

SENATO DELLA REPUBBLICA  
III LEGISLATURA

---

(N. 853-A)

RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni,  
marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 2 dicembre 1959  
(V. Stampato n. 1682)*

**presentato dal Ministro dei Trasporti**

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

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 9 DICEMBRE 1959

---

Comunicata alla Presidenza il 23 gennaio 1960

---

**Aumento dell'indennità di buonuscita e dell'assegno giornaliero di malattia  
a favore del personale delle ferrovie dello Stato**

---

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge n. 853 che si sottopone al Vostro esame e che è stato già approvato in sede deliberante dalla X Commissione della Camera dei deputati si propone l'aumento della indennità di buonuscita ai dipendenti dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la riduzione del periodo di assenza per malattia dopo il quale si inizia il trattamento di assegno di malattia attualmente regolato da norme legislative che rimontano al 1935.

Per quanto riguarda l'indennità di buonuscita, ricordo che questa, fin dal 1913, viene corrisposta ai dipendenti ferroviari collocati a riposo ed ai familiari di quelli morti in attività di servizio, dall'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato, che ha una propria personalità giuridica.

Agli impiegati dipendenti dalle altre Amministrazioni statali l'indennità di buonuscita viene corrisposta dall'E.N.P.A.S. in misura maggiore di quella attualmente spettante ai ferrovieri. Infatti, in conseguenza degli aumenti e conglobamento delle retribuzioni che, come è noto, ebbero effetto dal 1° luglio 1956, il Parlamento provvide, con la legge 25 novembre 1957, n. 1139, ad aumentare la buonuscita agli statali in genere, fissandola al 48 per cento dell'ultimo stipendio mensile pensionabile, per ogni anno di servizio utile. I contributi furono commisurati al 4,50 per cento delle competenze, di cui 2,50 per cento a carico delle Amministrazioni e 2 per cento a carico del personale. I ferrovieri, invece, hanno continuato a percepire la buonuscita sulla base del 36 per cento. Tale misura venne fissata con decreto legislativo 22 aprile 1948, n. 561, in occasione della elevazione del contributo a favore dell'Opera di previdenza stessa dal 4 per cento al 6 per cento delle competenze; per metà a carico del personale e per metà a carico dell'Amministrazione.

È quindi evidente come si sia determinata una sperequazione in quanto ad un maggiore contributo corrisponde un trattamento meno favorevole.

Ciò, ovviamente, non ha mancato di provocare un giustificato malcontento da parte del personale.

D'altra parte anche gli organi governativi, attesa l'evidente sperequazione e dopo un attento studio delle possibilità finanziarie dell'Opera, hanno deciso di presentare questo disegno di legge — già approvato dalla Camera dei deputati — con il quale si propone di elevare la misura dell'indennità di buonuscita dell'Opera di previdenza al 50 per cento dell'ultimo stipendio mensile pensionabile, per ogni anno di servizio utile, con la medesima decorrenza (1° luglio 1956) già fissata per gli altri statali e coincidente con il conglobamento delle retribuzioni.

Il maggior onere viene essenzialmente coperto dall'aumento del gettito del contributo del personale (e di quello equivalente della Azienda ferroviaria), per effetto del corrispondente notevole aumento degli stipendi decorrente dalla ripetuta data 1° luglio 1956. Le riserve conseguite serviranno anche per il pagamento degli arretrati.

Il disegno di legge, all'articolo 2, prevede un modesto miglioramento riguardante lo speciale assegno che l'Opera di previdenza corrisponde ai ferrovieri assenti per malattia, allo scopo di compensarli della perdita delle competenze accessorie connesse all'effettivo svolgimento del servizio.

Le attuali norme (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988) stabiliscono la corrispondenza dell'assegno a partire dal 16° giorno di assenza per malattia. La innovazione proposta (ed approvata dalla Camera) riduce da 16 ad 8 giorni il periodo dopo il quale incomincia il godimento dell'assegno.

Per sostenere la maggiore spesa, la particolare trattenuta che in base a preesistenti disposizioni (regio decreto-legge 4 ottobre 1935, n. 1988) viene effettuata al personale, sarà adeguata in relazione all'entità della maggiore spesa medesima. A tal riguardo, viene sostanzialmente riprodotta, al penultimo comma dell'articolo 2 del disegno di legge, una norma già in vigore (articolo 7 del ripetuto regio decreto-legge n. 1988 del 1935) che dà facoltà al Ministro dei trasporti di procedere annualmente all'adeguamento della trattenuta, secondo i risultati della particolare gestione.

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La breve esposizione fatta, ritengo sia sufficiente a chiarire la necessità che il provvedimento proposto sia approvato con la maggiore sollecitudine possibile e perchè risponde ad un criterio di giustizia e perchè viva è

la aspettativa di tutto il personale dipendente dalla Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dei pensionati interessati in particolare.

FLORENA, *relatore*

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

L'indennità di buonuscita spettante al personale delle ferrovie dello Stato è liquidata, per le cessazioni dal servizio a partire dal 1° luglio 1956, nella misura di cinquanta centesimi dell'ultimo stipendio mensile, aumentato degli assegni personali pensionabili e dei compensi per gli ex combattenti, per ogni anno di servizio utile. Per ogni mese intero eccedente è liquidato un dodicesimo dell'importo relativo a un anno. Resta ferma l'applicazione dell'articolo 10, comma primo, del decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

All'aumento verrà fatto fronte con il maggior gettito delle ritenute al personale e del corrispondente contributo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a seguito del conglobamento totale del trattamento economico del personale con effetto dal 1° luglio 1956.

**Art. 2.**

Nei casi di assenza per malattia accertata dai sanitari dell'Azienda e la cui durata sia maggiore di 7 giorni, a decorrere dall'ottavo giorno di malattia e fino a quando sarà corrisposto in tutto o in parte lo stipendio, la Opera di previdenza corrisponderà al dipendente un assegno giornaliero inteso a compensarlo della perdite delle competenze ac-

cessorie che dipendono dalla effettiva presenza in servizio.

Detto assegno sarà valutato come segue:

a) per il personale che percepisce normalmente il premio di operosità di cui agli articoli 58 e 59 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con la legge 31 luglio 1957, n. 685, l'assegno sarà pari al premio di operosità di cui il dipendente fruisce all'inizio della malattia;

b) per il personale di condotta, scorta ai treni, navigante e per quello che lavora a premio di maggior produzione o a premio di rendimento globale di cui all'articolo 57 delle predette disposizioni sulle competenze accessorie, l'assegno stesso sarà uguale a quello stabilito, con decreto del Ministro per i trasporti in applicazione dell'articolo 86, sesto comma, dello stato giuridico del personale ferroviario, per ciascuna giornata di congedo annuale a titolo di competenze accessorie e calcolato sulla base dei guadagni medi giornalieri realizzati per ciascuna qualifica interessata.

Per far fronte all'onere degli assegni a carico dell'Opera di previdenza, i dipendenti che vi sono iscritti saranno assoggettati ad una ritenuta speciale a favore dell'Opera stessa, la cui misura verrà stabilita dal Ministro per i trasporti e potrà essere annualmente soggetta a revisione secondo i risultati della particolare gestione.

Il Ministro per i trasporti provvederà all'emanazione delle norme di applicazione ritenute necessarie in materia.