

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1012-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

(RELATORE FLORENA)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro ad interim del Tesoro

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 FEBBRAIO 1960

Comunicata alla Presidenza il 7 giugno 1961

Delega al Governo per l'emanazione del testo organico
delle norme sull'Opera di previdenza delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — (La relazione al disegno di legge concernente l'Opera di previdenza per il personale delle ferrovie dello Stato illustra per sommi capi i motivi per i quali il Governo ha ritenuto di chiedere al Parlamento una delega per provvedere ad emanare con decreto del Presidente della Repubblica un testo organico delle norme riguardanti l'istituzione.

L'articolo 1 del disegno di legge determina, come previsto dall'articolo 76 della Costituzione, i principi ed i criteri direttivi che debbono essere seguiti dal Governo e definisce l'oggetto della delega.

Già da lungo tempo si avvertiva sempre più fortemente la necessità di procedere ad un organico riordinamento di tutte le norme che regolano l'Opera di previdenza, ma soprattutto di apportare delle innovazioni circa la struttura ed il funzionamento dell'Ente, di migliorare alcune prestazioni non più adeguate alle attuali esigenze e di prevedere la possibilità di iniziare alcune nuove attività a favore dei ferrovieri e delle loro famiglie, attività ormai divenute usuali negli istituti previdenziali più moderni.

L'Opera di previdenza venne istituita nel 1913. Le norme relative, sebbene più volte modificate od integrate, peraltro in modo frammentario ed occasionale, non sono più in armonia con i moderni indirizzi previdenziali.

È noto che la maggior parte dei principali istituti previdenziali italiani, nel corso degli ultimi tempi, hanno subito una notevole trasformazione legislativa per essere adeguati ai compiti sempre più vasti che l'evoluzione sociale comporta.

Alcuni altri enti hanno avuto poi la ventura di essere stati istituiti solo di recente, per cui la loro organizzazione ed i loro compiti sono stati direttamente determinati secondo gli accennati più moderni criteri.

L'attuale disciplina giuridica dell'Opera di previdenza per il personale ferroviario non consente lo svolgimento di adeguati compiti previdenziali.

L'Opera attualmente provvede:

a) al pagamento di un'indennità di buonuscita agli agenti stabili all'atto del loro esonero dal servizio, od alla vedova ed ai

discendenti se la morte dell'agente avviene in attività di servizio;

b) a sussidiare, raccogliere, istruire e proteggere gli orfani di agenti morti in attività di servizio o in pensione;

c) al pagamento di un assegno alimentare vitalizio temporaneo ai genitori, vedove, figli, fratelli, sorelle o altri congiunti bisognosi, di agenti morti in attività di servizio o dopo l'esonero, trovantisi in speciali condizioni;

d) al conferimento di borse di studio a favore di figli o orfani di agenti;

e) all'erogazione di sussidi straordinari a favore di agenti esonerati e di congiunti di agenti morti;

f) al funzionamento delle colonie marine e climatiche per i figli e gli orfani degli agenti;

g) alla corresponsione di assegni di malattia al personale iscritto all'Opera di previdenza.

Scopo essenziale del disegno di legge è, pertanto, quello di fare della benemerita istituzione un valido strumento di previdenza e di assistenza a favore di una evoluta e numerosa categoria di lavoratori, quale è quella dei ferrovieri.

Per quanto ovvio, si precisa che la nuova disciplina giuridica dell'ente in questione deve tener conto sia della necessità di coordinare le proprie prestazioni con quelle previste dallo stato giuridico del personale ferroviario e da alcune altre leggi concernenti i lavoratori in genere (infortuni, eccetera) e sia della necessità di contenere l'entità delle prestazioni nei limiti delle possibilità economiche dell'Ente stesso.

La nuova disciplina giuridica dell'Opera di previdenza non differirebbe, nelle sue linee essenziali, da quella vigente per altri enti che già proficuamente agiscono a favore di altre categorie similari (postelegrafonici, personale delle dogane, dirigenti industriali, eccetera).

È d'uopo anzi precisare che la proposta di legge delega ed i principi direttivi, che risultano dall'articolo 1, oltrechè dalla relazione, rispecchiano l'impostazione che legislativamente è stata data agli accennati altri enti.

LEGISLATURA III - 1958-61 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I motivi per i quali si ritiene necessaria l'emanazione di una legge delegata in luogo di una legge ordinaria direttamente emanata dal Parlamento sono i seguenti:

1. — *Prevalente tecnicismo delle norme*, che riguardano l'indennità di buonuscita, gli assegni alimentari alle famiglie bisognose, i sussidi temporanei agli orfani, le borse di studio, gli assegni giornalieri di malattia, i sussidi integrativi, l'organizzazione di collegi, colonie e case di riposo eccetera, richiedono una lunga preparazione ed esperienza da parte degli estensori;

2. — *Copiosità delle minuziose norme* che richiedono una lunga e paziente elaborazione;

3. — *Difficoltà di coordinamento* delle nuove norme con quelle precedenti che resterebbero in vigore, allo scopo di riunirle in testo organico.

In quanto alla determinazione dei principi e criteri direttivi, e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti, richiesti dall'articolo 76 della Costituzione, essi sono specificati dall'articolo 1 del progetto, dove per il tempo è previsto un anno dall'entrata in vigore della legge in esame e per gli oggetti, la delega al Governo di emanare il testo organico delle disposizioni vigenti sull'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, con il potere di modificare ed integrare le disposizioni stesse, prevedendo una struttura più adeguata alla natura dell'Opera ed alle esigenze dei moderni compiti dell'assistenza e della previdenza, la rappresentanza delle categorie

del personale ferroviario in seno agli organi dell'ente, il riordinamento delle sue prestazioni mediante la sostituzione di alcune di esse, non più adeguate, con altre nuove prestazioni, l'assunzione, da parte dell'ente medesimo, di nuove attività assistenziali entro i limiti delle proprie disponibilità finanziarie.

Ciò che potrebbe far sorgere qualche perplessità sono i riflessi finanziari della riforma. Ma a questo riguardo si fa presente che l'ultima parte dell'articolo 1 prescrive che tali riflessi debbono essere contenuti « entro i limiti delle disponibilità finanziarie » dell'Opera. Ciò sta evidentemente a significare che l'Opera di previdenza potrà disporre delle entrate attuali e di qualche altra entrata che potrà essere eventualmente reperita nei modi previsti dalla legislazione attuale e tenendo comunque presente l'ultimo comma dell'articolo 81 della Costituzione.

L'Opera di previdenza, nell'avvenire, potrà probabilmente beneficiare dei proventi dei diritti fissi sulle concessioni di viaggio gratuite, proventi che affluirebbero qualora venisse approvato dal Parlamento un disegno di legge, il quale prevede che il 30 per cento dei ripetuti proventi siano devoluti all'Opera di previdenza. Tale nuova eventuale entrata sarebbe di circa 250 milioni annui.

Inoltre sarà dato impulso ai proventi derivanti dalla pubblicità nelle stazioni e nei treni che, in base alle norme in vigore, sono devoluti all'Opera di previdenza.

Sono sicuro che tutti voi colleghi sarete favorevoli alla approvazione di questa legge per le finalità umane e sociali che si propone.

FLORENA, relatore

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Governo è delegato ad emanare, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il testo organico delle disposizioni vigenti sull'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, con il potere di modificare ed integrare le disposizioni stesse, prevedendo una struttura più adeguata alla natura della Opera ed alle esigenze dei moderni compiti dell'assistenza e della previdenza, la rappresentanza delle categorie del personale ferroviario in seno agli organi dell'ente, il riordinamento delle sue prestazioni mediante la sostituzione di alcune di esse, non più ade-

guate, con altre nuove prestazioni, l'assunzione, da parte dell'ente medesimo, di nuove attività assistenziali entro i limiti delle proprie disponibilità finanziarie.

Nelle attività assistenziali di cui al precedente comma potranno essere comprese la costruzione e la gestione di case di riposo per i ferrovieri in pensione.

Potrà essere prevista, inoltre, la facoltà dell'Azienda delle ferrovie dello Stato di trasferire all'Opera di previdenza, a titolo gratuito, le case di riposo realizzate o in corso di realizzazione.

Art. 2.

Il testo organico di cui al precedente articolo sarà emanato con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro.