

# SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 1011)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro ad interim del Tesoro

(TAMBRONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 FEBBRAIO 1960

Modifica all'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, n. 429,  
relativo ai servizi finanziari dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Con la legge 7 luglio 1907, n. 429, che disciplinò l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie, il concetto di autonomia dell'Amministrazione ferroviaria, già affermato nei suoi vari aspetti dalla legge 22 aprile 1905, n. 137, venne chiaramente ribadito, nei particolari riguardi della gestione finanziaria dell'Azienda, dall'articolo 16, per il quale « l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato provvede alle spese prelevando le occorrenti somme dai prodotti ». Gli articoli 28 e 36 della stessa legge dettavano poi gli schemi essenziali dell'ordinamento autonomo del servizio di cassa che veniva ad essere fondato:

sulle casse delle stazioni, che avrebbero provveduto alla riscossione dei prodotti del traffico e di altre entrate ed al pagamento delle spese in base a ruoli, mandati ed altri ordinativi.

sulle casse compartimentali, presso le quali si sarebbero raccolti gli introiti disponibili delle stazioni e tutti gli altri proventi e si sarebbe provveduto al pagamento delle spese sempre in base a ruoli, mandati ed altri ordinativi.

La funzione collettrice che la legge assegnava alle casse compartimentali dava così luogo a materiali trasferimenti di denaro liquido, dalle casse delle stazioni alle casse compartimentali.

Queste spedizioni di denaro, talvolta per somme ingenti, richiedevano — date le responsabilità degli agenti che prendevano parte alle operazioni di consegna, riconsegna e verifica del denaro — procedure complicate e costose e un'apposita scorta di polizia ai treni che trasportavano i valori, onde premunirsi contro i rischi, di facile in-

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tuizione, a cui questi venivano a trovarsi esposti.

Trattavasi di un problema di importanza notevole in quanto, in tutta la rete, si effettuavano mensilmente circa 38.000 spedizioni di valori, ognuna delle quali dava luogo a varie operazioni, con impegno di numeroso personale.

Allo scopo di ovviare agli inconvenienti presentati dalle operazioni di materiale trasferimento di fondi, che, concepite all'epoca della emanazione della ricordata legge del 1907, apparivano ormai del tutto anacronistiche, specie se messe a confronto con i moderni sistemi sviluppatasi in oltre un quarantennio di progresso economico, sembrò opportuno, nel 1949, utilizzare, in via di esperimento, i servizi bancari incaricando alcuni istituti di credito di ritirare i fondi disponibili delle stazioni e di accreditarne i relativi importi in c/c bancari.

Ai vantaggi offerti da questa procedura, che consentiva di economizzare le spese del personale addetto alle consegne, alla scorta dei treni ed ai necessari riscontri del denaro, e di effettuare le operazioni con maggiore rapidità e semplicità e senza alcun rischio, si aggiungeva anche quello di beneficiare degli interessi attivi corrisposti dagli Istituti di credito per il periodo di giacenza dei fondi, che normalmente intercorre dal momento della raccolta a quello della erogazione delle somme per le necessità dei pagamenti della Azienda.

Le innovazioni introdotte a titolo sperimentale si rivelarono del tutto rispondenti agli scopi prefissi: anzi, l'Azienda, visti i soddisfacenti risultati conseguiti attraverso la collaborazione dell'organizzazione bancaria, esaminava la possibilità di un più largo ricorso all'organizzazione stessa nel senso di affidare alle banche, oltre la raccolta presso le stazioni dei prodotti del traffico, anche la riscossione di particolari introiti estranei al traffico, nonchè il servizio dei pagamenti.

Il progredire dei sistemi bancari e la loro crescente penetrazione in ogni settore dell'attività produttiva hanno messo in luce il carattere propulsivo della banca nella moderna economia, e quindi il ricorso al siste-

ma bancario lasciava intravedere, con prospettive del tutto fondate, la possibilità di un miglioramento e di un ammodernamento nelle procedure che non avrebbero potuto non procurare benefici effetti per l'Azienda ferroviaria, lasciando peraltro impregiudicate le garanzie e le cautele richieste dalla gestione del pubblico denaro.

Il ricorso alle banche per tutti i servizi di cassa dell'Azienda si profilava già, nella previsione, indubbiamente vantaggioso, in quanto, oltre a rendere più snelle le procedure e più rapidi e sicuri i trasferimenti di fondi, consentiva anche di rendere immediatamente produttivo il denaro.

D'altra parte, anche per i pagamenti a terzi, l'utilizzazione dei servizi bancari si sarebbe risolta in una maggiore comodità per i terzi stessi in quanto la diffusa circolabilità degli assegni bancari e i pagamenti a mezzo c/c — procedure normalmente usate nella moderna economia bancaria nei rapporti con i clienti — avrebbero agevolato la definizione dei rapporti finanziari con l'Azienda.

Queste nuove procedure avrebbero arretrato economie nelle spese di personale e di amministrazione.

Il primo servizio pagamenti affidato agli Istituti di credito fu quello relativo agli assegni ferroviari — che interessava oltre 550.000 operazioni di pagamento all'anno — realizzato mediante rimessa a domicilio dei mittenti.

Ed poichè questo sistema incontrò la piena soddisfazione degli utenti, i pagamenti a mezzo banca furono estesi ad altri servizi minori (rimborso di eccedenze di tasse dei trasporti, pagamento di assegni dell'Opera di previdenza F.S., di rendite d'infortunio, di anticipi in conto pensioni liquidate e non ancora iscritte sui ruoli degli assegni di pensioni a carico dello Stato, ecc.).

Nel contempo si studiò un sistema di riscossione delle entrate estranee al traffico, atto a facilitare i versamenti dei terzi debitori e le inerenti operazioni di riscossione e di acquisizione al bilancio dell'Amministrazione delle somme stesse, sistema che venne articolato su una combinazione dei servizi bancari con quelli offerti dal servizio dei c/c postali.

## LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I favorevoli risultati di questi esperimenti fecero ritenere che fosse maturo il momento di tentare l'esperimento della esplicazione a mezzo banca del servizio dei pagamenti a terzi.

In occasione della riforma dei servizi contabili — attuata attraverso il trasferimento alle dipendenze del Servizio ragioneria degli uffici contabilità dipendenti dagli ordinatori di spesa e la loro conseguente unificazione — si decise pertanto di conferire ad alcuni importanti Istituti di credito — sempre a titolo di esperimento — l'incarico dell'effettuazione del servizio pagamenti.

L'esperimento ha avuto esito del tutto favorevole. Sotto l'aspetto delle previste riduzioni di costi di personale e di spese di amministrazione, esso ha consentito di realizzare un minor impiego di personale valutabile a circa 200 unità, con una economia di spesa che si aggira sui 300 milioni annui. Per quanto concerne i rapporti con i terzi, il pieno favore incontrato è stato manifestato dai creditori e dai debitori dell'Azienda attraverso numerosissime attestazioni.

I positivi risultati ottenuti hanno reso ormai maturo il passaggio dalla fase sperimentale alla definitiva regolamentazione del nuovo sistema, che consentirà all'Azienda ferroviaria di allinearsi — sul piano della tecnica dei pagamenti e delle riscossioni — al livello dei grandi organismi industriali del Paese e di tutte le Amministrazioni ferroviarie estere che si avvalgono già, in pieno, dei servizi bancari.

È da aggiungere che la riforma in questione contribuisce anche, in parte, alla soluzione del problema riguardante l'ammmodernamento amministrativo dell'Azienda ferroviaria nel quadro del suo risanamento tecnico-economico più volte rappresentato al Parlamento.

Per poter passare alla definitiva attuazione della riforma, si presenta l'unito disegno di legge che, modificando il testo dell'articolo

36 della legge 7 luglio 1907, n. 429 (modificato con il regio decreto 728 del 28 giugno 1912), attribuisce all'Azienda ferroviaria, per particolari esigenze dei suoi servizi di cassa, la facoltà di avvalersi, oltre che di proprie casse, dei servizi dell'Amministrazione postale e di Istituti di credito. Sono da considerare « particolari esigenze », sia quelle di carattere permanente, inerenti alla speciale struttura dell'Azienda ed alla molteplicità dei suoi rapporti con i settori commerciali e industriali del Paese, che interessano perciò l'intera massa delle operazioni relative agli introiti ed ai pagamenti di carattere normale, sia quelle di carattere occasionale che potranno presentarsi per speciali servizi, come si sono già presentate per il pagamento di indennizzi, di assegni sulle merci, acconti sulle pensioni, ecc.

Il disegno di legge, che si presenta per la approvazione e che si informa agli scopi sopra enunciati, prevede peraltro alcune limitazioni nel ricorso alle Banche. Tali limitazioni si concretano:

1) nella fissazione preventiva, da parte del Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro, di limiti complessivi di giacenza di fondi presso le Banche cui saranno affidati i servizi;

2) nella scelta degli Istituti di credito che abbiano un patrimonio (capitale e riserve) non inferiore a quello che sarà stabilito dal Comitato interministeriale del credito e del risparmio.

I termini per la disciplina dei servizi affidati alle Banche formeranno oggetto di apposite convenzioni per le quali è prevista, nella fase di approvazione, l'intesa con il Ministro del tesoro, ciò che consentirà di armonizzare, nei rapporti con gli Istituti di credito, l'azione dell'Amministrazione ferroviaria con le direttive seguite dal Ministro del tesoro nel quadro generale della politica riguardante questo settore.

## DISEGNO DI LEGGE

*Articolo unico*

L'articolo 36 della legge 7 luglio 1907, numero 429, modificato con regio decreto 28 giugno 1912, n. 728, è sostituito dal seguente:

« Per provvedere alla riscossione delle entrate ed al pagamento delle spese, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato si avvale di regola delle proprie casse ed, in quanto occorra, dei servizi dell'Amministrazione postale.

« Con l'osservanza dei limiti complessivi di giacenza che verranno determinati di concerto dai Ministri dei trasporti e del tesoro, l'Amministrazione ferroviaria può, per par-

ticolari esigenze, essere autorizzata, con decreti motivati degli stessi Ministri e sentito il proprio Consiglio d'amministrazione, ad avvalersi di aziende di credito che abbiano un patrimonio (capitale e riserve) non inferiore a quello che sarà stabilito dal Comitato interministeriale del credito e del risparmio. I rapporti con le aziende di credito saranno regolati da apposite convenzioni, da approvarsi con i decreti medesimi.

« Il pagamento delle spese viene effettuato in base a ruoli paga ed ordini di pagamento emessi dal Servizio ragioneria.

« Le somme eccedenti l'ordinario fabbisogno ricorrente di cassa sono versate dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in apposito conto fruttifero, al tasso di interesse stabilito dal Ministro del tesoro, presso la Tesoreria dello Stato.

« Le norme per il servizio di cassa e quelle per raccogliere, custodire e versare i fondi, sono stabilite dal regolamento ».