

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 711)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro del Bilancio e ad interim del Tesoro

(TAMBRONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 2 SETTEMBRE 1959

Finanziamento della seconda fase esecutiva del piano quinquennale per l'ammmodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — 1. Allo scopo di puntualizzare le principali iniziative da intraprendere per adeguare l'entità e la qualità dei servizi offerti dall'Azienda ferroviaria alle mutate e crescenti esigenze del traffico, avendo congiuntamente di mira l'assestamento strutturale ed economico dell'Azienda stessa, venne elaborato, nei primi mesi del 1957, il noto « Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato », che proponeva una spesa, nel quinquennio 1957-58/1961-62, di 250 miliardi di lire.

Detto piano fu essenzialmente ispirato ai criteri seguenti:

a) organicità nella scelta dei lavori e provviste da eseguire, in modo da anteporre quei provvedimenti che, nei diversi settori, rivestivano carattere di priorità, sia in relazione alle esigenze del traffico e dell'esercizio ferroviario, sia per elevato grado di redditività,

risultante dalle economie dirette ed indirette realizzabili con l'impiego di nuovi mezzi e l'esecuzione di talune opere, in rapporto al costo degli investimenti;

b) potenziamento ed ammodernamento degli impianti fissi degli itinerari a traffico intenso, con particolare riguardo a quelli che assicurano i collegamenti a grande distanza tra il mezzogiorno ed il settentrione, ed a quelli trasversali, di collegamento tra le regioni occidentali ed orientali del Paese;

c) rinnovamento di una ulteriore parte dei vecchi rotabili più che ammortizzati e che è urgente sostituire con altri moderni più efficienti dal lato tecnico e più economici nell'esercizio; incremento del parco dei mezzi di trazione e trainati, per raggiungere la consistenza richiesta dal traffico da smaltire;

d) equa valutazione e distribuzione regionale delle esigenze della rete delle Ferrovie dello Stato e coordinamento dei prov-

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

vedimenti contemplati con quelli previsti da altri programmi di opere e forniture già finanziate od in corso di studio presso gli organi competenti.

2. Il potenziamento ed ammodernamento della rete delle Ferrovie dello Stato era in concreto previsto attraverso l'esecuzione dei lavori seguenti:

	milioni
a) Raddoppio di alcune tratte a semplice binario, gravate da intensissimo traffico e completamento della linea diretta fra Genova P.P. e Bivio Succursale, per complessivi	31.500
b) Elettrificazione, a corrente continua 3.000 Volt, di altre linee, nel quadro di un armonico completamento della rete già esercitata a T.E., ivi compresi i connessi lavori di potenziamento ed ammodernamento dei piazzali, impianti di segnalamento e sicurezza, telegrafonici, eccetera per complessivi	22.300
c) Trasformazione dell'esercizio da corrente trifase in corrente continua 3.000 Volt di un primo gruppo di linee liguri-piemontesi, quale inizio del non più dilazionabile rinnovamento dei vetusti impianti di T.E. dei Compartimenti di Torino e Genova, per complessivi	8.600
d) Sviluppo degli impianti per la produzione di energia per le necessità della rete elettrificata per complessivi	12.000
e) Riduzione del preoccupante arretrato di rinnovamenti di binari e deviatori, maturatosi nel periodo bellico e post-bellico, onde consentire regolarità, sicurezza e velocità superiori ai treni circolanti specie sulle linee a fortissimo traffico, per complessivi	50.500
f) Potenziamento di alcuni scali merci ed impianti viaggiatori con i relativi piazzali; delle officine, squadre rialzo e depositi della trazione; delle apparecchiature di sicurezza, segnalamento, blocco ed apparati	

	milioni
centrali; degli impianti telegrafonici e luce; dei manufatti della sede ferroviaria; sistemazioni generali su varie linee, per complessivi	26.700
g) Provvista dei mezzi di trazione (locomotori ed elettromotrici-rimorchio) occorrenti per l'esercizio a trazione elettrica delle linee di nuova elettrificazione o da trasformare da corrente trifase in corrente continua di cui alle precedenti lettere b) e c), per complessivi	28.400
h) adozione della trazione Diesel su circa 1.300 Km. di linee ancora esercitate a vapore e per le quali non sarebbe conveniente l'elettrificazione a causa del modesto traffico; ulteriore impiego di automotrici termiche in luogo di treni con locomotive a vapore e carrozze; adozione di locomotive Diesel da manovra in luogo di vecchie locomotive a vapore, per complessivi	29.700
i) Provviste di materiale mobile (locomotive elettriche, carri merci, carrozze viaggiatori e una nave traghetto) destinato, ancor più, che a fronteggiare il previsto incremento del traffico viaggiatori e merci, ad accelerare un poco di più il rinnovamento del materiale di vecchio tipo, per complessivi	39.500
l) Lavori e forniture varie per complessivi	800
TOTALE	<u>250.000</u>

3) Nel passare allo studio delle concrete modalità di finanziamento e di attuazione del piano, venne deciso di scinderlo in due fasi distinte, da realizzarsi nel corso di un solo quinquennio, ma da intraprendere in due tempi successivi.

L'esecuzione della prima delle due suddette fasi del piano in questione, per una spesa di 125.000 milioni (pari alla metà della spesa totale prevista, come si è visto, per l'esecuzione integrale del piano) venne autorizzata con la legge 21 marzo 1958, n. 289,

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La stessa legge autorizzò la contemporanea esecuzione di un programma straordinario di rinnovamenti di binari ed altri impianti fissi per una spesa di altri 50.000 milioni.

Per il finanziamento della suddetta spesa di 125.000 milioni, la legge autorizza l'Amministrazione ferroviaria a contrarre mutui (da collocarsi sia all'interno che all'estero, nelle forme, condizioni e modalità da stabilire con gli Enti mutuanti e con l'intervento del Ministero del tesoro) mano a mano che se ne presenterà il bisogno e sino alla concorrenza di un ricavo netto complessivo di 125.000 milioni di lire.

I 50 miliardi per il programma straordinario di rinnovamento binari ed impianti fissi saranno invece ricavati iscrivendo per 5 anni successivi, su bilanci ordinari, 10 miliardi in conto rinnovamento impianti fissi.

Sempre con la stessa legge venne inoltre stabilito che la ripetuta somma fosse iscritta nella « parte straordinaria » del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in ragione di:

lire 30.000 milioni per l'esercizio 1958-59				
» 30.000	»	»	»	1959-60
» 25.000	»	»	»	1960-61
» 20.000	»	»	»	1961-62
» 20.000	»	»	»	1962-63

4) Ancora prima che intervenisse l'approvazione della legge citata, l'Amministrazione ferroviaria aveva provveduto all'approntamento dei progetti tanto che potè provvedersi, subito dopo, al sollecito appalto delle opere e delle forniture contemplate per la prima fase di attuazione del piano; sicchè, oggi, essa è già praticamente in ogni sua parte concretamente avviata ad una rapida realizzazione.

Per non creare soluzioni di continuità che pregiudicherebbero l'unità e l'organicità con le quali il « piano quinquennale » è stato già concepito nelle sue diverse parti e nei tempi successivi di sviluppo, occorre, ora, mettere l'Amministrazione ferroviaria in grado di avviare al più presto anche la realizzazione della seconda fase del piano medesimo, au-

torizzando l'occorrente spesa di altri 125.000 milioni e le operazioni di finanziamento a tale scopo necessarie.

5) L'attuazione della seconda fase del piano quinquennale provoca la necessità, che del resto fu pure avvertita in occasione dell'esecuzione della prima fase del piano medesimo, di accelerare i tempi dello svolgimento dei programmi di rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi in generale, allo scopo di sincronizzarli con i tempi di sviluppo delle provviste di mezzi di trazione e di materiale mobile contemplate dallo stesso piano quinquennale.

Data, infatti, la stretta complementarietà esistente tra gli impianti fissi ed il materiale circolante, da trazione e da traino, il progressivo miglioramento del parco del materiale mobile non potrebbe produrre, per intero, i suoi benefici se non alla condizione di assicurare, tempestivamente, anche il parallelo miglioramento, attraverso le occorrenti opere di rinnovamento, delle condizioni di efficienza delle linee e degli impianti.

D'altro canto con la maggiore efficienza dei binari e degli altri impianti fissi è pure necessario di sviluppare ed accelerare, per quanto possibile, il rinnovamento di una ulteriore parte dei vecchi rotabili in modo da poter completamente utilizzare, in rapporto alla consistenza del traffico da smaltire, l'accresciuta potenzialità della rete.

È opportuno quindi che l'Amministrazione ferroviaria sia anche autorizzata ad effettuare acquisti di nuovo materiale rotabile e lavori di migliorie al materiale esistente utilizzando le assegnazioni annuali di bilancio per il rinnovamento del materiale rotabile, senza essere costretta a mantenere i relativi impegni di spesa circoscritti, in ciascun esercizio, nei limiti delle rispettive assegnazioni.

6) In concreto, quindi, a complemento del nuovo fabbisogno di altri 125.000 milioni, occorrente per la realizzazione della seconda fase del piano quinquennale, è sembrato legittimo di dover considerare il fabbisogno di 10.000 milioni necessario per la copertura delle spese di rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi e quello di 15.000 milioni da

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

riservare per le spese di rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto.

All'ulteriore complessiva spesa di lire 150.000 milioni (milioni 125.000 + 10.000 + 15.000) è sembrato opportuno venisse stabilito di provvedere:

fino alla concorrenza di 125.000 milioni, mediante il ricorso ad una serie di operazioni di mutuo opportunamente distribuite nel tempo, secondo le possibilità del momento e da collocarsi sia all'interno che, eventualmente, anche all'estero;

e per i restanti 25.000 milioni, facendo ricorso ai normali stanziamenti annuali di bilancio per il rinnovamento del materiale rotabile e degli impianti fissi, limitandosi ad autorizzare l'Amministrazione ferroviaria ad assumere anticipatamente i relativi impegni in conto degli stanziamenti annuali suddetti di cinque successivi esercizi.

7) Il sistema dell'autofinanziamento, per la suindicata complessiva somma di 25.000 milioni, mediante le normali assegnazioni annuali per i rinnovi è stato, pertanto, considerato:

tanto per il rinnovamento del materiale rotabile, fino a concorrenza della suindicata somma di 15.000 milioni;

quanto per il rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, fino a concorrenza della predetta somma di 10.000 milioni.

Queste somme saranno quindi da prelevare, rispettivamente, dagli stanziamenti dei capitoli « Rinnovo del materiale rotabile e delle navi-traghetto » e « Rinnovo dei binari e degli altri impianti fissi » di cinque esercizi successivi.

Si è ritenuto opportuno che questi cinque esercizi decorressero dal 1960-61 e che i suddetti prelievi venissero fra essi così distribuiti:

a) per il rinnovamento del materiale rotabile:

Lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61;
 Lire 2.000 milioni, per l'esercizio 1961-62;
 Lire 5.000 milioni, per l'esercizio 1962-63;
 Lire 4.000 milioni, per l'esercizio 1963-64;
 Lire 3.000 milioni, per l'esercizio 1964-65;

b) per il rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi:

Lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61;
 Lire 2.000 milioni, per l'esercizio 1961-62;
 Lire 3.000 milioni, per l'esercizio 1962-63;
 Lire 3.000 milioni, per l'esercizio 1963-64;
 Lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1964-65.

Con ciò, quindi, l'Amministrazione ferroviaria sarà autorizzata ad assumere anticipatamente gli impegni relativi all'attuazione dei programmi di lavori e provviste da finanziarsi nel modo qui considerato, fino a concorrenza dei suindicati importi, di 15.000 e di 10.000 milioni, rispettivamente per i due settori del materiale rotabile e degli impianti fissi con la condizione, peraltro, che l'esecuzione delle opere e delle provviste nonché le scadenze dei relativi pagamenti siano regolate in modo da mantenere i pagamenti stessi nei limiti delle disponibilità risultanti dalla suindicata distribuzione, nel quinquennio, delle assegnazioni annuali.

8) Per quanto riguarda il finanziamento della restante spesa di 125.000 milioni mediante operazioni di mutuo, non è sembrato fosse il caso di porre fin d'ora particolari limitazioni o condizioni alle forme che potranno assumere queste operazioni.

Così non si è ritenuto, fra l'altro, di escludere la possibilità di ricorrere anche alle fonti di finanziamento estere, qualora se ne presentasse la vantaggiosa occasione, non fosse altro al fine di ridurre l'aggravio per il mercato finanziario italiano dei prelievi di fondi eseguiti da parte dello Stato.

In ogni modo, almeno in partenza, non si può fare, evidentemente, sicuro affidamento se non sulle concrete possibilità di attingere al mercato italiano, con prestiti da realizzarsi, di massima, in forme sostanzialmente non dissimili da quelle poste in essere negli ultimi anni e, quindi, come è noto, mediante l'emissione di obbligazioni.

Precedenti analoghe operazioni sono state poste in essere per il tramite dello speciale istituto finanziario a ciò particolarmente destinato ed autorizzato, ossia il Consorzio di Credito per le Opere pubbliche; per questo medesimo tramite ben potranno, ovviamente,

LEGISLATURA III - 1958-59 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

aver luogo anche le nuove operazioni di credito qui considerate.

Non sembra, peraltro, necessario che ciò sia precisato fin d'ora, mentre parrebbe opportuno di lasciare aperta all'Amministrazione ferroviaria la possibilità, ove ne ravvisasse la convenienza, di provvedere direttamente all'emissione delle obbligazioni, al loro collocamento sul mercato e, successivamente, al servizio annuale dei prestiti fino alla loro estinzione.

Nè dovrebbe essere esclusa in partenza — lasciando all'Amministrazione ferroviaria di giudicare, d'intesa col Ministero del Tesoro, dell'opportunità o meno di avvalersene — la possibilità di ricorrere anche a mutui a lunga scadenza in forma non obbligazionaria, da stipularsi direttamente dall'Amministrazione stessa con Ente mutuante opportunamente scelto.

In ogni modo, per evitare che si costituiscono inutili immobilizzazioni di capitali, è opportuno che i finanziamenti da promuovere, qualunque ne sia la forma, siano impostati e regolati in relazione alle effettive necessità di cassa e, quindi, alle presumibili scadenze ed entità dei pagamenti.

Ciò anche allo scopo di avvicinare quanto più possibile i due momenti a partire dai quali dovrebbero cominciare, da un lato, ad incidere sul bilancio d'esercizio gli oneri relativi agli interessi e all'ammortamento dei prestiti contratti e, dall'altro, a determinarsi i vantaggiosi riflessi dei nuovi investimenti sulla produttività e la redditività dell'Azienda.

Nè va trascurato, ponendosi da un punto di vista più generale, l'evidente interesse a non incidere, con richieste premature, sul mercato dei capitali per attingervi mezzi destinati a restare poi più o meno a lungo inoperosi, mentre potrebbero essere avviati ad altri impieghi pubblici o privati più rapidamente proficui.

Per soddisfare le accennate esigenze è, quindi, indispensabile tener conto dello sviluppo che potranno avere nel decorso del tempo le liquidazioni finanziarie, sia degli impegni contrattuali che saranno assunti per l'attuazione del programma di opere oggetto dell'unito disegno di legge, sia degli impegni già presi per dare corso alla

1^a fase esecutiva del « piano quinquennale », cosicchè le nuove operazioni di credito possano essere poste in essere in stretta correlazione con le prospettive di effettiva utilizzazione dei relativi fondi.

Se, però, le considerazioni suesposte consigliano di differire la stipulazione dei prestiti fino al momento dell'impiego effettivo dei fondi è, invece, essenziale che tali operazioni di finanziamento siano subito autorizzate ed impostate affinché, a fronte dell'importo dei prestiti da contrarre, possano essere correlativamente avviati ad esecuzione i programmi dei lavori e delle provviste da espletare e possano essere assunti, col passaggio delle ordinazioni, gli impegni di spesa relativi senza, peraltro, che l'importo di tali impegni debba restare, in ciascun esercizio, circoscritto nei limiti delle rispettive disponibilità materiali di fondi.

Infatti, mentre non è necessario che i fondi occorrenti per far fronte al pagamento delle spese siano già materialmente acquisiti all'atto dell'assunzione degli impegni che gli investimenti programmati comportano, è, invece, condizione assoluta che, in tale momento, i relativi finanziamenti siano già assicurati da stanziamenti debitamente autorizzati.

In tal guisa, svincolando l'impostazione del programma di lavori e di forniture oggetto della 2^a fase esecutiva del « piano quinquennale » dai limiti dei relativi stanziamenti annuali, l'Amministrazione ferroviaria verrebbe posta in condizione:

di non frazionare nel tempo l'affidamento dei lavori e delle commesse alle ditte;

di evitare il notevole ritardo che altrimenti si verificherebbe nella concreta realizzazione del programma, rispetto alla effettiva possibilità di utilizzazione delle disponibilità finanziarie, dato il notevole sfasamento che di solito si verifica fra l'aggiudicazione alle ditte dei lavori, il tempo della loro effettiva esecuzione e, infine, le conseguenti liquidazioni finanziarie;

di ottenere dalle ditte condizioni più favorevoli, stante la possibilità loro offerta di una maggiore e più completa utilizzazione degli impianti e delle installazioni speciali richieste dalle particolari necessità dei lavori

in oggetto e di un assorbimento più elevato degli altri loro costi generali.

9) In conclusione, la distribuzione nel tempo degli stanziamenti occorrenti per la copertura finanziaria della spesa di 125.000 milioni, alla cui copertura è da provvedere con operazioni di mutuo, è stata studiata nell'intento di soddisfare contemporaneamente alle seguenti esigenze:

assicurare, col graduale sviluppo dei programmi tecnici, il tempestivo finanziamento delle spese, onde evitare il verificarsi di sfasamenti, arresti e ritardi nelle relative liquidazioni che, ovviamente, andrebbero a discapito del costo delle opere e della bontà dei risultati;

evitare, peraltro, che le operazioni di finanziamento precedano la esecuzione dei lavori e delle forniture con non giustificato anticipo rispetto ai tempi di utilizzazione delle relative disponibilità, il che avrebbe l'effetto di vincolare inutilmente in bilancio somme ingenti alle quali si sarebbe potuto dare, intanto, una destinazione diversa, a sollievo della finanza pubblica o del mercato finanziario;

ridurre, con la determinazione più esatta possibile dei tempi in cui gli stessi finanziamenti verranno utilizzati, gli oneri per interessi ed ammortamento a carico del bilancio ferroviario, oneri che, in caso diverso, graverebbero sullo stesso bilancio, anzi tempo, in maggior misura, senza necessità alcuna e senza ancora la contropartita del rendimento dei nuovi investimenti.

La valutazione di queste diverse esigenze e il loro temperamento hanno condotto a considerare l'opportunità di ripartire la complessiva somma di 125.000 milioni, agli effetti dell'iscrizione in bilancio, da un lato, dei relativi stanziamenti di spesa e, dall'altro, dei corrispondenti fondi da reperire con operazioni di credito, nel modo seguente:

milioni	20.000	nell'esercizio	1960-61
»	25.000	»	1961-62
»	25.000	»	1962-63
»	35.000	»	1963-64
»	20.000	»	1964-65

10) La ripartita iscrizione in bilancio della complessiva somma di 125.000 milioni da provvedersi con operazioni di mutuo potrebbe essere peraltro fonte, in pratica, di qualche difficoltà di tesoreria, qualora, in linea di fatto, in particolari situazioni del mercato del credito, le condizioni ritenute necessarie per rendere favorevoli le operazioni di mutuo a lungo termine destinate a fronteggiare gli impegni già maturatisi od in via di maturazione, non dovessero manifestarsi per il tempo in cui si dovesse necessariamente contare sulle disponibilità finanziarie da reperire appunto con le operazioni suddette.

Ad ovviare ad eventuali difficoltà di questo genere, del resto probabilmente destinate a restare ipotetiche, si è comunque ravvisata l'opportunità di consentire all'Amministrazione ferroviaria, con lo stesso provvedimento di legge, oltrechè di porre in essere, al momento che sarà giudicato più conveniente e più adatto, d'intesa anche col Ministero del tesoro, le accennate operazioni di mutuo a lungo termine, nelle forme più appropriate alla stabile copertura di spese d'investimento di rilevante entità, anche di ricorrere a singole e più modeste operazioni di prestito, a breve termine, da stipularsi direttamente con qualche importante istituto di credito o con altri enti, in funzione di pre-finanziamento, e da assorbire, quindi, o comunque da regolare successivamente, con il ricavo delle maggiori operazioni di mutuo a lungo termine da stipularsi poi in via definitiva.

Si è anzi ravvisata l'opportunità che l'Amministrazione ferroviaria venga autorizzata a ricorrere, all'occorrenza, a tali operazioni di credito a breve termine, anche per fronteggiare le eventuali necessità di cassa che, in attesa di procedere alla stipulazione dei mutui già autorizzati dalla legge 21 marzo 1958, n. 289, dovessero insorgere con il maturarsi dei pagamenti relativi alle opere e provviste che hanno costituito oggetto della prima fase del piano quinquennale.

11) Ai concetti esposti nei precedenti punti è stata ispirata la formulazione del disegno di legge che si presenta, sia per quanto concerne l'autorizzazione all'Amministrazione ferroviaria a dar corso all'esecuzione della se-

conda fase del « piano quinquennale », nella sua prima fase approvato con la legge 21 marzo 1958, n. 298, e ciò per un'ulteriore spesa complessiva di 150.000 milioni (primo e secondo comma dell'articolo 1); sia per quanto concerne il ricorso agli autofinanziamenti da attuarsi per il complessivo importo di lire 25.000 milioni in cinque esercizi consecutivi, a partire dall'esercizio 1960-61 (articolo 2); sia per quanto riguarda la ripartita iscrizione, pure in cinque esercizi consecutivi a decorrere dal 1960-61 della ulteriore somma occorrente di lire 125.000 milioni da provvedere con operazioni di credito (articolo 3); sia, inoltre, per quanto si riferisce alle modalità di finanziamento con appropriate operazioni di mutuo a lungo termine (articolo 4) eventualmente precedute, all'occorrenza, da operazioni di pre-finanziamento di breve durata (ultimo comma dello stesso articolo 4), operazioni tutte, comunque, da porre in essere nei tempi, nei modi ed alle condizioni da concordarsi fra il Ministero dei trasporti e il Ministero del tesoro e da approvarsi con decreti del Ministro del tesoro (come espressamente disposto all'articolo 5).

Infine, mentre con l'articolo 6 si è previsto, come già per le precedenti operazioni di mutuo poste in essere dalle Ferrovie dello Stato, che anche quelle autorizzate con questo nuovo provvedimento 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, con il successivo articolo 7 si è previsto di dar mandato al Ministro del tesoro di disporre, con propri decreti, le variazioni di bilancio necessarie per l'attuazione di quanto disposto negli articoli precedenti.

12) Un particolare commento richiede il terzo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in oggetto.

Esso si ispira alla considerazione dell'opportunità e della convenienza che, nel corso dello sviluppo del piano di investimenti in oggetto, si potrebbero presentare per l'Amministrazione ferroviaria, come già si sono presentate più volte in passato, di provvedere alla produzione di energia elettrica o

allo sfruttamento di altre fonti di energia occorrente per le necessità dell'esercizio, anziché direttamente a mezzo di propri impianti, per il tramite di appositi enti o società già costituiti o da costituirsi con adeguata partecipazione ferroviaria nel loro capitale e, di conseguenza, nei loro organi di amministrazione e di controllo, così da poterne opportunamente regolare ed indirizzare la gestione in conformità degli intenti perseguiti.

In concreto l'opportunità e la convenienza di ricorrere ad una soluzione del genere di quella accennata, si possono presentare in relazione alla scelta delle dimensioni più vantaggiose, nei riguardi dei costi o degli impianti da realizzare, quando queste dimensioni, per essere economiche, dovessero largamente superare le necessità ferroviarie e presumere, pertanto, altre utilizzazioni.

Si tratta insomma delle ragioni per le quali, già in passato, l'Amministrazione ferroviaria venne autorizzata, dapprima, con il decreto-legge 20 febbraio 1939, n. 318, e, più recentemente, con la legge 30 ottobre 1952, n. 1324, a partecipare ad imprese aventi per scopo la produzione di energia elettrica o lo sfruttamento di altre fonti di energia da utilizzare per la trazione dei treni.

E poichè le stesse ragioni di opportunità e di convenienza, che furono alla base dei provvedimenti qui sopra ricordati, possono ripresentarsi nel prossimo avvenire, così è apparso opportuno che fossero fin d'ora previste e considerate, affinché poi non restasse preclusa la possibilità di ricorrere, caso per caso, alle più confacenti soluzioni.

Un settore, ad esempio, nel quale già si profilano particolari motivi d'interesse per un intervento dell'Amministrazione in forma associata ad altre iniziative, è quello della produzione dell'energia nucleare, i cui futuri progressi sono suscettibili di influenzare notevolmente, nel prossimo avvenire, le possibilità di sviluppo dei trasporti ferroviari. Ed è questo, per l'appunto, un settore nel quale una tal forma di partecipazione associata dell'Amministrazione ferroviaria si raccomanda particolarmente, sia agli effetti della scelta delle dimensioni più economiche dei relativi impianti, indipendentemente dalle strette necessità ferroviarie, sia ai fini di una

proficua collaborazione tecnica fra i vari complessi industriali ed organismi di studio, maggiormente interessati alle iniziative in questione.

Alle prospettate ipotesi di opportunità e convenienza si è voluto appunto corrispondere col terzo comma dell'articolo 1 del disegno di legge in oggetto, col quale espressamente si prevede che i finanziamenti con la stessa legge autorizzati, per l'esecuzione della seconda fase del piano quinquennale di ammodernamento e di potenziamento della rete, possano essere anche impiegati, peraltro fino a concorrenza di una somma non superiore ai 9.000 milioni, per consentire all'Ammini-

strazione ferroviaria di assumere delle nuove partecipazioni nel capitale di quegli enti o società per il cui tramite l'Amministrazione stessa ravvisasse di poter più vantaggiosamente provvedere, che non mediante la costruzione o l'ampliamento dei propri impianti, ad accrescere le proprie disponibilità di energia.

Le relative iniziative dovranno essere, peraltro, caso per caso, autorizzate con decreto del Ministro dei trasporti da emanarsi di concerto con il Ministro del tesoro, ciò che maggiormente garantirà un'approfondita valutazione di tutti gli aspetti finanziari ed economici delle iniziative stesse.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Per completare l'esecuzione del piano di ammodernamento e di potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, previsto dall'articolo 1 della legge 21 marzo 1958, n. 289, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 150.000 milioni.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza della somma indicata al comma precedente per l'esecuzione delle opere e delle forniture richieste dalla realizzazione del piano suddetto.

Con decreti del Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato potrà essere autorizzata, per il raggiungimento delle finalità del piano previsto dal primo comma, a destinare parte della somma ivi indicata, e fino alla concorrenza dell'importo massimo di lire 9.000 milioni, alla costituzione o all'aumento del capitale o della partecipazione nel capitale di enti costituiti o da costituire per la produzione di energia elettrica o per lo sfruttamento di altre fonti di energia da utilizzare per la trazione dei treni.

Art. 2.

Le spese occorrenti per il rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto, comprese nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 15.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, al capitolo « Rinnovamento del materiale rotabile e delle navi-traghetto »:

lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61				
» 2.000	»	»	»	1961-62
» 5.000	»	»	»	1962-63
» 4.000	»	»	»	1963-64
» 3.000	»	»	»	1964-65

Le spese occorrenti per il rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, incluse nello stesso piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 10.000 milioni, con le seguenti assegnazioni da prelevarsi dagli stanziamenti che, per i cinque esercizi finanziari qui di seguito indicati, risulteranno iscritti, nel bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, al capitolo « Rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi »:

lire 1.000 milioni, per l'esercizio 1960-61				
» 2.000	»	»	»	1961-62
» 3.000	»	»	»	1962-63
» 3.000	»	»	»	1963-64
» 1.000	»	»	»	1964-65

Art. 3.

La somma di lire 125.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nel medesimo piano di cui all'articolo 1 sarà iscritta nella parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in ragione di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1960-61; di lire 25.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63; di lire 35.000 milioni nell'esercizio 1963-64 e di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1964-65.

Art. 4.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 125.000 milioni, di cui al precedente articolo, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tal fine l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari e comunque di durata adeguata alla natura degli investimenti autorizzati con l'articolo 1, sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 125.000 milioni.

In attesa di poter porre in essere le operazioni di mutuo di cui all'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 21 marzo 1958, n. 289, e quelle di cui al precedente capoverso del

presente articolo, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere anche ad operazioni di credito a breve termine, a titolo di prefinanziamento e da estinguersi, in ogni caso, col netto ricavo dei mutui suddetti.

Art. 5.

Le operazioni di credito, di cui all'articolo precedente, saranno contratte nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra l'Amministrazione ferroviaria e gli Enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreti del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui di cui al secondo comma dell'articolo 4 non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore dell'Ente mutuante.

Art. 6.

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.

Art. 7.

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