

SENATO DELLA REPUBBLICA

5^a COMMISSIONE

(Finanze e Tesoro)

SABATO 29 OTTOBRE 1955

(73^a Seduta in sede deliberante)

Presidenza del Senatore anziano JANNACCONE

INDICE

Disegno di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di ulteriori 40 miliardi di lire per le opere patrimoniali e di ripristino »
(1208) (Approvato dalla Camera dei deputati)
(Discussione e approvazione):

PRESIDENTE	Pag.	1329, 1330
BRACCESI, <i>relatore</i>		1329, 1330
RODA		1330

La seduta è aperta alle ore 11.

Sono presenti i senatori: Braccesi, De Luca Angelo, De Luca Luca, Jannaccone, Mariotti, Medici, Minio, Negroni, Pesenti, Roda, Selvaggi, Spagnolli e Tomè.

A norma dell'articolo 18, ultimo comma, del Regolamento, i senatori Ccnini, Ponti e Trabucchi sono sostituiti rispettivamente dai senatori Varaldo, Lorenzi e Zoli.

DE LUCA LUCA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di ulteriori 40 miliardi di lire per opere patrimoniali e di ripristino »
(1208) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di ulteriori 40 miliardi di lire per le opere patrimoniali e di ripristino », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

BRACCESI, *relatore*. Onorevoli colleghi, il 30 ottobre 1952 con lo stesso carattere di urgenza questa Commissione ebbe a discutere e ad approvare il primo disegno di legge che autorizzava l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di 40 miliardi di lire.

Il 29 ottobre 1953, in questa medesima sede, venne discusso ed approvato identico disegno di legge per altri 40 miliardi.

Il 2 dicembre 1954 il senatore Spagnolli riferì e la Commissione dette il suo voto favorevole per l'autorizzazione all'Amministrazione ferroviaria a contrarre ancora mutui per un

eguale ammontare. Oggi 29 ottobre 1955 viene presentata con carattere di urgenza quella che dovrebbe essere l'ultima proposta del genere.

Si chiede nuovamente di concedere l'autorizzazione alle Ferrovie dello Stato a contrarre mutui con lo stesso Consorzio di credito per le opere pubbliche fino alla concorrenza di 40 miliardi di lire.

Ho parlato prima di ultima proposta perchè con l'utilizzo di questi altri 40 miliardi dovrebbe essere completato il programma di ricostruzione e di ammodernamento (elettrificazione e sostituzione degli impianti) delle ferrovie, già presentato nel 1947. Per questo programma fu preventivata una spesa di circa 325 miliardi, dei quali 165 coperti con la legge per la ricostruzione ferroviaria del settembre 1947, 120 miliardi con le leggi già ricordate e 40 con l'attuale provvedimento.

Le favorevoli risultanze delle precedenti operazioni danno bene a sperare che anche questa avrà buon esito. Le obbligazioni del Consorzio per le opere pubbliche (ammortizzabili in venti anni, ad un tasso equamente remunerativo) hanno avuto ed hanno un buon collocamento, per cui restando fermo il criterio di far sì che sia l'Amministrazione autonoma a presentarsi sul mercato del credito per acquisire i mezzi necessari, anzichè ricorrere a prestiti emessi direttamente dal Tesoro per conto dell'Amministrazione stessa, sembra ovvio di ricorrere ancora al suddetto istituto.

Non mi è consentito dare dettagli relativi all'impiego dei fondi. La relazione ministeriale e l'articolo 2 del disegno di legge parlano di elettrificazione delle linee e di altri lavori, come pure di forniture di carattere patrimoniale e di ripristino del materiale e degli impianti. Certo è che si tratta ormai di completare un programma che, del resto, come si è visto in occasione della discussione del bilancio del Ministero dei trasporti, ci lascia completamente tranquilli.

La urgenza di approvazione del provvedimento è strettamente connessa al mercato finanziario che ora presenta condizioni favorevoli.

RODA. Desidero dire semplicemente che la nostra parte concorda su questo disegno di legge anche perchè è l'ultimo di quel com-

plesso di provvedimenti che tendono a sistemare definitivamente, speriamo, le Ferrovie dello Stato. Concorda però con l'augurio, che non è malizioso, che effettivamente questi ultimi 40 miliardi servano ad ultimare le opere che ancora sono da compiere e non servano invece ad alimentare il calderone del deficit delle spese di esercizio, che purtroppo grava attualmente sul bilancio delle ferrovie, deficit che noi abbiamo visto aumentare in occasione del disegno di legge presentato in Aula ultimamente di ripiano del bilancio, cioè la nota di variazione del bilancio.

Con questo augurio la nostra parte darà il proprio voto favorevole al disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo pertanto all'esame ed alla votazione degli articoli.

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino a concorrenza di 40 miliardi di lire.

Non sarebbe opportuno richiamare qui che si tratta dell'ultima *tranche* dello stanziamento preventivato per far fronte ai bisogni delle Ferrovie dello Stato?

BRACCESI, *relatore*. È giusto quello che ella dice, però bisognerebbe rimandare alla Camera dei deputati il provvedimento, cosa che non riterrei opportuna.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 1.
(È approvato).

Art. 2.

Il ricavo dei mutui è da utilizzarsi per l'elettrificazione delle linee e per altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino del materiale e degli impianti ferroviari.

(È approvato).

Art. 3.

I mutui da ammortizzarsi in un periodo non superiore a 20 anni, saranno contratti alle condizioni e nei modi che verranno stabiliti con apposite convenzioni da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'intervento del Ministro per il tesoro, e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire dall'esercizio finanziario 1955-56. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

(È approvato).

Art. 4.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento

di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,10.

Dott. MARIO CARONI

Direttore dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari