè l'onorevole Ministro sa bene, come sanno bene gli onorevoli colleghi, che l'aumento del compenso straordinario varia dal 15 al 30 per cento rispetto al compenso normale e arriva al 50 per cento nei giorni festivi e per il servizio notturno.

TOMMASINI, *relatore*. Io ritengo opportuno nulla aggiungere di mio, ma dare lettura, per quanto si riferisce a questo articolo, della relazione del Ministro al progetto di legge presentato alla Camera dei deputati:

« La misura del premio viene aumentata di circa due volte e mezzo in confronto a quella attuale (circa 36 volte in confronto a quella anteguerra).

« Nella misura del premio, così aumentata, è stata conglobata una quota parte della attuale indennità di diaria che, come è detto al seguente articolo 45, è sostituita da un compenso per assenza dalla residenza. Il provvedimento, oltre a perseguire le finalità specificate al successivo articolo 45, ha lo scopo di conseguire una migliore utilizzazione del personale e dei mezzi di trazione.

« Deve notarsi che la efficacia del premio si fa sentire maggiormente dopo le 100 ore mensili di lavoro che corrispondono a 4 ore al giorno.

« L'attuale sistema di compenso fa sì che il personale non abbia nessun interesse ad effettuare più di 100 ore mensili, e quindi si ha una pessima utilizzazione di esso con impiego di macchinisti troppo elevato. Con l'aumento del premio, aumentando le ore di lavoro del personale, aumenta anche il tempo di utilizzazione delle locomotive, con che si ottiene il vantaggio cospicuo di poter far servizio con minor numero di esse.

« Si è inoltre unificato il trattamento previsto per l'aiuto macchinista addetto alla trazione a vapore con quello dell'aiuto macchinista addetto alla trazione elettrica, in considerazione che il primo percepisce il premio di economia di cui all'articolo 46 in misura più elevata. Inoltre si è stabilito di corrispondere il premio per intero anzichè ridotto a due terzi del tempo impiegato, nell'effettuazione dei treni materiali, mentre viene lasciata facoltà al direttore generale di stabilire quali servizi locali siano da considerare per l'intero tempo impiegato ai fini della corresponsione del premio in parola.

« Infine si è stabilito di corrispondere il premio per metà del tempo impiegato anche alla riserva presenziata ».

Pare a me che queste spiegazioni del Ministero siano sufficientemente suadenti e che si possa con tranquillità approvare l'articolo 42 riguardante il premio per ora di lavoro, convinti che al personale di macchina si apporterà un beneficio non indifferente.

MASSINI. All'onorevole relatore, che afferma che il personale di macchina riporta da queste modificazioni un notevole beneficio, devo dire che proprio il personale di macchina nelle riunioni collettive si è dimostrato nella grande maggioranza scontento di questo aumento.

Se noi qui ci opponiamo alle modificazioni così proposte è perchè ci facciamo eco del malcontento di grandissima parte del personale di macchina che vede in essa una menomazione della propria, direi quasi, dignità, perchè questa enorme differenza gli dà una qualifica di pelandrone che non merita.

Chiediamo che, fermo rimanendo un giusto incentivo per il quale noi siamo d'accordo, questo incentivo trovi una limitazione nell'abbassamento della percentuale e nell'aumento della quota normale della paga oraria. Su tutto il resto dell'articolo siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento del senatore Massini, tendente a sopprimere l'ultimo capoverso dell'articolo 42 ed a sostituire, nel primo comma, alle parole « di lire 60 al macchinista e di lire 40 all'aiuto macchinista » le altre « di lire 78 al macchinista e di

lire 52 all'aiuto macchinista ». Chi approva tale emendamento è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti il testo che è stato letto dell'articolo 42. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 43.

Indennità di pernottazione.

È sostituito dal seguente:

« Al personale che in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per servizio di macchina viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 84.

« Agli effetti della liquidazione di detta indennità si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come al comma secondo sub-a) dell'articolo 42.

« Al personale medesimo che presta effettivo servizio di condotta, viene inoltre corrisposto, con le stesse modalità, un supplemento di lire 30 per ogni ora di servizio effettuato nello stesso periodo ».

(È approvato).

TOMMASINI, *relatore*. La relazione ministeriale in proposito dice:

« Il compenso a corpo per il personale di macchina che resta assente dalla residenza in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, viene elevato da lire 40 a lire 70; viene inoltre istituito un compenso suppletivo orario di lire 25 da corrispondersi per ogni ora di effettivo servizio alla condotta dei treni.

« Questa innovazione risponde ad evidenti criteri di giustizia, in quanto tiene conto della natura, del disagio e delle responsabilità del servizio prestato ».

Non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 43 di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 44.

Premio di percorrenza.

È sostituito dal seguente:

« Al macchinista o all'aiuto macchinista, adibiti alla condotta delle locomotive a vapore in viaggio od in servizio alle tradotte, si corrisponde, per ogni chilometro virtuale di percorso, il premio di lire 1,95 e di lire 1,60, rispettivamente.

« La misura del premio di percorrenza per il personale adibito alla condotta delle locomotive elettriche, delle automotrici e delle elettromotrici, è stabilita caso per caso dal direttore generale in misura non superiore ai limiti massimi suddetti ».

TOMMASINI, *relatore*. La relazione ministeriale dice: « La misura del premio di percorrenza per il personale addetto alla condotta delle locomotive a vapore è stata fissata in circa sei volte l'attuale compenso per chilometro virtuale.

L'aumento del premio di cui trattasi permetterà una migliore utilizzazione del personale e, conseguentemente, dei mezzi di trazione, essendo di incitamento al personale ad effettuare una maggiore percorrenza possibile e quindi utilizzare il materiale ottenendo anche un aumento della sua velocità di trasporto ». Non avrei altro da aggiungere a quanto dice la relazione; mi permetto soltanto di ricordare quello che è stato detto in questa sede a proposito dell'incitamento del personale a percorrere un maggior numero di chilometri. Io che vivo in mezzo al personale di macchina posso garantire che oggi, con il compenso attuale, ci sono dei macchinisti i quali si offrono di fare ore di lavoro pur di guadagnare di più e gli ispettori sanitari che una volta erano costretti a mandare al lavoro i macchinisti benchè ammalati, oggi invece sono costretti ad obbligarli a stare a casa perchè ammalati. Questo articolo rappresenta quindi un primo passo verso un totale adeguamento delle competenze alle necessità della vita.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. In questo articolo vi è una questione sottile che forse è sfuggita, ma che il collega Massini

deve conoscerne. In esso si stabilisce che il premio viene corrisposto per ogni chilometro virtuale, mentre il primitivo articolo parlava di chilometri reali. Questa modificazione, che sono stato io a volere, fa sì che in effetti il premio è aumentato del 30 per cento, raggiungendo una misura tale per cui il personale non è più stimolato a fare delle percorrenze oltre le proprie forze e si evita l'inconveniente lamentato dal senatore Tommasini.

MASSINI. Pur non potendo concordare con le dichiarazioni del relatore, senatore Tommasini, potrei essere d'accordo, e così i colleghi della mia parte, nell'approvare il testo dell'articolo sempre che si aggiunga alle parole « in servizio alle tradotte » le altre « e alle manovre ». Questo emendamento è necessario perchè una parte del personale non sia escluso da questi benefici.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non sono dello stesso avviso del senatore Massini, perchè è impossibile stabilire i chilometri delle manovre.

MASSINI. Posso assicurare l'onorevole Ministro che il calcolo della percorrenza delle manovre si è sempre fatto. Tale percorrenza veniva in un primo tempo calcolata a *forfait* in 30 chilometri al giorno poi fu portata a 60 chilometri. Naturalmente si tratta di un calcolo fatto grosso modo e si potrà discutere sulla esattezza di questa media, ma dal discutere sulla cifra a sopprimere il diritto alla competenza per questo personale mi sembra che ci corra un po' troppo. Perciò noi pregheremmo di approvare l'inciso che noi proponiamo, salvo stabilire la percorrenza delle manovre nella misura che tecnicamente si riterrà giusta, tenuto conto che oggi le manovre si svolgono più celermente di quanto non avvenisse anni fa.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso essere d'accordo con quanto ha detto l'onorevole Massini. Spesso il personale addetto alle manovre è costituito da macchinisti puniti per errori commessi nell'espletamento del loro servizio sulle linee. Ora a questo personale non è giusto dare lo stesso premio che viene dato al personale diligente. La manovra è un servizio declassato, servizio che non può essere premiato.

FERRARI. Desidero fare osservare all'onorevole Ministro che qui non si tratta di premiare o di non premiare una categoria di lavoratori, ma si tratta di riconoscere una competenza. Questo personale sarà qualche volta composto di macchinisti puniti e temporaneamente addetti a questi servizi, ma saranno i casi eccezionali, non la regola.

Comunque qui si tratta del riconoscimento di una competenza, come ripeto, che non ha niente a che vedere con le punizioni. Gli errori commessi sono disciplinati e sanzionati secondo una particolare procedura che non ha niente a che vedere con queste competenze. Ritengo quindi che la richiesta del senatore Massini sia giusta.

TOMMASINI, *relatore*. Insisto per il testo ministeriale per un convincimento che è basato su questo dato inoppugnabile: la differenza tra il macchinista addetto alle manovre e quello che conduce un treno rapido o un treno merci è grande. Ritengo che una differenziazione tra personale di manovra e personale ai treni debba esserci e debba essere sensibile. Infatti, e ciò sa bene il collega Massini, se noi elevassimo le competenze del personale di manovra, portandole vicine a quelle del personale dei treni, si verificherebbe il fenomeno di numerose richieste da parte del personale per essere adibito alle manovre. È evidente infatti che piuttosto che lavorare sui treni, stando 27 giorni al mese fuori di casa e mangiando alle mense aziendali, è preferibile essere addetti alle manovre, andando a mangiare e a dormire tranquillamente a casa propria.

Ritengo perciò utile questa distinzione tra il personale dei treni e il personale addetto alle manovre.

MASSINI. Non posso concordare con quanto dice il relatore. Non è giusto che un macchinista per il fatto che è addetto alle manovre debba lavorare senza avere le competenze che spettano agli altri. L'essere addetti alle manovre significa già una perdita economica e una perdita di prestigio; inoltre, l'essere addetto alle manovre non deve significare, in via generale, esser condannati a un carcere preventivo, solo perchè per punizione vi sono addetti sette o otto macchinisti all'anno. Inoltre,

se il servizio alle manovre non è così gravoso come quello sui treni, non è questa una buona ragione perchè non sia ricompensato nella giusta misura e non bisogna generalizzare affermando che tutto il personale addetto alle manovre è personale di scarso rendimento o in punizione. Se non si vuole accettare la mia proposta non la si accetti, ma non si può negare che essa sia ispirata a sensi di giustizia.

PRESIDENTE. Il senatore Massini ha proposto di aggiungere alle parole « in servizio alle tradotte » le altre « e alle manovre ». Chi approva questo emendamento è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 44 nel testo di cui è stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 45.

Diaria.

È sostituito dal seguente:

« *Compenso per assenza dalla residenza.*

« Al macchinista e all'aiuto macchinista, per ogni ora di assenza continuata dalla residenza oltre la sesta, per servizi effettuati per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, viene corrisposto un compenso di lire 30 e di lire 27, rispettivamente. Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione di cui all'articolo 43.

« Il periodo di assenza è calcolato dall'ora di partenza del treno, secondo l'orario stabilito, all'ora reale di arrivo in residenza ».

TOMMASINI, *relatore*. Si comprende l'importanza dell'ultimo capoverso sapendo che fino ad oggi il periodo di assenza era stabilito secondo l'orario ufficiale di arrivo e di partenza. Se il treno portava ritardo erano tutte ore perdute per il macchinista. Con questo articolo invece le ore di ritardo sono calcolate agli effetti della corresponsione del compenso.

MASSINI. A nome anche dei colleghi del mio gruppo propongo un comma aggiuntivo del seguente tenore: « Quando il periodo di

assenza supera le 24 ore spetta l'indennità di trasferta ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non posso accettare l'emendamento proposto dal senatore Massini in quanto rappresenta un sovvertimento di tutto l'equilibrio del sistema dei compensi. Infatti, il personale ferroviario non va in trasferta quando, per esempio, si reca da Roma a Bari per servizio del suo compartimento: la trasferta gli spetta quando lascia la famiglia a Roma e va a Bari a fare servizio. Se va in trasferta prende l'indennità di trasferta e queste competenze. Questo è il criterio che regola le competenze: se accettassimo l'emendamento del senatore Massini sovvertiremmo tutto il sistema e quindi non ci sarebbe più la differenza sostanziale fra trasferta e servizio effettuato per conto del deposito della stazione cui il macchinista è stabilmente addetto.

MASSINI. Faccio notare che il personale delle altre categorie è considerato in trasferta quando oltrepassa un determinato numero di ore.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'emendamento del senatore Massini tendente ad aggiungere il seguente comma: « Quando il periodo di assenza supera le 24 ore spetta l'indennità di trasferta ». Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Metto ai voti l'articolo 45 di cui è stata data lettura. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 46.

Premio di economia.

Il primo comma è sostituito dal seguente: « Al personale di macchina addetto alla condotta delle locomotive e delle automotrici è concesso un premio di interessamento alla economia del combustibile, energia elettrica e delle materie lubrificanti e di illuminazione impiegati nel servizio delle locomotive e delle automotrici ».

Il quinto comma è soppresso.

L'ultimo comma è sostituito dal seguente:

« Una somma non superiore al 10 per cento dell'importo suddetto può essere erogata nella

assegnazione di premi a tutti coloro che abbiano con la loro opera o sorveglianza contribuito all'economia del combustibile, dell'energia elettrica e delle altre materie anzidette ».

(È approvato).

Art. 47.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Al personale di macchina della trazione a vapore addetto alla condotta dei treni transitanti su tratti di linea con lunghe gallerie, che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato un soprassoldo, che è stabilito in misura di lire 36 per il macchinista e per l'aiuto macchinista per ogni corsa ».

TOMMASINI, *relatore*. Faccio rilevare che la misura di questo soprassoldo è stata notevolmente elevata nei confronti di quello attuale.

MASSINI. Propongo di includere anche il personale addetto ai servizi di linea.

GENCO. Bisognerebbe allora comprendere anche i viaggiatori perchè anch'essi soffrono in modo particolare quando il treno transita o sosta in galleria!

MASSINI. Il senatore Genco è padronissimo di presentare un apposito disegno di legge, ma io intendo in questa sede richiamare seriamente l'attenzione sul personale di linea e cioè sui cantonieri.

TOMMASINI, *relatore*. Non ritengo che la proposta del senatore Massini trovi la sua sede in questo articolo. Infatti questo articolo fa parte di un capitolo denominato « competenze speciali del personale di macchina ».

FERRARI. Accetto l'osservazione del collega Tommasini e dico allora che noi potremmo proporre l'istituzione di uno speciale capitolo, composto di uno o più articoli, che riguardi questa materia.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 47. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 48.

L'articolo 48 « Locomotive di manovra condotte da un solo agente » è soppresso.

(È approvato).

Articolo 48-bis.

Locomotive ed automotrici condotte da un solo agente.

Per i servizi ai treni di limitata durata od importanza, per i quali sia riconosciuta la possibilità di impiego di un solo agente di guida, all'agente stesso, oltre le competenze spettantigli per le funzioni di guidatore, sono corrisposti i premi di percorrenza e di economia che competerebbero al secondo agente, nonché un compenso integrativo che verrà determinato dal direttore generale, in relazione al tipo di servizio effettuato.

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

MASSINI. Questo articolo ha tutta una storia e dico subito che esso viene completamente a svuotare nei suoi intendimenti la soppressione dell'articolo 48. Se dovessimo fare una discussione tecnica, probabilmente non finiremmo più, ma il meno che si possa dire è che la formulazione dell'articolo 48-bis è eccessivamente generica. Lasciamo stare la questione di principio per cui alcuni sono favorevoli a questo « uomo morto » mentre altri sono contrari, ma non si può fare a meno di constatare che se nell'articolo non si fa almeno richiamo a disposizioni interne che ne precisano la portata, potremo veder rientrare in questo articolo tutte le linee elettrificate. Infatti quando si parla di « treni di limitata durata od importanza per i quali sia riconosciuta la possibilità di impiego di un solo agente » si formula una dizione così generica che in questi treni possono essere compresi anche quelli che hanno percorsi di 100-150 Km. o anche più.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Devo far osservare al senatore Massini che qui non

si tratta di un problema tecnico, ma di un problema economico. Infatti la facoltà di far condurre treni da un solo agente esiste già per la legge del 1873. Qui si tratta di dare a questo agente una retribuzione adeguata alla delicatezza e alla fatica del suo lavoro e pertanto il problema è semplicemente economico. La dizione usata nell'articolo 48-bis rappresenta una norma tecnica che va sicuramente regolamentata. D'altronde esistono i turni di servizio che sono direttamente fatti dal personale interessato secondo un sistema che è stato sempre seguito anche in periodo fascista...

MASSINI. Lo abbiamo conquistato con lo sciopero del 1920.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ora, se il senatore Massini tiene presenti queste commissioni di turno, e considera che vi sono delle definizioni tecniche circa la limitata durata od importanza di treni, può stare tranquillo. Comunque posso assicurare il senatore Massini e il personale che non si pensa di fare come in Svizzera dove tutti i treni sono condotti da un solo agente.

MASSINI. E succedono i disastri.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Non è vero. Il fatto è che la Svizzera può adottare questo sistema in quanto le linee sono brevi. Noi non ci troviamo nelle stesse condizioni, nè abbiamo intenzione per ora di seguire questo sistema; per l'avvenire, staremo a vedere a quelli che saranno i progressi della tecnica. Per oggi vi sono difficoltà di esercizio, di blocchi, e pertanto il sistema di condotta da parte di un solo agente potrebbe essere attuato solo se si potesse giungere a realizzare la marcia strumentale, cioè guidando i treni con i segnali in cabina anziché in linea, e posso dire che quanto prima saranno fatti esperimenti in proposito. Posso assicurare in definitiva che questo articolo non costituisce nè uno sfruttamento del personale, nè un arbitrio. Siccome oggi vi sono delle elettro motrici che hanno un solo agente, è giusto che a questo agente spettino le dovute competenze, cioè anche quelle del secondo agente.

MASSINI. Ritengo che il fare richiamo alla legge del 1873 non sia argomento sufficiente, in quanto quella legge disciplinava le ferrovie che allora avevano una rete molto ridotta. Noi

ci dobbiamo preoccupare delle condizioni del personale e introdurre delle precisazioni per cui questa disposizione abbia una portata la più limitata possibile.

Anche perchè occorre tenere presente che un solo incidente che accada in un anno comporta un danno economico ben superiore a tutte le economie che si possono fare con questo articolo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La regolamentazione va fatta; ma è una questione tecnica e il risolverla spetta al potere esecutivo.

MASSINI. Noi riteniamo tuttavia che sia necessario precisare un po' più chiaramente, pur fidandoci delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Siamo d'accordo che occorre precisare e resterà nel verbale della discussione quel che io dico, e cioè che queste norme economiche debbono essere integrate dalle necessarie norme tecniche, per la sicurezza e la regolarità di marcia dei treni, che saranno emanate così come sono state emanate quelle sulla lunghezza delle gallerie ecc.

FERRARI. A me pare che questo articolo sia della massima importanza e non vorrei che il Ministro Corbellini, preso dalla competenza tecnica che ha nel settore suo specifico, dimenticasse qualche altro fattore pur rilevante attinente ad un altro settore, per esempio alla fisiologia e patologia del lavoro...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Legga il libro che ho scritto in proposito e vi troverà tre pagine sull'argomento.

FERRARI. La questione è complessa; certo, si tratta di cosa non pacificamente accettata e alla quale alcuni sono favorevoli ed altri contrari. Io, lo confesso, non ho una competenza molto approfondita in materia di patologia e di psicotecnica del lavoro; ad ogni modo, appunto perchè si tratta di questioni controverse, non credo sia opportuno inserirle nel disegno di legge. Sopprimiamo addirittura l'articolo; la questione verrà esaminata in altro tempo, successivamente, quando vi saranno nuovi apporti della tecnica, dell'ingegneria e della medicina; allora il problema si potrà affrontare con maggiore tranquillità. Ricordia-

moci che nelle miniere e nelle gallerie esistevano un tempo delle situazioni di lavoro che erano ritenute, anche sotto il profilo sanitario, perfettamente regolari e che oggi invece non sono considerate più tali perchè la scienza medica ne ha rivelato la pericolosità.

Io sono pertanto d'accordo con l'onorevole Massini nel sostenere la soppressione dell'articolo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Aggiungo che nella tecnica ferroviaria abbiamo recentemente istituito l'analisi psicotecnica, per quel che concerne la percezione e la reazione multipla, ed il problema è studiato a fondo anche dal punto di vista sanitario.

PRESIDENTE. Mi sembra che su questo punto la discussione sia stata abbastanza esauriente.

Pongo ai voti l'emendamento dell'onorevole Massini soppressivo dell'articolo 48-bis. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 48-bis. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

CAPO IX.

Competenze speciali del personale di scorta ai treni.

Art. 50.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:
« Per ogni ora impiegata, secondo l'orario dei treni, in viaggio per servizio di scorta ai treni stessi, è corrisposto un premio di:

- lire 53 al conduttore capo di 1ª classe ed al conduttore capo;
- lire 33 al conduttore principale;
- lire 29 al conduttore;
- lire 27 al frenatore ».

Faccio presente che il senatore Massini, a questo articolo, propone di aggiungere al primo comma dopo le parole « secondo l'orario dei treni », le altre « e per le ore a disposizione del movimento ».

Propone inoltre di aumentare le 33 lire al conduttore principale a 40 e le 29 al conduttore a 33.

Pongo ai voti tale emendamento che non è accettato nè dal relatore, nè dal Ministro. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 50. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 51.

Premio di percorrenza.

È sostituito dal seguente:

« Al personale addetto alla scorta dei treni si corrisponde per ogni chilometro reale di percorso un premio di:

- lire 0,25 al conduttore capo di 1ª classe ed al conduttore capo;
- lire 0,20 al conduttore principale;
- lire 0,15 al conduttore e al frenatore ».

MASSINI. Anche qui a noi sembra che i premi siano troppo bassi. Pur essendo giusto che vi sia una differenza fra i premi di percorrenza del personale di macchina in confronto di questi del personale di scorta ai treni, ci sembra che lo scarto sia eccessivo poichè si scende da 1,60 a 0,15 o 0,20.

TOMMASINI, *relatore*. Se andiamo a valutare la pesantezza del servizio di macchina, troviamo che le differenze sono più che giustificate.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Sarebbe inopportuno cambiare queste cifre perchè si verrebbero a modificare i rapporti relativi che sono stati tutti studiati nella giusta proporzione. Se lei, senatore Massini, insiste, si torna alla stessa questione di massima di quando abbiamo aumentato i premi del 20 per cento perchè i rapporti relativi fossero tra loro proporzionati. Allora anche l'onorevole Di Vittorio riconobbe che modificando il 20 per cento si sarebbe dovuto modificare tutto.

MASSINI. Noi proponiamo comunque che i tre premi di cui all'articolo 51 siano sostituiti in questo ordine: le lire 0,25 in lire 0,50; lire 0,20 in lire 0,40 e lire 0,15 in lire 0,30.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal senatore Massini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 51.

(È approvato).

Art. 52.

Indennità di pernottazione e di diaria.

È sostituito dal seguente:

« Indennità di pernottazione e compenso per assenza dalla residenza. »

« Agli agenti dei treni che in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, restano assenti dalla residenza per servizio di scorta di treni, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 84.

« Agli effetti della liquidazione di detta indennità si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolate come al comma secondo sub-a) dell'articolo 50.

« Al personale medesimo che presta effettivo servizio di scorta ai treni, viene inoltre corrisposto con le stesse modalità un supplemento di lire 30 per ogni ora di servizio effettuata nello stesso periodo.

« L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non spetta quando l'agente ha titolo a quella inerente alla trasferta.

« Al personale addetto alla scorta dei treni, per ogni ora di assenza continuata dalla residenza oltre la sesta, per servizi effettuati per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, viene corrisposto un compenso di:

lire 30 al conduttore capo di 1ª classe ed al conduttore capo;

lire 27 al conduttore principale;

lire 24 al conduttore ed al frenatore.

« Detto premio è cumulabile con l'indennità di pernottazione di cui al comma primo.

« Il periodo di assenza è calcolato dall'ora di partenza del treno, secondo l'orario stabilito, all'ora reale di arrivo in residenza ».

MASSINI. Noi facciamo a questo articolo le stesse osservazioni di cui all'articolo 45 e cioè che nelle assenze superiori alle 24 ore sia corrisposta l'indennità di trasferta.

PRESIDENTE. Poichè su tale materia il relatore ed il Ministro hanno già chiaramente espresso il proprio pensiero, pongo senz'altro ai voti l'emendamento del senatore Massini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 52.

(È approvato).

Art. 53.

Servizio fatto a carri misti da squadre fisse durante il viaggio.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli agenti dei treni che fanno parte delle squadre fisse trasbordatrici, cioè quelle incaricate del carico, dello scarico, del trasbordo e del riordino delle merci nei carri misti, da eseguirsi durante il viaggio, oltre i compensi previsti dai precedenti articoli, ricevono, a seconda della loro qualifica, un premio addizionale per ogni ora di lavoro prestato (computato a norma del secondo comma dell'articolo 50) di:

lire 10 al conduttore capo di 1ª classe ed al conduttore capo;

lire 8 al conduttore principale;

lire 6 al conduttore ed al frenatore ».

(È approvato).

Art. 55.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Ai conduttori capi di 1ª classe, conduttori capi, conduttori principali, conduttori e frenatori, addetti normalmente alla scorta dei treni transitanti su tratti di linee con lunghe gallerie che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato, quando viaggiano sulla garetta di un freno, un soprassoldo che è stabilito, per ogni corsa, in misura di lire 36 ».

(È approvato).

Art. 56.

Scorta sui treni senza bagagliaio.

È sostituito dal seguente:

« I conduttori capi di 1ª classe, i conduttori capi ed i conduttori principali incaricati di scortare i treni senza bagagliaio, prendendo posto nella garetta di un freno coperto, possono ricevere un soprassoldo da stabilirsi caso per caso, in relazione alle particolari condizioni di disagio che si verificano sulle linee percorse, un soprassoldo che potrà raggiungere il massimo di lire 18 e lire 12 per ogni ora di effettiva scorta, rispettivamente per i treni con trazione a vapore e per quelli con trazione elettrica.

« Le norme per la corresponsione del soprassoldo e la relativa misura sono stabilite dal direttore generale ».

TOMMASINI, *relatore*. Tale trattamento differisce da quello in vigore in quanto è previsto su base oraria anzichè per ogni corsa e con un massimo giornaliero. Inoltre è esteso il beneficio agli agenti che svolgono il servizio in questione sui treni a trazione elettrica, in considerazione che, anche in questo ultimo caso, viene a realizzarsi l'economia di un frenatore.

MASSINI. Desidero chiedere un chiarimento sull'ultimo comma dove è detto che « Le norme per la corresponsione del soprassoldo e la relativa misura sono stabilite dal direttore generale ». Se la misura è stabilita dalla legge, che cosa dovrà stabilire il direttore generale?

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Deve decidere del massimo secondo i casi concreti, poichè, per esempio, se il capo treno va nella cabina del macchinista, gli si può dare di meno di quando va nella garetta di un treno.

MASSINI. In considerazione dell'eccessiva elasticità di questa versione chiediamo che questo articolo 56, ferme rimanendo le cifre, sia concepito in questo modo: « I conduttori capi di prima classe, i conduttori capi ed i conduttori principali incaricati di scortare i treni senza bagaglio, prendendo posto nella garetta di un freno coperto, ricevono un soprassoldo di lire 18 e di lire 12 per ogni ora di effettiva scorta, rispettivamente per i tre-

ni con trazione a vapore e per quelli con trazione elettrica ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Bisogna considerare vari casi: un'automotrice, per esempio, non ha bagagliaio ed allora il conduttore dovrebbe star seduto con il viaggiatore. Sono norme tecniche che sono elaborate mediante discussioni a cui intervengono anche i rappresentanti sindacali.

Lasciamo che siano i tecnici a stabilire queste cose, naturalmente con l'intervento dei rappresentanti del personale interessato.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'emendamento sostitutivo dal senatore Massini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 56.

(È approvato).

CAPO X.

prende la denominazione di:

PREMI DI RENDIMENTO

E DI INTERESSAMENTO AL SERVIZIO.

Pongo ai voti la nuova denominazione del Capo X.

(È approvata).

Art. 58.

Premio di maggior produzione.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Gli agenti incaricati della esecuzione dei lavori che si prestano ad una preventiva determinazione possono essere ammessi a concorrere, individualmente o collettivamente per gruppi, ad un premio di maggior produzione che in nessun caso deve essere superiore al 40 per cento delle competenze fisse medie inerenti alla qualifica secondo le disposizioni in vigore ».

FERRARI. A questo punto mi sembra opportuno riesaminare la questione concernente i cantonieri. Prima abbiamo parlato del personale di macchina, poi di quello di scorta ai treni, adesso dei cantonieri...

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nul-la vieta di fare una legge a parte in proposito, magari di iniziativa vostra; ma adesso cerchiamo di andare avanti nell'approvazione di questo testo.

Esistono comunque per i cantonieri delle competenze per lavori eseguiti in galleria, ma in questo momento non ne ho presenti le cifre, nè il relativo Regolamento.

FERRARI. Ad ogni modo prendiamo atto di quanto ha detto il Ministro e ci riserviamo di riesaminare con lui la questione e di presentare eventualmente una proposta di legge.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, pongo ai voti l'articolo 58. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 59.

Premio di interessamento.

È sostituito dal seguente:

« *Premio di rendimento e di interessamento al servizio.*

« Agli agenti dei gradi sottoindicati è assegnato un premio di rendimento e di interessamento alla regolarità ed economia del servizio a ciascuno affidato per stimolarne l'attività.

« La misura del premio giornaliero risulta dalla seguente tabella:

Grado	Misura del premio	Grado	Misura del premio
1 (a)	660	8 (e)	200
1 (b)	550	9 (e)	190
2	420	10 (e)	180
3	365	11 (d)	160
4	320	12 (d)	145
5	275	13 (d)	130
6 (c)	235	14	110
7 (c)	210		

(a) Capo servizio principale e Capo compartimento di 1ª classe.

(b) Capo servizio e Capo compartimento di 2ª classe

(c) Le misure del premio vengono elevate, per i dirigenti esecutivi dei gradi 6º, 7º, 8º, 9º e 10º, tenuti ad osservare l'orario del personale esecutivo, rispettivamente del 15, 20, 25, 30 e 35 per cento.

(d) Le misure del premio vengono elevate del 40 per cento per gli addetti alle manovre e all'accudienza delle locomotive.

TOMMASINI, *relatore*. A questo punto, onorevoli colleghi, debbo fare a mia volta una proposta.

Ho già ricordato che queste competenze hanno subito diversi vagli nella prima, nella seconda e nella terza fase. La terza fase è quella del testo come è stato approvato dalla Camera dei deputati. Ora, mentre tutte le altre competenze hanno subito una maggiorazione del 20 per cento, questo premio di interessamento è stato elevato solo del 10 per cento.

Sarebbe invece veramente opportuno elevare la percentuale di aumento di questo premio al livello delle altre percentuali. In questo senso il relatore fa una formale proposta.

Potrebbe preoccupare la questione pregiudiziale del ritardo, dovendo il disegno di legge ritornare alla Camera. Ma questa preoccupazione potrebbe essere superata se i due rami del Parlamento impegnassero la loro diligenza per far sì che il disegno di legge fosse approvato prima delle vacanze estive.

Desidero però dichiarare che questa proposta io la considererei automaticamente decaduta se l'onorevole Ministro si dichiarasse decisamente contrario.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Nella discussione svoltasi alla Camera si fu d'accordo in linea di massima nell'accettare il 20 per cento di aumento per tutti. Senonchè io feci osservare che nelle Ferrovie si sta verificando un fenomeno assai grave, e cioè la tendenza all'imboscamento negli uffici. È per questo che io ho accettato l'aumento del 20 per cento solo per coloro che effettivamente lavorano di più. Ora, non disconosco che questo fatto possa far nascere qualche anomalia, cosa che sempre avviene quando si procede affrettatamente. Come ho già detto, queste norme sulle competenze accessorie non si pretende che siano tutte perfette. Però, nell'articolo successivo, è prevista per il Ministro la facoltà di aumentare la misura base dei premi per i singoli gradi ogni qual volta tale provvedimento possa portare un utile all'Amministrazione. Con questa facoltà il Ministro può provvedere ad eliminare quelle anomalie che eventualmente si verificassero, ed io prendo formale impegno di provvedere alle necessarie integrazioni.

TOMMASINI, *relatore*. Prendo atto di questa dichiarazione.

GENCO. A proposito del trattamento del personale di linea di cui si è discusso precedentemente, mi sono dato premura di telefonare per sapere l'entità esatta dei premi per tale personale.

Il personale di linea gode di un premio giornaliero che è di lire 60 per il sorvegliante, 50 per il caposquadra e 40 per il cantoniere.

Quando il personale fa servizio in galleria questo premio giornaliero viene così aumentato: per gallerie lunghe oltre i 3.500 metri, sorvegliante e caposquadra da 90 a 100 lire, cantoniere da 80 a 90 lire; per gallerie da 2000 a 3500 metri, sorvegliante caposquadra da 75 a 85 lire, cantoniere da 65 a 75; per gallerie da 500 metri a 2 chilometri, il premio è unico (non c'è minimo o massimo): per sorvegliante e caposquadra 70 lire, cantoniere 60.

Questi premi si aggiungono naturalmente ai soliti premi di interessamento e di maggior produzione, propri di tutto il personale.

Approfitto di questa occasione per dire che sarebbe utile, come ho già fatto osservare qualche giorno fa in sede di Comitato segreto, che tutte queste disposizioni, questi regolamenti dei vari Ministeri che interessano la nostra Commissione, fossero qui a nostra disposizione in modo da non costringerci a ricercarli volta per volta. (*Approvazioni*).

MASSINI. Ritornando all'articolo 59 insisto nel proporre l'aumento del 20 per cento almeno per i gradi dal 6° al 14°.

TOMMASINI, *relatore*. Dichiaro di astenermi nella votazione di questo emendamento.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento del senatore Massini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*Non è approvato*).

Metto ai voti l'articolo 59 già letto. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(*È approvato*).

Art. 60.

È sostituito dal seguente:

« Di regola il premio è concesso agli agenti che prestano regolare servizio nella misura prevista dalla tabella per ciascun grado ed è

corrisposto per le giornate di effettiva presenza in servizio e di congedo ordinario.

« Il premio a ciascuno assegnato può essere ridotto per le irregolarità verificatesi nell'andamento del servizio disimpegnato. Può altresì essere ridotto e anche soppresso per abituale negligenza o scarso rendimento nel servizio stesso.

« Il Ministro ha facoltà di aumentare entro il limite massimo del 60 per cento la misura base dei premi per i singoli gradi ogni qualvolta tale provvedimento possa portare un utile all'Amministrazione per maggior rendimento del personale, o migliore o più intensa utilizzazione dei mezzi strumentali e degli impianti. La maggior spesa totale non dovrà però superare l'importo complessivo, riferito ai premi base, aumentato del 40 per cento.

« Il premio potrà anche essere variato, entro i limiti massimi di cui al precedente comma, per tenere conto della importanza e responsabilità del posto occupato e di condizioni di servizio che importino particolare disagio.

« In caso di sospensione dallo stipendio o dal grado con privazione dello stipendio il premio non viene corrisposto per la durata relativa.

« Sono esclusi dal premio gli agenti in prova e gli agenti che lavorano col premio di maggior produzione, e quelli che fruiscono delle competenze speciali di cui ai capi VIII, IX e XIII.

« Agli agenti che percepiscono altre competenze in luogo del premio di rendimento e di interessamento al servizio, viene corrisposto, nei giorni di congedo ordinario, quest'ultimo premio nella misura prevista per i pari grado.

« Gli aumenti percentuali alle misure del premio, previsti per gli agenti del personale esecutivo, devono essere arrotondati alla lira per eccesso. Lo stesso arrotondamento deve praticarsi sui premi giornalieri risultanti a seguito delle maggiorazioni di competenza del Ministro ».

TOMMASINI, *relatore*. Faccio osservare agli onorevoli colleghi che questo premio di cui si parla nel primo comma in passato non veniva corrisposto per le giornate di congedo ordinario, di modo che c'era parte del personale che per non perdere alcune migliaia di lire

rinunciava al congedo. Questa rinuncia era quanto di più amonale potesse esistere, poichè sottoponeva il personale a sforzi fisici eccessivi.

Desidero, poi, rivolgere una preghiera al Ministro. L'altro giorno in Assemblea ho lamentato la lungaggine delle pratiche per la sistemazione del personale. Ora, poichè al personale in prova non viene dato questo premio di interessamento e dal momento che le nomine avvengono con effetto retroattivo, prego il Ministro di fare in modo che il premio di interessamento sia dato dalla data di decorrenza della nomina.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Posso dare assicurazione in questo senso.

MASSINI. Noi proponiamo i seguenti emendamenti. Nel primo comma sopprimere le parole « di regola » e « regolare ».

La soppressione completa del secondo comma e nel sesto comma la soppressione delle parole: « gli agenti in prova e gli agenti che lavorano col premio di maggior produzione ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ritengo che chi compie delle irregolarità perseguibili a norma del Regolamento non dovrebbe godere del premio.

MASSINI. Ma le irregolarità di servizio non devono incidere sul compenso per il lavoro: sono inadempienze tecniche che devono essere perseguite in altra maniera.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento del senatore Massini, tendente a sopprimere nel primo comma le parole: « di regola » e « regolare ». Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Massini soppressivo del secondo comma. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Massini tendente a sopprimere nel sesto comma le parole « gli agenti in prova e gli agenti che lavorano col premio di maggior produzione ». Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo in votazione l'articolo 60 già letto. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

CAPO XII.

DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 74.

Dopo il primo comma aggiungere:

« Il Ministro ha facoltà di variare, di concerto col Ministro del tesoro, entro il limite del 30 per cento, la misura base dei singoli premi od indennità previsti ai capi VI e seguenti ogni qual volta il provvedimento possa apportare un utile all'Amministrazione per migliore utilizzazione del personale, degli impianti e dei mezzi di esercizio ».

Fra il 3° e il 4° comma aggiungere:

« Per tutti i compensi (premi, indennità, ecc.) che vengono corrisposti su base oraria viene effettuato il computo delle ore mensilmente, e nel totale delle ore stesse viene trascurata la eventuale frazione di ora se pari od inferiore a mezza ora, ed arrotondata ad un'ora la frazione superiore a mezza ora ».

(È approvato.)

CAPO XIII.

COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE ADDETTO AL SERVIZIO DELLE NAVI TRAGHETTO.

Art. 80.

Premio per ora di lavoro.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello stretto di Messina viene corrisposto, per ogni ora di effettivo servizio, un premio nella misura appresso indicata:

Comandante di 1ª e 2ª classe e capo macchinista di 1ª e 2ª classe L. 90

Ufficiale navale di 1ª classe e ufficiale macchinista di 1ª classe 78

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 . 66

Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1ª classe, capo elettricista ed elettricista di 1ª classe 54

Motorista, elettricista e carpentiere di 1ª classe	L. 48
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	42
Marinaio e carbonaio	36

Il secondo comma è sostituito dal seguente:

« Il premio per ogni ora di effettivo servizio è di lire 120 per l'ufficiale comandante e per quello che ha la direzione di macchina, sulle navi traghetto di dislocamento a pieno carico uguale o superiore alle 2.000 tonnellate ».

MASSINI. Propongo l'aggiunta di un terzo comma così formulato: « Per effettivo servizio si intende quello prestato giornalmente a bordo ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Ritengo che l'aggiunta sia superflua in quanto tale interpretazione è pacifica.

MASSINI. Dichiaro di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo 80. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

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 (andata e ritorno), per qualunque scalo delle due linee Messina-Reggio e Messina-Villa San Giovanni, 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 di 1ª classe	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».

MASSINI. Propongo di sostituire l'articolo 81 con il seguente: « Alle persone di equipaggio delle navi-traghetto, in servizio nello Stretto di Messina, è corrisposto per ogni viaggio, per qualunque scalo delle due linee Messina-Reggio e Messina-Villa San Giovanni, un compenso nelle misure appresso indicate:

« Comandante e capo macchinista: lire 40; ufficiale navale e macchinista di 1ª: lire 33; ufficiale navale e macchinista di 2ª e 3ª: lire 28; primo e secondo nostromo, capo motorista, capo elettricista e primo motorista e primo elettricista: lire 25; motorista, elettricista e carpentiere di prima classe: lire 23; marinaio scelto, fuochista e carpentiere: lire 21; marinaio e carbonaio: lire 20 ».

Ciò perchè l'attuale articolo che prevede la corresponsione di un premio dopo il terzo viaggio è del tutto teorico e irrealizzabile, poichè nessuna nave, o meglio nessun equipaggio, sta in servizio tante ore da poter fare più di tre viaggi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'articolo sostitutivo proposto dal senatore Massini, non accettato dal Governo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 81. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

Art. 82.

Indennità di pernottazione.

È sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto in servizio nello stretto di Messina, che partano od arrivino o rimangano fuori residenza in tutto o in parte del periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese, è corrisposta un'indennità di pernottazione di lire 84.

« Agli effetti della liquidazione di detta indennità si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza delle corse, secondo l'orario, e posticipata quella reale di arrivo, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come previsto al 4º comma dell'articolo 80.

« Al personale medesimo che presta effettivo servizio in navigazione è inoltre corrisposto un supplemento di lire 30 per ogni ora di servizio effettuato nello stesso periodo ».

(È approvato).

Art. 83.

Premio giornaliero.

È sostituito dal seguente:

« Premi giornalieri. »

« Al personale addetto al servizio delle navi traghetto, nei giorni in cui non naviga ed è invece adibito a manutenzioni, guardia ed altri servizi a bordo od a lavori in residenza, è corrisposto un premio giornaliero nella misura prevista, dalla tabella di cui all'articolo 59, pel personale tecnico ed operaio di pari grado.

« Pel personale medesimo quando invece è adibito a lavori di riparazione a bordo sono corrisposti i premi di cui all'articolo 80, per le ore effettivamente rese, per un massimo di otto ore.

« Spetta al direttore generale stabilire in quali casi deve essere corrisposto quest'ultimo trattamento.

« Qualora le prestazioni predette avessero luogo fra le ore 22 e le ore 5, al personale è corrisposto anche il soprassoldo per servizio notturno di cui all'articolo 41 ».

MASSINI. Propongo la soppressione del secondo e del terzo capoverso.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento soppressivo del senatore Massini, non accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 83. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 85.

È sostituito dal seguente:

« Al comandante che presti servizio a terra con la carica di « Dirigente nautico » ed al capo macchinista che presti servizio a terra con la carica di « Dirigente tecnico » è corrisposto, in sostituzione del premio di cui al primo comma dell'articolo 83, un premio di importo uguale a quello di rendimento e d'interessamento di cui all'articolo 59, nella misura stabilita per i capi deposito di grado corrispondente ».

MASSINI. Propongo la seguente formulazione:

« Al comandante e al capo macchinista che prestano servizio a terra con la carica di dirigente nautico e di dirigente tecnico è corrisposta una indennità pari all'ammontare delle competenze accessorie di cui all'articolo 80 percepite da un comandante o capo macchinista pari grado imbarcato su una nave di tonnellaggio superiore alle 2000 tonnellate ».

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento sostitutivo proposto dal senatore Massini, non accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 85. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 87.

Il primo comma è sostituito dal seguente:

« Alle persone di equipaggio delle navi traghetto adibite temporaneamente a servizi fuori dello stretto di Messina viene corrisposta una indennità giornaliera a rimborso delle spese di vitto ed accessorie, nella misura seguente:

Comandante di 1ª e 2ª classe e capo macchinista di 1ª e 2ª classe	L. 960
Ufficiale navale di 1ª classe e ufficiale macchinista di 1ª classe	900
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	840
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1ª classe, capo elettricista ed elettricista di 1ª classe	780
Motorista, elettricista e carpentiere di 1ª classe	750
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	720
Marinaio e carbonaio	696

MASSINI. Propongo il seguente articolo sostitutivo:

« Al personale di equipaggio delle navi traghetto adibito temporaneamente ai servizi fuori dello Stretto vanno corrisposte le indennità di trasferta ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Mi sembra una cosa perfettamente inutile dato che è lo stesso che per il personale di linea.

PRESIDENTE. Faccio osservare che l'articolo 1 della legge che viene modificata dice: « L'indennità di traghetto è corrisposta agli agenti che si recano fuori residenza per incarichi di servizio ecc. ecc. ».

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La premessa generale vale sempre. Approviamo il testo così come è e poi vedremo che cosa potremo fare.

PRESIDENTE. Pongo ai voti l'emendamento proposto dal senatore Massini. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo ai voti l'articolo 87. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Faccio presente che il senatore Massini propone una aggiunta alle varianti sin qui approvate e cioè la soppressione completa della tabella A dell'articolo 4 relativa alle indennità di trasferta per missione inferiore a 24 ore.

Pongo ai voti tale emendamento che non è accettato dal Governo. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Pongo allora ai voti l'articolo 1 e il testo allegato al disegno di legge nel suo complesso. Chi li approva è pregato di alzarsi.

(Sono approvati).

Art. 2.

Il Ministro dei trasporti ha la facoltà di stabilire la data di decorrenza dei singoli provvedimenti, tenuto conto delle economie conseguibili per effetto dei provvedimenti medesimi.

Le date di decorrenza suddette non potranno essere in nessun caso anteriori al 1° dicembre 1948.

MASSINI. Propongo nel primo comma la soppressione delle parole « dei singoli provvedimenti ».

Noi consideriamo infatti le competenze accessorie come un tutto unico e quindi per conseguenza sosteniamo una decisione unica.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Già ho chiarito in sede di discussione generale come sarà interpretata la disposizione. La mia preoccupazione, al momento in cui ho presentato il disegno di legge, era di non avere i fondi necessari. Ora, siccome il periodo di tempo decorso mi dà già facoltà di poter pagare qualche cosa come i sette dodicesimi dell'importo globale delle competenze, posso dire che applicheremo questa legge a partire dal 1° dicembre u. s.

FERRARI. Vi è però per il Ministro le facoltà di adottare vari provvedimenti per le diverse categorie. Il personale, viceversa, considerandole come un tutto unico, desidera che vi sia una decorrenza unica per tutte le competenze.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Siamo d'accordo.

FERRARI. Ma c'è anche un'altra questione. L'articolo dice che la decorrenza non deve essere anteriore al 1° dicembre 1948, ma potrebbe essere una qualsiasi.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. La legge come è stata predisposta mi doveva dare questa facoltà, perchè era imperniata sul fatto che io non potessi realizzare delle economie prima della sua entrata in vigore. Però oggi si tratta di pagare un arretrato e siccome il personale ha fatto delle economie tali che mi consentono di dare questo arretrato con la decorrenza per tutti dal 1° dicembre 1948, io di quella facoltà non ho bisogno di valermi perchè posso trovare la corrispondente economia già consunta nel bilancio che si è già chiuso.

Inoltre, ora posso dire — cosa che non potevo fare durante l'esercizio, quando si è fatta la legge, tre o quattro mesi fa — che nel bilancio ho degli elementi per poter dare la più estensiva applicazione di questa legge.

FERRARI. Così siamo d'accordo.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. Anzi, dirò di più: siccome per l'applicazione completa della legge dovrà trascorrere un po' di

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e telec., mar. merc.)

32ª RIUNIONE (8 luglio 1949)

tempo, vedrò nell'attesa di poter dare un anticipo.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni pongo in votazione l'articolo 2, di cui ho dato lettura. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Art. 3.

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

(È approvato).

Pongo in votazione il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

MASSINI. Vorrei aggiungere un'ultima raccomandazione e cioè che, vista l'approvazione della legge, nel più breve tempo possibile sia concesso l'acconto promesso.

CORBELLINI, *Ministro dei trasporti*. È nel nostro interesse, per dimostrare che questa legge è veramente efficace.

La riunione termina alle ore 11,45.