

(N. 2434)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(MALVESTITI)

di concerto col **Ministro del Bilancio e *ad interim* del Tesoro**

(PELLA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 GIUGNO 1952

Modifiche ad alcune norme ed alla misura di alcune indennità previste nelle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato approvate con regio decreto-legge 7 aprile 1925, n. 405, e successive modificazioni e integrazioni.

ONOREVOLI SENATORI. — Le Ferrovie dello Stato, in analogia a quanto verificatosi nelle altre Amministrazioni autonome a carattere industriale, si sono trovate, fin dalla loro origine, nella necessità di istituire speciali competenze accessorie, da corrispondere al personale in aggiunta allo stipendio o paga, al precipuo scopo di spronare il personale stesso per un sempre maggiore attaccamento al servizio, di compensarlo per i diversi gradi di disagio e di responsabilità inerenti al servizio disimpegnato e di interessarlo alla regolarità ed intensità del servizio stesso.

L'esperienza acquisita nella ricorrente applicazione delle competenze in questione ed i ripetuti rilevamenti statistici hanno portato alla constatazione della particolare efficacia delle competenze stesse a raggiungere i fini per i

quali furono istituite, sempre che i relativi importi siano concretati in misura tale da premiare sufficientemente il personale.

Le competenze accessorie, presentemente in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato sono quelle 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 e con legge 15 luglio 1949, n. 435.

Al riguardo le varie Organizzazioni sindacali dei ferrovieri hanno avanzato alcune richieste, intese ad ottenere un miglioramento alle misure di alcune competenze accessorie del personale di macchina e di scorta ai treni, ed una modifica dei criteri attualmente seguiti per la

loro pratica liquidazione, al fine di pervenire ad una più equa distribuzione di esse.

Esaminate tali richieste, tenendo nella debita considerazione tanto le esigenze dell'Amministrazione ferroviaria quanto gli interessi del personale, si è ravvisata l'opportunità di proporre le modifiche, in seguito specificate ed illustrate, riguardanti in maniera particolare il premio per ora di lavoro, previsto dagli articoli 42, 50 ed 80 delle Disposizioni sulle competenze accessorie per il personale di condotta dei treni, di scorta dei treni e navigante.

Inoltre si è proceduto allo studio ed alla formulazione di alcune varianti da apportare sia al testo che alle misure delle attuali disposizioni concernenti la residenza del personale della linea, prevista dal secondo comma dell'articolo 1, il soprassoldo di località di cui all'articolo 26, il trattamento di alloggio di cui all'articolo 33 ed alcuni compensi diversi, compresi nel Capo XI delle citate Disposizioni.

La misura delle competenze qui sopra elencate, che è rimasta quale stabilita nel 1948, non risponde più, per la sua esiguità, agli scopi che determinarono l'istituzione delle competenze stesse.

Il suo aggiornamento, risponde pertanto ad una precisa esigenza, che non è possibile procrastinare ulteriormente ed alla quale non è estraneo l'interesse stesso dell'Amministrazione.

La natura delle competenze di cui trattasi e le ragioni che giustificano le modifiche che per esse si propongono vengono illustrate qui di seguito.

CAPO I. — Art. 1.

Agli effetti della corresponsione dell'indennità di trasferta l'articolo 1 (secondo comma) delle Disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle Ferrovie dello Stato precisa che:

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

« Per i sorveglianti della linea si considerano residenza il tronco cui appartengono e le stazioni finitime ad esso: per i Capi squadra cantonieri, guardiani, cantonieri e guardabarriere (donne) il cantone proprio e quelli finitimi e

per i guardiani in funzioni di guardalinee il tronco di linea a ciascuno affidato e le stazioni finitime ad esso ».

Se si considera che un cantone della linea ha un'estensione mediamente variabile da cinque a sette chilometri ne risulta che un cantoniere non acquista titolo ad alcun trattamento di trasferta, se non si allontana al meno diciassette chilometri dal centro del proprio cantone, avendo calcolato una lunghezza media di sei chilometri per il cantone proprio e quelli finitimi.

Come risulta tale testo dall'articolo 1 delle « Disposizioni sulle competenze accessorie » tale estesa delimitazione della residenza è esclusivamente prevista per il personale della linea; dimodochè, questo, citando a confronto l'altro personale ferroviario, per il quale la residenza è la località in cui hanno sede l'ufficio, la stazione o l'impianto, al quale l'agente appartiene, ha chiesto un uguale trattamento.

In particolare il personale della linea si riferisce agli operai degli uffici impianti elettrici e di segnalamento, dipendenti dal Servizio lavori e costruzioni, i quali, pur essendo assegnati ad una determinata zona di lavoro (zona che, per altro, è di regola più estesa dei cantoni, potendo avere anche una lunghezza di 40 chilometri), hanno la residenza presso gli uffici stessi, presso le stazioni ferroviarie o le sottostazioni elettriche di trasformazione, di modo che essi acquistano titolo al trattamento di trasferta, quando si allontanano di almeno otto chilometri dalla loro residenza.

Lo stato di disagio, lamentato dal personale della linea, si è aggravato da quando, con l'estendersi dell'elettrificazione e dei sistemi centralizzati di apparati di sicurezza, segnalamento e blocco, è divenuto normale il fatto che tale personale debba assistere il personale operaio degli Uffici I.E.S. ovvero debba essere assistito dallo stesso, in occasione di manutenzioni della linea, interessanti sia il binario e la sede stradale che gli impianti della trazione elettrica del segnalamento, nonché i deviatori comandati a distanza e le relative condotte.

In tali frequentissime occasioni, che si presentano quasi esclusivamente sui tratti di linea costituenti la residenza del personale della linea, solo quest'ultimo non percepisce le indennità di trasferta.

Data questa situazione, si propone di modificare il riportato secondo comma dell'articolo 1 delle Disposizioni sulle competenze accessorie nel senso di intendere per residenza dei sorveglianti della linea la sede d'ufficio del sorvegliante e per residenza dei capi squadra cantonieri, dei cantonieri e del rimanente personale della linea, il cantone al quale appartiene il personale stesso.

Definito in tal modo il concetto di residenza, mentre per i sorveglianti verrebbe fatto un trattamento pari a quello del rimanente personale ferroviario, per quanto riguarda i cantonieri e l'altro personale della linea verrebbe apportata una notevole riduzione alla attuale estesa delimitazione della residenza.

La modifica proposta apporterebbe una maggiore spesa annua, per indennità di trasferta al personale della linea, che si valuta in circa lire 201.000.000 rispetto a quella attualmente sostenuta, pari a circa lire 42.000.000 all'anno.

CAPO III. — SOPRASSOLDO DI LOCALITÀ.

Questo soprassoldo viene corrisposto agli agenti residenti in determinate stazioni internazionali o località di confine, a compenso dei maggiori disagi che la loro residenza comporta.

Col presente disegno di legge si propone di maggiorare di dieci volte il relativo importo individuale mensile in maniera da costituire un effettivo compenso dei predetti disagi.

È da tenere presente inoltre la necessità di aggiornare l'elenco delle località di confine in relazione alle modifiche territoriali verificatesi per l'applicazione del Trattato di pace, depennando da tale elenco le stazioni di Piedicolle, Postumia, Fiume, Prestane Mattegna e Breil, ed inserendovi, invece, quelle di Poggioreale Campagna e Poggioreale del Carso.

Si ravvisa pure l'opportunità di suddividere tali località in due gruppi, a seconda della loro ubicazione e dei disagi che da esse derivano:

1° nel primo gruppo rientrerebbero le stazioni di Modane, Chiasso, Innsbruck, Brennero, S. Candido, Tarvisio, Arnoldstein e le località e linee comprese tra le stazioni stesse ed il confine italiano.

2° nel secondo le stazioni: Ventimiglia, Domodossola, Luino, Poggioreale Campagna, Poggioreale del Carso, e tutte le località e linee comprese tra le stazioni stesse ed il confine italiano.

Al personale residente nella località di cui al primo gruppo verrebbe attribuito un soprassoldo mensile della seguente misura:

grado 9° e superiori . . .	L. 4.000
grado 10° ed inferiori . . .	» 3.000

Al personale residente nelle località di cui al secondo gruppo verrebbe attribuito un soprassoldo mensile nella seguente misura:

grado 9° e superiori . . .	L. 2.000
grado 10° ed inferiori . . .	» 1.500

La maggiore spesa derivante dalle modifiche di cui sopra assommerebbe a lire 24.000.000 all'anno circa.

CAPO V. — ALLOGGI E COMPENSI PER ALLOGGI.

A seguito degli aumenti apportati ai canoni d'affitto delle case economiche e patrimoniali per ferrovieri, è venuto a crearsi un sensibile squilibrio tra le misure di questi canoni e la misura sia della trattenuta che del compenso per alloggio, previsti dall'articolo 33 delle Disposizioni sulle competenze accessorie; trattenuta e compenso che si propone pertanto di aggiornare quintuplicando l'attuale misura della trattenuta e sestuplicando l'attuale misura del compenso.

La superiore maggiorazione proposta per il compenso rispetto a quella della trattenuta si ritiene giustificata dalla considerazione del particolare carattere che il compenso riveste. È questo, infatti, un elemento equilibratore, atto ad equiparare il trattamento tra gli agenti sottoposti alla trattenuta e quelli tenuti al pagamento del regolare canone d'affitto.

Cosicché, volendo agevolare i primi col mantenere entro limiti equi la misura della trattenuta, è necessario maggiorare il compenso in misura più che proporzionale rispetto a quella della trattenuta stessa. Solo a questa condizione il compenso mantiene inalterata la sua funzione di incitamento ad assumere l'alloggio nella vicinanza degli impianti di appartenenza, per gli agenti che rivestono qualifiche

ed esercitano mansioni tali da esigere la loro reperibilità, in qualsiasi momento, per le esigenze del servizio ferroviario.

Ed il livello raggiunto dai canoni d'affitto degli alloggi sia nei fabbricati dell'Amministrazione che in quelli privati induce a ritenere che il compenso di cui trattasi non possa fissarsi in misura inferiore a quella proposta.

Con l'occasione si reputa necessario inserire tra le qualifiche, per le quali è previsto il trattamento per alloggio di cui l'articolo 33 delle Disposizioni sulle competenze accessorie:

i Capi tecnici principali, di 1^a, 2^a, 3^a classe a. p. e di 3^a classe, titolari di squadre rialzo in sede compartimentale ed in località di particolare intensità di traffico;

i Capi verificatori in tutte le sedi compartimentali.

L'estensione del suddetto trattamento agli agenti che rivestono le qualifiche anzi indicate ed esercitano in via continuativa le funzioni ad esse inerenti è dettata da ragioni di opportunità e di equità, considerato che essi sono tenuti, come gli altri agenti che in atto godono del trattamento in questione all'obbligo della pronta reperibilità in qualsiasi momento per le esigenze dell'esercizio.

Inoltre si propone di inserire, nella tabella annessa all'articolo 33 delle Disposizioni sulle competenze accessorie:

i Capi tecnici principali, di 1^a e 2^a classe addetti alle sottostazioni di trasformazione, alla manutenzione degli apparati centrali, di segnalamento e di blocco, nonchè delle linee elettriche e di quelle di segnalamento, telegrafiche, telefoniche e di illuminazione.

A tali agenti che già godono, in base ad un decreto ministeriale particolare, di un premio sostanzialmente analogo a quello previsto dal ripetuto articolo 33 delle Disposizioni sulle competenze accessorie, non sarebbe più corrisposto tale premio.

La spesa derivante dall'approvazione delle maggiorazioni proposte per il compenso per alloggio di cui all'articolo 33 delle Disposizioni sulle competenze accessorie, assomma a lire 90.000.000 all'anno, e verrà integralmente compensata dal contemporaneo aumento che viene proposto per la trattenuta per alloggio, da praticarsi agli agenti in questione, quando

occupino alloggi patrimoniali loro espressamente riservati.

È da tener presente infatti che il numero degli agenti in atto sottoposti alla trattenuta è superiore a quello degli agenti ammessi a godere del compenso per alloggio.

CAPI VIII, IX e XIII. — COMPETENZE SPECIALI DEL PERSONALE DI MACCHINA, DI SCORTA AI TRENI E ADDETTO AL SERVIZIO DELLE NAVI TRAGHETTO.

Art. 42, 50 e 80. — *Premio per ora di lavoro.*

A seguito di approfondito esame, svolto anche in collaborazione con le Organizzazioni sindacali, si è riconosciuta l'opportunità, di modificare l'attuale sistema di liquidazione del premio per ora di lavoro al personale di condotta dei treni, di scorta dei treni e delle navi traghetto, al fine di maggiormente armonizzare gli interessi del personale con quelli dell'Amministrazione.

In base all'attuale sistema di compenso si verifica infatti che, per effetto della maggiorazione del 60 per cento del premio per le ore di lavoro effettuate nel mese, oltre le prime 100, una parte del personale — generalmente il più anziano — il quale ha permanentemente in dotazione i mezzi di trazione, oppure si trova ad essere favorito nell'assegnazione di turni di scorta, perchè più qualificato, realizza guadagni notevolmente superiori a quelli del restante personale che, per ragioni tecniche, non può essere utilizzato con la stessa continuità nei servizi di condotta e di scorta.

Può perciò verificarsi che una parte degli agenti non raggiunga nel mese 100 ore di servizio, agli effetti del premio per ora di lavoro, mentre altri superino le 200 ore che rappresentano la normale presenza nel mese.

La natura e le esigenze del servizio ferroviario non consentono, d'altra parte, di ovviare a tale sperequazione nella distribuzione dei servizi di condotta e di scorta dei treni; ciò per la diversa intensità dei servizi stessi, influenzati da circostanze contingenti; come ad esempio le campagne agricole stagionali, o da fattori comunque imprevedibili.

Inoltre la scarsa utilizzazione del personale nei servizi di condotta e di scorta si ripercuote

sfavorevolmente nella liquidazione al personale stesso del premio di percorrenza.

Si aggiunge che 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.

All'uopo le ore retribuibili si ricavano moltiplicando per otto le giornate di presenza nel mese; escludendo, perciò, le assenze per riposo, festività, congedi, malattie e per qualsiasi altra causa.

La parte variabile sta invece a compensare la qualità del servizio prestato e viene liquidata con le stesse modalità già ora in vigore per il premio per ora di lavoro, senza però la maggiorazione del 60 per cento per le ore rese nel mese in più delle 100.

Se si considera, ad esempio, il servizio prestato da un macchinista che nel mese abbia realizzato 200 ore di servizio di condotta, agli effetti del premio per ora di lavoro, si rileva una parità di guadagno dal confronto dell'attuale (a) col proposto (b) sistema di liquidazione;

a) prime 100 ore a L. (60 × 100) = L.	6.000
da 101 a 200 ore (60 + 60 per cento × 100) =	L. 9.600
Totale	L. 15.600

b) compenso fisso per 200 ore (lire 18 × 200) =	L. 3.600
compenso variabile per 200 ore = »	12.000
Totale	L. 15.600

L'applicazione del nuovo procedimento comporterà, quindi, una diminuzione di guadagno per gli agenti che nel mese hanno realizzato

prestazioni utili, agli effetti della parte variabile del premio per ora di lavoro, superiori alle 200 ore, mentre assicura un minimo di guadagno fisso al personale scarsamente utilizzato nei servizi di condotta e di scorta dei treni, per cause indipendenti dalla sua volontà.

Inoltre si propone, d'intesa con le Organizzazioni sindacali di istituire un apposito compenso per i periodi di disponibilità, allo scopo di mitigare il danno economico derivante al personale dalla scarsa utilizzazione, per motivi contingenti, nelle mansioni proprie della qualifica rivestita.

Detto compenso è proposto in misura pari ad un sesto della parte variabile del premio per ora di lavoro.

Le ore di disponibilità, agli effetti della liquidazione del relativo compenso, si ricavano dalla differenza tra il prodotto per otto del numero delle giornate in cui l'agente è rimasto a disposizione dell'Amministrazione ed il numero delle ore di effettivo lavoro prestate nel mese stesso. A tal fine non sono perciò da considerare le giornate di assenza per qualsiasi causa e cioè: per riposo settimanale, congedo, malattia, ferimenti, ecc.

Poichè anteriormente alle modifiche apportate alle misure del premio per ora di lavoro dalla legge 15 luglio 1949, n. 435, il rapporto tra il premio dell'aiuto macchinista e quello del macchinista era pari al 75 per cento, per aderire altresì, in parte, alle richieste delle Organizzazioni sindacali, le quali hanno chiesto una rivalutazione completa per l'aiuto macchinista, l'attuale rapporto, di circa il 66 per cento, verrebbe portato al 70 per cento circa, con il provvedimento che si propone.

Per quanto riguarda il personale di scorta ai treni, il rapporto tra il premio per ora di lavoro del conduttore capo e quello del conduttore principale, del conduttore e del frenatore - che prima della guerra era rispettivamente dell'80, 70 e 60 per cento e che con la legge 435/1949 fu portato al 62, 55 e 51 per cento - con le misure ora proposte viene ad essere del 65, 58 e 55 per cento rispettivamente.

Trovano così parziale accoglimento, anche per questa categoria di personale, le richieste delle Organizzazioni sindacali di una rivalutazione delle misure dei premi in relazione alla situazione anteguerra.

Il nuovo sistema di liquidazione del premio per ora di lavoro, per uniformità di trattamento trattandosi di una competenza accessoria regolata da criteri unici, viene esteso anche al personale delle navi-traghetto, sebbene per quest'ultimo personale gli inconvenienti citati si verifichino in misura assai minore.

Tuttavia, nei confronti di detto personale, in considerazione delle particolari caratteristiche del servizio, si è ritenuto di mantenere la parità dei guadagni (in base alle attuali misure del premio per ora di lavoro ed a quelle che formano oggetto del presente provvedimento di legge) per 225 ore di lavoro nel mese anzichè per 200.

Tenuto conto che, attualmente, soltanto la nave traghetto « Villa » ha un dislocamento, a pieno carico, di 1260 tonnellate — inferiore cioè al limite di 2000 tonnellate previsto dal secondo comma del suddetto articolo 80 ai fini della corresponsione all'Ufficiale comandante ed a quello che ha la direzione di macchina di una più elevata misura del premio per ora di lavoro, in confronto alla misura normale stabilita dal primo comma del ripetuto articolo 80 per il Comandante di 1^a e 2^a classe e Capo macchinista di 1^a e 2^a classe — ed in considerazione che la nave stessa, a seguito delle modifiche ad essa apportate nell'apparato motore e nella capacità di trasporto dei carri, richiede per il suo funzionamento, da parte dei suddetti ufficiali, una perizia tecnica non inferiore a quella richiesta dalle altre navi traghetto, si ravvisa l'opportunità che tale distinzione attualmente in vigore venga eliminata, stabilendo per i Comandanti e per i Capi macchinisti di tutte le navi traghetto in servizio nello Stretto di Messina, un premio in misura unica per ogni ora di effettivo servizio e cioè di lire 27 per la parte fissa e di lire 133 per quella variabile.

Di conseguenza si propone di abrogare il secondo comma dell'articolo 80 delle Disposizioni sulle competenze accessorie.

L'attuazione del presente provvedimento comporterà una maggiore spesa annua prevedibile di circa lire 451.500.000.

Nel nuovo testo dell'articolo 50 non è stato riportato l'ultimo comma della vigente legge perchè superfluo in quanto le competenze

speciali previste dal Capo IX delle Disposizioni sulle competenze accessorie non competono agli agenti per qualsiasi motivo distolti dal servizio di scorta ai treni.

Si è ritenuto poi di modificare e semplificare il punto *d*) del terzo comma dell'articolo 50 stesso, come è indicato al punto 2) del nuovo articolo proposto, dato che, in pratica, non si verifica mai che nella spunta in residenza, dei carri o delle merci vengano impiegati agenti dei treni, distolti in via continuativa dal servizio di scorta, bensì tali operazioni vengono eseguite dal personale stesso durante il tempo accessorio previsto dal punto *a*) del comma precedente.

Inoltre, nei lavori di ufficio e simili, il personale di scorta dei treni viene retribuito col premio di rendimento e di interessamento al servizio, in quanto il personale stesso, durante tale utilizzazione, viene distolto dal servizio di scorta vero e proprio.

Con l'occasione si è ritenuto di apportare alcune modifiche anche agli articoli: 48-*bis* — secondo comma (locomotive ed automotrici condotte da un solo agente); 78 — secondo comma (riguardante il personale delle navi traghetto) e 81 (premio di percorrenza del personale navigante) per adeguarli maggiormente alla natura del particolare servizio, e ad evitare dubbi di interpretazione nella applicazione delle relative disposizioni.

La dizione del secondo comma del predetto articolo 48-*bis* viene modificata in quanto quella attuale, per quanto riguarda il premio di economia, non ha un senso aderente alle reali condizioni di applicazione.

Il testo dell'attuale secondo comma dell'articolo 78 dà luogo alla corresponsione, per servizi resi oltre le otto ore, del premio per ora di lavoro (articolo 80), anche se trattisi di mansioni da retribuire con l'articolo 59, secondo quanto è previsto dalla prima parte dell'articolo 83; pertanto, con la modifica che si propone, si ottiene una maggiore chiarezza circa l'applicabilità delle disposizioni contenute nei suddetti articoli nei singoli casi.

È evidente, infine, il fondamento della variante dell'articolo 81, dato che per il servizio di traghetto tra Messina e Reggio Calabria si impiega un periodo di tempo pari ad una volta

e mezzo quello occorrente per il traghetto tra Messina e Villa San Giovanni.

CAPO XI. - COMPENSI DIVERSI.

L'articolo 62 - gratificazioni - stabiliva, in passato, un assegno annuale, per compensare gli agenti in occasione di servizi eccezionali o per speciali benemeritenze e fissava i limiti di competenza del Direttore generale, dei capi-servizio e dei Comitati d'esercizio per la concessione di dette gratificazioni.

In occasione dell'istituzione della 13^a mensilità, in base all'articolo 7 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 25 ottobre 1946, n. 263, l'articolo in questione venne soppresso e fu disposto, in sua vece, lo stanziamento di un fondo previsto in bilancio, in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione, sotto la voce « PREMI ECCEZIONALI AL PERSONALE ».

Al fine di disciplinare la corresponsione di detti premi, si ravvisa l'opportunità di ripristinare il disposto dell'abrogato articolo 62, per la parte riguardante la competenza degli Organi dell'amministrazione.

Inoltre è proposto l'aggiornamento dei seguenti articoli:

Art. 67. - Premi per la scoperta di contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla Polizia ferroviaria.

Fermo restando quanto stabilito dal primo comma, e cioè, che agli agenti che scoprono contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla Polizia ferroviaria, si concede il 25 per cento del prodotto netto delle pene pecuniarie devolute all'erario ed effettivamente incassate, si ritiene opportuno maggiorare di dieci volte le misure attuali del premio (comprese ora tra L. 5 e L. 50) che, in base al secondo comma dello stesso articolo, l'Amministrazione si riserva di concedere all'agente per ogni verbale di contravvenzione, quando questi, per una ragione qualsiasi, non potesse ottenere il premio percentuale di cui al primo comma. Pertanto questo premio verrebbe ad essere elevato ad una misura compresa fra lire 50 e lire 500 a seconda dell'importanza della contravvenzione elevata.

Art. 68. - Premi per evitare anomalie nella circolazione dei treni.

Questi premi, d'importo diverso a seconda dell'entità del servizio reso, possono essere accordati agli agenti che contribuiscano ad impedire fatti anormali nella circolazione dei treni, con la scoperta di rotaie rotte od altri guasti di qualche entità nell'armamento o nelle opere d'arte, o con lo esporre e ripetere prontamente i segnali, in caso di pericolo, o con altri mezzi.

Attualmente i premi sono corrisposti dai Capi delle Sezioni fino ad un massimo di lire 200 e dai Comitati d'esercizio fino a lire 500 per ogni anomalia evitata, mentre quelli di maggiore entità, fino ad un massimo individuale di lire 3.000, vengono approvati dal Direttore generale.

Data la esiguità di queste misure si propone di elevare a lire 5.000 la competenza dei Capi delle Sezioni, a lire 10.000 quella dei Comitati d'esercizio lasciando alla competenza del Direttore generale la concessione di premi individuali fino ad un massimo di lire 20.000.

Art. 69. - Compenso per la scoperta di furti ed altri fatti dolosi nei trasporti.

Agli agenti (anche se della forza pubblica) che 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.

Attualmente, fino al limite di lire 400 il premio può essere concesso dai Capi delle sezioni e fino a lire 1000 dai Comitati d'esercizio, mentre i premi superiori, fino al massimo di lire 3.000, vengono approvati dal Direttore generale.

Data l'esiguità delle misure ora in vigore per la concessione di questi premi, si propone di elevare a lire 5.000 la competenza dei Capi delle sezioni ed a lire 10.000 quella dei Comitati d'esercizio, lasciando alla competenza del Direttore generale la concessione di premi individuali fino ad un massimo di lire 20.000.

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

Ai Capi stazione ed ai 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 attualmente un soprassoldo variabile da lire 30 a lire 60 per giornata.

L'ammontare del soprassoldo, per ogni singolo caso, è stabilito dal Capo del servizio.

Data l'eccessiva esiguità del suddetto soprassoldo, si propone di elevarne la misura ad un importo variabile da lire 100 a lire 300 per giornata.

La maggiore spesa derivante all'Amministrazione dall'approvazione delle maggiorazioni proposte ai compensi di cui ai suddetti articoli del Capo XI della Disposizioni sulle competenze accessorie verrebbe ad aggirarsi sulle lire 11.500.000 circa all'anno.

CAPO XII. — DISPOSIZIONI GENERALI.

Art. 74. — Poichè da parte degli Organi di controllo (Sezione staccata della Corte dei conti) sono state formulate riserve in merito all'esatta interpretazione del penultimo comma del presente articolo, circa il trattamento da usarsi al personale per i viaggi comandati fuori servizio, effettuati in dipendenza del servizio disimpegnato nelle funzioni di grado superiore, si ritiene necessario di integrare il comma stesso con precise norme al riguardo, stabilendo, cioè, che anche per i viaggi fuori servizio in questione devono essere corrisposte le competenze accessorie previste dai Capi VIII e seguenti per le funzioni di grado superiore esplicate nel servizio disimpegnato.

Infatti l'agente comandato a prestare servizio, per il quale deve esplicitare le funzioni proprie di un grado superiore, come ad esempio il manovale in funzione di frenatore, di conduttore o di aiuto macchinista, è da considerarsi immesso nelle predette funzioni superiori dal momento in cui, comandato ad effet-

tuare il servizio, lascia il deposito di appartenenza sino al momento di rientro al deposito stesso ossia per tutta la durata del servizio stesso, a parte la complicazione contabile per la duplice liquidazione che dovrebbe essere effettuata in caso contrario e cioè: del premio di rendimento e di interessamento al servizio e dell'indennità di trasferta per il viaggio comandato fuori servizio, e del premio per ora di lavoro e del compenso per assenza dalla residenza per il servizio vero e proprio esplicitato.

Non si palesa, invero, fondata la tesi che l'agente comandato in un servizio di grado superiore, durante il periodo trascorso in vettura, nel viaggio comandato fuori servizio, non eserciti di fatto le funzioni del grado superiore stesso, poichè il servizio complessivamente prestato dall'agente medesimo non può essere scisso in due distinti periodi; a conferma di ciò sta pure il fatto che l'agente è tenuto; non appena rientrato in residenza a rendere conto del servizio prestato in dipendenza delle funzioni disimpegnate nel grado superiore ed a compiere tutte le formalità inerenti al comando ricevuto.

Solo da questo momento sono da considerarsi cessate le funzioni superiori affidategli con le relative responsabilità.

Il conferimento della funzione superiore non si esaurisce nel solo espletamento materiale del servizio, ma permane sino alla revoca di tale attribuzione fatta dall'organo competente, in quanto la prestazione materiale del servizio è uno degli aspetti e conseguenza della funzione stessa.

* * *

Complessivamente la maggiore spesa annua derivante all'Amministrazione dall'approvazione di tutte le modifiche proposte assommerebbe a circa lire 680.000.000 annue, onere al quale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvederebbe 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.

DISEGNO DI LEGGE

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.

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*.

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-Irnsbruck-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 1 ^a classe . .	360	1.800
Capi stazione di 2 ^a classe e di 3 ^a 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 1 ^a classe . .	360	1.800
Capi deposito di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe. Macchinisti di 1 ^a e di 2 ^a classe assegnati in via per- manente alle funzioni di capo deposito	270	1.350
III. - SQUADRA RIALZO.		
Capi tecnici principali, di 1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe a. p. e 3 ^a 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 1 ^a 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 1 ^a 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 2 ^a classe, capi tecnici di 3 ^a classe a. p. di 3 ^a classe e sottocapi tecnici addetti come sopra.	270	1.350
Operai di 1 ^a 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 1 ^a e 2 ^a classe e Capo macchinista di 1 ^a e 2 ^a classe L.	27	133
Ufficiale navale di 1 ^a classe e Ufficiale macchinista di 1 ^a classe	23	81
Ufficiale navale di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe e Ufficiale macchinista di 2 ^a classe, 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe	20	68
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1 ^a classe, capo elettricista ed elettricista di 1 ^a classe	16	56
Motorista, elettricista e carpentiere di 1 ^a 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 1 ^a e 2 ^a classe e Capo macchinista di 1 ^a e 2 ^a classe	L.	144
Ufficiale navale di 1 ^a classe e Ufficiale macchinista	»	120
Ufficiale navale di 2 ^a classe, di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe e Ufficiale macchinista di 2 ^a classe di 3 ^a classe a. p. e di 3 ^a classe	»	102
Primo e secondo nostromo, capo motorista e motorista di 1 ^a classe, capo elettricista ed elettricista di 1 ^a classe	»	90
Motorista, elettricista e carpentiere di 1 ^a classe . .	»	84
Marinaio scelto, fuochista e carpentiere	»	78
Marinaio e carbonaio	»	72