

COMMISSIONE IV
FINANZE E TESORO

LXXI.

SEDUTA DI VENERDÌ 14 LUGLIO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCOCA

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	801
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Aumento da lire 250 milioni a lire 10 miliardi del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844 (1302)	801
PRESIDENTE	801, 803, 804
TROISI, <i>Relatore</i>	801, 803
CHIARAMELLO, <i>Sottosegretario di Stato per il Tesoro</i>	802, 803
CHIOSTERGI	803
WALTER	803
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	804

La seduta comincia alle 9.

MARTINELLI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Barbina.

Discussione del disegno di legge: Aumento da lire 250 milioni a lire 10 miliardi del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844. (1302).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aumento da lire 250 milioni a lire 10 miliardi del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il Fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844.

Invito il relatore, onorevole Troisi, a svolgere la sua relazione.

TROISI, *Relatore*. Su questo disegno di legge si è già pronunciata favorevolmente la VIII Commissione permanente (Trasporti) la quale, esaminato nella seduta del 7 corrente il provvedimento, — relatore il collega onorevole De Martino Alberto — ha espresso parere favorevole.

Il provvedimento in esame, sostanzialmente, costituisce un adeguamento del contributo straordinario dello Stato, a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Il contributo straordinario fu disposto con legge del 4 maggio 1936, n. 844, e precisamente con l'articolo 6 di detta legge in cui è detto che a decorrere dall'esercizio 1936-37 verrà corrisposta annualmente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato — a carico dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze — la somma di lire 250

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

milioni come contributo al fondo pensioni e sussidi al personale ferroviario.

In considerazione delle inadeguate riserve del fondo stesso e degli oneri straordinari ad esso fondo derivati, si rese necessario stabilire il contributo sopra indicato. Due motivi determinarono quindi il provvedimento legislativo del 1936: 1°) inadeguatezza delle riserve a causa della svalutazione della moneta; 2°) aumento del numero dei pensionati derivante dai collocamenti a riposo del personale eccedente.

Con il citato provvedimento, in sostanza, si mirava a togliere alle ferrovie dello Stato gli oneri che non incidavano direttamente sull'esercizio: in altri termini si alleggeriva, quindi, il bilancio delle ferrovie di questi oneri.

Gli stessi motivi che determinarono il provvedimento del 1936, si possono invocare oggi, innanzitutto per l'ulteriore svalutazione della moneta, per cui il contributo va adeguato ai mutati valori, e questo adeguamento viene fatto in base al coefficiente 40; in secondo luogo, perché il numero dei pensionati è cresciuto notevolmente e, di conseguenza, l'onere. Per avere un'idea di ciò, basti ricordare che nel 1913-14 i pensionati delle ferrovie erano 31.599, mentre nel 1936-37 erano ascisi a 101.447, con un conseguente onere di 559.000.000 di lire.

Si sono avuti diversi provvedimenti i quali hanno concorso ad aggravare quest'onere: provvedimenti dettati da motivi sociali e politici. Un primo provvedimento fu quello a favore delle carriere degli ex esonerati per motivi politici, riguardante 15.300 agenti delle ferrovie; una parte di costoro, cioè circa 10.000, fruiva già di pensione.

Un altro provvedimento concerneva le facilitazioni concesse per favorire l'esodo spontaneo dei dipendenti dell'Amministrazione dello Stato: Questo provvedimento, nel campo ferroviario, ha avuto i seguenti riflessi: 9500 agenti hanno chiesto l'anticipato collocamento in pensione dal 1° luglio 1948 al 31 dicembre 1949. Quindi, il numero dei pensionati è cresciuto.

Inoltre, c'è stato il provvedimento di perequazione delle vecchie pensioni. Infine occorre notare che annualmente si verifica il flusso di nuove pensioni dirette le quali nel 1946 erano, 5394; nel 1947 erano 5470; nel 1948 erano 6542; nel 1949 erano 9.565. Nei primi sei mesi del 1950 ammontavano già a 6587.

Se mettiamo insieme l'azione di questi vari provvedimenti, constatiamo come il numero dei pensionati sia cresciuto, mentre pa-

rallelamente è cresciuto l'onere per le pensioni, che grava sul bilancio e che si aggira attorno ai 27-28 miliardi per il bilancio 1950-51. Come erano distribuiti questi oneri nel 1936-1937? L'onere, come ho detto, era di 559 milioni di lire e la partecipazione dell'Erario avveniva nella misura del 44,7 per cento. Se il contributo fosse rimasto immutato anche nel 1950-51, con un onere di circa 27 miliardi, avremmo una partecipazione dell'Erario solo nella misura del 0,9 per cento. Da qui la necessità di adeguare il contributo per non far pesare sull'amministrazione delle ferrovie oneri che non hanno origine dalla diretta gestione dell'esercizio, poiché, ripeto, questo aumento di onere dipende dalla svalutazione monetaria e dall'aumento del numero dei pensionati. Pertanto, elevando il contributo secondo quanto il disegno di legge in esame propone, la partecipazione dell'Erario sarebbe solo del 37 per cento, mentre, ripeto, nell'esercizio 1936-37 la partecipazione fu del 44,7 per cento.

Questi sono i motivi che ispirano l'attuale provvedimento. Si tratta quindi di distribuire questi oneri in modo che il bilancio ferroviario rispecchi, nella sua parte ordinaria, introiti e spese che effettivamente gli competono.

Per quanto riguarda la copertura, il maggior onere derivante dal presente provvedimento è già previsto nello stanziamento ordinario del bilancio di previsione del Ministero del tesoro al capitolo 513: « Contributo straordinario al fondo pensioni ferroviarie », dove è previsto un aumento di 9.750.000.000.

Per i motivi esposti, propongo che sia espresso voto favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

CHIARAMELLO, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Vorrei portare la discussione sul fatto che il provvedimento era urgente e doveroso da parte del Governo, perché voi sapete che l'Amministrazione delle ferrovie è stata quella che ha avuto un numero maggiore di dipendenti esonerati durante il periodo fascista. Nessun'altra amministrazione dello Stato ha avuto tanti esonerati per cause politiche come l'Amministrazione ferroviaria. Pertanto, già il Governo si pose il problema del trattamento di quiescenza da fare ai ferrovieri esonerati per cause politiche affinché essi potessero, raggiunta l'età, sfollare l'Amministrazione senza risentire danno dalla interruzione del servizio. Si tratta dunque di un atto doveroso del Governo verso codesti

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

benemeriti impiegati, funzionari e agenti delle ferrovie, i quali costituiscono una parte del personale dell'Amministrazione dello Stato fra le più fedeli, avendo sempre compiuto diligentemente ogni loro dovere. Questo provvedimento, dunque, viene a colmare una lacuna ed è un atto doveroso da parte del Governo.

Desideravo completare la diligente relazione dell'onorevole Troisi, illustrando il disegno di legge sotto il punto di vista della giustizia da attuare e facendo presente la necessità di approvarlo urgentemente.

CHIOSTERGI. Desidero domandare se veramente vi era la necessità assoluta di formulare questo provvedimento quando nella legge di bilancio noi avevamo già approvato una destinazione precisa di lire 10 miliardi circa a favore del fondo pensioni delle ferrovie dello Stato.

L'onorevole relatore ha ripetuto già che non si tratta di spese riguardanti l'esercizio delle ferrovie. Mi sembra che questa sia una tesi che non si possa sostenere, perché le pensioni fanno assolutamente parte delle spese di esercizio delle ferrovie, come di qualunque altra amministrazione.

Sono comunque d'accordo con l'onorevole Sottosegretario di Stato che si tratta in questo caso di una spesa straordinaria e di un riconoscimento della situazione speciale in cui è venuto a trovarsi il personale ferroviario.

TROISI, Relatore. Si tratta, in sostanza, di un perfezionamento della disposizione, in quanto la spesa era già approvata. Comunque, era più opportuna una vera e propria legge autorizzativa della nuova spesa.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, personalmente, debbo condividere la perplessità manifestata dall'onorevole Chiostergi. Sono d'accordo nel dare voto favorevole a questo disegno di legge, perché le ragioni addotte sono giuste. Tuttavia, per la chiarezza della contabilità, è opportuno che ogni *deficit* appaisca nel bilancio in tutta la sua effettiva portata.

CHIOSTERGI. La chiarezza della contabilità è utile per l'Amministrazione stessa delle ferrovie, perché è sempre necessaria una giustificazione di fronte al pubblico circa gli aumenti successivi delle tariffe che si sono avuti, e quindi un provvedimento del genere non si giustificerebbe nemmeno sotto questo punto di vista.

WALTER. Mi permetto di esprimere il mio disaccordo con quanto, hanno detto sia

l'onorevole Presidente, e sia l'onorevole Chiostergi. Sono d'accordo invece sulla urgenza del provvedimento. Se noi approviamo oggi un contributo del Tesoro alle ferrovie dello Stato ciò avviene perché leggi precedenti hanno apportato una rivalutazione delle pensioni.

Si tratta di somme che altrimenti le ferrovie dello Stato non potrebbero pagare, perché si riferiscono ad anni precedenti.

Quindi, questi oneri, che si riferiscono a leggi speciali, trovo giusto che abbiano una giustificazione attraverso questo provvedimento, in quanto è necessario che il Tesoro dello Stato intervenga.

PRESIDENTE. Qui non si tratta di negare alle ferrovie la possibilità di attingere al bilancio dello Stato. L'azienda autonoma comporta il concetto che deve essere capace di amministrarsi da sé, e che quindi tutte le spese relative alle pensioni, ecc., siano a carico dell'azienda stessa. Noi dobbiamo avere la possibilità di esaminare il bilancio delle ferrovie nella sua interezza, in modo da sapere quanto costino effettivamente le ferrovie, quando cioè debba andare a carico del contribuente e quale sia il *deficit* effettivo dell'Amministrazione ferroviaria.

CHIARAMELLO, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Forse sarebbe stato opportuno adeguare il fondo delle pensioni qualche anno fa; comunque il contributo riguarderà un esercizio o due delle ferrovie, ma non riguarderà gli esercizi a tempo indeterminato.

Ecco perché si parla di contributo straordinario, mentre poi vi è il contributo ordinario annuale.

PRESIDENTE. Se l'onorevole Sottosegretario di Stato insiste su questa dichiarazione, riterrei opportuno allora proporre la modifica del testo del provvedimento.

CHIARAMELLO, Sottosegretario di Stato per il tesoro. No. se volete spiegazioni più ampie, potete fare intervenire il Sottosegretario di Stato per i trasporti. Io insisto solo affinché, se possibile, questo disegno di legge sia approvato prima delle ferie estive. Posso condividere tutte le osservazioni sollevate dall'onorevole Chiostergi. Il motivo del provvedimento è spiegato nella relazione in tre punti, ma a me interessa mettere in evidenza l'urgenza di approvare il disegno di legge allo scopo di definire sollecitamente la questione delle pensioni ai ferrovieri.

TROISI, Relatore. C'è una considerazione che può chiarire i diversi punti di vista. Il bilancio delle ferrovie è un bilancio autonou-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1950

mo; però bisogna tener presente che in questo bilancio autonomo esistono diverse gestioni speciali: ad esempio, la gestione della Provvida.

L'intervento dello Stato si chiede per sanare il disavanzo di questa gestione. Il difetto che l'onorevole Presidente ha rilevato è un difetto generale dei bilanci delle aziende autonome che comprendono gestioni speciali, come il bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie comprendente, ad esempio, la gestione speciale per gli agenti aventi diritto a trattamento di previdenza, la gestione speciale della Provvida, ecc.

D'altra parte, vi è l'urgenza di approvare questo disegno di legge. È poi ovvio che, man mano che diminuirà il numero dei pensionati, il conseguente onere verrà a diminuire.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame dell'articolo unico di cui do lettura:

« Il contributo annuo del Tesoro a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, autorizzato con l'articolo 6 della legge 4 maggio 1936, n. 844, a parziale copertura del disavanzo della gestione del fondo pensioni e sussidi per il personale dell'Amministrazione stessa, è elevato — a partire dall'esercizio finanziario 1950-51, — da lire 250 milioni a 10 miliardi ».

Non essendovi emendamenti e nessuno chiedendo di parlare, il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sul provvedimento ora esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta sul seguente disegno di legge:

« Aumento da 250 milioni di lire a 10 miliardi di lire del contributo straordinario dell'erario alle ferrovie dello Stato per il fondo pensioni, di cui alla legge 4 maggio 1936, n. 844 » (1302):

Presenti e votanti	31
Maggioranza	16
Voti favorevoli	26
Voti contrari	5

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amendola Giorgio, Assennato, Balduzzi, Bavaro, Castelli Avolio, Ceccherini, Chio-
stergi, Cinciari Rodano Maria Lisa, Corbino,
Costa, De Martino Francesco, De Palma, Fan-
fani, Ferreri, Ghislandi, Guggenberg, Lon-
goni, Martinelli, Pesenti, Pieraccini, Ponti,
Proia, Salizzoni, Scoca, Schiratti, Sullo, Tre-
melloni, Troisi, Tudisco, Vicentini e Walter.

E in congedo:

Barbina.

La seduta termina alle 10,30.