

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 930)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(GASPARI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO EMILIO)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(CARON)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 NOVEMBRE 1969

Revisione delle competenze accessorie  
del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 10 agosto 1964, n. 662, fu attribuito al personale delle Amministrazioni statali un particolare assegno mensile, denominato « assegno integrativo », commisurato a lire 70 per ogni punto di coefficiente dello stipendio allora previsto per ciascuna qualifica.

Da tale trattamento il personale della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato fu escluso in quanto fruiva di particolari trattamenti accessori a motivo della peculiarità delle mansioni svolte. Il provvedimento determinò addirittura una condizione di svantaggio per diverse qualifiche del personale ferroviario, che tradizionalmente ed a motivo del tipico lavoro svolto avevano fruito fino ad allora di un trattamento per competenze accessorie, sia pure in modesta misura, più elevato di quello sancito

dagli ordinamenti in vigore per le corrispondenti qualifiche delle Amministrazioni burocratiche in senso stretto.

A decorrere dal 1° marzo 1966, in sede di attuazione della seconda fase del congelamento previsto dalla legge di delega 5 dicembre 1964, n. 1268, detto « assegno integrativo » mensile venne assorbito negli stipendi del personale cui era stato concesso.

Per il personale dell'Azienda ferroviaria, con il decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, venne congelato negli stipendi un importo corrispondente, per ogni singola qualifica, a lire 70 per punto di coefficiente e fu stabilito, all'articolo 19, terzo comma, che l'importo complessivo mensile del premio di operosità, dei premi di lavoro e del premio di maggior produzione previsti dalle disposizioni

sulle competenze accessorie del personale stesso, approvate con legge 31 luglio 1957, n. 685, e successive modificazioni, doveva decurtarsi di un importo pari al 28 per cento delle misure lorde iniziali degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964, per ciascuna unità del personale medesimo.

Ciò comportò per le qualifiche che percepivano per premio di operosità un importo inferiore a lire 70 per punto di coefficiente un miglioramento retributivo che le pose sullo stesso piano delle qualifiche corrispondenti delle altre Amministrazioni statali, essendo ovvio che le differenze tra il 28 per cento dello stipendio in vigore al 31 dicembre 1964 ed il guadagno mensile per premio di operosità, in quanto negative, rimasero acquisite dagli interessati con i nuovi stipendi aventi efficacia dal 1° marzo 1966.

Per le restanti qualifiche, invece, il recupero del 28 per cento degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964 sul premio di operosità (personale in genere), sui premi di lavoro (personale di macchina, di scorta e delle navi traghetto) e sul premio di maggior produzione (vero e proprio compenso di cottimo analitico di cui fruiscono gli operai delle officine di riparazione del materiale rotabile e di altre attrezzature di interesse ferroviario) produsse una situazione di assoluto squilibrio retributivo nel campo dei trattamenti accessori considerato a se stante, creando le premesse, occorre dichiararlo, per un sempre minore interesse del personale all'assiduità di lavoro.

Per la prima volta, infatti, per le qualifiche ferroviarie che raggruppano la stragrande maggioranza del personale non sussiste più o sussiste in misura assolutamente inadeguata un emolumento che determini un diverso guadagno in funzione del maggiore o del minore apporto all'attività industriale dell'Azienda a seconda del numero delle giornate di presenza in servizio nel mese.

Questa situazione, aggiuntasi al fatto che i guadagni per competenze accessorie sono correlati a misure stabilite, in linea generale, fin dal 1957, per cui hanno perduto molta parte del loro valore sostanziale in termini di capacità di stimolo del dipendente all'assidua laboriosità, ha indotto il

personale ad avanzare già da alcuni anni pressanti richieste di rivalutazione che l'Amministrazione non ha potuto disattendere in quanto fondate su dati obiettivi ed anche perchè ad una rivalutazione di questi emolumenti e ad un razionale riordinamento di tutta la complessa materia è legato, come detto, un effettivo interesse del servizio.

Specifiche considerazioni merita a questo proposito la questione relativa al premio di maggior produzione del quale fruiscono gli operai ed il personale di manovalanza utilizzati, come già detto, nelle officine di riparazione del materiale rotabile e di quello degli impianti fissi dell'Azienda.

Tale personale, infatti, partecipa ad un cottimo strutturato sulla base di una analitica predisposizione delle tariffe relative ai tempi occorrenti per l'esecuzione di ogni singola lavorazione.

Siffatta organizzazione consente di misurare giornalmente la maggiore produzione resa dall'impianto rispetto a quella dovuta. In sostanza, si tratta di un lavoro che dà risultati analoghi, attraverso una intensificazione delle prestazioni, a quelli che si otterrebbero con l'effettuazione di lavoro straordinario in prolungamento dell'orario d'obbligo.

Per questo motivo la determinazione delle paghe base del premio di maggior produzione si opera, giusta quanto previsto dall'articolo 57 delle vigenti disposizioni sulle competenze accessorie, con diretto riferimento agli stipendi (massimo 40 per cento della 265<sup>a</sup> parte dello stipendio annuo iniziale, maggiorato del 17,50 per cento per tener conto dell'influenza media degli scatti biennali).

Allorchè fu operato il conglobamento negli stipendi, dal 1° marzo 1966, del ricordato « assegno integrativo » previsto per gli altri dipendenti statali e, per i ferrovieri, di un'aliquota delle competenze accessorie, la misura delle paghe base del premio di maggior produzione venne bloccata in relazione all'entità degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964 e sui guadagni mensili a tale titolo accessorio fu disposta la decurtazione di una somma pari al 28 per cento

degli stipendi medesimi, come già si è avuto occasione di chiarire.

Ciò provocò una immediata reazione delle maestranze interessate e dei sindacati che le rappresentano i quali ecceperono che, mentre per il personale chiamato a dare prestazioni di lavoro straordinario venivano garantiti gli stessi guadagni di prima con un minor impegno lavorativo (infatti, per assorbire l'onere derivante dall'aumento delle tariffe orarie per lavoro straordinario, fu posto un limite alla durata mensile delle prestazioni eccedenti l'orario normale), per le maestranze suddette i ritmi di lavoro sono rimasti inalterati.

Solo attraverso l'opera di persuasione messa in atto dall'Azienda nel timore che un aumento dei guadagni per premio di maggior produzione provocasse una pronta richiesta di revisione generale dei trattamenti accessori da parte delle altre categorie ferroviarie, gli interessati furono indotti ad attendere, per una revisione delle paghe base in parola, che fosse possibile riordinare le competenze accessorie di tutto il personale.

In definitiva, il problema di un aumento delle paghe base del premio di maggior produzione richiedeva una soluzione sin dall'indomani del conglobamento ed il finanziamento del relativo onere doveva assicurarsi a cura del Ministero del tesoro con i fondi stanziati per coprire la spesa di tale operazione generale.

Peraltro, in sede di esame della questione per la sua definizione nell'ambito del disegno di legge ora in discussione, è stato possibile ridurre il valore dell'attuale formula in modo che i miglioramenti che ne conseguono risultassero equi ed equilibrati rispetto a quelli che deriveranno al personale ferroviario non lavorante a premio di maggior produzione (che è di circa 140.000 unità) e tali rimangono anche quando, in attuazione della legge n. 249 del 1968, il Governo avrà provveduto al riassetto delle retribuzioni di tutti i dipendenti statali.

Appare necessario aggiungere che nel caso in cui fosse abbandonato detto sistema di lavoro, passando a quello ad economia, o si dovrebbe aumentare la consistenza del personale addetto o si dovrebbero affidare com-

messe di lavoro all'industria privata, onde mantenere la produzione e la fornitura dei mezzi al livello delle imprescindibili esigenze dell'esercizio ferroviario.

Questi i presupposti generali e particolari del premio di maggior produzione, che hanno portato, dopo una lunga trattativa con le organizzazioni sindacali del personale, allo studio ed alla predisposizione dell'unito disegno di legge.

Attesa l'entità delle modificazioni che si rende necessario apportare al complesso delle disposizioni sulle competenze accessorie vigenti, si è ritenuto opportuno predisporre un nuovo testo integrale, recependo, senza modifiche sostanziali, anche le norme che non subiscono varianti rispetto al testo attuale, al di fuori di quelle imposte da altre leggi nel frattempo intervenute e di cui sarà data precisazione caso per caso.

Tutto questo allo scopo di avere uno strumento di più agevole e chiara indicazione che riassume e aggiorni tutte le disposizioni intervenute dal 1957 ad oggi.

\* \* \*

In ordine al ripetuto disegno di legge, si precisa quanto segue circa l'articolato.

La finalità della norma di cui all'articolo 2 è implicita nella premessa di questa relazione ed è dettagliatamente illustrata nel prosieguo della relazione stessa, per quel che attiene agli articoli 38, 45, 52, 65 e 66 delle disposizioni sulle competenze accessorie.

Al fine di graduare la spesa ulteriore derivante dalla revisione e dai miglioramenti delle competenze in contesto ed impegnare oneri finanziari sopportabili dal bilancio aziendale, cioè 9.500 milioni per il 1969 e 19.000 milioni per il 1970, è stata inserita la norma transitoria di cui all'articolo 5. Essa altresì demanda al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il consiglio di amministrazione, l'emanazione delle necessarie disposizioni applicative, stabilendo per ciascuna delle competenze revisionate le misure valide dal 1° gennaio 1969 e dal 1° gennaio 1970, nella salvaguardia dei suddetti limiti di maggiore spesa.

L'attribuzione degli importi integrali previsti per ogni singola competenza secondo il testo proposto avverrà, come fissato dall'articolo 3 del disegno di legge di approvazione delle nuove disposizioni sulle competenze accessorie, a far tempo dal 1° gennaio 1971, a meno che non sia diversamente stabilito da specifica norma inerente alla singola competenza.

All'articolo 4 è, poi, inserita una norma sostitutiva dell'articolo 2 della legge 27 febbraio 1960, n. 182, che regola il trattamento per assegno di malattia da attribuire al personale ferroviario per le giornate di assenza dal servizio per tale causa.

Poichè il cennato articolo 2 fa esplicito riferimento, nel determinare l'entità del menzionato assegno, a competenze di cui ora si propone la modifica o addirittura la sostituzione (come il premio di operosità in luogo del quale verrà corrisposto il premio industriale), è necessario indicare le competenze che, in presenza ed a seguito della revisione del trattamento accessorio, dovranno costituire l'assegno per assenza causata da malattia.

In relazione, infine, all'accento fatto nella premessa alla situazione del tutto sperequata e complessa determinata dalla già citata norma dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965, si è reputato opportuno e conveniente introdurre nel disegno di legge la norma di cui all'articolo 6 che dà facoltà al Ministro di procedere alla liquidazione forfettaria dei miglioramenti relativi all'anno 1969. Ciò, ovviamente, se si riterrà di far ricorso a questo disposto.

L'entità delle somme da liquidare alle varie categorie, nei limiti di spesa stabiliti, verrà, se si adotta tale trattamento forfettario, concordata con i rappresentanti del personale. Tale soluzione forfettaria di liquidazione per il 1969 eliminerebbe, fra l'altro, la necessità di procedere ad un conguaglio analitico delle spettanze estremamente complesso, consentendo di corrispondere invece le competenze accessorie nelle nuove misure con i normali ruoli paga del 1970.

All'articolo 7 viene, finalmente, provveduto ad indicare i modi di copertura dell'onere.

Peraltro nel testo proposto per la ristrutturazione delle competenze accessorie vengono considerate anche le qualifiche nelle quali, ai sensi della legge approvata nell'ottobre 1969 dal Parlamento, sarà inquadrato, anche con effetto retroattivo, il personale delle assuntorie di stazione e di passaggio a livello.

La spesa correlativa a questa integrazione è compresa in quella complessiva precisata nel citato articolo 7.

Fatta questa premessa di ordine generale sui criteri informativi seguiti nella ristrutturazione delle competenze accessorie del personale ferroviario, si passa ad illustrare nei particolari i vari articoli dell'allegato contenente le disposizioni sulle competenze accessorie vere e proprie.

#### CAPO I. — *Indennità di trasferta.*

Riproduce integralmente il capo I delle disposizioni vigenti. Peraltro:

a) nell'elencazione delle qualifiche di cui all'articolo 2 sono soppresse quelle non più rivestite da alcun dipendente in servizio (cassiere principale *ad personam*, capo verificatori *ad personam*);

b) le misure dell'indennità di trasferta vengono riportate già lordizzate ai sensi dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749. Nei casi in cui si hanno in atto due misure o più misure differenziate, in conseguenza della lordizzazione per qualifiche comprese, per indennità di trasferta, in uno stesso raggruppamento, si è prevista, per intuibili ragioni anche equitative, una identica misura su base ponderale. Comunque, gli scarti in più o in meno rispetto agli importi attuali sono contenuti in limiti insignificanti (in genere da meno di 2 o 3 lire l'ora a più di 2 o 3 lire l'ora);

c) viene soppresso il terzo comma dell'articolo 7 giacchè ha dato luogo a difficoltà interpretative che è opportuno eliminare,

avuto presente anche che ciò non comporta oneri.

#### CAPO II. — *Indennità di trasloco.*

Riproduce integralmente la normativa attuale, con lordizzazione delle misure di indennità, nei casi necessari, similmente a quanto operato e detto per l'indennità di trasferta.

L'unica variante introdotta riguarda la eliminazione della disposizione secondo la quale per la sistemazione dei mobili e delle masserizie dei dipendenti che abitano o vanno ad abitare in alloggi ubicati nel recinto delle stazioni provvede l'Azienda con proprio personale di manovalanza. Ciò giacchè tali operazioni di carico e scarico masserizie non sono pertinenti ai ferrovieri.

Tuttavia, viene lasciata all'Azienda la facoltà di provvedere in tal modo per gli alloggi siti lungo la linea, cioè fuori dei centri abitati, ove l'intervento dei manovali ferroviari può rendersi necessario ed opportuno per ragioni pratiche.

#### CAPO III. — *Soprasoldo di località.*

Da anni il personale che risiede nelle località di confine elencate nell'articolo 26 delle vigenti disposizioni sulle competenze accessorie chiede una sostanziale revisione del soprasoldo di cui in atto fruisce ed una modificazione dei criteri per la sua applicazione.

In effetti si tratta di località che presentano particolari condizioni di disagio in molti casi per ragioni di carattere ambientale, in ogni caso per la natura e la peculiarità delle prestazioni che si richiedono al personale che vi presta servizio.

Poichè questa situazione riguarda indistintamente tutto il personale e non è condizionata dalle mansioni svolte in relazione alla qualifica rivestita, si è ritenuto equo stabilire il compenso in misura tale da costituire un effettivo concreto riconoscimento, senza più differenziarlo a seconda della qualifica rivestita.

Peraltro, sono state portate nel raggruppamento per il quale è prevista una misura

maggiore di compenso tutte le località di confine che si trovano in territorio nazionale, mentre nel raggruppamento per il quale la misura di compenso è stabilita ad un livello inferiore (lire 9.000 anzichè lire 12.000 mensili) sono state considerate le stazioni internazionali site in territorio estero di confine con l'Italia, esclusa la Jugoslavia, tenuto conto che il personale dell'Azienda ivi in servizio percepisce, così come l'altro personale della pubblica amministrazione italiana (dogane, poste, eccetera), un particolare trattamento economico di conversione in valuta locale ai sensi della legge 28 luglio 1961, n. 722.

Nel primo raggruppamento sono state poi incluse le località di Bardonecchia e Como avuto riguardo al fatto che, oltre a rappresentare le ultime stazioni italiane di impegno rilevante prima del confine, assolvono in pratica le stesse funzioni affidate alle stazioni italiane considerate nel vigente articolo 26 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale ferroviario.

#### CAPO IV. — *Compenso per reperibilità.*

Prende il posto del capo IV delle disposizioni in vigore, che viene soppresso in quanto l'indennità di malaria, come hanno convenuto unanimemente anche i rappresentanti del personale, non ha più ragione di essere, visto che l'endemia malarica è del tutto scomparsa dal territorio nazionale.

Sostituisce il capo V delle disposizioni vigenti.

A tutta la materia è stata data una diversa impostazione onde assicurare a questa voce di competenza una disciplina del tutto autonoma rispetto al problema dell'assegnazione degli alloggi di servizio che verrà regolamentata al di fuori del contesto in esame.

Occorre premettere che, a differenza di quanto avviene per gli altri pubblici dipendenti, i ferrovieri addetti a settori interessati direttamente alla sicurezza della circolazione sono tenuti al vincolo della reperibilità per garantire, al di fuori del normale orario di lavoro, il pronto intervento in caso

di necessità di servizio non altrimenti superabili. È evidente come ciò costituisca per gli interessati una pesante limitazione della propria libertà nelle ore di riposo, che non trova un equo corrispettivo nel trattamento previsto dall'articolo 33 delle disposizioni sulle competenze accessorie oggi in vigore.

In particolare è stata contestata la facoltà dell'Azienda di richiedere la reperibilità, con il sacrificio della libertà personale che ciò comporta, nella giornata di riposo settimanale. Poichè la richiesta del personale appare valida sul piano della esigenza di garantire, in base alla normativa che disciplina i rapporti di lavoro, il libero godimento del riposo spettante al termine della settimana lavorativa, è stata esclusa la possibilità dell'Azienda di inserire nei turni di reperibilità le giornate di riposo settimanale senza il consenso degli interessati.

Peraltro, va considerato che quanto sopra comporta una completa riorganizzazione del servizio in questo settore, con maggiore impegno di personale che sarà necessario reperire. Perciò è stata inserita nell'articolo 29 la norma transitoria occorrente per garantire la possibilità di far fronte nel frattempo, e comunque per un periodo non superiore a due anni dalla data di approvazione del presente disegno di legge, alla imprescindibile esigenza dell'esercizio ferroviario. Durante tale periodo, quindi, l'Azienda potrà richiedere, se occorre, la reperibilità anche nelle giornate di riposo settimanale. Successivamente, invece, ciò potrà essere fatto solo con l'esplicito consenso del personale interessato.

Sotto il profilo pratico si ha poi ora una notevole disparità di trattamento fra chi è assegnatario di un alloggio aziendale, e fruitrice quindi di una consistente riduzione sui canoni di affitto, peraltro più contenuti di quelli del libero mercato, e chi, invece, abitando in alloggi privati, è tenuto a pagare un fitto più elevato e percepisce, come contropartita, un compenso mensile variabile, a seconda della qualifica, fra 1.800 e 5.000 lire.

Con le modificazioni che si introducono in questa materia si tende anzitutto a razionalizzare la disciplina per evitare, come si verifica attualmente, che il trattamento di reperibilità sia corrisposto nella stessa misura indipendentemente dall'entità delle prestazioni rese. Si verifica, infatti, con la normativa vigente che viene usato identico trattamento se nel corso di un mese un dipendente è chiamato ad essere reperibile sia per soli due giorni sia per quindici giorni (massimo consentito dalla normativa).

Il nuovo trattamento previsto, infatti, è stabilito su base giornaliera, per cui si avrà un automatico adeguamento del corrispettivo all'entità delle prestazioni rese. Inoltre, verrà stabilito, con disciplina interna, che la reperibilità dovrà richiedersi negli stretti limiti imposti dalle effettive esigenze dei servizi al personale rivestito delle qualifiche o utilizzato nelle mansioni elencate all'articolo 29.

Per quanto concerne l'assegnazione degli alloggi di servizio verrà predisposta una normativa autonoma la quale, evidentemente, terrà conto della necessità di assegnare gli alloggi di servizio in primo luogo al personale soggetto al vincolo della reperibilità.

Altra innovazione rispetto alle disposizioni attuali è quella contemplata al secondo comma dell'articolo 30, concernente la corresponsione di una indennità, ragguagliata ad un'ora di compenso per lavoro straordinario stabilito per la qualifica rivestita, al personale che, durante le ore di riposo per le quali è soggetto alla reperibilità, è chiamato ad intervenire per esigenze dell'esercizio.

Poichè l'indennità retribuisce anche i primi trenta minuti di lavoro compiuto nel corso dell'intervento, in sostanza l'indennità è pari a mezz'ora di compenso per lavoro straordinario e costituisce un giusto riconoscimento del disagio connesso a questa prestazione.

Il nuovo trattamento, che avrà piena applicazione a decorrere dal 1° gennaio 1971, non è tale da garantire un sicuro miglioramento, prima di tale epoca, al personale che

alla data di entrata in vigore delle nuove disposizioni risulti assegnatario di un alloggio aziendale. Inoltre, il trattamento stesso non verrà ulteriormente corrisposto ai dipendenti che, per effetto di una più razionale turnificazione della reperibilità nei limiti minimi imposti dalle effettive esigenze dell'esercizio, non sarà più incluso nei relativi turni. Per non determinare, quindi, condizioni d'improvviso disagio è stato previsto, all'articolo 31, che al personale assegnatario di alloggi aziendali venga conservato nelle seguenti misure il trattamento fruito in base alle precedenti disposizioni, fino a quando permangano le condizioni per le quali ne era stato acquisito titolo:

85 per cento dal 1° del mese successivo a quello della data di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni al 31 dicembre 1969;

70 per cento dal 1° gennaio al 31 dicembre 1970;

50 per cento dal 1° gennaio 1971.

L'importo mensile spettante per i primi 10 giorni di reperibilità ai sensi dell'articolo 30 sarà, però, recuperato fino alla concorrenza del vantaggio in termini monetari derivante dal trattamento di cui sopra, per evitare il cumulo di due trattamenti allo stesso titolo.

Tuttavia, è stata anche introdotta, al secondo comma dell'articolo 31, una disposizione a salvaguardia del trattamento attuale quando questo sia, comunque, più favorevole di quello sancito dalle nuove disposizioni.

Per il personale soggetto all'obbligo della reperibilità, il quale occupi una abitazione privata, il compenso giornaliero viene corrisposto in misura integrale dal 1° del mese successivo a quello della data di entrata in vigore della legge di approvazione delle nuove competenze accessorie per ogni giorno in cui sia incluso nei turni di reperibilità in quanto, diversamente, il nuovo trattamento potrebbe risultare sensibilmente inferiore a quello attuale pur permanendo il vincolo della reperibilità.

Per chi invece occupi un alloggio privato e non venga da tale data incluso nei turni di reperibilità cessa ogni trattamento visto che in pratica si trova nelle identiche condizioni di un qualsiasi altro dipendente.

L'Azienda ferroviaria, con provvedimento in corso di studio in collaborazione con i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, provvederà a stabilire una opportuna perequazione dei canoni degli alloggi di servizio i quali, fissati in atto in base ai costi di costruzione, in relazione all'epoca in cui furono realizzati, sono differenziati nel loro importo per vano mese in misura sensibilissima che non trova piena giustificazione ove si consideri che gli alloggi di servizio sono, in ultima analisi, costruiti per soddisfare precise esigenze dell'esercizio.

#### CAPO V. — *Compenso per lavoro straordinario e cottimi.*

Sostituisce il capo VI delle vigenti disposizioni e lo riproduce integralmente con una unica variante sostanziale all'articolo 33 per consentire la forfettizzazione del compenso per lavoro straordinario nei riguardi di tutto il personale direttivo preposto alla dirigenza di unità organiche in posto di pianta della qualifica rivestita.

Vengono in questo modo accolte le istanze del personale direttivo preposto alla dirigenza dei reparti, specie dell'esercizio, per il quale non è agevole, a motivo della particolarità delle funzioni esercitate, procedere secondo i criteri generali alla analitica valutazione delle prestazioni rese oltre il normale orario di servizio in quanto sovrintende in molti casi a più impianti e svolge un'azione anche di sorveglianza e di controllo non sempre nello stesso posto di lavoro e durante un identico periodo della giornata.

Peraltro l'innovazione non comporta oneri in quanto è ovvio che i trattamenti verranno stabiliti su una media di prestazioni che non si discosta da quella attuale retribuita sulla base di una precisa valutazione delle prestazioni rese per imprescindibili esigenze di servizio oltre il normale orario giornaliero di lavoro.

CAPO VI. — *Soprasoldi per servizio notturno e per lavoro domenicale. Trattamento per festività infrasettimanali.*

Sostituisce il capo VII delle disposizioni in vigore.

Per quanto riguarda il soprassoldo per servizio notturno, ferma restando la normativa vigente, la misura oraria viene elevata da lire 110 per la 1<sup>a</sup> categoria e da lire 65 per la 2<sup>a</sup> categoria rispettivamente a lire 200 e a lire 155.

Le nuove misure, tuttavia, verranno applicate integralmente dal 1° gennaio 1971, mentre per il periodo 1° gennaio-31 dicembre 1969 il soprassoldo verrà corrisposto nelle misure di lire 140 per la 1<sup>a</sup> categoria (lire 110 +  $\frac{200 - 110}{3}$ ) e di lire 95 per la 2<sup>a</sup> categoria (lire 65 +  $\frac{155 - 65}{3}$ ) e per il periodo 1° gennaio-31 dicembre 1970 nelle misure rispettivamente di lire 170 (lire 110 +  $\frac{200 - 110}{3} \times 2$ ) e di lire 125 (lire 65 +  $\frac{155 - 65}{3} \times 2$ ), ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 5 della legge di approvazione delle nuove disposizioni proposte.

Il trattamento, che in questo modo verrà usato ai ferrovieri per il lavoro prestato nel periodo compreso tra le ore 22 e le 6, risulterà, tuttavia, ancora inferiore (e notevolmente per il periodo 1° gennaio 1969-31 dicembre 1970) a quello percepito dai dipendenti di altre Amministrazioni dello Stato allo stesso titolo.

Il terzo comma del vigente articolo 41 delle disposizioni sulle competenze accessorie, che disciplina il soprassoldo per servizio notturno, viene modificato nella forma per consentire poi, secondo i principi generali, di disporre che sia usato il trattamento più favorevole nelle varie circostanze di lavoro notturno che si possono in pratica determinare.

Una innovazione rispetto a quanto previsto dall'attuale normativa è costituita dal-

la disposizione che prevede la corresponsione di un particolare compenso al personale che, essendo incluso in turni di servizio a rotazione perchè interessanti settori a lavoro continuo nelle 24 ore (personale di macchina e di scorta dei treni, personale delle stazioni, eccetera), non fruisce del riposo settimanale la domenica, ma in un giorno qualsiasi della settimana.

I rappresentanti sindacali, nel sottolineare che in tutte le disposizioni ed i contratti riguardanti le prestazioni di lavoro viene prevista una maggiorazione retributiva per gli impegni riguardanti giornate festive, avevano insistito affinché al personale impiegato la domenica e fruente del riposo settimanale in altra giornata fosse corrisposta la differenza tra il compenso per lavoro straordinario festivo e feriale relativamente alle ore di lavoro prestato.

È stato possibile, peraltro, anche se concettualmente la richiesta presenta valido fondamento, come riconosciuto anche in sede internazionale (*Bureau international du travail*), pervenire ad una soluzione conciliativa fissando in lire 500 il soprassoldo per il caso in cui le prestazioni rese in giornata domenicale, senza titolo a recupero o a compenso per lavoro straordinario, siano di durata superiore alla metà dell'orario settimanale di lavoro ragguagliato a giornata e in lire 250 per prestazioni pari od inferiori a metà di tale orario, con un minimo di 2 ore di servizio.

Il nuovo soprassoldo per lavoro domenicale trova apposita collocazione nell'articolo 37.

Viene così risolto un problema da tempo sollevato dal personale e che si poneva in termini di equo compenso della qualità delle prestazioni, secondo i concetti di una razionale impostazione delle retribuzioni.

Nello stesso articolo 37 viene, poi, inserita una norma che estende a tutte le festività infrasettimanali il trattamento in atto previsto dall'articolo 86 dello stato giuridico approvato con la legge n. 425 del 1958 e successive varianti per le sole festività di Natale, Capodanno, Festa dei lavoratori, anniversario della Repubblica e Ferragosto.



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

In tal modo, si dispone il pagamento del compenso per lavoro straordinario relativamente alle prestazioni rese in dette occasioni e non recuperate successivamente con riposo. La disposizione non comporta oneri in quanto consente di ridurre i fabbisogni di personale, potendosi fondatamente ritenere, per la natura stessa delle festività infrasettimanali, che la maggior parte del personale preferisca il pagamento del lavoro straordinario in luogo del recupero delle prestazioni offerte, specie quando sarà attuata la programmata settimana corta lavorativa.

CAPO VII. — *Competenze del personale di macchina.*

Sostituisce, con sostanziali modificazioni, il capo VIII delle disposizioni in vigore.

Articolo 38-A. — Premio giornaliero.

Sostituisce l'articolo 42.

Come accennato nelle premesse alla presente relazione, a seguito del conglobamento negli stipendi in vigore dal 1° marzo 1966 dell'assegno integrativo di lire 70 a punto di

coefficiente (pari al 28 per cento degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964), nei riguardi del personale ferroviario, cui tale assegno non era stato concesso, con l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, venne disposto che sull'importo complessivo mensile spettante per premio di lavoro (giornaliero e se necessario orario), per premi di operosità e per premio di maggior produzione doveva operarsi una decurtazione del 28 per cento della misura lorda iniziale degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964, per ciascuna unità del personale interessato.

Nei riguardi del personale di macchina, di scorta dei treni e delle navi traghetto, che percepisce i premi di lavoro, l'applicazione di tale disposizione comportò la conseguenza di annullare sul piano pratico il premio giornaliero del personale di macchina e di ridurre l'entità di quello orario per tutte le qualifiche, escluse quelle di macchinista di 1<sup>a</sup> classe e macchinista.

Si è determinata, in sostanza, la seguente situazione:

| QUALIFICHE                                     | Premio giornaliero previsto dalle disposizioni in vigore<br>Lire | Decurtazione in base all'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965 raggugliata a giornata (1/25) |      | Valore effettivo del premio giornaliero<br>Lire |
|--|--|--|------|---|
|  |  | Lire   | Lire |   |
| Macchinista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | 749  | 674  | 75   |   |
| Macchinista . . . . .                          | 700  | 632  | 68   |   |
| Aiuto macchinista . . . . .                    | 460  | 551  | —    |   |
| Macchinista T.M. . . . .                       | 505  | 580  | —    |   |
| Aiuto macchinista T.M. . . . .                 | 335  | 515  | —    |   |

Relativamente alle qualifiche per le quali l'importo del recupero da operare, in applicazione dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965, è superiore all'importo del premio giornaliero, la differenza viene assorbita sull'importo dei premi orari, che risulta conseguentemente ridotto, esso pure, come si dirà in seguito.

In sede di riassetto del premio giornaliero si è partiti dalla situazione dei residui

e pertanto il miglioramento effettivo su questa voce è dato per il macchinista di 1<sup>a</sup> classe e il macchinista dal premio giornaliero previsto nelle nuove disposizioni meno il residuo in atto (75 o 68 lire rispettivamente) e per le altre qualifiche dall'intero premio giornaliero per esse previsto nelle nuove disposizioni stesse.

È ovvio che, così operando, sui nuovi importi mensili per premio giornaliero od orario non deve più praticarsi la decurtazione

di cui al ripetuto decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965.

La normativa concernente la liquidazione del premio giornaliero resta pressochè immutata rispetto a quella in vigore con la sola variante relativa al computo delle giornate per le quali compete il premio. E ciò in relazione alla programmata riduzione della durata settimanale del lavoro per il personale ferroviario dell'esercizio, con l'attuazione della quale viene assicurato un maggior numero di riposi al personale di macchina e di scorta dei treni. Non sarebbe infatti equo che, richiedendosi giornalmente prestazioni di durata superiore al valore del rapporto durata settimanale del lavoro diviso sei, si corrispondesse un numero di premi giornalieri inferiore a quello in atto fruito.

In definitiva, con la variante si vuole garantire la corresponsione di un trattamento a titolo di premio giornaliero non inferiore a quello fruito nel caso in cui non fosse attuata la riduzione della settimana lavorativa.

#### *Articolo 38-B. — Premio orario.*

Questo premio ha lo scopo di dare un riconoscimento al personale di macchina per le prestazioni di lavoro effettivo che esso è chiamato a dare. Infatti, attesa la natura del servizio affidato al personale in questione, nei turni di servizio vengono a cadere periodi che, pur essendo da valutare in pieno agli effetti della durata del lavoro (interruzioni di non lunga durata tra un servizio e l'altro, viaggi in vettura per recarsi fuori residenza ad effettuare un servizio di condotta o per rientrare in residenza a servizio compiuto, eccetera), non comportano l'impegno e la responsabilità del lavoro di effettiva condotta o di quello svolto per compiere le operazioni accessorie quale la visita al mezzo o altre.

A causa della situazione determinatasi per effetto dell'applicazione dell'articolo 19 del ripetuto decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965, anche il premio orario del personale di macchina, fatta eccezione per il macchinista di 1ª classe ed il macchinista, ha assunto valori effettivi del tutto

trascurabili che non soddisfano in alcun modo le finalità del premio stesso.

È stato pertanto necessario ristrutturare anche questa competenza così da poter conseguire il duplice scopo di dare un equo riconoscimento a chi è maggiormente impegnato in prestazioni di effettivo lavoro e responsabilità e costituire nello stesso tempo un incentivo al lavoro nell'interesse generale del servizio.

Peraltro, i rapporti attualmente esistenti tra le misure dei premi previsti per le varie qualifiche interessate non vengono mantenuti nel nuovo premio orario in quanto, mentre per il macchinista di prima classe ed il macchinista, come si è detto, il premio attualmente percepito in effetti è quello previsto dalle disposizioni vigenti, per le altre qualifiche esso è stato praticamente ridotto dalla decurtazione applicata in base al decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965.

È stato quindi necessario, volendo restituire al premio la sua funzione, accordare un miglioramento generale a tutta la categoria maggiorando opportunamente il valore dei residui in atto correlativi alle singole qualifiche.

La normativa concernente questo emolumento non ha subito varianti all'infuori di quella relativa alla definizione dei servizi locali in relazione a talune modificazioni organizzative recentemente intervenute per quanto riguarda la denominazione dei treni.

È poi prevista una particolare maggiorazione per il personale di condotta dei treni merci senza capotreno a compenso dei sia pur modesti maggiori impegni derivanti al macchinista e all'aiuto macchinista in seguito alla eliminazione del capotreno su questo tipo di convogli.

#### *Articolo 39. — Premio di percorrenza.*

Sostituisce l'articolo 43 delle vigenti disposizioni.

Al fine di meglio adeguare, anche attraverso questa competenza, l'entità dei guadagni per trattamento accessorio agli effettivi impegni di responsabilità che incombono sulla categoria, si è ritenuto oppor-

tuno raggruppare in modo diverso da quello attuale i vari mezzi di trazione.

Infatti, vengono fuse in un unico raggruppamento le locomotive a vapore comunque alimentate, mentre le locomotive elettriche a corrente continua vengono incluse nel gruppo delle elettromotrici, elettrotreni, automotrici ed autotreni. Le misure vengono aumentate mediamente del 30-35 per cento onde ripristinare una situazione di equilibrio nel quadro generale della ristrutturazione delle competenze accessorie di questa categoria.

*Articolo 40. — Indennità di pernottazione.*

Sostituisce l'articolo 44 delle disposizioni vigenti.

La misura del supplemento orario viene portata a lire 200 per le stesse ragioni dette a proposito del soprassoldo per servizio notturno di cui al capo VI, cui si rinvia.

Tale supplemento, infatti, rappresenta per il personale di macchina l'equivalente del soprassoldo previsto per il personale in genere che presti servizio fra le ore 22 e le ore 6.

La normativa resta inalterata rispetto a quella oggi vigente.

*Articolo 41. — Compenso per assenza dalla residenza.*

Sostituisce l'articolo 45 delle disposizioni in vigore.

Da tempo il personale sollecita una opportuna revisione di questa competenza che viene corrisposta, in luogo dell'indennità di trasferta, ai dipendenti addetti alla condotta ed alla scorta dei treni.

In effetti, a causa anche della sempre maggiore incidenza sui bilanci familiari delle spese che il personale interessato sostiene sistematicamente in conseguenza della natura del servizio svolto, che lo tiene per lunghi, continui periodi assente dalla località in cui dimora con la famiglia, le attuali misure del compenso si sono rese del tutto inadeguate. Peraltro, non sarebbe possibile procedere ad una sostanziale rivalutazione di esse fino a quando un analogo provvedimento non intervenga sul piano generale del pubblico impiego per la revi-

sione delle misure dell'indennità di trasferta, ferme dal 1960 malgrado il sensibile aumento del costo della vita intervenuto nel frattempo.

Inoltre il personale di macchina e di scorta rivendica, per i servizi resi fuori residenza, un trattamento che non si discosti se non in lievissima misura da quello usato al restante personale ferroviario in particolare e statale in genere, per indennità di missione.

Poichè le richieste hanno un indubbio fondamento nell'analogia delle situazioni e considerato che il compenso per assenza dalla residenza è stabilito attualmente in misura sensibilmente inferiore a quello dell'indennità di trasferta, si è reso necessario prevedere fin da ora un sia pur modesto aumento di questa competenza, contenuto per il periodo 1 gennaio - 31 dicembre 1969 nel 7,5 per cento circa delle misure attuali. Pari aumento sarà poi accordato negli anni successivi fino a raggiungere il 90 per cento delle attuali misure dell'indennità di trasferta, nell'intesa che qualora intervenga una loro revisione per tutti i dipendenti statali, il compenso per assenza dalla residenza sarà da quel momento ragguagliato all'85 per cento delle nuove misure.

Viene in questo modo definita una situazione che da anni teneva in agitazione un raggruppamento di personale che è realmente soggetto a disagi e responsabilità rilevanti per le caratteristiche delle prestazioni che è chiamato a dare.

La restante normativa concernente il compenso per assenza dalla residenza non subisce varianti rispetto a quella vigente, con la sola differenza che viene ben precisato, secondo la logica delle cose, che questo compenso è corrisposto in sostituzione dell'indennità di trasferta.

*Articolo 42. — Premio di economia.*

*Articolo 43. — Locomotive ed automotrici condotte da un solo agente.*

Riproducono, senza varianti, rispettivamente gli articoli 46 e 47 delle disposizioni in vigore.

*Articolo 44.* — Servizi locali e speciali.

Al punto *B)* viene riprodotta la norma prevista dall'articolo 48 delle disposizioni in vigore, mentre al punto *A)* viene stabilito un particolare trattamento per il personale di macchina addetto esclusivamente ai servizi locali e che, quindi, percepisce in complesso un trattamento economico notevolmente minore di quello fruito dai pari qualifica addetti ai servizi di condotta fuori residenza.

In questo modo si disciplina con disposizione di legge un trattamento che si era reso necessario stabilire con provvedimento amministrativo al fine di superare le difficoltà che in grandi città come Milano, Torino e Roma si erano incontrate per assicurare la regolarità dei servizi fra scali ed impianti considerati come facenti parte della medesima residenza.

#### CAPO VIII. — *Competenze del personale dei treni.*

Sostituisce, con sostanziali modifiche, il capo IX delle disposizioni in vigore.

*Articolo 45/A.* — Premio giornaliero.

*Articolo 45/B.* — Premio orario.

Quest'ultimo sostituisce l'articolo 49.

La situazione per queste due competenze è parallela a quella del personale di macchina di cui si è detto ad illustrazione dell'articolo 38, punti *A)* e *B)*, ed identiche sono le ragioni e le finalità che hanno indotto a proporre una ristrutturazione delle competenze stesse.

In particolare si deve aggiungere che, per quanto concerne il personale di scorta utilizzato su linee gestite col sistema della dirigenza unica, si è ritenuto opportuno proporre una sostanziale rivalutazione del premio orario, variando anche i criteri di attribuzione del premio medesimo.

Infatti, mentre, secondo la normativa prevista dal vigente articolo 49 delle competenze accessorie, a questo personale viene corrisposto un compenso orario integrativo di quello spettante in via normale, con le norme proposte si corrisponderebbe un pre-

mio orario sostitutivo di quello stabilito per i servizi di scorta in genere.

L'incremento rispetto al trattamento attuale è giustificato dalla considerazione che sulle linee a dirigenza unica il capotreno, il conduttore ed il frenatore assumono anche talune responsabilità di movimento che, sul piano generale, incombono invece al personale di stazione.

*Articolo 46.* — Premio di percorrenza.

Sostituisce l'articolo 50 delle disposizioni in vigore, con una rivalutazione delle misure dell'ordine di circa il 30 per cento.

Valgono le considerazioni esposte a proposito dell'analogo premio previsto per il personale di macchina dall'articolo 39 dianzi illustrato.

*Articolo 47.* — Indennità di pernottazione.

Sostituisce l'articolo 51 delle disposizioni in vigore.

Le modificazioni proposte sono identiche a quelle indicate per l'articolo 40.

*Articolo 48.* — Compenso per assenza dalla residenza.

Sostituisce l'articolo 52 delle disposizioni in vigore.

Le modificazioni proposte e le ragioni di esse sono identiche a quelle indicate per l'articolo 41.

*Articolo 49.* — Servizio fatto con carri misti da squadre fisse durante il viaggio.

Sostituisce l'articolo 53 delle disposizioni in vigore.

La misura di questo premio addizionale da corrispondere, in aggiunta alle altre competenze proprie del personale dei treni, ai componenti delle squadre trasbordatrici viene rivalutata per tener adeguatamente conto degli effettivi impegni di lavoro dei dipendenti interessati. Le attuali misure sono infatti irrisorie e non consentono oltretutto di conseguire le finalità di incentivo per questo tipo di lavoro particolarmente impegnativo rispetto ai compiti normali del personale rivestito delle qualifiche interessate.

*Articolo 50.* — Soprassoldo per cumulo funzioni.

Sostituisce, senza varianti, l'articolo 54 delle vigenti disposizioni.

*Articolo 51.* — Dipendenti delle stazioni in funzioni proprie del personale di scorta dei treni e personale di scorta dei treni incaricato di servizi speciali.

Sostituisce senza varianti l'articolo 56 delle disposizioni in vigore.

La norma di cui all'articolo 55 delle vigenti disposizioni viene soppressa giacchè, con la pratica scomparsa della trazione a vapore e con l'estensione su scala generale del freno continuo, le condizioni di disagio previste dall'articolo stesso si determinano in misura del tutto irrilevante.

#### CAPO IX. — *Competenze del personale delle navi traghetto.*

Sostituisce il capo XIII delle disposizioni in vigore, apportando, in base ad una diversa impostazione retributiva, una normativa modificata rispetto alla presente.

Da tempo era, infatti, posto il problema di una idonea ristrutturazione delle competenze del personale navigante, dato che la normativa prevista dal capo XIII delle disposizioni attuali, istituita a suo tempo solo in funzione dei servizi di navigazione nello stretto di Messina, mal si è adattata alle diverse esigenze del servizio di altura tra Civitavecchia e Golfo Aranci.

L'istituzione di tale servizio, avvenuta dopo l'approvazione della legge n. 685 del 1957, costrinse l'Azienda a stabilire un particolare trattamento accessorio per il personale che vi era impiegato, mediante l'approvazione di un provvedimento ministeriale (decreto ministeriale 6 luglio 1961, n. 108, e successive modifiche), in applicazione dell'articolo 87 della citata legge n. 685 del 1957.

Notevolissime furono le difficoltà incontrate per trasferire il personale necessario da Messina a Civitavecchia, non offrendo quest'ultima località agli interessati — quasi tutti di origine meridionale — interesse di qualsiasi genere. La forzata separazione

dalle famiglie per un certo periodo di tempo, causa l'impossibilità di sistemazione locativa in alloggi aziendali che avrebbe potuto attenuare i disagi di un trasferimento, la prospettiva di un servizio di gran lunga più impegnativo e comunque diverso da quello connesso alla navigazione nello Stretto, la necessità di dover rimanere a bordo fino a tre giorni consecutivi per effetto dei turni di servizio, la volontà governativa di intensificare ed agevolare i traffici con la Sardegna, furono tutti fattori che indussero a stabilire, in favore del personale interessato, un trattamento accessorio adeguato alla situazione e in definitiva più favorevole di quello stabilito per i servizi di navigazione tra Messina e la penisola.

Anche se giustificato, oltre che dai fattori succitati, dalla diversità delle condizioni di lavoro, il trattamento accessorio per il personale addetto ai servizi di altura tra Civitavecchia e Golfo Aranci ha comunque costituito, in prosieguo di tempo, il tema di confronto per le rivendicazioni economiche sollevate dal personale di Messina, atteso il divario fra i guadagni in favore del personale di Civitavecchia.

Riesaminando il problema nel suo complesso, è stato quindi necessario trovare una soluzione che razionalizzasse su basi nuove la precedente impostazione, seguendo criteri uguali per i due tipi di navigazione in modo da eliminare quanto più possibile motivi di confronto che potessero dar luogo a ulteriori rivendicazioni.

È stato, altresì, necessario rispettare i precisi impegni assunti nel corso di una lunga e difficoltosa vertenza, al fine di ridurre l'accennato notevole divario esistente tra i guadagni accessori realizzabili dal personale di Messina e da quello di Civitavecchia.

Ovviamente, a tutta la materia si è cercato di dare una disciplina rispondente anche alle inderogabili esigenze aziendali, nel quadro di una impostazione generale dei trattamenti accessori che considerasse le diverse funzioni espletate dal personale ferroviario in genere, assicurando nei limiti del possibile un equilibrio sostanziale tra i guadagni accessori delle varie categorie.

Le soluzioni, lungamente discusse con i rappresentanti sindacali del personale navigante, hanno trovato espressione nella nuova articolazione del capo IX che si propone e che si ritiene idoneo a soddisfare le varie esigenze, nel rispetto anche di una giusta graduazione dei rapporti retributivi tra le varie qualifiche interessate.

Diversamente da quanto previsto per le altre categorie di personale, il trattamento accessorio stabilito per il personale navigante dalla nuova normativa avrà applicazione integrale a partire dal 1° gennaio 1969, senza cioè applicative graduali negli anni 1970 e 1971.

Con tale soluzione si soddisfa una precisa condizione, accettata dall'Azienda, posta nel corso della trattativa della quale prima si è fatto cenno, peraltro imposta anche da un'esigenza di ordine tecnico.

La razionalizzazione della materia, strutturata essenzialmente su una identità di criteri retributivi per i due tipi di navigazione, impone infatti l'applicazione integrale del nuovo trattamento al 1° gennaio 1969 per assicurare al personale interessato gli stessi guadagni accessori in atto già fruiti e nei quali erano già scontati i miglioramenti ai quali per gli altri ferrovieri si propone di assegnare la decorrenza in parte dal 1° gennaio 1969 e in misura integrale dal 1° gennaio 1971.

In sostanza si è dovuto dare una logica strutturazione ad una serie di provvedimenti parziali e settoriali forzatamente adottati dall'Azienda negli ultimi due anni per contenere un fermento di agitazione originato dai ripetuti squilibri economici tra il personale di Messina e quello di Civitavecchia. Tali provvedimenti saranno, naturalmente, aboliti in concomitanza con l'applicazione della nuova normativa.

In ordine ai vari articoli con i quali si intende disciplinare il trattamento economico accessorio del personale delle navi traghetti, si riferisce quanto segue.

*Articolo 52. — Premi di lavoro.*

Sostituisce l'articolo 77 delle disposizioni in vigore con opportune modifiche ed integrazioni.

Circa il premio giornaliero di cui al punto A) dell'articolo valgono le considerazioni formulate a proposito del premio giornaliero del personale di macchina e di scorta, avute presenti tuttavia le premesse di cui al presente capo.

Quanto al premio orario di presenza a bordo, previsto dal punto B), esso non può considerarsi sostitutivo del premio orario di cui alle disposizioni in vigore, ma una nuova competenza che risponde alle esigenze di una diversa strutturazione del trattamento accessorio di questa categoria, riferita a caratteristiche di impiego del tutto peculiari.

In sostanza, con il premio di presenza a bordo si vuole compensare il fatto che il personale navigante, una volta a bordo, si trova in condizioni non dissimili da quelle del personale in servizio fuori sede.

Sostitutivo, invece, dell'attuale premio per ora di lavoro è il premio supplementare per ora di servizio, contemplato al punto C), e la cui finalità è di compensare le ore di effettivo lavoro prestato dal personale navigante nelle funzioni proprie della qualifica rivestita.

La corresponsione di detto premio supplementare viene prevista, anche in caso di soppressione di corse, per il solo personale che, restando a bordo, è impegnato in lavori di manutenzione e di riparazione della nave. È sembrato giusto, infatti, non privare gli interessati di una competenza connessa con il lavoro comunque effettuato a bordo delle navi.

Innovazione particolare è quella contenuta nell'ultimo comma del punto C) sopra citato, costituita dal trattamento dell'ufficiale preposto al comando della nave e di quello addetto alla direzione di macchina.

Anzichè effettuare il computo delle ore lavorative separatamente da quelle di presenza a bordo, distinguendole fra ore diurne, notturne e straordinarie, si è ritenuto opportuno considerare interamente lavorativo il periodo di presenza a bordo di detti ufficiali, analogamente a quanto già previsto, per i servizi svolti fuori delle normali rotte di navigazione, dall'articolo 84 delle vigenti disposizioni. Conseguentemente le

aliquote dei premi per presenza a bordo e per ora di servizio sono state unificate per gli interessati, riferendole unicamente alla effettiva presenza a bordo.

Peraltro, in favore degli ufficiali preposti al comando e alla direzione di macchina della nave si è prevista la possibilità di compensare forfettariamente le prestazioni straordinarie attraverso una particolare indennità, da attribuire nella competenza del direttore generale sulla base della effettiva entità media delle prestazioni stesse.

Viene in tal modo recepito, sia pure in misura limitata, un criterio osservato presso la marina mercantile e che tiene giustamente conto della posizione di responsabilità del tutto particolare dei comandanti delle navi.

*Articolo 53. — Premio di percorrenza.*

Sostituisce, con modifiche, l'articolo 78 delle vigenti disposizioni.

Rispetto alle attuali misure del premio di percorrenza, si prevedono, specie per le qualifiche inferiori, aumenti consistenti in quanto l'indennità mira ad integrare il premio di presenza a bordo, per portare il trattamento complessivo ad un livello che consenta di assorbire nel trattamento derivato dalla nuova impostazione i trattamenti in atto fruiti a seguito dei numerosi provvedimenti parziali che, come già accenato, è stato necessario adottare negli ultimi tempi per il personale navigante.

*Articolo 54. — Indennità di manovra.*

Questa indennità è di nuova istituzione.

Con la corresponsione dell'indennità di manovra si tende ad equilibrare il maggior guadagno accessorio del personale navigante di Civitavecchia (specie in rapporto al diverso chilometraggio mensilmente compiuto e cioè 6.390 chilometri per i servizi di Civitavecchia e 1.161 per quelli di Messina), con quello di Messina. Infatti si è voluto per quest'ultimo introdurre un riconoscimento del gravoso impegno che presenta la navigazione nello stretto di Messina, comportante numerose complesse manovre, oltre alle difficoltà dovute all'intenso traffico

in senso trasversale e longitudinale che si svolge sullo Stretto.

*Articolo 55. — Compenso per supero di prestazioni.*

Il compenso è di nuova istituzione.

In analogia a quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 1513 del 1967 per il personale di macchina e di scorta dei treni, viene prevista una particolare indennità, ragguagliata al compenso per lavoro straordinario, da corrispondere in caso di supero delle prestazioni medie giornaliere desunte dai turni effettivamente osservati. La disposizione, oltre che soddisfare una richiesta del personale navigante, corrisponde ad un preciso interesse dell'Azienda in quanto si conta in questo modo di poter effettuare, specie nello stretto di Messina, tutte le corse nave programmate anche se, per ritardo dei treni o per altre situazioni particolari di esercizio, il personale viene a superare il limite delle prestazioni giornaliere e potrebbe quindi legittimamente chiedere di lasciare il servizio.

*Articoli 56, 57, 58, 59, 60, 61 e 64.*

Gli articoli che sostituiscono e modificano gli articoli 80, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 88 e 89 delle disposizioni in vigore, fissano particolari trattamenti per specifiche utilizzazioni del personale navigante, anche nei casi di sosta delle navi per manutenzione e riparazione delle medesime.

In dettaglio, con l'articolo 56 si è voluto regolamentare, ai fini retributivi, una situazione di fatto oggi esistente per effetto delle norme di sicurezza per le navi che prescrivono la cosiddetta « guardia » a bordo nei casi di nave ferma.

Con l'articolo 57 si è disciplinato il trattamento in caso di nave ferma per lavori, assicurando agli interessati un trattamento adeguato.

L'articolo 58 considera il personale utilizzato presso l'ufficio nautico e per esso prevede un trattamento analogo a quello del precedente articolo, avute presenti le specifiche funzioni disimpegnate dai dipendenti interessati, che postulano una particolare

conoscenza dei servizi di navigazione, anche per i continui rapporti che intercorrono con le capitanerie di porto.

*Articolo 62.* — Indennità di pernottazione.

Sostituisce l'articolo 79 delle vigenti disposizioni.

La misura del supplemento orario viene portata a lire 200, per i motivi e con le modalità valide per il personale di macchina e di scorta (con graduazione del miglioramento al 1° gennaio 1969, al 1° gennaio 1970 e al 1° gennaio 1971).

*Articolo 63.* — Premio di economia.

Sostituisce senza varianti l'articolo 82 delle vigenti disposizioni.

CAPO X: — *Premi di rendimento.*

Sostituisce il capo X delle vigenti disposizioni.

*Articolo 65.* — Premio di maggior produzione.

Sostituisce l'articolo 57 delle disposizioni in vigore.

Anche per questa competenza si è determinata, in conseguenza di quanto disposto dal terzo comma dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965, una situazione analoga a quella accennata circa i premi giornalieri del personale di macchina e di scorta con l'aggravante, però, che è stata del tutto annullata la corrispondenza tra produzione resa e relativo corrispettivo accessorio.

Come si è avuto modo di precisare, il premio di maggior produzione è un vero e proprio cottimo analitico applicato nelle officine dell'Azienda, specie in quelle in cui si ripara il materiale rotabile, sulla base di una precisa, complessa e laboriosa determinazione dei tempi occorrenti per l'esecuzione di ogni singola operazione (tempo di tariffa). L'Azienda, d'intesa con i rappresentanti del personale, si è sempre preoccupata di contenere le paghe base in maniera da assicurare un equilibrio dei guadagni

accessori a questo titolo nel contesto di quelli generali del rimanente personale.

La questione interessa circa 21.000 fra operai specializzati, operai qualificati di 1ª classe, operai qualificati, capi squadra manovali e manovali; non riguarda invece i capi tecnici, non essendosi ravvisata l'opportunità, per ragioni di principio, di interessare ad un trattamento corrisposto sulla base di una precisa misurazione del lavoro compiuto dai dipendenti, coloro che sono preposti alla loro dirigenza.

Il conglobamento del trattamento economico disposto, con delega al Governo, dalla legge 5 dicembre 1966, n. 1268, aveva come finalità quella di determinare miglioramenti economici per il personale statale solo per quel che concerne la tredicesima mensilità, gli aumenti biennali di stipendio ed i compensi unitari orari per lavoro straordinario, con blocco tuttavia, per quest'ultimo emolumento, degli stanziamenti impegnati a tal fine nel corso dell'esercizio 1964.

Per questo motivo nel decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965, emanato per l'applicazione della succitata legge (articolo 11), fu bloccata la misura di ogni altra competenza, che avesse un riferimento agli stipendi, sui valori in atto al 31 dicembre 1964.

Ciò impedì, naturalmente, di poter applicare sui nuovi stipendi conglobati il meccanismo di cui all'articolo 57 delle vigenti disposizioni il che, peraltro, avrebbe comportato un aumento notevole dei guadagni per premio di maggior produzione con conseguente non giustificata disparità di trattamento a favore degli operai delle officine rispetto al restante personale ferroviario.

I rappresentanti sindacali avevano, tuttavia, chiesto fin da allora che si procedesse ad una revisione della materia giacchè le innovazioni introdotte non compensavano più la maggiore produzione resa dagli operai retribuiti col sistema di premio in esame rispetto a quella dovuta da un dipendente lavorante ad economia.

Non di meno, di fronte alle precise disposizioni contenute nei provvedimenti delegati, la pretesa sindacale fu abbandonata.



Successivamente, dopo una lunghissima trattativa si è pervenuti alla soluzione delineata nell'articolo in esame, la quale, innovando sensibilmente rispetto ai criteri in atto, mantiene per il periodo 1° gennaio 1969-1° gennaio 1971 il riferimento delle paghe base agli stipendi come affermazione di principio e come rispetto all'impostazione generale dei cottimi, ma evita un legame rigido che possa determinare un'alterazione troppo profonda negli equilibri generali delle retribuzioni accessorie, che l'Azienda, a tutela della tranquillità del lavoro in tutti i settori, deve assolutamente garantire.

In concreto vengono per la prima volta fissate nella legge, sia pure per un tempo limitato, le misure delle paghe base e si lascia al Ministro di stabilire con proprio decreto, sentito il consiglio di amministrazione, eventuali aumenti, entro il limite massimo del 10 per cento, al fine di garantire gli stessi trattamenti in presenza di una durata settimanale del lavoro inferiore alle quarantasei ore prevista al 1° gennaio 1969.

Praticamente, per l'operaio specializzato capo gruppo la paga base indicata nell'articolo 65 corrisponde alla 365ª parte del 97 per cento dello stipendio annuo iniziale lordo, ragguagliato ad ora sulla base di un orario giornaliero d'obbligo di sette ore e quaranta minuti.

Per le altre qualifiche le paghe base sono state determinate proporzionalmente a quella dell'operaio specializzato capo gruppo, conservando i rapporti esistenti tra le paghe base in atto alla data del 31 dicembre 1968.

A partire tuttavia dal 2 gennaio 1971 e qualora a tale epoca siano in vigore stipendi diversi da quelli attuali, è previsto di nuovo il legame diretto delle paghe base degli operai agli stipendi, introducendo però un correttivo che salvaguardi la necessità di equilibrio generale retributivo sulla quale si è avuto più volte occasione di richiamare l'attenzione.

Infatti, mentre l'articolo 57 delle vigenti disposizioni sulle competenze accessorie sta-

bilisce che il premio di maggior produzione giornaliero non può in alcun modo superare il 40 per cento della 365ª parte dello stipendio annuo iniziale maggiorato del 17,50 per cento (per tener conto del valore medio degli aumenti biennali in godimento), con la nuova formulazione viene fissato che dal 2 gennaio 1971 la paga base oraria del personale operaio è commisurata ad un'aliquota in nessun caso superiore alla 365ª parte dell'85 per cento dello stipendio annuo iniziale ragguagliato ad ora. In sostanza, viene introdotto il principio degli stipendi convenzionali, resosi necessario in conseguenza del crescente valore del rapporto tra lo stipendio e le competenze accessorie, principio avente la finalità di realizzare un razionale equilibrio tra i trattamenti accessori di coloro che lavorano col sistema del premio di maggior produzione e gli altri che lavorano invece ad economia.

Considerate le prospettive che si presentano in materia di riassetto degli stipendi, occorre precisare che per l'operaio specializzato va inteso come stipendio iniziale la classe che sarà prevista per tale qualifica, mentre per l'operaio qualificato, che riveste qualifica di prima assunzione, dovrà intendersi come stipendio iniziale la seconda classe, essendo prevista una permanenza di soli due anni nella prima classe, valida quindi per il solo periodo di apprendistato.

Circa i capi squadra manovali ed i manovali, si è ritenuto di determinare le rispettive paghe base in funzione di una percentuale di quella dell'operaio qualificato in quanto si tratta di personale che non partecipa direttamente alla produzione di officina, pur essendo inserito nel ciclo produttivo di questi impianti. Ciò consente di assicurare un miglioramento a questa categoria, senza tuttavia provocare un eccessivo ingiustificato appiattimento dei guadagni reali a questo titolo dell'operaio rispetto al manovale.

Si precisa, infine, che, con la garanzia del guadagno minimo, si mantiene ad un certo livello, assimilabile a quello del personale ad economia, la retribuzione degli operai

lavoranti a cottimo per il caso che, per ragioni estranee alla volontà dei lavoratori, non sia possibile conseguire valori di maggiore produzione comportanti apprezzabili conseguenze retributive.

Si conta con il presente disegno di legge di aver inquadrato obiettivamente questo grosso problema, contemperando l'esigenza di far seguire al premio di maggior produzione le leggi di variazione dello stipendio secondo le norme generali dei cottimi, senza produrre situazioni sperequate di trattamento.

*Articoli 66 e 67. — Premio industriale.*

Sostituiscono gli articoli 58 e 59 delle vigenti disposizioni, riguardanti il premio di operosità.

È questo il premio che riguarda la miglioramento del personale ferroviario e che è stato strutturato sulle linee delle seguenti proposte, partendo dal premio di operosità in atto fruito, decurtato del recupero mensile pari al 28 per cento degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964, come disposto dal più volte citato articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 749 del 1965.

Per molte delle qualifiche iniziali dei vari gruppi di personale le misure ora proposte, e che avranno integrale applicazione solo dal 1° gennaio 1971, rappresentano in tutto un miglioramento, mentre per altre qualifiche le misure comprendono, in quantità via via crescente con il crescere della scala gerarchica, i residui di premio di operosità in atto effettivamente liquidati.

Ciò è dovuto al fatto che il cennato recupero ha annullato per molte qualifiche ogni influenza del premio di operosità sul livello della retribuzione mensile accessoria e per altre l'ha annullata solo in parte in quanto, mentre tra la qualifica di manovale e quella di ispettore capo superiore si aveva, per stipendi al 31 dicembre 1964, una rapportazione come da 1 a 4,1, per il premio di operosità la rapportazione delle misure in vigore è di 1 a 7, sempre tra le due qualifiche.

Questa situazione comporta ora, nel nuovo trattamento per premio industriale, un

rapporto retributivo maggiore, sempre per le riferite qualifiche di manovale ed ispettore capo superiore, anche se i miglioramenti assoluti conseguenti all'istituzione della competenza, sostitutiva del premio di operosità, varieranno come da 1 a 5-5,5, seguendo in ciò, in linea di massima, la rapportazione degli stipendi quali dovrebbero scaturire dal riassetto.

Circa la strutturazione del premio industriale si precisa quanto segue.

L'evoluzione della tecnica e dei criteri di organizzazione del lavoro coinvolgono, specie nel settore affidato all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, della quale non può disconoscersi il peculiare carattere industriale, una gamma notevolmente differenziata di impegni, disagi, responsabilità e capacità, anche nell'ambito di una medesima qualifica.

Ne consegue l'evidente necessità di differenziare corrispondentemente il trattamento accessorio dei dipendenti, a seconda delle diverse utilizzazioni.

Poichè il trattamento fondamentale è strutturato su base gerarchica, è evidente che la quantità e la qualità delle prestazioni, chieste a ciascuno nelle diverse situazioni in cui si trova ad operare, non offrono, nell'ambito dell'attuale premio di operosità, un diretto corrispettivo nei guadagni accessori realizzati. Per questo motivo si è inteso proporre, anche se la disponibilità dei fondi non è tale da consentire un completo adeguamento, un sistema che, in aggiunta ad un importo base uguale per tutti i dipendenti che rivestono la stessa qualifica, preveda tutta una serie di maggiorazioni integrative, da attribuire in relazione alle funzioni effettive da ciascuno disimpegnate, con misure crescenti in relazione ai rischi, ai disagi e alle responsabilità.

Tali funzioni sono state già individuate e classificate d'intesa con i rappresentanti del personale, ma non si è ritenuto di evidenziarle nella legge giacchè la realtà della situazione d'impiego del personale è tale da non escludere che in prosieguo di tempo debba mutarsi la collocazione di qualche funzione stessa o di prevederne altre deter-

minate dall'introduzione di nuovi apparati o tecniche operative, esigenze queste cui è agevole provvedere con decreto del Ministro, sentito il consiglio di amministrazione.

Con la soluzione proposta che gradua i trattamenti per il premio industriale in relazione ad un'analisi dettagliata delle mansioni, sarà possibile ottenere dal personale che vengano assunti con più interesse, e con parità di guadagno pur se con qualifica diversa, i compiti di un maggiore impegno. Si agevolerà così il conseguimento delle finalità aziendali, a beneficio del miglior andamento dei servizi che le Ferrovie dello Stato espletano per il pubblico.

Come accennato nella premessa alla presente relazione e precisato nel disegno di legge di approvazione delle nuove competenze accessorie, le misure del premio industriale, quali sono indicate nell'articolo 66, avranno piena efficacia dal 1° gennaio 1971, mentre per il periodo 1° gennaio - 31 dicembre 1969 e 1° gennaio - 31 dicembre 1970 il premio stesso verrà corrisposto in misura tale da assicurare, rispetto al trattamento oggi fruito al netto della ripetuta riduzione del 28 per cento degli stipendi in vigore al 31 dicembre 1964, un miglioramento pari ad un terzo e a due terzi, rispettivamente, di quello che sarà conseguito a partire dal 1° gennaio 1971.

In merito alla maggiorazione prevista sull'aliquota integrativa del premio industriale, in favore dei capistazione che hanno responsabilità dirette nella circolazione dei treni, si fa presente che con essa si è voluto tener conto, secondo i principi cui devono informarsi i trattamenti accessori, degli effettivi disagi e dei rischi cui sono soggetti gli interessati, in rapporto all'importanza del lavoro svolto nel quadro della regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Viene in tal modo soddisfatta una rivendicazione da tempo promossa dalla categoria e viene assicurato un equo riconoscimento a coloro che, nell'ambito delle varie mansioni affidate ai capistazione, assicurano l'espletamento di quelle più impegnative e delicate.

Per coloro che hanno responsabilità indirette nello stesso settore, nonchè per il per-

sonale degli scambi, delle manovre e per gli assistenti di stazione eccezionalmente impiegati in compiti che interessano la circolazione dei treni (computo della frenatura), si è tenuto conto della situazione, valutando opportunamente le quote integrative del premio industriale.

#### CAPO XI. — *Compensi diversi.*

Riproduce con alcune modificazioni il capo XI delle vigenti disposizioni. Di tali modificazioni vengono date dettagliate precisazioni in appresso.

*Articolo 68.* — Soprassoldo per servizio in galleria o in locali ubicati in sottosuolo.

Sostituisce l'attuale articolo 60, con notevoli varianti.

È stato soppresso il soprassoldo già previsto per il personale addetto alla condotta ed alla scorta dei treni con locomotive a vapore in quanto tale tipo di trazione va ormai scomparendo.

All'adeguamento delle misure fa riscontro una normativa che, riproducendo sostanzialmente quella precedente, tiene conto delle situazioni e delle esperienze di questi ultimi anni. Sono stati poi considerati, nell'articolo, quei dipendenti che, operando per tutta la durata del turno in locali sotterranei, possono essere assimilati, per disagio di condizioni di lavoro, a quelli che operano in galleria.

Saranno conseguentemente soppressi provvedimenti particolari con i quali è stato finora tenuto conto di tali situazioni. Trattasi, comunque, di una innovazione di modesta portata finanziaria.

*Articolo 69.* — Compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di sostanze nocive o tossiche.

Sostituisce l'attuale articolo 61, con adeguamento, previo aumento di circa il 50 per cento, dell'attuale misura del compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di so-

stanze tossiche o comunque nocive per la salute.

*Articolo 70.* — Premi eccezionali.

*Articolo 71.* — Premio per le sostituzioni.

*Articolo 72.* — Compensi per l'effettuazione delle paghe.

*Articolo 73.* — Compensi per funzioni giudiziarie.

Riproducono, senza varianti, rispettivamente gli articoli 62, 63, 64 e 65 delle vigenti disposizioni.

*Articolo 74.* — Premi per la scoperta di irregolarità od abusi nei trasporti.

Sostituisce l'attuale articolo 66, con aumento da lire 4.000 a lire 5.000 della misura massima liquidabile per ogni singola irregolarità od abuso rilevato dal personale.

Sono stati pure elevati a lire 200 e a lire 1.500 gli attuali compensi, rispettivamente di lire 50 e di lire 1.000, previsti in caso di abbandono da parte dell'Azienda dell'esazione della tassa.

I lievi ritocchi sono, del resto, ampiamente giustificati dall'utile che deriva all'Azienda dato il carattere dei premi.

*Articolo 75.* — Premi per la scoperta di contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria.

Riproduce l'attuale articolo 67 elevandone peraltro le misure da lire 50 e da lire 500 a lire 200 e a lire 1.000 rispettivamente.

*Articolo 76.* — Premi per evitare anomalie nella circolazione dei treni.

Sostituisce l'articolo 68 delle vigenti disposizioni.

Gli attuali importi di lire 5.000, lire 10.000 e lire 20.000 sono stati elevati rispettivamente a lire 10.000, lire 25.000 e lire 50.000 ordinatamente per i capi delle divisioni di esercizio, i direttori compartimentali e per il direttore generale, attesa l'importanza notevolissima che deriva alla sicurezza dell'esercizio ferroviario da una attenta sor-

veglianza degli impianti e delle opere d'arte anche da parte di chi non è preposto a simile incombenza.

*Articolo 77.* — Compenso per la scoperta di furti e di altri fatti dolosi nei trasporti.

Sostituisce l'articolo 69 in vigore, apportandovi varianti identiche a quelle dell'articolo precedente.

*Articolo 78.* — Premio per consegna oggetti rinvenuti.

Sostituisce l'articolo 70 delle vigenti disposizioni il quale attribuisce il diritto ad un premio a tutti i dipendenti che soddisfano alle condizioni poste dall'articolo.

L'innovazione proposta converte tale diritto in una potestà per l'Azienda tenuto conto che l'articolo 9 delle condizioni e tariffe stabilisce che al personale non addetto alla visita delle stazioni e dei treni spetta, in tali evenienze, il premio stabilito dall'articolo 930 del codice civile per coloro che consegnano oggetti rinvenuti.

*Articolo 79.* — Soprassoldo per prestazioni di persone di famiglia.

Sostituisce l'attuale articolo 71.

La modifica concerne soltanto le misure del soprassoldo, che può essere stabilito in un importo variabile da lire 500 a lire 1.200 per giornata anzichè da lire 200 a lire 600 com'è attualmente previsto dalla norma.

*Articolo 80.* — Rimborsi.

Riproduce fedelmente, sostituendolo, l'articolo 72 vigente.

*Articolo 81.* — Premi e soprassoldi per speciali condizioni di servizio.

Riproduce, senza varianti, l'articolo 73 delle vigenti disposizioni.

## CAPO XII. — Disposizioni generali.

*Articoli 82, 83 e 84.*

Riproducono con sole varianti formali gli attuali articoli 74, 75 e 76.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

Le disposizioni sulle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, modificata con la legge 20 ottobre 1960, n. 1227, con la legge 23 ottobre 1960, n. 1239, con la legge 22 novembre 1961, n. 1286, con la legge 14 maggio 1965, n. 498, e con la legge 27 luglio 1967, n. 668, sono sostituite da quelle allegate alla presente legge.

**Art. 2.**

Le disposizioni di cui all'ultimo comma dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, non si applicano sugli importi complessivi mensili dei premi di lavoro, del premio di maggior produzione e del premio industriale sostitutivo del premio di operosità previsto dagli articoli 58 e 59 delle precedenti disposizioni sulle competenze accessorie.

**Art. 3.**

Salvo che non sia diversamente stabilito dalle singole disposizioni, gli importi delle competenze di cui agli articoli 26, 30, 36, 37 punto A), 38, 39, 40, secondo comma, 45, 46, 47, secondo comma, 49, 65, 66, 68 e 69 vanno corrisposti integralmente dal 1° gennaio 1971.

Le disposizioni di cui al Capo IX dell'allegato alla presente legge hanno piena efficacia dal 1° gennaio 1969, fatta eccezione per l'indennità oraria prevista dal secondo comma dell'articolo 62, il cui importo va corrisposto integralmente dal 1° gennaio 1971.

## Art. 4.

Il secondo comma dell'articolo 2 della legge 27 febbraio 1960, n. 182, è sostituito dal seguente:

« Detto assegno giornaliero per assenza per malattia sarà valutato come segue:

a) per il personale che percepisce usualmente il premio industriale previsto dagli articoli 66 e 67 delle disposizioni sulle competenze accessorie vigenti l'assegno sarà pari al premio stesso fruito all'inizio della malattia;

b) per il personale di condotta, di scorta dei treni, navigante e per quello che lavora a premio di maggior produzione l'assegno sarà uguale a quello stabilito, per ciascuna giornata di congedo annuale, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in applicazione dell'articolo 86, settimo comma, dello stato giuridico del personale delle ferrovie dello Stato ».

## Art. 5.

## DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Per il periodo 1° gennaio-31 dicembre 1969, i premi di lavoro di cui agli articoli 38, 45 e 52 delle disposizioni sulle competenze accessorie, il premio di maggior produzione di cui all'articolo 65 e il premio industriale di cui agli articoli 66 e 67 spettano in misura corrispondente al trattamento normalmente fruito per le singole qualifiche od utilizzazioni al 31 dicembre 1968 rispettivamente a titolo di premi di lavoro, di premio di maggior produzione e di premio di operosità, al netto della decurtazione indicata dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 749, maggiorato di un terzo della differenza fra il trattamento spettante al 1° gennaio 1971, per premi di lavoro, premio di maggior produzione o premio industriale secondo le misure stabilite con la presente legge, e quello sopra cennato al netto della predetta decurtazione.

Per il periodo 1° gennaio-31 dicembre 1970 la maggiorazione di un terzo prevista dal comma precedente è raddoppiata.

Per le rimanenti competenze accessorie di cui agli articoli indicati nel precedente articolo 3, ove non sia diversamente stabilito nella singola disposizione che disciplina la competenza, i miglioramenti derivanti dalle misure fissate con la presente legge spettano nella misura di un terzo dal 1° gennaio 1969 e di due terzi dal 1° gennaio 1970.

Per il personale appartenente al gruppo dei gestori ed ausiliari ed a quello del personale di vigilanza le disposizioni di cui alla presente legge hanno efficacia dal 1° settembre 1969.

Le norme di applicazione delle disposizioni di cui al presente articolo e quelle relative alla determinazione delle misure delle competenze da corrispondere alle previste decorrenze sono emanate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, entro i limiti complessivi di spesa per gli anni finanziari 1969 e 1970 stabiliti all'articolo 7.

#### Art. 6.

Per l'anno finanziario 1969 il Ministro ha facoltà di disporre per la liquidazione forfetaria dei miglioramenti derivanti dall'applicazione della presente legge, nei limiti di spesa previsti dall'articolo 7.

#### Art. 7.

L'onere derivante dalla presente legge, valutato per l'anno 1969 in milioni 9.500, per l'anno 1970 in milioni 19.000 e per l'anno 1971 in milioni 28.300, sarà iscritto nello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per gli esercizi stessi.

L'onere di milioni 9.500 relativo all'anno 1969 sarà portato in aumento al disavanzo di gestione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per lo stesso anno e alla sua copertura si provvederà con le operazioni di prestito previste dall'articolo 71 della legge 28 febbraio 1969, n. 21.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

ALLEGATO

## DISPOSIZIONI SULLE COMPETENZE ACCESSORIE

## CAPO I.

## INDENNITA' DI TRASFERTA

## Art. 1.

*(Generalità - Residenza)*

L'indennità di trasferta è corrisposta ai dipendenti che si recano in missione fuori residenza per incarichi di servizio avuti dai loro superiori.

L'indennità di trasferta è corrisposta anche se la missione ha luogo senza il preventivo ordine del superiore quando, per l'indole delle attribuzioni disimpegnate dal dipendente, questi è obbligato a raggiungere sollecitamente la località di lavoro.

La ragione della missione, la sua durata e le spese di viaggio eventualmente sostenute saranno documentate secondo modalità da stabilirsi dall'Azienda.

Per residenza si intende il centro abitato o la località isolata in cui hanno sede l'ufficio, la stazione o l'impianto al quale il dipendente appartiene.

Per residenza dei sorveglianti della linea, si intende la sede dell'ufficio del sorvegliante.

Per residenza dei capi squadra della linea, degli operai dell'armamento, dei cantonieri e del rimanente personale della linea si intende il cantone al quale appartiene il personale stesso, ad eccezione dei cantonieri in servizio permanente di guardalinea, per i quali la residenza è costituita dalla tratta di linea normalmente affidata alla loro sorveglianza.

Il dipendente inviato in missione anche per incarichi di lunga durata deve rientrare giornalmente in residenza qualora la natura del servizio che esplica, riferita alle possibilità pratiche del rientro, lo consenta.

Il trattamento di trasferta per missioni compiute all'estero è disciplinato da apposite disposizioni di legge.

## Art. 2.

*(Misura dell'indennità di trasferta e criteri per la sua attribuzione)*

Al personale comandato in missione in località distanti almeno 10 chilometri dalla ordinaria residenza compete l'indennità di trasferta nelle misure orarie indicate come appresso:

- |   |        |
|---|--------|
| 1) Direttore centrale di 1 <sup>a</sup> classe, Direttore compartimentale di 1 <sup>a</sup> classe, Direttore centrale, Direttore compartimentale . . . . .   | L. 240 |
| 2) Ispettore capo superiore, Ispettore capo . . . . .   | » 204  |
| 3) Ispettore principale, Ispettore 1 <sup>a</sup> classe . . . . .  | » 178  |
| 4) Ispettore . . . . .  | » 157  |
| 5) Segretario superiore di 1 <sup>a</sup> classe e qualifiche equiparate, Segretario superiore e qualifiche equiparate, Capo stazione sovrintendente e qualifiche equiparate, Capo stazione superiore e qualifiche equiparate . . . . .   | » 170  |
| 6) Rimanente personale di concetto degli uffici, dirigenti dell'esercizio e Gestore capo; Applicato capo e qualifiche equiparate, Applicato principale e qualifiche equiparate, Applicato e qualifiche equiparate; Assistente principale di stazione, Gestore di 1 <sup>a</sup> classe, Alunno d'ordine <i>ad personam</i> , Aiutante <i>ad personam</i> , Capo treno di 1 <sup>a</sup> classe, Capo treno, Macchinista di 1 <sup>a</sup> classe, Macchinista, Macchinista T.M. Sottocapo tecnico <i>ad personam</i> , 1° Nostromo, Capo motorista, Capo elettricista . . . . . | » 140  |
| 7) Aiuto applicato e qualifiche equiparate; Assistente di stazione, Gestore, Manovratore capo, Deviatore capo, Conduttore p.le <i>ad personam</i> , Conduttore, Aiuto macchinista, Verificatore, Operaio specia-  |        |



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

lizzato, 2° Nostromo, Motorista di 1° classe, Eletttricista di 1° classe L. 122

8) Aiutante e qualifiche equiparate, Commesso *ad personam*, Usciere capo e qualifiche equiparate; Capo squadra manovratori, Capo squadra deviatori, Assistenti viaggiante, Aiuto macchinista T.M., Capo squadra della linea, Operaio dell'armamento, Operaio qualificato di 1° classe, Operaio qualificato, Capo squadra manovali, Marinaio scelto, Carpentiere di 1° classe, Motorista, Fucista *ad personam*, Eletttricista, Carpentiere . . . . . » 102

9) Restante personale . . . . . » 95

Per le ore di missione comprese tra le ore 22 e le ore 6, le suindicate misure orarie dell'indennità di trasferta spettante sono maggiorate del 50 per cento.

Per le missioni compiute in località distanti meno di 10 chilometri e almeno 3 chilometri dalla residenza, le suddette misure orarie dell'indennità di trasferta sono ridotte del 50 per cento.

L'indennità di trasferta, nelle misure previste nei precedenti commi, spetta per ogni ora di assenza dalla residenza, ivi compreso il tempo trascorso in viaggio; le frazioni di ora superiori a 30 minuti si arrotondano all'ora e si trascurano negli altri casi.

L'indennità di trasferta non è dovuta per le missioni di durata inferiore a cinque ore e per quelle compiute nella località di abituale dimora, ove questa sia diversa dalla località di residenza.

Agli effetti del raggiungimento del suddetto limite minimo di 5 ore si considerano i periodi di effettiva durata delle missioni interessanti il medesimo giorno solare.

Per le ore di missione interessanti il periodo compreso tra le ore 22 e le ore 6 compete l'indennità di trasferta anche se la durata complessiva della missione è inferiore a 5 ore.

## Art. 3.

(Missioni continuative)

L'indennità di trasferta è ridotta del 10 per cento dopo i primi 45 giorni di missio-

ne continuativa in una medesima località. Se la durata della missione continuativa nella stessa località eccede i 90 giorni, la misura dell'indennità di trasferta, per il tempo successivo, è ridotta del 20 per cento. Qualora la missione continuativa si protragga, sempre nella medesima località, oltre i 180 giorni, l'indennità di trasferta, per il tempo successivo, è ridotta del 50 per cento e cessa dopo 240 giorni.

Agli effetti del precedente comma si considera continuativa la missione che si compie nella medesima località anche se interrotta per una durata pari od inferiore a sessanta giorni.

Il congedo ordinario e straordinario non si considera ai fini dell'interruzione.

Le missioni saltuariamente ripetute in una medesima località non si considerano continuative quando nel mese solare non raggiungano complessivamente dieci periodi di 24 ore.

Il cambiamento di località rinnova la missione agli effetti del trattamento relativo, semprechè la distanza minima calcolata fra la vecchia e la nuova località di lavoro sia di almeno 10 chilometri.

Le disposizioni di cui al presente articolo non riguardano le missioni di durata inferiore a 24 ore.

## Art. 4.

(Qualifiche e promozioni)

La decorrenza retroattiva nelle promozioni o nelle sistemazioni a ruolo non ha effetto per la determinazione delle indennità da corrispondersi per missioni compiute sia all'interno della Repubblica, sia all'estero, e per periodi di missione già decorsi alla data di deliberazione della promozione o della sistemazione.

## Art. 5.

(Computo delle distanze - Riposo dopo viaggi di lunga durata)

Il computo chilometrico della distanza fra la residenza e la località di missione

deve essere fatto fra le stazioni ferroviarie di partenza e di arrivo, nel caso di percorso in ferrovia, e fra le stazioni ferroviarie della residenza e della località di missione fra loro più prossime in caso di percorso per via ordinaria con un mezzo di trasporto in servizio di linea diverso dalla ferrovia.

Se l'ufficio o l'impianto si trovano in una località isolata si aggiunge la distanza intercorrente fra la stazione e la sede dell'ufficio o impianto.

Per i viaggi compiuti con mezzi diversi da quelli di cui sopra, le distanze si computano dalla casa municipale del comune dove è la sede dell'ufficio o impianto, o dalla sede dell'ufficio o impianto se questo si trovi in una frazione o località isolata.

Per i viaggi compiuti lungo la linea, in località non collegate con la residenza da un regolare servizio di linea, dal personale che risiede presso le stazioni e presso i cantoni, le distanze si computano dal limite della stazione e del cantone di appartenenza.

Se il dipendente viene comandato in missione in una località compresa tra la residenza e la località di dimora autorizzata, le distanze di cui ai precedenti commi si computano dalla località che risulta più prossima al luogo di missione.

Nel caso, invece, che la località di missione si trovi oltre la località di dimora, le distanze medesime si computano da quest'ultima località.

Se la missione ha inizio e termine nella località di residenza, senza sosta nella località di dimora, le distanze si computano dalla residenza.

Al personale comandato in missione in località distanti dalla residenza più di 800 chilometri, per raggiungere le quali occorrono almeno 12 ore di viaggio, sono consentite, con titolo all'indennità di trasferta, una sosta intermedia di durata non superiore a 24 ore ed altre analoghe soste, con pari trattamento, per ogni ulteriore tratto di 600 chilometri.

Agli effetti della liquidazione dei compensi, indennità o rimborsi commisurati alla distanza, le frazioni di chilometro superiori

a 500 metri si arrotondano al chilometro e si trascurano negli altri casi.

#### Art. 6.

##### *(Computo della durata della missione)*

Se per raggiungere la località di missione e per rientrare in residenza il dipendente fa uso dei treni, la durata della missione si misura sulle ore di partenza e di arrivo dei treni in base all'orario normale, senza tener conto di eventuali ritardi, eccettuati quelli derivanti da interruzione di linea.

Se il dipendente deve raggiungere la località di missione per via ordinaria, servendosi di un mezzo di trasporto in servizio di linea diverso dalla ferrovia, la durata della missione va calcolata sulla base delle ore effettive di partenza e di rientro.

Quest'ultimo criterio si applica anche per il calcolo della durata della missione in caso di viaggi compiuti con mezzi di locomozione forniti gratuitamente dall'Azienda o con mezzi di trasporto noleggiati.

Per i viaggi compiuti a piedi o con mezzi propri, la durata della missione va calcolata dall'ora di uscita dal perimetro o dal limite della residenza all'ora in cui, al ritorno, viene ripassato il perimetro o il limite della medesima.

Per le missioni svolte in località compresa fra quella di dimora autorizzata e la residenza, o situata su una linea da essa diramantesi, la durata della missione è quella compresa fra l'ora d'arrivo nella località intermedia e l'ora di partenza dalla medesima, a meno che la missione si effettui con partenza e rientro nella località di residenza, nel qual caso la durata della missione è quella compresa fra l'ora di partenza dalla residenza e l'ora di rientro alla medesima.

Per le missioni svolte in località ubicata oltre quella di dimora autorizzata, la durata della missione è quella compresa fra l'ora di partenza o di transito dalla località di dimora e l'ora di transito o rientro nella medesima, salvo che la missione abbia inizio e termine nella località di residenza, senza sosta in quella di dimora, nel qual

caso la durata della missione è quella compresa fra l'ora di partenza dalla residenza e l'ora di rientro alla medesima.

#### Art. 7.

*(Riduzioni per missioni svolte in particolari condizioni - Missioni svolte presso le stazioni e le dogane internazionali in territorio estero di confine)*

Per il personale addetto a servizi per il cui espletamento occorra, di regola, compiere più missioni al mese, l'indennità di trasferta è ridotta del 30 per cento per i giorni di missione che nel mese eccedono i quindici.

Detta riduzione non si applica per i giorni di missione da considerare agli effetti della riduzione prevista dal primo comma dell'articolo 3.

Al personale residente in territorio italiano che si reca in missione presso le stazioni ferroviarie di confine o presso le dogane internazionali situate in territorio estero, l'indennità di trasferta compete nella misura e con le modalità previste per l'interno del Paese. Tuttavia, per dette missioni compete l'indennità di trasferta nella misura prevista al terzo comma dell'articolo 2 anche se la distanza intercorrente fra la residenza e la località di missione è inferiore a 3 chilometri.

#### Art. 8.

*(Congedo, infortunio, malattia durante la missione o durante il servizio comunque svolto fuori residenza)*

In caso di congedo durante la missione, le corrispondenti assenze dal servizio, computate a giornate intere o, eccezionalmente, a mezze giornate, vengono dedotte dal periodo di missione.

Se il dipendente in congedo è comandato in missione, la durata di questa si computa dall'ora di partenza dal luogo di congedo a quella in cui vi ritorna o ritorna in residenza.

Al dipendente colpito da infortunio nell'esercizio delle proprie attribuzioni mentre si trova a prestare servizio fuori residenza si corrisponde, indipendentemente da quanto può spettare per trattamento di infortunio, l'indennità di trasferta fino a quando, a giudizio dei sanitari dell'Azienda, si trovi nell'impossibilità di restituirsì in residenza, semprechè non sia ricoverato in ospedale a spese dell'Azienda stessa, nel qual caso si corrisponde l'indennità di trasferta ridotta ad un terzo.

Il Direttore generale può concedere il trattamento previsto nel precedente comma, in casi nei quali ricorrano particolari condizioni, anche ai dipendenti che cadano malati fuori residenza durante il loro servizio, per cause ad essi non imputabili e che, a giudizio dei sanitari dell'Azienda, si trovino nell'impossibilità di restituirsì in residenza; in questi casi il ricovero in ospedale a carico dell'Ente nazionale previdenza assistenza dipendenti statali (ENPAS) equivale a quello a carico dell'Azienda previsto nel comma precedente.

#### Art. 9.

*(Dipendenti che si recano fuori residenza perchè citati in giudizio come testimoni)*

Al dipendente che, citato in giudizio come testimone, debba recarsi fuori residenza, è corrisposta l'indennità di trasferta quando sia chiamato a deporre:

a) a richiesta dell'Azienda ferroviaria, in cause civili;

b) a richiesta del pubblico ministero, dell'imputato o dell'Azienda ferroviaria, in procedimenti penali nei quali l'Azienda sia citata o volontariamente intervenuta come civilmente responsabile;

c) a richiesta del pubblico ministero o dell'Azienda ferroviaria, in procedimenti penali per reati commessi in danno dell'Azienda o nei quali essa risulti parte lesa, denunciante, querelante o costituita parte civile;

d) a richiesta del pubblico ministero o di una parte in cause civili o in procedimenti penali, quando il dipendente sia chia-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mato a testimoniare su fatti dei quali è a conoscenza a causa delle mansioni svolte;

e) nelle inchieste di cui alla legge sugli infortuni sul lavoro per infortuni avvenuti in occasione del servizio ferroviario.

Il dipendente è tenuto a riscuotere l'indennità stabilita dalle tariffe giudiziarie ed a versarne il relativo importo all'Azienda.

Il dipendente ha, inoltre, l'obbligo di versare l'importo del viaggio in seconda classe, quando abbia viaggiato con biglietti gratuiti, compresi quelli di concessione personale ordinaria, i quali nel caso speciale, sono considerati concessioni attinenti al servizio.

## Art. 10.

*(Altri casi in cui compete l'indennità di trasferta)*

È concessa l'indennità di trasferta al dipendente che si rechi fuori residenza:

a) perchè leso in infortunio sul lavoro o perchè scelto dal pretore a rappresentare l'infortunato, quando l'uno e l'altro siano citati per l'inchiesta sull'infortunio;

b) perchè imputato d'infortunio sul lavoro in danno di altri dipendenti o di terzi, quando sia citato a comparire davanti alla Autorità giudiziaria e semprechè venga mandato esente da pena;

c) per recarsi alle Preture onde asseverare verbali di contravvenzione o deporre nel relativo procedimento;

d) per deporre in inchieste amministrative;

e) per prendere parte ad esami o subire visite mediche per le abilitazioni di servizio che è obbligato a conseguire; è concessa anche in occasione di esami di promozione o di passaggio di qualifica, semprechè risulti conseguita l'idoneità, e per le prescritte visite mediche;

f) per visite e cure mediche ordinate dall'Azienda salvo che il dipendente sia ricoverato a spese di questa in appositi istituti per cura o accertamento delle conseguenze d'infortunio sul lavoro, nel qual caso l'in-

dennità di trasferta compete nella misura ridotta ad un terzo;

g) per presentarsi al Consiglio di disciplina, al Comitato di esercizio o alla Commissione disciplinare di servizio, quando sia stato prosciolto da ogni addebito.

## Art. 11.

*(Viaggi e rimborso delle spese di viaggio)*

Al personale comandato in missione compete, per i percorsi da compiere sulle Ferrovie dello Stato, il biglietto gratuito relativo alla 1<sup>a</sup> o alla 2<sup>a</sup> classe in relazione a quanto previsto dal Regolamento sulle concessioni di viaggio.

Per i viaggi effettuati con i piroscafi compete il rimborso del biglietto della classe in cui il dipendente è ammesso a viaggiare a norma delle disposizioni emanate dal Direttore generale.

Per i viaggi effettuati con altri mezzi di trasporto che compiono servizio di linea, quando l'uso di questi consenta notevole risparmio di tempo e sia stato inoltre autorizzato dal superiore che ha disposto la missione, o se manchi un collegamento ferroviario con la località in cui la missione sia stata compiuta, spetta il rimborso dell'intera spesa occorsa.

In ogni caso il rimborso delle spese di trasporto è limitato all'importo di quelle effettivamente sostenute per l'acquisto dei biglietti di viaggio.

Al personale direttivo con qualifica di ispettore capo superiore o qualifiche più elevate compete il rimborso del « diritto fisso » spettante al conduttore, corrisposto per l'uso delle carrozze con letti.

L'uso dei trasporti marittimi, quando la destinazione possa essere raggiunta anche per ferrovia, e l'uso dei trasporti aerei devono essere autorizzati dai direttori centrali per il personale delle sedi centrali dei servizi e dai direttori compartimentali per il rimanente personale.

Può consentirsi dal capo dell'ufficio o impianto l'uso di mezzi di trasporto noleggiati, col rimborso della relativa spesa, quando vi sia una particolare necessità di raggiun-

gere rapidamente il luogo dove la missione deve essere espletata.

Per i percorsi e per le frazioni di percorso non serviti da ferrovia o da altri mezzi di trasporto in servizio di linea è corrisposto, a titolo di rimborso delle spese di viaggio, un'indennità chilometrica di lire 37 e, per i percorsi effettuati a piedi in zone prive di strade, un'indennità chilometrica di lire 53.

#### Art. 12.

##### *(Indennità chilometrica - Rimborsi)*

Per i viaggi compiuti gratuitamente o con mezzi propri, limitatamente, per questi ultimi, ai percorsi serviti da un regolare servizio di linea, compete un'indennità chilometrica nella misura di cui appresso:

dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 1<sup>a</sup> classe lire 1,68;

dipendenti ammessi a viaggiare sulle ferrovie in 2<sup>a</sup> classe lire 1,15.

La medesima indennità di cui sopra compete per gli eventuali viaggi compiuti con mezzi di trasporto noleggiati ai sensi del penultimo comma del precedente articolo.

In caso di revisione generale delle tariffe per il trasporto delle persone sulle Ferrovie dello Stato, l'indennità chilometrica suddetta viene variata nella stessa proporzione.

In aggiunta alle spese di viaggio effettivamente sostenute per l'uso di mezzi di trasporto in servizio di linea diversi dalla ferrovia è liquidata una somma pari al 20 per cento delle spese stesse.

I rimborsi e le indennità di cui al presente ed al precedente articolo competono per tutti i servizi resi fuori residenza, indipendentemente dal fatto che il personale interessato acquisti titolo o meno all'indennità di trasferta.

Non spetta alcun rimborso delle spese di trasporto, nè l'indennità chilometrica, per i percorsi compiuti nella località di missione per recarsi dal luogo dove è stato preso alloggio e vengono consumati i pasti al luogo di lavoro e viceversa, o per por-

tarsi da uno ad altro luogo di lavoro nell'ambito del medesimo centro abitato.

In casi eccezionali è facoltà del Direttore generale concedere gli altri rimborsi di spesa che fossero giustificati e debitamente comprovati.

#### Art. 13.

##### *(Indennità di trasferta al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto)*

Al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto non compete l'indennità di trasferta per i servizi effettuati fuori residenza, per conto del deposito, della stazione o dell'unità di navigazione cui è addetto stabilmente, intendendosi per tali servizi compensato con le indennità e con i premi speciali per esso stabiliti dai capi VII, VIII e IX salvo il caso in cui, per interruzione di linea, rimanga fuori residenza almeno 48 ore oltre l'ora nella quale, per il turno o per il servizio prestabilito, avrebbe dovuto farvi ritorno; in tal caso l'indennità di trasferta si liquida dall'ora in cui il ritorno avrebbe dovuto aver luogo.

È pure concessa l'indennità di trasferta, ma non le indennità ed i premi previsti dai capi VII e VIII, ad eccezione del premio giornaliero di cui agli articoli 38 e 45, al personale di macchina e dei treni:

a) quando presta servizio sulle locomotive come pilota o viaggia per istruzione;

b) quando accompagna locomotive spente da un deposito ad un altro o da un deposito ad un'officina e viceversa;

c) quando rientra in residenza fuori servizio a seguito di un viaggio di andata, pure fuori servizio, senza aver prestato, fra l'uno e l'altro, alcun servizio di condotta o di scorta treni;

d) quando è adibito alla condotta di mezzi di trazione attivi o trainanti se stessi, nei trasferimenti dei mezzi medesimi da un deposito ad un altro o tra depositi ed officine, quando uno dei due impianti interessati al movimento viene a cadere fuori delle linee sulle quali presta normalmente servizio, con mezzi dello stesso genere (loco-

motive a vapore, locomotive elettriche e termiche, ecc.), il personale del deposito cui è assegnato il dipendente.

Art. 14.

*(Indennità fisse mensili  
sostitutive dell'indennità di trasferta)*

In luogo delle indennità di cui agli articoli precedenti possono essere assegnate, con decreto ministeriale, indennità fisse mensili, secondo modalità da determinarsi di volta in volta, quando ciò si ritenga opportuno per la difficoltà di precisare i periodi di assenza dalla residenza, per l'indole speciale degli incarichi affidati al dipendente, per il carattere continuativo della missione, sia in Italia che all'estero, o per altri motivi speciali.

Al personale singolarmente incaricato di soprintendere direttamente al servizio che si svolge presso diversi impianti (stazioni, scali, depositi, bivi, eccetera) considerati come facenti parte della residenza può essere concessa una speciale indennità mensile la cui misura è stabilita dal Direttore generale, entro un massimo di lire 10.000, tenuto conto dei disagi e delle spese ai quali gli interessati possono andare incontro nell'adempimento dell'incarico ad essi affidato. Lo stesso trattamento, ma in misura minore, può essere attribuito al personale che coadiuva quello precedentemente indicato.

Le indennità suddette sono ridotte di un trentesimo per ogni giornata di assenza dal servizio od in cui gli interessati abbiano titolo alla normale indennità di trasferta.

Art. 15.

*(Rimborso delle spese  
per trasporto materiali e strumenti)*

La liquidazione delle spese relative al trasporto del materiale e degli strumenti occorrenti al personale tecnico per disimpegnare il proprio servizio è effettuata in base a tariffe da stabilire con decreto ministeriale, di concerto col Ministro del tesoro, avuto riguardo alle caratteristiche del percorso nonchè del materiale e degli strumenti.

CAPO II.

INDENNITÀ DI TRASLOCO

Art. 16.

*(Trasporto delle persone, dei mobili  
e delle masserizie)*

Nei traslochi l'Azienda provvede al trasporto gratuito, sulle ferrovie e sulle linee di navigazione da essa esercitate, del dipendente e delle persone di famiglia con lui conviventi permanentemente, nonchè al trasporto del loro mobilio e di scorte di generi alimentari e di combustibili, limitatamente alle quantità che possono ritenersi proporzionate alla situazione di famiglia del dipendente.

Art. 17.

*(Traslochi che danno titolo alle indennità  
ed ai rimborsi relativi)*

Sono accordate le indennità ed i rimborsi previsti negli articoli successivi quando il trasloco abbia luogo:

a) per ragioni di servizio, cioè di iniziativa dell'Azienda.

b) su domanda del dipendente motivata da malattia la quale, a giudizio dei sanitari dell'Azienda, sia riconosciuta contratta per cause di servizio e tale da rendere necessario il trasloco;

c) su domanda del dipendente, dopo una permanenza di almeno tre anni in località dichiarate disagiate con deliberazione del Consiglio di amministrazione;

d) a seguito della vincita di un concorso per cambio di qualifica o per assunzione in un nuovo ruolo, anche se trattasi di provenienza da altra Amministrazione pubblica.

Le indennità ed i rimborsi suddetti sono pure accordati dopo l'aspettativa, semprechè questa sia stata motivata da ragioni di salute o per servizio militare, quando il dipendente sia destinato ad una residenza diversa da quella ove si trovava prima dell'aspettativa stessa.

Salvo quanto precede, nessuna indennità o rimborso di spesa compete al dipendente trasferito a domanda, ma i direttori centrali per il personale delle sedi centrali dei servizi e i direttori compartimentali per il rimanente personale possono accordare, in tutto o in parte, le indennità ed i rimborsi di spesa al dipendente che sia traslocato per domanda causata da gravi ragioni di salute sua, non dipendenti dal servizio, o dei familiari, per le quali dai sanitari dell'Azienda sia stata riconosciuta la necessità del trasloco.

Art. 18.

*(Indennità e rimborsi relativi al trasloco)*

Al dipendente traslocato è corrisposta la indennità di trasferta, per il tempo impiegato nel viaggio di trasferimento, anche se la durata del viaggio stesso è inferiore alle cinque ore.

Analogo trattamento, nella misura prevista per la qualifica rivestita dal dipendente alla data del trasloco, compete per ciascuna persona di famiglia.

Agli effetti del precedente comma si considerano come facenti parte della famiglia, quando siano abitualmente conviventi col capo famiglia trasferito ed a suo carico, la moglie, i figli e i figliastri di età non superiore a 25 anni, le figlie e le figliastre nubili o vedove, i genitori, gli affini in linea retta, i fratelli minorenni e le sorelle nubili, nonché una persona di servizio.

Nei viaggi per trasferimento in località distanti più di 800 chilometri, per raggiungere le quali occorranò almeno 12 ore di viaggio, sono consentite, alle persone di famiglia del dipendente traslocato, con titolo all'indennità di trasferta, una sosta intermedia di durata non superiore a 24 ore, ed altre analoghe soste, con pari trattamento, per ogni ulteriore tratto di 600 chilometri.

Al dipendente traslocato spetta il rimborso delle spese sostenute per il trasporto delle persone previste nel terzo comma, effettuato con mezzi in servizio di linea sui

percorsi non serviti dalle Ferrovie dello Stato.

Se manchi ogni servizio di linea è corrisposta, a titolo di rimborso delle spese di viaggio, una indennità chilometrica di lire 37 per ciascuna persona.

Le spese di trasporto del mobilio, masserizie e bagaglio sui percorsi non serviti dalla ferrovia sono rimborsate con una indennità chilometrica di lire 26,50 per ciascun quintale o frazione di quintale superiore a 50 chili, fino ad un massimo di 40 quintali, per i mobili e le masserizie e di un quintale a persona per il bagaglio.

Se l'itinerario è costituito da più tratti di ferrovia e più tratti di via ordinaria, alternativamente, e si rendano perciò necessari più trasbordi, il dipendente, previa autorizzazione del superiore che ha disposto il trasloco, potrà servirsi di mezzi di trasporto diversi dalla ferrovia per l'intero percorso. In tal caso l'indennità chilometrica prevista nel precedente comma, a rimborso delle spese di trasporto, compete limitatamente ai percorsi non serviti da ferrovia.

Nei casi ammessi di trasporto per via ordinaria il dipendente deve far accertare il peso dei mobili e delle masserizie da una pesa pubblica riconosciuta, possibilmente del luogo di arrivo, facendosi rilasciare regolare bolletta.

Se il trasporto dei mobili e delle masserizie viene effettuato con mezzi forniti gratuitamente dall'Azienda non compete alcuna indennità chilometrica.

Le spese di imballaggio per la presa e resa a domicilio e per il carico e lo scarico lungo l'itinerario sono rimborsate nella misura di lire 2.650 per quintale o frazione di quintale superiore a 50 chili e di lire 3.150 per i trasferimenti dalla Sardegna in altre parti del territorio nazionale e viceversa, fino ad un massimo di 40 quintali.

Per il carico e lo scarico dei mobili e delle masserizie di dipendenti traslocati che abitano o vanno ad abitare in alloggi dell'Azienda ubicati lungo la linea, può essere provveduto con personale dell'Azienda stessa. In tali casi il rimborso previsto nel precedente comma compete nella misura ridotta di due quinti. Se viene provveduto

con personale dell'Azienda a dette operazioni in una sola delle residenze, il rimborso medesimo compete nella misura ridotta di un quinto.

Dal rimborso delle spese di imballaggio per la presa e resa a domicilio e per il carico e lo scarico lungo l'itinerario sono escluse le scorte di viveri e di combustibili, le automobili, i motocicli e quanto altro non sia da considerare facente parte dell'arredamento e dell'attrezzatura della casa di abitazione.

Qualora la famiglia si trasferisca nella nuova residenza da una località diversa dalla precedente residenza di servizio del dipendente traslocato, le indennità spettano in misura non eccedente l'importo che sarebbe dovuto qualora il movimento fosse effettuato fra le due residenze.

L'indennità ed i rimborsi relativi al trasloco della famiglia, del mobilio e delle masserizie vengono corrisposti in relazione alla situazione di famiglia del dipendente alla data di effettuazione del movimento e semprechè questo risulti completato entro tre anni dalla data di decorrenza del provvedimento di trasloco.

Agli effetti della corresponsione di tali indennità e rimborsi il dipendente deve presentare una distinta dei pesi dei mobili e delle masserizie trasportati dalla precedente alla nuova dimora.

#### Art. 19.

##### (Indennità di prima sistemazione)

Al personale traslocato spetta un'indennità di prima sistemazione nella seguente misura:

Direttore centrale di 1<sup>a</sup> classe, direttore compartimentale di 1<sup>a</sup> classe, direttore centrale, direttore compartimentale . . . L. 101.000

Ispettore capo superiore, ispettore capo, ispettore principale, segretario superiore di 1<sup>a</sup> classe e qualifiche equiparate, capo stazione sovrintendente e qualifiche equiparate . . . » 85.000

Rimanente personale direttivo, di concetto degli uffici e dirigenti dell'esercizio, gestore capo; applicato capo e qualifiche equiparate, applicato principale e qualifiche equiparate, applicato e qualifiche equiparate; assistente principale di stazione, gestore di 1<sup>a</sup> classe, alunno d'ordine *ad personam*, aiutante *ad personam*, assistente di stazione, capo treno di 1<sup>a</sup> classe, capo treno, macchinista di 1<sup>a</sup> classe, macchinista, macchinista T.M., sottocapotecnico *ad personam*, 1<sup>o</sup> nostromo, capo motorista, capo elettricista . . . L. 72.000

Rimanente personale . . . » 61.500

La suddetta indennità è ridotta alla metà per il dipendente senza persone di famiglia conviventi ed a carico alla data di decorrenza del provvedimento di trasloco.

Al dipendente che non abbia trasferito nella nuova residenza la famiglia ed il mobilio è corrisposta la metà dell'indennità di prima sistemazione, salvo la corresponsione dell'altra metà dopo il trasferimento delle persone di famiglia e del mobilio, purchè questo sia compiuto entro un triennio dalla data di decorrenza del provvedimento di trasferimento.

L'indennità medesima è ridotta ad un terzo, da computarsi sull'indennità in misura intera o sulla misura già ridotta a termini dei precedenti commi, per il personale assegnatario, nella nuova residenza, di un alloggio dell'Azienda.

L'indennità di prima sistemazione è attribuita nella misura corrispondente alla qualifica rivestita dal dipendente alla data di decorrenza del provvedimento di trasloco.

Nel caso di trasloco di un dipendente coniugato, non separato legalmente, in una residenza dove successivamente sia trasferito il coniuge, pure dipendente statale, spetta a quest'ultimo, a titolo di indennità di prima sistemazione, solo l'eventuale eccedenza dell'indennità stabilita per la sua qualifica rispetto all'indennità liquidata al coniuge.



## Art. 20.

*(Trasloco della famiglia  
in comune viciniore alla residenza)*

Il personale traslocato che, per riconosciuta impossibilità di trovare l'abitazione nella nuova residenza di servizio, trasferisca la famiglia, il mobilio e le masserizie in comune viciniore, è ammesso ugualmente a fruire delle indennità e rimborsi inerenti al trasferimento, purchè la distanza fra la casa municipale del detto comune e la nuova residenza di servizio non superi i 30 chilometri.

Per il personale che abita in alloggi della Azienda ubicati lungo la linea ferroviaria o nel recinto delle stazioni, lontani dal centro abitato del comune, la distanza prevista nel precedente comma si computa fra l'alloggio e la residenza di servizio.

Il successivo trasferimento nella residenza di servizio, purchè effettuato entro il termine previsto nel penultimo comma del precedente articolo 18, dà diritto al trasporto gratuito per ferrovia delle persone di famiglia, del mobilio e delle masserizie oppure al rimborso delle relative spese documentate qualora il trasporto debba effettuarsi per via ordinaria.

## Art. 21.

*(Indennità di trasloco al personale  
collocato a riposo)*

Al personale collocato a riposo ed alla famiglia del dipendente deceduto in attività di servizio o dopo il collocamento a riposo spettano le indennità ed i rimborsi previsti nei precedenti articoli 18 e 19 per il trasferimento dall'ultima sede di servizio in altro domicilio eletto nel territorio nazionale.

Il diritto si perde se, entro due anni dalla data di cessazione dal servizio, non siano effettuati i relativi movimenti.

Per coloro che siano in godimento di un alloggio dell'Azienda la corresponsione delle indennità e dei rimborsi previsti nel primo comma è ammessa anche quando il movimento si limiti al cambio di abitazione

nell'ambito del medesimo comune, purchè il cambio stesso sia effettuato entro due anni dalla data di collocamento a riposo o di cessazione dal servizio e gli interessati si siano sistemati in alloggio privato.

## Art. 22.

*(Cambi di abitazione disposti dall'Azienda)*

Quando, conservando la medesima residenza di servizio, il dipendente passi, per ordine dell'Azienda, da uno ad altro alloggio dell'Azienda stessa, o da un alloggio dell'Azienda ad altro privato e viceversa, compete, per ogni quintale o frazione di quintale superiore a 50 chili, fino ad un massimo di 40 quintali, di mobilio e masserizie trasportati dalla precedente alla nuova abitazione, una indennità di lire 880 a titolo di rimborso delle spese di imballaggio per la presa e resa a domicilio e per il carico e lo scarico lungo l'itinerario.

Qualora l'Azienda non fornisca il mezzo per il trasporto è inoltre corrisposto, in tali casi, un compenso di lire 26,5 al chilometro per ogni quintale o frazione di quintale superiore a 50 chili di mobilio e masserizie trasportati dalla vecchia alla nuova abitazione, entro il limite massimo di 40 quintali.

Lo stesso trattamento compete quando il dipendente, trasferito da uno ad altro impianto del medesimo centro abitato, passi da un alloggio privato ad altro alloggio privato e l'Azienda riconosca la necessità del cambio, nonchè nel caso che l'Azienda, dovendo restaurare i propri fabbricati, obblighi il dipendente ivi alloggiato a trasportare altrove tutto il mobilio o parte di esso.

In quest'ultimo caso l'indennità e l'eventuale compenso chilometrico sono da ammettere anche quando il dipendente torni ad occupare l'alloggio restaurato.

## Art. 23.

*(Rimborso della pigione)*

Quando il dipendente traslocato non possa rescindere il contratto d'affitto nè sub-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

affittare l'alloggio, e antecedentemente all'ordine di trasloco abbia soddisfatto a quanto prescrive l'articolo 24, è concesso il rimborso della pigione per il tempo in cui l'alloggio resti disabitato, e ciò anche nel caso di passaggio da un alloggio privato ad altro dell'Azienda nella stessa residenza.

Quando il contratto non prestabilisca una indennità per la rescissione, il dipendente deve domandare all'Azienda a quale condizione egli possa pattuirla.

Se il dipendente subaffitti l'alloggio ad un prezzo inferiore a quello da lui stipulato col locatore, gli è rifiuta la differenza, semprechè abbia ottenuto per il subaffitto il preventivo assenso del superiore.

A meno che le consuetudini locali od il contratto stipulato dal dipendente non stabiliscano una durata minore, il rimborso non può essere superiore a due mesi di pigione per le camere e gli alloggi ammobiliati e a sei mesi per gli alloggi vuoti. I due o sei mesi decorrono dal giorno della consegna delle chiavi dell'alloggio a norma dell'articolo 24.

I direttori centrali per il personale delle sedi centrali dei servizi e i direttori compartimentali per il rimanente personale possono, eccezionalmente, autorizzare rimborsi di pigione per un tempo superiore a sei mesi per gli alloggi vuoti, ma in nessun caso superiori ad un anno, quando, per le consuetudini locali, il dipendente abbia dovuto stipulare un contratto di locazione di lunga durata.

L'Azienda non riconosce un prezzo di affitto che non sia proporzionato al numero dei componenti la famiglia del dipendente conviventi ed a suo carico ed alle sue condizioni economiche come dipendente dell'Azienda.

In tal caso la misura del fitto da rimborsare è stabilita dalle autorità di cui al quinto comma.

## Art. 24.

*(Prescrizioni relative al rimborso della pigione)*

Per il rimborso previsto dall'articolo 23, il contratto deve essere intestato al dipen-

dente, il quale ha l'obbligo, appena lo abbia stipulato, di darne comunicazione al proprio capo immediato e di compilare il modulo a tal fine istituito.

Il dipendente che abbia titolo al rimborso deve consegnare l'appartamento libero e le chiavi di esso al proprio superiore quando non abbia potuto rescindere la locazione o subaffittare l'alloggio.

Il superiore provvede per la restituzione, a tempo debito, delle chiavi al proprietario o al dipendente, rispettivamente nel caso che il rimborso comprenda tutto il restante periodo della locazione o si limiti ad un tempo minore.

Il rimborso della pigione decorre dalla data di consegna delle chiavi, purchè non anteriore di una settimana alla data del trasloco.

## Art. 25.

*(Permessi per trasloco)*

Per gli atti inerenti al trasloco è concesso, indipendentemente dal congedo regolamentare, il permesso di assentarsi dal servizio, senza perdere lo stipendio, per non oltre sei giorni, complessivamente, ai dipendenti con famiglia e tre giorni agli altri, se la distanza fra le due residenze non supera i 300 chilometri, ed un giorno in più per ogni 300 chilometri, o frazione, successivi, quando la distanza è maggiore.

Nei soli casi di trasferimento per ragioni di servizio spetta il trattamento previsto per le giornate di congedo ordinario.

## CAPO III.

## SOPRASSOLDO DI LOCALITÀ'

## Art. 26.

Al personale che risiede nelle località di confine sottoindicate o in località comprese tra queste e il confine italiano viene corrisposto un soprassoldo mensile del seguente importo:

Ventimiglia, Bardonecchia, Domodossola, Luino, Como, Bren-

nero, S. Candido, Tarvisio, Gorizia centrale, Nova Gorica, Prosecco, Villa Opicina . . . . . L. 12.000

Modane, Chiasso, Innsbruck, Arnoldstein . . . . . » 9.000

#### Art. 27.

Il soprassoldo di cui al precedente articolo è ridotto di un terzo per i dipendenti che non hanno persone di famiglia (coniuge, figli, genitori, fratelli, sorelle) conviventi ed a carico e alla metà per il personale femminile coniugato con dipendenti aventi titolo al soprassoldo stesso.

#### Art. 28.

Il soprassoldo si corrisponde in quanto si corrisponde lo stipendio.

Durante le assenze dal servizio per le quali è concesso al dipendente soltanto una parte dello stipendio, il soprassoldo è ridotto nella stessa proporzione in cui è ridotto lo stipendio.

Nei casi di trasferimento il personale perde il diritto al soprassoldo di località, previsto per la località che abbandona, dal giorno in cui lascia definitivamente il servizio nella località stessa, ed acquista titolo, dalla data medesima, a quello eventualmente stabilito per la nuova residenza.

### CAPO IV.

#### COMPENSO PER REPERIBILITA'

#### Art. 29.

Il personale che svolge le mansioni proprie delle qualifiche o dei gruppi di qualifiche appresso indicati può essere incluso dall'Azienda in appositi turni di reperibilità per soddisfare le esigenze dell'esercizio ferroviario.

Lo stesso personale è tenuto ad abitare negli alloggi messi a disposizione dall'Azienda salvo che, per giustificati motivi, ne sia autorizzata la rinuncia.

#### Qualifiche e funzioni

##### 1) Stazioni:

dirigenti di stazione: movimentisti; manovali addetti ai bivi e ai posti di blocco intermedi.

##### 2) Depositi locomotive:

dirigenti dei depositi locomotive; dirigenti tecnici, personale operaio e di manovalanza che fa parte delle squadre di pronto intervento, dei carri soccorso e dei carri *grue* ivi compresi i consegnatari dei carri stessi e loro sostituti;

dirigenti tecnici titolari di impianto o di centrali termiche che alimentano stazioni di particolare importanza e loro sostituti.

##### 3) Squadre rialzo e posti di verifica:

dirigenti tecnici titolari di squadra rialzo o di posto di verifica in sede compartimentale o in località di particolare intensità di traffico e loro sostituti;

verificatori in sede di particolare importanza.

##### 4) Linea:

dirigenti e personale esecutivo della linea.

##### 5) Impianti elettrici e di segnalamento:

dirigenti tecnici e personale operaio addetti alle sottostazioni di trasformazione, alla manutenzione degli apparati centrali, di segnalamento e di blocco, delle linee elettriche e di segnalamento, telegrafiche, telefoniche e di illuminazione; dirigenti centrali;

personale di manovalanza delle squadre di pronto intervento.

##### 6) Navi traghetto:

capo di sezione o di reparto navigazione e loro sostituti;

dirigente nautico e dirigente tecnico dell'Ufficio nautico;

dirigenti tecnici titolari delle officine di navigazione e loro sostituti;

dirigenti tecnici, personale operaio e di manovalanza componenti le squadre di pronto intervento.

7) *Capi reparto d'esercizio:*

capi reparto movimento, trazione, lavori, impianti elettrici e commerciale e loro sostituti e coadiutori.

Per esigenze di servizio l'obbligo della reperibilità con il trattamento previsto per i dipendenti di pari livello gerarchico o con altro trattamento da stabilire, può essere richiesto, con provvedimento del Direttore generale, anche su proposta dei direttori dei servizi interessati, ad altro personale non contemplato nel presente articolo.

Fermo restando il disposto di cui al sesto comma dell'articolo 34 dello stato giuridico, il personale interessato può essere incluso in turni di reperibilità di regola per 10 giorni e, comunque, sentiti i rappresentanti delle organizzazioni sindacali, per non più di 15 giorni al mese.

L'obbligo della reperibilità consiste nell'impegno da parte dei dipendenti di lasciare indicazioni atte a consentire loro di ricevere, ponendosi in condizioni di soddisfarle, le eventuali chiamate di servizio fuori dell'orario normale di lavoro e nelle giornate non domenicali dichiarate festive ad ogni effetto durante le quali il personale sia libero dal servizio e, con il consenso degli interessati, anche nelle giornate di riposo settimanale.

Qualora non vi sia sufficiente disponibilità di personale per coprire i fabbisogni degli impianti, e ad ogni modo per non oltre due anni dalla data di approvazione delle presenti disposizioni, la reperibilità può essere richiesta dall'Azienda anche nelle giornate di riposo settimanale indipendentemente dal consenso degli interessati.

In casi di impedimento o necessità di particolare rilievo preclusivi della reperibilità, gli interessati dovranno darne tempestiva comunicazione ai superiori diretti.

La reperibilità dovrà essere richiesta solo al personale in grado obiettivamente di soddisfarla e nel limite delle effettive necessità dell'esercizio per garantirne l'intervento al di fuori del normale orario di lavoro.

La reperibilità può essere eccezionalmente richiesta anche per un impianto diverso da quello di appartenenza per soddisfare particolari necessità di servizio.

Competente a decidere in materia in via definitiva è il comitato di esercizio.

Art. 30.

Al personale che dal mese successivo alla data di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni venga incluso nei turni di reperibilità ai sensi del precedente articolo compete, per ogni giornata di turno, il seguente compenso:

|                                |          |
|--------------------------------|----------|
| Capi reparto d'esercizio . . . | L. 1.000 |
| Altro personale . . . . .      | » 700    |

Al personale in turno di reperibilità, chiamato ad intervenire per esigenze dell'esercizio è inoltre corrisposta, per ogni intervento ed in aggiunta al trattamento di cui al Capo V delle presenti disposizioni, una indennità ragguagliata ad un'ora di compenso orario per lavoro straordinario stabilito per la qualifica rivestita. Tale indennità retribuisce anche il lavoro compiuto nei primi trenta minuti dell'intervento.

Art. 31.

(Disposizioni particolari)

Al personale che alla data di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni occupi un alloggio dell'Azienda e sia soggetto all'obbligo della reperibilità il beneficio in termini di riduzione del canone di alloggio fruito alla data stessa è conservato nelle seguenti misure fino a quando permangono le condizioni in base alle quali ne era stato acquisito titolo:

dal 1° del mese successivo a quello di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni: 85 per cento di quello fruito;

dal 1° gennaio 1970: 70 per cento di quello fruito alla data di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni;

dal 1° gennaio 1971: 50 per cento di quello fruito alla data di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni.

L'importo mensile spettante per i primi 10 giorni a titolo di compenso per reperibilità ai sensi dell'articolo 30 viene recuperato fino alla concorrenza del beneficio di cui al precedente comma.

Fino al 31 dicembre 1970 al personale incluso nei turni di reperibilità spetta il trattamento più favorevole tra quello stabilito dalle presenti disposizioni e quello in precedenza fruito allo stesso titolo.

Per il personale tenuto all'obbligo della reperibilità che occupi un alloggio privato il compenso di cui al precedente articolo si applica nella misura di lire 1.000 o di lire 700 a decorrere dal primo del mese successivo a quello di entrata in vigore della legge di approvazione delle presenti disposizioni.

#### CAPO V.

#### COMPENSO PER LAVORO STRAORDINARIO E COTTIMI

##### Art. 32.

È considerato straordinario, ai fini della corresponsione del relativo compenso, il lavoro ordinato ed eseguito, per motivi di indole temporanea ed eccezionale, oltre la durata giornaliera del lavoro ordinario prescritto.

Tale lavoro straordinario non può essere comandato, di regola, per una durata superiore a due ore per giornata di lavoro.

Il semplice spostamento dell'orario normale in una o più giornate quando non si supera con esso la durata del lavoro ordinario settimanale, non dà luogo a compenso per lavoro straordinario. Le ore eccedenti il normale servizio, quando non compensate da minor lavoro entro il mese solare, vengono retribuite per intero ai sensi del primo comma.

Al personale di macchina, dei treni e delle navi traghetto il compenso per lavoro straordinario viene corrisposto per le ore che ec-

cedono in ciascun mese quelle di orario ordinario inerente alle giornate di presenza per le quali, nel mese stesso, si percepisce il premio giornaliero di cui agli articoli 38, 45 e 52. La corresponsione del compenso per lavoro straordinario al personale suddetto va effettuata nella misura feriale diurna prevista dal successivo articolo 34.

##### Art. 33.

Il compenso per lavoro straordinario spetta per le prestazioni comandate ed effettivamente rese, per esigenze di servizio, oltre la durata del lavoro ordinario.

Al personale direttivo con qualifica di Ispettore capo e più elevate, il compenso per lavoro straordinario può essere corrisposto in misura mensile forfetaria. Lo stesso trattamento può essere attribuito al rimanente personale direttivo preposto ad unità organica in posto di pianta della qualifica rivestita.

##### Art. 34.

Per ciascuna ora di lavoro straordinario eseguito in giornata lavorativa è corrisposto un compenso la cui misura è data, per ciascuna qualifica, dallo stipendio iniziale attribuito alla qualifica stessa ragguagliato ad ora e maggiorato del 15 per cento.

Detto compenso è aumentato del 20 per cento per le prestazioni straordinarie rese nelle ore notturne dei giorni feriali e nelle ore diurne dei giorni festivi e di un ulteriore 20 per cento per le prestazioni rese nelle ore notturne dei giorni festivi.

Per ore notturne si intendono quelle comprese fra le ore 22 e le ore 6.

Non compete il compenso per lavoro straordinario:

a) ai dipendenti i quali, per prestazioni date, ricevono, oltre allo stipendio, speciali competenze che stiano a compensare anche l'eventuale lavoro straordinario eseguito;

b) ai dipendenti in missione, salvo che si tratti di prestazioni straordinarie espressamente comandate.

## Art. 35.

Previa autorizzazione del Direttore generale può essere adottato il sistema di lavoro a cottimo quando la sua applicazione risulti possibile ed opportuna.

Le norme particolari per l'esecuzione del lavoro a cottimo sono emanate dal Direttore generale.

## CAPO VI.

**SOPRASSOLDI PER SERVIZIO NOTTURNO E PER LAVORO DOMENICALE — TRATTAMENTO PER FESTIVITA' INFRASETTIMANALI**

## Art. 36.

*(Soprasoldo per servizio notturno)*

Ai dipendenti comandati a prestare servizio fra le ore 22 e le ore 6 è corrisposto un soprassoldo nella misura oraria di lire 200 per la prima categoria e di lire 155 per la seconda categoria.

Il soprassoldo compete in misura di prima categoria ai dipendenti addetti alla circolazione dei treni o che svolgono le proprie mansioni all'aperto od in condizioni di particolare disagio o responsabilità, secondo norme da approvarsi dal Direttore generale.

Non spetta il soprassoldo al personale di condotta e di scorta dei treni ed al personale navigante quando acquista titolo alla indennità di pernottazione prevista dagli articoli 40, 47 e 62, rispettivamente.

Il soprassoldo per servizio notturno non è cumulabile con le maggiorazioni di cui al secondo comma degli articoli 2 e 34.

## Art. 37.

A) Soprasoldo per lavoro domenicale.

Al personale tenuto a prestare servizio nelle giornate domenicali senza titolo al recupero o al compenso per lavoro straordinario, viene corrisposto un soprassoldo di lire 500 qualora le prestazioni fornite siano

di durata superiore alla metà dell'orario settimanale ragguagliato a giornata. Il soprassoldo è ridotto a lire 250 per prestazioni di durata pari o inferiore alla metà dell'orario anzidetto con un minimo di 2 ore.

B) Trattamento per festività infrasettimanali.

Al personale che presta servizio nelle giornate non domenicali dichiarate festive ad ogni effetto, è corrisposto il compenso per lavoro straordinario festivo diurno, a meno che non sia fatta esplicita richiesta di recupero del servizio reso, ai sensi del terzo ultimo comma dell'articolo 86 dello stato giuridico.

## CAPO VII.

**COMPETENZE DEL PERSONALE DI MACCHINA**

## Art. 38.

*(Premi di lavoro)*

A) Premio giornaliero.

In luogo del premio industriale previsto dall'articolo 66, al personale di macchina viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| Macchinista . . . . .          | L. 530 |
| Aiuto macchinista . . . . .    | » 300  |
| Macchinista T.M. . . . .       | » 350  |
| Aiuto macchinista T.M. . . . . | » 210  |

Il numero dei premi giornalieri spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza tra il numero delle giornate solari, escluse le domeniche, cadenti nel mese stesso e quello relativo alle assenze dovute a festività infrasettimanale, congedo, malattia, infortunio, aspettativa, sospensione, eccetera, nonché ad utilizzazioni diverse da quelle proprie del personale di macchina.

Nelle giornate di congedo annuale o concesso ai sensi dell'articolo 87 dello stato giuridico compete, in luogo del premio giornaliero, il trattamento di competenze accessorie fissato con decreto ministeriale in

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

applicazione dell'articolo 86, comma settimo, dello stato giuridico, salvo che per i dipendenti utilizzati esclusivamente in mansioni che danno titolo al solo premio giornaliero, ai quali è da corrispondersi quest'ultimo premio.

Al personale di macchina utilizzato in mansioni proprie di altre qualifiche compete, in luogo del premio giornaliero, tanto per le giornate di servizio che per quelle di congedo, il premio industriale relativo alle mansioni espletate, previsto dall'articolo 66.

#### B) Premio orario.

Per la condotta, le operazioni accessorie, se effettuate, ed i tempi medi a disposizione del Movimento, quando previsti, viene corrisposto un premio orario nelle seguenti misure:

|                                |       |
|--------------------------------|-------|
| Macchinista . . . . .          | L. 65 |
| Aiuto macchinista . . . . .    | » 35  |
| Macchinista T.M. . . . .       | » 50  |
| Aiuto macchinista T.M. . . . . | » 30  |

In caso di effettuazione di treni merci senza la scorta del Capo treno, il premio è maggiorato di lire 30 orarie.

Per la condotta dei treni il premio spetta dall'ora di orario di partenza a quella reale di arrivo di ciascuno dei treni effettuati.

Gli eventuali ritardi in arrivo vanno tuttavia considerati solo se non imputabili al personale interessato.

Per i dipendenti utilizzati ai servizi locali, ai treni materiali, ai servizi di spinta il premio orario va corrisposto per tutta la durata del servizio computata a partire dall'ora prescritta per l'inizio del servizio fino all'ora reale di ultimazione del servizio stesso dopo l'ultima corsa; analogamente dovrà procedersi per la manovra.

Ai fini di cui al precedente comma sono servizi locali i treni o tradotte o locomotive isolate effettuati tra stazioni o scali della stessa località.

La durata delle operazioni accessorie e dei tempi medi a disposizione del Movimento è stabilita dal Direttore generale, il quale è pure autorizzato a prescrivere, per la de-

terminazione delle ore per le quali corrispondere il premio orario e delle ore di lavoro mensilmente prestate ai fini della corresponsione del compenso per lavoro straordinario ed eventualmente degli altri compensi e soprassoldi di cui agli articoli seguenti del presente Capo, l'adozione di procedimenti semplificativi ed il ricorso a valutazioni forfetarie o convenzionali.

#### Art. 39.

##### (Premio di percorrenza)

Al personale di macchina addetto alla condotta dei mezzi di trazione in viaggio o in servizio alle tradotte o alle manovre viene corrisposto, per ogni chilometro virtuale, o reale per le manovre, un premio di percorrenza nelle seguenti misure:

| Tipo del mezzo   | Macchinista | A. macch. |
|--|-------------|-----------|
| locomotive a vapore alimentate a carbone, a nafta o mista                          | L. 4,20     | L. 3,37   |
| locomotive elettriche a c. a. o diesel . . . . .                                   | » 2,40      | » 1,87    |
| locomotive elettriche a c. c., elettromotrici ed elettrotreni, autotreni . . . . . | » 2,20      | » 1,63    |

#### Art. 40.

##### (Indennità di pernottazione)

Al personale che per tutto o parte del periodo dalle 22 alle 6, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per svolgere servizio di macchina viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 214.

Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 200 per ogni ora di condotta fuori residenza effettuata nello stesso periodo.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione e del relativo supple-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mento orario, si tiene conto, se effettuate, anche delle eventuali operazioni accessorie e del tempo medio a disposizione del Movimento, nelle misure stabilite dal Direttore generale, e dei ritardi in arrivo non imputabili al personale interessato, considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo dei tempi relativi.

L'indennità di pernottazione ed il supplemento orario non competono quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta.

## Art. 41.

*(Compenso per assenza dalla residenza in sostituzione dell'indennità di trasferta)*

Al macchinista ed all'aiuto macchinista viene corrisposto, in sostituzione dell'indennità di trasferta, un compenso di lire 103 e di lire 94, rispettivamente, per ogni ora di assenza dalla residenza quando effettuano, per conto del deposito o della stazione cui sono stabilmente addetti, servizi che comportano complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, una assenza di durata non inferiore a 5 ore.

Le suddette misure orarie sono annualmente aumentate, a far tempo dal 1° gennaio 1970, del 7,5 per cento fino alla concorrenza del 90 per cento degli attuali importi orari dell'indennità diurna feriale di trasferta.

In caso di aumento delle misure dell'indennità di trasferta, il compenso per assenza dalla residenza sarà stabilito in misura pari all'85 per cento dell'indennità di trasferta stessa, a decorrere dalla data di entrata in vigore della relativa legge.

Per servizi interessanti il periodo compreso tra le ore 22 e le 6, queste ore comprese, il compenso va corrisposto anche se nella giornata di turno la durata complessiva dell'assenza dalla residenza sia inferiore a 5 ore.

Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione prevista dal precedente articolo.

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

## Art. 42.

*(Premio di economia)*

A) Trazione a vapore.

Ai Macchinisti e agli Aiuto macchinisti addetti alla trazione a vapore è concesso un premio di cointeressamento all'economia del combustibile e delle materie lubrificanti e di illuminazione impiegati nel servizio delle locomotive.

Il premio, variabile a seconda dei casi, può al massimo raggiungere il 25 per cento dell'importo delle materie economizzate rispetto a quelle assegnate per il servizio disimpegnato ed è ripartito per tre quinti ai Macchinisti e per due quinti agli Aiuto macchinisti.

Per determinati tipi di locomotive a vapore di grande potenza, alimentate a carbone, può però, a giudizio del Direttore del servizio materiale e trazione, essere accordato all'Aiuto macchinista un supplemento di premio pari alla metà di quello spettantegli per economia.

Agli effetti della liquidazione del premio per economia combustibili si tiene conto dei minuti recuperati nella corsa dei treni aumentando la velocità nei limiti consentiti.

B) Tipi di trazione diversi da quella a vapore.

Ai Macchinisti e agli Aiuto macchinisti dei mezzi di trazione elettrica e diesel, o con altri tipi di motori endotermici, è pure concesso un premio di cointeressamento alla economia dell'energia elettrica, dei combustibili, dei carburanti e delle materie lubrificanti e di illuminazione impiegati nel servizio dei mezzi stessi.

Il premio, variabile a seconda dei casi, può al massimo raggiungere il 25 per cento dell'importo delle materie economizzate rispetto a quelle assegnate per il servizio disimpegnato ed è ripartito per due terzi ai Mac-



chinisti e per un terzo agli Aiuto macchinisti.

La misura degli assegni e le ulteriori norme per la determinazione, liquidazione e ripartizione del premio sono approvate dal Direttore generale.

Una somma non superiore al 10 per cento dell'importo suddetto può essere erogata nell'assegnazione di premi a tutti coloro che abbiano, con la loro opera e sorveglianza, contribuito all'economia del combustibile e delle altre materie anzidette.

Art. 43.

*(Locomotive ed automotrici condotte da un solo agente)*

Per servizi ai treni di limitata durata ed importanza, nei quali sia riconosciuta la possibilità di impiego di un solo agente di condotta, e per i servizi di manovra in cui si attui la condotta a mezzo di un solo agente senza il sussidio di un secondo, sono corrisposte all'unico agente di condotta, oltre alle competenze previste dal presente Capo spettantigli per le normali funzioni di guida, anche i premi di percorrenza di cui all'articolo 39 e di economia di cui all'articolo 42, che competerebbero al secondo agente, nonchè un compenso integrativo che verrà determinato dal Direttore generale, in relazione al tipo di servizio effettuato.

Art. 44.

*(Servizi locali e speciali)*

A) Al personale di macchina utilizzato esclusivamente in servizi locali alla guida di convogli o tradotte tra stazioni e scali facenti parte della residenza è attribuito un soprassoldo nelle misure di seguito indicate per ogni giorno di utilizzazione in turno nei servizi stessi:

|                             |        |
|-----------------------------|--------|
| Macchinista . . . . .       | L. 460 |
| Aiuto macchinista . . . . . | » 230  |

Le località ed i servizi da considerare ai fini del precedente comma, nonchè le modalità di attribuzione del soprassoldo sono

stabilite con provvedimento del Direttore del servizio materiale e trazione.

B) Al personale di macchina eventualmente impegnato in servizi speciali, ed in casi eccezionali, può essere assegnato, in sostituzione di tutti o di parte dei premi di cui al presente Capo, un compenso globale, la cui misura è stabilita dal Direttore generale, su proposta del Direttore del servizio materiale e trazione.

CAPO VIII.

COMPETENZE DEL PERSONALE DEI TRENI

Art. 45.

*(Premi di lavoro)*

A) Premio giornaliero.

In luogo del premio industriale previsto dall'articolo 66, al personale dei treni viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

|                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| Capo treno . . . . .            | L. 430 |
| Conduttore . . . . .            | » 280  |
| Assistente viaggiante . . . . . | » 230  |
| Frenatore . . . . .             | » 210  |

Ai dipendenti rivestiti della qualifica di Conduttore principale *ad personam* il premio è corrisposto nella misura stabilita per il Conduttore.

Il numero dei premi giornalieri spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza tra il numero delle giornate solari, escluse le domeniche, cadenti nel mese stesso e quello relativo alle assenze dovute a festività infrasettimanale, congedo, malattia, infortunio, aspettativa, sospensione, eccetera, nonchè ad utilizzazioni diverse da quelle proprie del personale di scorta.

Nelle giornate di congedo annuale o concesso ai sensi dell'articolo 87 dello stato giuridico, in luogo del premio giornaliero, compete il trattamento di competenze accessorie fissato con decreto ministeriale in

applicazione dell'articolo 86, comma settimo, dello stato giuridico, salvo che per i Capi treno utilizzati esclusivamente alle scritturazioni presso i depositi personale viaggiante, ai quali è da corrispondere, in sua vece, il premio giornaliero.

Al personale dei treni utilizzato in mansioni proprie di altre qualifiche compete, in luogo del premio giornaliero, tanto per le giornate di servizio che per quelle di congedo, il premio industriale relativo alle mansioni espletate, previsto dall'articolo 66.

#### B) Premio orario.

Per ogni ora di scorta ai treni e relative operazioni accessorie, se effettuate, viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

|   |       |
|---|-------|
| Capo treno . . . . .                        | L. 30 |
| Conducente . . . . .                        | » 25  |
| Assistente viaggiante e frenatore . . . . . | » 20  |

Per la scorta dei treni su linee esercitate con servizio a dirigenza unica, detto premio orario viene corrisposto nei seguenti importi:

|                                  |       |
|----------------------------------|-------|
| Capo treno . . . . .             | L. 85 |
| Conducente e frenatore . . . . . | » 60  |

All'Assistente viaggiante, in servizio sulle predette linee, va corrisposto il premio orario nella misura di cui al primo comma del presente punto B).

Per la scorta dei treni il premio orario spetta dall'ora di orario di partenza all'ora reale di arrivo di ciascuno dei treni effettuati.

Gli eventuali ritardi in arrivo vanno tuttavia considerati solo se non imputabili al personale interessato.

Per i dipendenti utilizzati ai servizi locali ed ai treni materiali il premio orario va corrisposto per tutta la durata del servizio computata a partire dall'ora prescritta per l'inizio del servizio fino all'ora reale di ultimazione del servizio stesso dopo l'ultima corsa.

Ai fini di cui al precedente comma sono servizi locali i treni e le tradotte effettuati tra stazioni o scali della stessa località.

La durata delle operazioni accessorie è stabilita dal Direttore generale, il quale è pure autorizzato a prescrivere, per la determinazione delle ore per le quali corrispondere il premio orario e delle ore di lavoro mensilmente prestate ai fini della corresponsione del compenso per lavoro straordinario ed eventualmente degli altri compensi e soprassoldi di cui agli articoli seguenti del presente Capo, l'adozione di procedimenti semplificativi ed il ricorso a valutazioni forfetarie convenzionali.

#### Art. 46.

##### (Premio di percorrenza)

Al personale adibito alla scorta dei treni viene corrisposto, per ogni chilometro reale di percorso, un premio nelle seguenti misure:

| Tipo di treno   | Capo treno | Conducente<br>Assistente<br>viaggiante<br>Frenatore |
|---|------------|---|
| treni viaggiatori<br>e merci (esclusi<br>omnibus e<br>raccoltori) . . . . . | L. 1,30    | L. 0,80   |
| treni merci omnibus<br>e raccoglitori . . . . .                             | » 2,00     | » 1,35  |

#### Art. 47.

##### (Indennità di pernottazione)

Al personale che per tutto o parte del periodo dalle 22 alle 6, queste ore comprese, resta assente dalla residenza per svolgere servizio di scorta ai treni, viene corrisposta un'indennità di pernottazione di lire 214, se Capo treno o Conducente, e di lire 200, se Assistente viaggiante o Frenatore.

Al personale medesimo viene inoltre corrisposto un supplemento di lire 200 per ogni ora di scorta ai treni fuori residenza effettuata nello stesso periodo.

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione e del relativo supplemento orario, si tiene conto, se effettuate, anche delle eventuali operazioni accessorie, nelle misure stabilite dal Direttore genera-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

le, e dei ritardi in arrivo non imputabili al personale interessato, considerando anticipata l'ora di partenza, secondo l'orario dei treni, e posticipata quella reale di arrivo dei tempi relativi.

L'indennità di pernottazione ed il supplemento orario non competono quando il dipendente ha titolo all'indennità di trasferta.

## Art. 48.

*(Compenso per assenza dalla residenza in sostituzione dell'indennità di trasferta)*

Al personale addetto alla scorta dei treni viene corrisposto, in sostituzione dell'indennità di trasferta, un compenso nelle misure di cui appresso per ogni ora di assenza dalla residenza, quando effettua servizi per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto, che comportano complessivamente, per ciascuna giornata di turno, e cioè fra due successivi riposi giornalieri in residenza, un'assenza di durata non inferiore a 5 ore:

|   |        |
|---|--------|
| Capo treno . . . . .                                    | L. 103 |
| Conduttore, Assistente viaggiante e Frenatore . . . . . | » 94   |

Le suddette misure orarie sono annualmente aumentate, a far tempo dal 1° gennaio 1970, del 7,5 per cento fino alla concorrenza del 90 per cento degli attuali importi orari dell'indennità diurna feriale di trasferta.

In caso di aumento delle misure dell'indennità di trasferta, il compenso per assenza dalla residenza sarà stabilito in misura pari all'85 per cento dell'indennità di trasferta stessa, a decorrere dalla data di entrata in vigore della relativa legge.

Per servizi interessanti il periodo compreso tra le ore 22 e le 6, queste ore comprese, il compenso va corrisposto anche se nella giornata di turno la durata complessiva dell'assenza dalla residenza sia inferiore a 5 ore.

Detto compenso è cumulabile con l'indennità di pernottazione prevista dal precedente articolo.

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

## Art. 49.

*(Servizio fatto con carri misti da squadre fisse durante il viaggio)*

Il personale di scorta ai treni che fa parte delle squadre fisse trasbordatrici, incaricate cioè del carico, scarico, trasbordo e rioridino delle merci nei carri misti, da eseguirsi durante il viaggio, riceve, in aggiunta ai compensi previsti nei precedenti articoli ed a seconda delle mansioni espletate, un premio addizionale per ogni ora di lavoro prestato nelle seguenti misure:

|   |        |
|---|--------|
| Capo treno . . . . .                        | L. 100 |
| Assistente viaggiante e Frenatore . . . . . | » 60   |

I Manovali trasbordatori che fanno parte delle squadre suddette ricevono, in luogo dell'indennità di trasferta, le competenze previste dal presente Capo per i Frenatori occupati in questo speciale servizio.

Il personale non appartenente alla squadra fissa che viaggia col treno da questa servito non ha titolo al premio di cui sopra.

## Art. 50.

*(Soprassoldo per cumulo di funzioni)*

Per la scorta dei treni per i quali il turno di servizio stabilisce specificatamente che il dipendente cui sono affidate le funzioni di Capo treno deve disimpegnare anche il servizio del Conduttore o dell'Assistente viaggiante, e quando il cumulo di queste funzioni sia dall'Azienda considerato tale da giustificare un compenso maggiore di quello dovuto per la sola funzione di Capo treno, sono corrisposti al dipendente stesso, in aggiunta alle altre competenze per esso previste dal presente Capo, anche il premio di percorrenza previsto per le funzioni di Conduttore o di Assistente viaggiante, nonchè un compenso integrativo che verrà determinato dal Direttore generale.

Lo stesso trattamento compete al Capo treno quando scorti, senza l'ausilio di agenti addetti alle operazioni di frenatura, un treno merci servito da freno continuo.

## Art. 51.

*(Dipendenti delle stazioni in funzioni proprie del personale di scorta dei treni e personale di scorta dei treni incaricato di servizi speciali)*

Al personale in genere delle stazioni, eventualmente incaricato delle funzioni di Capotreno, Conduttore, Assistente viaggiante e Frenatore sono corrisposte, nella misura e con le norme di cui al presente Capo, le competenze varie stabilite per i dipendenti di cui disimpegnano le funzioni, restando con ciò esclusi per il servizio stesso, dalla corresponsione dell'indennità di trasferta.

Al personale di scorta ai treni eventualmente impegnato in servizi speciali, ed in casi eccezionali, può essere assegnato, in sostituzione di tutti o di parte dei premi di cui al presente Capo, un compenso globale, la cui misura, caso per caso, è stabilita dal Direttore generale, su proposta del Direttore del servizio movimento.

## CAPO IX.

COMPETENZE DEL PERSONALE  
DELLE NAVI TRAGHETTO

## Art. 52.

*(Premi di lavoro)*

## A) Premio giornaliero.

In luogo del premio industriale previsto dall'articolo 66, al personale delle navi traghetto viene corrisposto un premio nelle misure appresso indicate per ogni giornata di presenza in servizio:

|  |        |
|--|--------|
| Comandante di 1 <sup>a</sup> classe e Direttore macchina di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .          | L. 975 |
| Comandante e Direttore macchina . . . . .  | » 920  |
| Ufficiale navale di 1 <sup>a</sup> classe e Ufficiale macchinista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | » 730  |
| Ufficiale navale e Ufficiale macchinista . . . . .   | » 620  |
| 1 <sup>o</sup> Nostromo, Capo motorista e Capo elettricista . . . . .                                | » 450  |

|  |        |
|--|--------|
| 2 <sup>o</sup> Nostromo, Motorista di 1 <sup>a</sup> classe ed Elettricista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | L. 380 |
| Carpentiere di 1 <sup>a</sup> classe, Motorista ed Elettricista . . . . .                                      | » 360  |
| Carpentiere, Marinaio scelto e Fuochista a. p. . . . .   | » 340  |
| Marinaio . . . . .   | » 300  |
| Carbonaio . . . . .  | » 285  |

Il numero dei premi giornalieri spettanti in ciascun mese è dato dalla differenza tra il numero delle giornate solari, escluse le domeniche, cadenti nel mese stesso e quello relativo alle assenze dovute a festività infrasettimanale, congedo, malattia, infortunio, aspettativa, sospensione, eccetera, nonchè ad utilizzazioni diverse da quelle proprie delle qualifiche suddette.

Nelle giornate di congedo annuale o concesso ai sensi dell'articolo 87 dello stato giuridico, in luogo del premio giornaliero compete il trattamento di competenze accessorie fissato con decreto ministeriale in applicazione dell'articolo 86, comma settimo, dello stato giuridico.

Con provvedimento del Direttore generale il premio giornaliero può essere maggiorato fino al 30 per cento nei riguardi del personale che, oltre a svolgere le normali mansioni inerenti al servizio di navigazione espletate dai pari qualifica, assume particolari responsabilità amministrative, tecniche o contabili, ivi comprese quelle relative alle dotazioni ed ai rispetti di bordo.

## B) Premio orario di presenza a bordo.

Per ogni ora di presenza a bordo viene corrisposto un premio nelle seguenti misure:

|  |        |
|--|--------|
| Comandante di 1 <sup>a</sup> classe e Direttore macchina di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .          | L. 145 |
| Comandante e Direttore macchina . . . . .  | » 145  |
| Ufficiale navale di 1 <sup>a</sup> classe e Ufficiale macchinista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | » 125  |
| Ufficiale navale e Ufficiale macchinista . . . . .   | » 120  |

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

|  |        |
|--|--------|
| 1° Nostromo, Capo motorista e Capo elettricista . . .                        | L. 100 |
| 2° Nostromo, Motorista di 1ª classe ed Elettricista di 1ª classe . . . . . » | 95     |
| Carpentiere di 1ª classe, Motorista ed Elettricista . . . »                  | 85     |
| Carpentiere, Marinaio scelto, Fuochista a. p. . . . . »                      | 75     |
| Marinaio . . . . . »   | 65     |
| Carbonaio . . . . . »  | 55     |

## C) Premio supplementare per ora di servizio.

Per ogni ora di servizio prestato a bordo della nave viene corrisposto, in aggiunta al premio di presenza a bordo, un premio supplementare nelle seguenti misure:

|  |        |
|--|--------|
| Comandante di 1ª classe e Direttore macchina di 1ª classe . . . . .            | L. 120 |
| Comandante e Direttore macchina . . . . . »                                    | 120    |
| Ufficiale navale di 1ª classe e Ufficiale macchinista di 1ª classe . . . . . » | 90     |
| Ufficiale navale e Ufficiale macchinista . . . . . »                           | 80     |
| 1° Nostromo, Capo motorista e Capo elettricista . . . »                        | 55     |
| 2° Nostromo, Motorista di 1ª classe ed Elettricista di 1ª classe . . . . . »   | 45     |
| Carpentiere di 1ª classe, Motorista ed Elettricista . . . »                    | 40     |
| Carpentiere, Marinaio scelto e Fuochista a. p. . . . . »                       | 35     |
| Marinaio . . . . . »   | 25     |
| Carbonaio . . . . . »  | 20     |

In caso di soppressione di una o più corse programmate il premio supplementare per ora di servizio spetta al solo personale impegnato a bordo per lavori di riparazione e manutenzione della nave.

All'Ufficiale preposto al comando e alla direzione di macchina della nave, in luogo dei premi di cui ai punti B) e C) viene corrisposto un premio di lire 265 per ogni ora di presenza a bordo, oltre a quanto previsto nei successivi articoli 53 e 54. Allo stesso personale viene corrisposta, in sostituzione del compenso per lavoro straordinario, una indennità per giornata di turno il cui importo sarà stabilito dal Direttore generale in misura ragguagliata all'entità media delle prestazioni di lavoro straordinario rese e, comunque, non superiore al 20 per cento dello stipendio iniziale mensile rapportato a giornata solare. Per servizi che comportano una presenza a bordo di durata inferiore a 12 ore l'indennità spetta nella misura del 50 per cento.

## Art. 53.

*(Premio di percorrenza)*

Al personale di equipaggio delle navi traghetto compete, per ogni chilometro reale di navigazione effettuata, un premio di percorrenza nelle seguenti misure:

|  |         |
|--|---------|
| Comandante di 1ª classe e Direttore di macchina di 1ª classe . . . . .         | L. 9,20 |
| Comandante e Direttore macchina . . . . . »                                    | 9,20    |
| Ufficiale navale di 1ª classe e Ufficiale macchinista di 1ª classe . . . . . » | 7,00    |
| Ufficiale navale e Ufficiale macchinista . . . . . »                           | 6,90    |
| 1° Nostromo, Capo motorista, Capo elettricista . . . »                         | 6,67    |
| 2° Nostromo, Motorista di 1ª classe, Elettricista di 1ª classe . . . . . »     | 6,67    |
| Carpentiere di 1ª classe, Motorista ed Elettricista . . . »                    | 5,60    |
| Carpentiere, Marinaio scelto, Fuochista a. p. . . »                            | 5,50    |
| Marinaio . . . . . »   | 5,25    |
| Carbonaio . . . . . »  | 5,25    |

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## Art. 54.

*(Indennità di manovra)*

Per ogni traversata, a compenso delle manovre eseguite, viene corrisposta una indennità nelle seguenti misure:

|  |        |
|--|--------|
| Comandante di 1 <sup>a</sup> classe e Direttore macchina di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .                    | L. 200 |
| Comandante e Direttore macchina . . . . .  | » 200  |
| Ufficiale navale di 1 <sup>a</sup> classe e Ufficiale macchinista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .           | » 110  |
| Ufficiale navale e Ufficiale macchinista . . . . .   | » 95   |
| 1 <sup>o</sup> Nostromo, Capo motorista e Capo elettricista . . . . .  | » 55   |
| 2 <sup>o</sup> Nostromo, Motorista di 1 <sup>a</sup> classe ed Elettricista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | » 45   |
| Carpentiere di 1 <sup>a</sup> classe, Motorista ed Elettricista . . . . .                                      | » 45   |
| Carpentiere, Marinaio scelto e Fuochista a.p. . . . .  | » 35   |
| Marinaio . . . . .   | » 25   |
| Carbonaio . . . . .  | » 25   |

Per i Marinai addetti ai servizi di plancia l'indennità di manovra è maggiorata dell'80 per cento.

## Art. 55.

Il personale di equipaggio delle navi traghetto, quando eccede il limite di prestazione di 8 ore e 20 minuti per giornata di turno, se appartenente alla sede di navigazione di Messina, e di ore 11 per coppia di corse, se appartenente alla sede di navigazione di Civitavecchia, ha titolo ad una indennità ragguagliata ad un sessantesimo della misura oraria feriale diurna del compenso per lavoro straordinario per ogni minuto eccedente il limite di prestazione.

I periodi di tempo che danno titolo alla corresponsione dell'indennità, non sono validi ai fini del computo del lavoro straordinario di cui all'articolo 32.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano dal mese successivo a quello di entrata in vigore della legge di approvazione delle vigenti disposizioni.

## Art. 56.

Al personale di equipaggio trattenuto a bordo dopo ultimato il turno di lavoro spetta il premio orario di presenza a bordo.

Il lavoro eventualmente prestato nello stesso periodo viene retribuito con il compenso per lavoro straordinario.

## Art. 57.

Al personale utilizzato a bordo su nave ferma nei porti delle sedi di navigazione per riserva oppure per lavori di riparazione e manutenzione, in aggiunta al premio giornaliero di cui all'articolo 52, punto A), spetta per ogni ora di servizio, un compenso orario pari all'85 per cento delle altre competenze accessorie realizzabili dal personale in navigazione, secondo il turno base di servizio.

## Art. 58.

Al dirigente nautico e al dirigente tecnico, nonchè al personale delle navi traghetto utilizzato presso l'Ufficio nautico in posto di pianta della qualifica rivestita, semprechè quest'ultimo risulti compreso nei ruoli marittimi del personale navigante, compete il trattamento di cui al precedente articolo 57.

Al personale addetto all'Ufficio nautico che non sia più iscritto nei ruoli marittimi spetta il trattamento per competenze accessorie stabilito per il personale di qualifica equiparata o corrispondente appartenente ad altri gruppi di personale.

## Art. 59.

Durante i periodi di permanenza delle navi traghetto nei porti fuori delle normali rotte di navigazione, al personale di equipaggio spetta, in aggiunta ad un'indennità a rimborso delle spese per vitto ed accesso-

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

rie commisurata all'80 per cento dell'indennità di trasferta:

a) il premio giornaliero;

b) il premio orario di presenza a bordo ed il premio supplementare per ora di servizio per il solo periodo di lavoro a bordo;

c) il solo premio orario di presenza a bordo per il solo periodo in cui il personale viene trattenuto per sicurezza nave dopo il periodo lavorativo.

Quando non vi sia possibilità di alloggio a bordo l'indennità a rimborso spese va commisurata all'intera trasferta.

## Art. 60.

Al personale comandato in servizio su navi in allestimento fuori residenza spetta lo stesso trattamento di cui all'articolo 59.

## Art. 61.

Alle persone di equipaggio delle navi traghetto temporaneamente adibite a servizi fuori delle rotte normali, compete lo stesso trattamento di cui ai precedenti articoli riferito alle caratteristiche dei turni osservati.

All'Ufficiale che ha il comando ed a quello che ha la direzione di macchina della nave compete il trattamento di cui all'articolo 52, ultimo comma; l'indennità sostitutiva del compenso per lavoro straordinario viene corrisposta in misura intera per presenza a bordo di durata uguale a 12 ore e fino a 24 ore, in misura ridotta al 50 per cento se di durata inferiore a 12 ore.

## Art. 62.

*(Indennità di pernottazione)*

Al personale di equipaggio delle navi traghetto che partano ed arrivino tra le 22 e le 6, queste ore comprese, o che rimangono fuori residenza per tutto o parte del periodo stesso, viene corrisposta una indennità di pernottazione di lire 214, ad eccezione del Carpentiere, Marinaio scelto, Fuochi-

sta a. p., Marinaio e Carbonaio per i quali l'indennità è fissata in lire 200.

Per ogni ora di servizio prestato nello stesso periodo, ivi compresi gli eventuali tempi accessori previsti nei turni di servizio, compete a tutto il personale un supplemento di lire 200.

L'indennità di pernottazione di cui al presente articolo non compete quando il dipendente ha titolo al trattamento di cui all'articolo 59 o, comunque, all'indennità di trasferta.

## Art. 63.

*(Premio di economia)*

Al seguente personale addetto al servizio delle navi traghetto è concesso un premio di cointeressamento all'economia del combustibile e delle materie grasse e cotone impiegati nel servizio delle navi:

Comandante di 1<sup>a</sup> classe e Comandante; Direttore di macchina di 1<sup>a</sup> classe e Direttore di macchina; Ufficiale macchinista di 1<sup>a</sup> classe e Ufficiale macchinista; Ufficiale navale di 1<sup>a</sup> classe e Ufficiale navale che presta servizio come ufficiale di rotta; Capo motorista e Capo elettricista; Motorista di 1<sup>a</sup> classe ed Elettricista di 1<sup>a</sup> classe; Motorista, Elettricista, Fuochista a. p., Carbonaio, Marinaio scelto o Marinaio che presta servizio come timoniere.

Detto premio, variabile a seconda dei casi, può al massimo raggiungere il 25 per cento dell'importo delle materie economizzate rispetto a quelle assegnate per il servizio disimpegnato.

Una somma non superiore al 10 per cento dell'importo suddetto può essere erogata per l'assegnazione dei premi a tutti coloro che con la loro opera o sorveglianza abbiano contribuito all'economia del combustibile e delle materie anzidette.

## Art. 64.

Al personale navigante eventualmente impegnato per servizi speciali, ed in altri casi eccezionali, può essere assegnato, in sostit-

tuzione di tutti o parte dei premi di cui al presente Capo, un compenso globale la cui misura è stabilita, caso per caso, dal Direttore generale, su proposta del Direttore del servizio materiale e trazione.

## CAPO X.

## PREMI DI RENDIMENTO

## Art. 65.

*(Premio di maggior produzione)*

I dipendenti dell'esercizio addetti a lavori che si prestano ad una preventiva determinazione dei tempi da assegnare per la loro esecuzione, possono essere ammessi a concorrere, individualmente o collettivamente per gruppi, ad un cottimo denominato premio di maggior produzione da corrispondere per ogni ora di lavoro in misura proporzionale alla maggior produzione resa e fino ad un massimo del 40 per cento delle seguenti paghe base determinate in relazione agli stipendi in vigore al 31 dicembre 1968, attraverso opportuni coefficienti di adeguamento differenziati per qualifica ed utilizzazione:

| Qualifiche o utilizzazioni  | Paghe base orarie |
|---|-------------------|
| Operaio specializzato capo gruppo   | L. 365            |
| Operaio specializzato . . . . .   | » 345             |
| Operaio qualificato di 1 <sup>a</sup> classe e<br>operaio qualificato . . . . . | » 300             |
| Caposquadra manovali . . . . .  | » 245             |
| Manovale . . . . .  | » 200             |

Fino al 31 dicembre 1970 il Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione, è autorizzato a disporre le opportune variazioni alle misure delle paghe base sino ad un limite massimo del 10 per cento, allo scopo di assicurare parità di guadagno in caso di riduzione della durata dell'orario settimanale di lavoro delle maestranze.

A decorrere dal 2 gennaio 1971, qualora siano in vigore stipendi tabellari diversi da quelli previsti al 1° gennaio 1969, la paga base oraria per il personale operaio va commisurata ad un'aliquota in nessun caso superiore alla trecentosessantacinquesima parte dell'85 per cento del nuovo stipendio annuo iniziale ragguagliato ad ora. Per il capo squadra manovali ed il manovale la paga base oraria è rapportata rispettivamente all'85 per cento ed al 67 per cento di quella dell'operaio qualificato.

Al personale ammesso a fruire del premio di maggior produzione non compete il premio industriale previsto dall'articolo 66 delle presenti disposizioni. Al personale stesso è, comunque, garantito un guadagno per premio di maggior produzione pari al 60 per cento di quello massimo realizzabile con tale sistema di lavorazione, a parità di presenza nel mese.

Le norme di applicazione del premio di maggior produzione sono emanate dal Direttore generale.

## Art. 66.

*(Premio industriale)*

Al personale ferroviario è corrisposto un premio industriale giornaliero commisurato alle responsabilità, ai rischi e ai disagi che derivano dalle mansioni effettivamente esercitate.

Il premio è articolato su un'aliquota base, compensativa della gravosità e dell'importanza del lavoro connesso all'espletamento delle attribuzioni fondamentali delle qualifiche ferroviarie, e su un'aliquota integrativa, a riconoscimento dell'onerosità dei singoli incarichi espletati nell'ambito di quelli propri della qualifica rivestita.

Nella seguente tabella sono riportate le misure giornaliere di premio base; quelle dell'aliquota integrativa saranno determinate entro gli importi minimi e massimi espressamente stabiliti nella tabella medesima.



## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| QUALIFICHE   | Premio base | Aliquota integrativa |            |     |     |
|--|-------------|----------------------|------------|-----|-----|
|  | L.          | minimo L.            | massimo L. |     |     |
| Direttore centrale di 1 <sup>a</sup> classe e direttore centrale dirigente di servizio o consigliere di amministrazione o direttore compartimentale di 1 <sup>a</sup> classe o direttore compartimentale dirigente di compartimento di categoria A . . . . . | 4.200       | —                    | 1.600      |     |     |
| Direttore compartimentale di 1 <sup>a</sup> classe e direttore compartimentale dirigente di compartimento di categoria B . . . . .   | 4.200       | —                    | 600        |     |     |
| Direttore centrale di 1 <sup>a</sup> classe e direttore centrale . . . . .   | 4.200       | —                    | —          |     |     |
| Ispettore capo superiore . . . . .   | 2.400       | 600                  | 1.250      |     |     |
| Ispettore capo . . . . .   | 1.900       | 600                  | 1.100      |     |     |
| Ispettore principale . . . . .   | 1.600       | }                    | }          |     |     |
| Ispettore di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .   | 1.400       |                      |            | 370 | 900 |
| Ispettore . . . . .  | 1.100       |                      |            |     |     |

## PERSONALE DEGLI UFFICI

*Personale di concetto*

|   |     |     |     |     |     |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|
| Segretario superiore di 1 <sup>a</sup> classe e qualifiche equiparate . . . . . | 900 | 240 | 640 |     |     |
| Segretario superiore e qualifiche equiparate . . . . .                          | 780 | 190 | 640 |     |     |
| Segretario capo e qualifiche equiparate . . . . .                               | 640 | }   | }   |     |     |
| Segretario principale e qualifiche equiparate . . . . .                         | 520 |     |     | 140 | 380 |
| Segretario e qualifiche equiparate . . . . .                                    | 420 |     |     |     |     |

*Personale esecutivo*

|  |     |    |     |    |     |
|--|-----|----|-----|----|-----|
| Applicato capo e qualifiche equiparate . . . . .       | 400 | 70 | 140 |    |     |
| Applicato principale e qualifiche equiparate . . . . . | 320 | }  | }   |    |     |
| Applicato e qualifiche equiparate . . . . .            | 280 |    |     | 70 | 140 |
| Aiuto applicato e qualifiche equiparate . . . . .      | 260 |    |     |    |     |

*Personale ausiliario*

|   |     |    |     |
|---|-----|----|-----|
| Aiutante . . . . .  | 240 | 70 | 270 |
| Usciere capo, usciere, inserviente . . . . .              | 200 | 70 | 270 |
| Infermiere di 1 <sup>a</sup> classe, infermiere . . . . . | 280 | —  | 70  |

## PERSONALE DELL'ESERCIZIO

*Dirigenti delle stazioni*

## Movimentisti:

|  |     |     |     |
|--|-----|-----|-----|
| Capo stazione sovrintendente . . . . . | 900 | 640 | 850 |
| Capo stazione superiore . . . . .      | 780 | 540 | 800 |

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| QUALIFICHE   | Premio base | Aliquota integrativa |            |
|--|-------------|----------------------|------------|
|  | L.          | minimo L.            | massimo L. |
| Capo stazione principale, capo stazione di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .   | 660         | } 200                | 600        |
| Capo stazione . . . . .  | 580         |                      |            |
| <i>Gestionisti - Interpreti</i>  |             |                      |            |
| Capo gestione sovrintendente . . . . .   |             |                      |            |
| Capo gestione superiore, interprete superiore  | 900         | 300                  | 430        |
| Capo gestione principale, interprete principale, capo gestione di 1 <sup>a</sup> classe, interprete di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | 780         | 250                  | 350        |
| Capo gestione, interprete . . . . .  | 660         | } 140                | 400        |
|  | 580         |                      |            |
| <i>Telegrafisti</i>  |             |                      |            |
| Capo telegrafista principale, capo telegrafista di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .   | 660         | } 140                | 160        |
| Capo telegrafista . . . . .  | 580         |                      |            |
| <i>Gestori e ausiliari</i>   |             |                      |            |
| Gestore capo . . . . .   | 450         | 150                  | 250        |
| Gestore di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .   | 320         | 100                  | 180        |
| Gestore . . . . .  | 280         | 50                   | 150        |
| Ausiliario . . . . .   | 200         | 50                   | 100        |
| <i>Personale esecutivo delle stazioni</i>  |             |                      |            |
| Assistente principale di stazione, aiutante a. p., alunno d'ordine a. p., assistente di stazione . . . . .                             | 350         | 80                   | 460        |
| Ausiliario di stazione . . . . .   | 250         | 70                   | 110        |
| <i>Manovratori</i>   |             |                      |            |
| Manovratore capo . . . . .   | 580         | } 190                | 320        |
| Caposquadra manovratori . . . . .  | 480         |                      |            |
| Manovratore . . . . .  | 430         |                      |            |
| <i>Deviatori</i>   |             |                      |            |
| Deviatore capo . . . . .   | 580         | } 170                | 320        |
| Caposquadra deviatori . . . . .  | 440         |                      |            |
| Deviatore . . . . .  | 340         | —                    | 170        |
| <i>Dirigenti dei depositi personale viaggiante</i>   |             |                      |            |
| Capo personale viaggiante superiore . . . . .  | 780         | 440                  | 480        |
| Capo personale viaggiante principale, capo personale viaggiante di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .                                     | 660         | } 140                | 480        |
| Capo personale viaggiante . . . . .  | 580         |                      |            |

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

| QUALIFICHE  | Premio     | Aliquota integrativa |         |
|---|------------|----------------------|---------|
|   | base<br>L. | minimo               | massimo |
| <i>Controllori viaggianti</i>   |            |                      |         |
| Controllore viaggiante superiore . . . . .  | 780        | 180                  | 250     |
| Controllore viaggiante principale, controllo-<br>re viaggiante di 1 <sup>a</sup> classe . . . . . | 660        | 140                  | 250     |
| Controllore viaggiante . . . . .  | 580        |                      |         |
| <i>Dirigenti dei depositi locomotive</i>  |            |                      |         |
| Capo deposito sovrintendente . . . . .  | 900        | 640                  | 850     |
| Capo deposito superiore . . . . .   | 780        | 600                  | 800     |
| Capo deposito principale, capo deposito di<br>1 <sup>a</sup> classe . . . . .                     | 660        | 540                  | 800     |
| Capo deposito . . . . .   | 580        |                      |         |
| <i>Dirigenti della linea</i>  |            |                      |         |
| Sorvegliante principale della linea . . . . .   | 660        | 200                  | 270     |
| Sorvegliante della linea . . . . .  | 580        |                      |         |
| <i>Esecutivo della linea</i>  |            |                      |         |
| Caposquadra linea . . . . .   | 450        | 160                  | 190     |
| Operaio armamento . . . . .   | 340        | 160                  | 270     |
| Cantoniere . . . . .  | 260        | 160                  | 270     |
| <i>Personale di vigilanza</i>   |            |                      |         |
| Guardiano di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .  | 320        | 50                   | 130     |
| Guardiano . . . . .   | 250        | 50                   | 100     |
| <i>Dirigenti tecnici</i>  |            |                      |         |
| Capo tecnico sovrintendente . . . . .   | 900        | 300                  | 800     |
| Capo tecnico superiore . . . . .  | 780        | 280                  | 750     |
| Capo tecnico principale, capo tecnico di 1 <sup>a</sup><br>classe . . . . .                       | 660        | 250                  | 700     |
| Capo tecnico . . . . .  | 580        |                      |         |
| <i>Operai e verificatori</i>  |            |                      |         |
| Verificatore . . . . .  | 660        | —                    | 450     |
| Operaio specializzato . . . . .   | 460        | 180                  | 350     |
| Operaio qualificato di 1 <sup>a</sup> classe . . . . .  | 360        | 180                  | 350     |
| Operaio qualificato e aiutante operaio a. p.  | 320        |                      |         |
| <i>Manovali</i>   |            |                      |         |
| Caposquadra manovali . . . . .  | 350        | 110                  | 300     |
| Manovale . . . . .  | 240        | 70                   | 300     |

Alla determinazione delle misure delle aliquote integrative nei limiti giornalieri consentiti e all'indicazione delle mansioni particolari che ne danno titolo viene provveduto con decreto del Ministro, sentito il Consiglio di amministrazione.

Per il capo stazione principale, il capo stazione di 1<sup>a</sup> classe ed il capo stazione va aggiunto all'aliquota integrativa spettante, l'importo di lire 284 quando svolgono mansioni che comportano dirette responsabilità di movimento e circolazione treni.

#### Art. 67

Il premio industriale di cui al precedente articolo compete per ogni giornata di presenza in servizio, congedo annuale o concesso ai sensi dell'articolo 87 dello stato giuridico e di riposo a recupero di prestazioni ordinarie rese in altre giornate lavorative in eccedenza alla media giornaliera dell'orario di lavoro e non retribuite con il compenso per lavoro straordinario.

Per il personale il cui orario di lavoro settimanale è distribuito su cinque giornate il premio è maggiorato del 20 per cento.

Ai dipendenti che danno un rendimento lavorativo particolarmente elevato può essere attribuita una maggiorazione non superiore al 10 per cento del premio percepito, con liquidazione semestrale. Il provvedimento non può riguardare un numero di dipendenti superiore al 25 per cento di quello complessivo del personale interessato al premio industriale.

Le norme e i criteri per l'attribuzione del premio e la corresponsione della predetta maggiorazione del 10 per cento sono stabiliti dal Direttore generale.

In caso di promozione con effetto retroattivo non si fa luogo a regolarizzazioni, restando acquisito il trattamento percepito per le mansioni esercitate.

Sui ricorsi contro l'assegnazione del premio industriale è competente a decidere in via definitiva l'autorità immediatamente superiore a quella designata dal Direttore generale per l'assegnazione medesima.

#### CAPO XI.

#### COMPENSI DIVERSI

#### Art. 68.

(Soprassoldo per servizio in galleria o in locali ubicati in sottosuolo)

A) Al personale della linea che presta servizio in tronchi e cantoni aventi tratti coperti da galleria di lunghezza complessiva non inferiore a 500 metri è corrisposto, a seconda della lunghezza complessiva del tratto coperto esistente nei singoli cantoni, un soprassoldo giornaliero stabilito nelle seguenti misure:

- |  |       |
|--|-------|
| I. — Tratto coperto fino al 15 per cento della lunghezza del cantone, con un minimo di metri 500           | L. 80 |
| II. — Tratto coperto da oltre il 15 per cento e fino al 30 per cento della lunghezza del cantone . . . . . | » 130 |
| III. — Tratto coperto da oltre il 30 per cento fino al 60 per cento della lunghezza del cantone . . . . .  | » 180 |
| IV. — Tratto coperto oltre il 60 per cento della lunghezza del cantone . . . . .                           | » 230 |
| V. — Cantoni della Grande galleria dell'Appennino . . . . .  | » 500 |

Al sorvegliante della linea compete il soprassoldo corrisposto al capo squadra della linea dello stesso tronco che percepisce il soprassoldo nella misura più elevata.

Nel conteggio dei tratti coperti esistenti nei singoli cantoni, al fine della determinazione della lunghezza complessiva di metri 500 di tratto coperto da galleria, non devono essere considerati i tratti coperti di lunghezza pari o inferiori a 50 metri.

B) Al personale tecnico, operaio e di manovalanza del Servizio impianti elettrici è corrisposto un soprassoldo di lire 180 per ogni giornata nel corso della quale abbia prestato servizio per la manutenzione degli

## LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

impianti in gallerie di lunghezza superiore a 500 metri. Lo stesso trattamento compete al personale del Servizio lavori addetto alla saldatura delle rotaie nelle gallerie di cui sopra.

C) Al personale dei Servizi movimento e commerciale e del traffico che presta servizio nei posti di blocco intermedi ubicati in galleria o nelle stazioni sotterranee della metropolitana di Napoli è corrisposto un soprassoldo giornaliero di lire 230.

D) Ai dipendenti che prestano servizio per tutta la durata dell'orario di lavoro in locali sotterranei che presentano condizioni di particolare disagio ambientale viene corrisposto un soprassoldo giornaliero di lire 180.

Il Direttore generale, sentiti gli organi tecnici e sanitari dell'Azienda, stabilisce quali siano i locali sotterranei da considerare ai fini dell'attribuzione del soprassoldo.

## Art. 69.

*(Compenso a favore del personale addetto a lavori che comportano contatto o manipolazione di sostanze nocive o tossiche)*

Al personale addetto a lavori che richiedono manipolazione di sostanze nocive o tossiche o il continuo contatto con le stesse e comportano quindi condizioni di reale disagio e gravosità è corrisposto un compenso giornaliero di lire 130.

Il Direttore generale, sentiti gli organi tecnici e sanitari dell'Azienda, determina quali siano i lavori da considerare nocivi agli effetti del presente articolo.

## Art. 70.

*(Premi eccezionali)*

Nel bilancio di ciascun esercizio, in apposito capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Azienda, è stanziato, sotto la voce « premi eccezionali al personale », un fondo per compensi speciali per particolari benemeritenze o 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 100.000 i suddetti premi sono concessi dal Direttore generale.

## Art. 71.

*(Premio per le sostituzioni)*

Quando, per qualsiasi causa, si sia verificata l'assenza temporanea di un dipendente dell'esercizio, escluso il personale addetto alla condotta delle locomotive, alla scorta dei treni e navigante, e non sia stato provveduto alla sua sostituzione, è concesso un premio giornaliero a coloro che, oltre alle proprie normali attribuzioni, abbiano disimpegnato il servizio spettante all'assente.

L'importo di detto premio non può essere superiore ai due terzi dello stipendio iniziale ragguagliato a giornata previsto per la qualifica del dipendente sostituito e va suddiviso in parti uguali tra i dipendenti che in ciascuna giornata sono stati impiegati per la sostituzione.

Il premio retribuisce anche l'eventuale lavoro straordinario effettuato per la sostituzione.

Le norme particolari per la determinazione del premio e la sua liquidazione sono approvate dal Direttore generale.

## Art. 72.

*(Compensi per l'effettuazione delle paghe)*

I dipendenti incaricati di corrispondere le paghe al personale ricevono un premio di lire 0,12 per ogni mille lire pagate per competenze dovute al personale medesimo. Il premio è corrisposto mensilmente in base al totale delle somme pagate nel mese, purchè questo sia superiore a lire 1.000.000.

## Art. 73.

*(Compensi per funzioni giudiziarie)*

Le competenze per onorari, poste a carico delle controparti soccombenti e riscosse dal-

l'Azienda nelle cause relative a contratto di trasporto davanti ai giudici conciliatori e davanti ai pretori, sono ripartite, con norme da stabilirsi dal Direttore generale, fra i dipendenti incaricati della difesa dell'Azienda.

Art. 74.

*(Premi per la scoperta di irregolarità od abusi nei trasporti)*

Al personale dei treni, a quello delle stazioni ed al personale in genere incaricato delle controllerie che scopra irregolarità od abusi nel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci è accordata, in premio, una percentuale dell'importo delle somme che sono riscosse a titolo di sovrattassa, a norma delle vigenti condizioni e tariffe per i trasporti.

Detta percentuale, da fissarsi dal Direttore generale, non potrà, in nessun caso, superare il 30 per cento dell'importo suddetto e qualora venga stabilita in misura inferiore, la differenza fra il 30 per cento del ripetuto importo ed il premio effettivamente corrisposto al personale interessato sarà devoluta all'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato.

Il premio è limitato al 10 per cento per le irregolarità riscontrate nella dichiarazione del peso delle spedizioni.

In nessun caso i premi di cui ai precedenti commi possono superare l'importo di lire 5.000 per ogni singola irregolarità od abuso.

Il premio è accordato anche sulla parte delle sovrattasse che si riscuotono per i percorsi in servizio cumulativo con le altre ferrovie, quando sussista tra queste e l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato apposita convenzione.

Nel caso in cui l'Azienda creda opportuno di abbandonare l'esazione, colui che ha scoperto l'irregolarità o l'abuso riceve un compenso, per ogni contravvenzione regolarmente accertata, variabile, a seconda della importanza della contravvenzione medesima, da lire 200 a lire 1.500 per ogni irregolarità.

In nessun caso però questo compenso può superare il 20 per cento dell'esazione non riscossa o rimborsata.

Se l'Azienda abbandona solo una parte delle sovrattasse, il premio, nelle misure sopra indicate, viene computato sulla restante parte effettivamente riscossa, fermo restando il minimo di cui al comma precedente.

Le norme per la ripartizione del premio tra i vari dipendenti che concorrono allo accertamento, nonchè la quota da addebitarsi ai responsabili della irregolare compilazione dei verbali e degli erronei accertamenti per effetto dei quali l'Azienda non potesse incassare le somme dovute, sono stabiliti dai direttori dei servizi movimento commerciale e del traffico.

È corrisposto in premio il 25 per cento di ogni sovrattassa per esazioni suppletive dovute dal viaggiatore sull'importo dei biglietti emessi dal personale quando non si corrisponda il premio contravvenzionale, oppure quando la misura di questo sia inferiore all'importo del premio di cui al presente comma.

Al personale dei treni che rilascia biglietti ai viaggiatori in partenza da fermate presenziate, da impianti non abilitati o da stazioni di confine, è corrisposto un premio pari al 2,50 per cento dell'importo dei biglietti emessi.

Art. 75.

*(Premi per la scoperta di contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria)*

Ai dipendenti che scoprono contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia ferroviaria, è concesso il 25 per cento del prodotto netto delle pene pecuniarie devolute ed incassate effettivamente dall'Erario.

Qualora il dipendente che ha diritto al premio non possa ottenerlo, per qualsiasi motivo, l'Azienda si riserva di compensarlo per proprio conto con un premio, per ogni verbale di contravvenzione, nella misura da lire 200 a lire 1.000, secondo l'importanza della contravvenzione e le circostanze in cui è stata elevata.

## Art. 76.

*(Premi per evitare anomalie  
nella circolazione dei treni)*

Ai dipendenti che contribuiscono 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'espore e ripetere prontamente i segnali in caso 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 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 divisioni di esercizio fino al massimo di lire 10.000 e dai direttori compartimentali fino a lire 25.000 per ogni anomalia evitata. Quelli di maggiore entità sono approvati dal Direttore generale fino ad un massimo, per ciascun premio, di lire 50.000.

## Art. 77.

*(Compenso per la scoperta di furti  
ed altri fatti dolosi nei trasporti)*

Ai dipendenti 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 alla diligenza dai dipendenti stessi dimostrata, nonchè all'importanza pecuniaria del fatto doloso.

Fino al limite di lire 10.000 il premio è concesso dai capi delle divisioni di esercizio e fino a lire 25.000 dai direttori compartimentali.

I premi d'importo superiore, fino al limite massimo di lire 50.000 sono approvati dal Direttore generale.

Ai dipendenti che scoprono, nei trasporti su ferrovia, contrabbando di merci, di ta-

bacchi e di altri generi di monopolio statale, può essere concesso dal Ministero delle finanze, su rapporto dell'Azienda ferroviaria, un premio speciale.

## Art. 78.

*(Premio per consegna di oggetti rinvenuti)*

Ai dipendenti che consegnano prontamente oggetti preziosi o valori da essi rinvenuti nelle carrozze, nelle stazioni, lungo le linee o in altri luoghi appartenenti all'Azienda ferroviaria, può essere concesso un premio di entità da stabilire di volta in volta a seconda del valore dell'oggetto rinvenuto.

Le norme secondo le quali è da effettuarsi la liquidazione del premio sono approvate dal Direttore generale.

## Art. 79.

*(Soprassoldo per prestazioni  
di persone di famiglia)*

Ai dirigenti delle stazioni, cui sia concesso 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 500 a lire 1.200 per giornata.

L'ammontare del soprassoldo per ogni singolo caso è stabilito dal Direttore del servizio movimento.

## Art. 80.

*(Rimborsi)*

Al personale incaricato di espletare speciali servizi nell'ambito della residenza compete il rimborso delle eventuali spese di trasporto effettivamente sostenute e documentate.

Qualora non esistano mezzi di trasporto, è corrisposto un compenso chilometrico di lire 37, o, se si tratta di zone prive di strada, di lire 53.

Quando risulti conveniente, il Direttore generale può autorizzare altri compensi per spese di locomozione in relazione a servizi cui dovrebbe altrimenti farsi fronte con l'impiego di automezzi.

## Art. 81.

*(Premi e soprassoldi  
per speciali condizioni di servizio)*

Ai dipendenti di tutti i servizi i quali siano posti in condizioni tali di lavoro da dover dare prestazioni considerate notevolmente più gravose o di maggiore responsabilità di quelle che potrebbero da loro esigersi per la qualifica di cui sono rivestiti, o da dover sopportare disagi e spese non compensabili altrimenti, possono essere accordati, con decreto ministeriale e finchè durino le condizioni anzidette, speciali premi o soprassoldi.

Pure con decreto ministeriale possono essere concessi ai dipendenti premi diretti a cointeressarli alle economie delle materie di consumo o al miglior rendimento di determinati servizi e di determinati lavori.

## CAPO XII.

## DISPOSIZIONI GENERALI

## Art. 82.

Tutti i compensi (premi, indennità, eccetera) inerenti alle funzioni disimpegnate e stabiliti in misura fissa mensile non vengono ridotti per le giornate di assenza per riposo settimanale e per festività infrasettimanale.

Quelli dei suddetti compensi che sono stabiliti su base giornaliera non sono corrisposti per i giorni di completa assenza dal servizio dovuta a qualsiasi causa, eccettuato il cambio turno.

I dipendenti adibiti alle funzioni per le quali i compensi sono istituiti ricevono il compenso:

- a) per intero, se prestano servizio per più di mezza giornata di lavoro;
- b) pari alla metà, se prestano servizio per mezza giornata di lavoro o meno.

Per tutti i compensi (premi, indennità, eccetera) che vengono corrisposti su base oraria il computo delle ore viene effettuato mensilmente e nel totale delle ore stesse viene trascurata l'eventuale frazione di ora

se pari od inferiore a mezz'ora ed arrotondata ad un'ora la frazione superiore a mezz'ora.

I dipendenti incaricati formalmente di disimpegnare le funzioni proprie di qualifica superiore hanno titolo ai compensi di servizio di cui ai Capi VII e seguenti inerenti alla qualifica della quale disimpegnano le funzioni per le giornate in cui sono espletate le funzioni stesse.

Le disposizioni dei precedenti commi si applicano salvo che sia altrimenti stabilito dalle particolari disposizioni riguardanti ciascun premio o soprassoldo.

## Art. 83.

Salvo quanto stabilito nei precedenti articoli, un dipendente non può in una medesima giornata e per lo stesso titolo, fruire contemporaneamente di premi e soprassoldi stabiliti per due o più funzioni, ma riceve quelli della sola fra le funzioni esercitate per la quale i premi o soprassoldi risultino più remunerativi.

Durante il periodo di istruzione di un dipendente in una determinata funzione per la quale è ammesso un soprassoldo o un premio, cioè fino a quando egli, per non aver superato le prove di idoneità, fa servizio sotto l'immediata sorveglianza e responsabilità di altri dipendenti idonei, il compenso non gli spetta.

In tal caso, però, egli continua a fruire dei premi e dei soprassoldi che fossero inerenti alle funzioni della qualifica di cui è rivestito.

## Art. 84.

I soprassoldi, i premi, i compensi, le indennità ed ogni altro assegno o retribuzione di qualsiasi specie, temporanei o periodici, fissi od eventuali, ordinari o straordinari, liquidabili su richiesta dell'interessato o d'ufficio, sotto qualunque forma o per qualunque titolo a carico dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ove non siano domandati, si prescrivono entro due anni dalla scadenza del mese in cui secondo le norme e gli usi contabili vigenti dovrebbero essere pagati.