

(N. 834-A)

SENATO DELLA REPUBBLICA

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

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

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro delle Finanze

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L' 11 GENNAIO 1950

Comunicata alla Presidenza il 23 febbraio 1950

Autorizzazione all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di Credito per le Opere pubbliche fino alla concorrenza di lire 25 miliardi per opere patrimoniali.

ONOREVOLI SENATORI. — Con lo schema di legge che viene sottoposto alla vostra approvazione si vuole autorizzare l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a contrarre un mutuo con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino all'importo di 25 miliardi di lire.

Già in precedenza, l'Amministrazione stessa era stata autorizzata a contrarre un mutuo

dello stesso importo di 25 miliardi di lire, in base al decreto 18 maggio 1947, n. 522.

Tale autorizzazione rimase per circa un anno inutilizzata; e quando si riconobbe necessario di valersene, si ravvisò la opportunità di elevarne l'importo fino a 50 miliardi di lire; ciò che venne disposto con decreto legislativo 8 maggio 1948, m. 877.

La prima *tranche* del mutuo, per l'importo

di 25 miliardi di lire previsto dall'originario decreto legislativo 18 maggio, 1947 n. 522, fu emessa in base ad un contratto stipulato soltanto nel settembre 1948; ma essa, per le sfavorevoli condizioni del mercato dell'epoca, non fu completamente collocata; così che, anche su conforme parere della Corte dei Conti, l'intera autorizzazione contemplata dal 2° decreto 8 maggio 1948, n. 877, posteriore a quello precedente, si dovette considerare decaduta.

Lo schema di provvedimento che si presenta al Vostro esame assume quindi sostanzialmente l'aspetto di una riapertura dei termini del decreto 8 maggio 1948, n. 877, per poter permettere all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato di disporre della 2ª *tranche* fino all'importo di 25 miliardi dei prestiti in precedenza programmati ed autorizzati, ma non ancora collocati.

Con l'attuale richiesta della somma di 25 miliardi di lire, dovrà provvedersi alla costruzione di opere patrimoniali, comprese in esse le elettrificazioni di alcune linee o il completamento di elettrificazione d'altre già in parte realizzate.

Queste opere hanno lo scopo di migliorare e modernizzare la attrezzatura tecnica della Azienda rispetto alle sue condizioni prebelliche e quindi il capitale necessario deve trovare il proprio servizio per gli interessi ed ammortamenti nelle risorse del bilancio ordinario dell'Azienda, che, dalle opere stesse, ricaverà un diretto beneficio.

Mentre è naturale che le spese necessarie per la ricostruzione delle opere distrutte o menomate dalla guerra debbano venire integralmente sopportate dall'Erario, essendo il patrimonio ferroviario di proprietà dello Stato, è altrettanto necessario che i miglioramenti patrimoniali siano pagati con annualità ricavate dagli utili della gestione ordinaria dell'Azienda.

Perchè, se si disponesse altrimenti, non vi sarebbe più il necessario stimolo a contenere gli investimenti patrimoniali entro quei giusti limiti che possano venire giustificati dalle necessità di ammodernamento dell'Azienda, e di conseguenza si darebbe facile adito ad attuare opere non strettamente necessarie e redditizie o comunque di costo superiore al-

l'indispensabile. Cosa questa che si deve evitare.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha ancora larghi margini nel proprio bilancio ordinario per far fronte alle spese accessorie richieste per il servizio di mutui destinati a lavori patrimoniali, come fu messo in rilievo anche nelle discussioni parlamentari sul bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio in corso 1949-50.

Se ci riferiamo a questo capitolo del bilancio, troviamo che nell'anno 1938-39 le spese accessorie ascendevano a lire 634 milioni. Nel bilancio 1949-50 esse sono risultate di 1.723 milioni e cioè soltanto di 2,72 volte quelle anteguerra. Nel bilancio 1950-51, che verrà prossimamente discusso e che è già stato presentato all'altro ramo del Parlamento, esse salgono a 4,057 milioni e cioè risultano di 6,3 volte quelle anteguerra.

L'aumento è stato determinato sostanzialmente dalla previsione di pagamento della annualità dovuta al Consorzio delle Opere pubbliche per la prima *tranche* del mutuo emesso in base al decreto legislativo 18 maggio 1947, n. 522 sopra ricordato per la somma di lire 2.060 milioni. Oltre ad essa sono aggiunti complessivi 274 milioni per aumenti e diminuzioni di spese in altri capitoli del bilancio, già esistenti.

Bisogna inoltre riconoscere che vi sono ancora notevoli possibilità di economie nella gestione ordinaria dell'Azienda da cui attingere i capitali per il servizio dei mutui necessari ai miglioramenti patrimoniali; tanto più che con il riassetto degli impianti e dei mezzi strumentali complessivamente derivanti dai miglioramenti stessi e dal completamento della ricostruzione dei danni di guerra, si deve ottenere anche la possibilità di una ulteriore apprezzabile diminuzione dell'attuale disavanzo di gestione.

Per le ragioni esposte ed agli effetti del rispetto dell'articolo 81 della Costituzione ritengo che sia necessario precisare nello schema di legge proposto che la emissione dei mutui richiesti dovrà venire subordinata alla presentazione al Parlamento di apposita nota di variazione della parte ordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1950-51 dalla quale risulti che l'onere per il servizio annuale dei

mutui stessi troverà una economia almeno equivalente in altri titoli di spesa, oppure maggiori possibilità di introiti che dovranno venire opportunamente indicati

Con questa precisazione che forma oggetto di una aggiunta allo schema di legge governativo, la Commissione ritiene di proporre al Senato l'approvazione del provvedimento in

esame, facendo voti che il Governo indichi in linea di massima quali saranno i lavori patrimoniali che si eseguiranno con le somme di cui al presente disegno di legge, in armonia con quelli già in corso e con quelli di prossima esecuzione

CORBELLINI, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL MINISTERO

Art. 1.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre, con il Consorzio di Credito per le Opere pubbliche, mutui fino alla concorrenza di 25 miliardi di lire.

La predetta autorizzazione è concessa in luogo di quella accordata col decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 877, che elevava fino al limite di 50 miliardi di lire l'ammontare del mutuo che, giusta il decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 maggio 1947, n. 522, l'Amministrazione ferroviaria era stata autorizzata a contrarre col Consorzio di Credito per le Opere pubbliche.

Art. 2.

Il ricavo dei mutui autorizzati col precedente articolo 1 è da impiegarsi esclusivamente in lavori e forniture occorrenti per l'elettrificazione delle linee esercitate dalle Ferrovie dello Stato e per altri lavori e forniture di carattere patrimoniale.

Art. 3.

I mutui, da ammortizzarsi in 20 anni, saranno contratti alle condizioni e nei modi che verranno stabiliti con apposite Convenzioni da stipularsi tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e il Consorzio di Credito per le Opere pubbliche, con l'intervento del Ministro del tesoro, e da approvarsi con decreti dello stesso Ministro.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico

Art. 2.

Identico

Art. 3.

Identico

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato; le rate per essi dovute al Consorzio di Credito per le Opere pubbliche per interessi e ammortamento faranno carico al bilancio dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 4.

Le operazioni di mutuo di cui al precedente articolo 1 e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa presente e futura, 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.

Art. 5.

La scadenza delle prime rate d'ammortamento dei mutui contratti nell'esercizio 1949-1950 e di qualunque altro pagamento dipendente dalla stipulazione dei predetti mutui dovrà essere fissata in data non anteriore al 1° luglio 1950.

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Identico

Art. 6.

In ottemperanza alle disposizioni dell'articolo 81 della Costituzione la emissione dei mutui di cui all'articolo 1 potrà effettuarsi soltanto dopo la presentazione al Parlamento di apposita nota di variazione della parte ordinaria del bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1950-51 dalla quale risulti che il servizio dei mutui di cui all'articolo 3 troverà una contropartita almeno corrispondente in altri capitoli della spesa o dell'entrata del bilancio stesso