

(N. 834)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(CORBELLINI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(PELLA)

e col **Ministro delle Finanze**

(VANONI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L' 11 GENNAIO 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 decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 18 maggio 1947, n. 522, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato veniva autorizzata a contrarre col Consorzio di Credito per le Opere pubbliche un mutuo di 25 miliardi di lire per il ripristino degli impianti e per la estensione della elettrificazione alle linee ferroviarie esercitate dallo Stato, nonchè per la esecuzione di altri lavori patrimoniali alle linee stesse.

Con successivo decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 877, l'ammontare del predetto mutuo fu elevato a 50 miliardi di lire.

Con l'articolo 2 del primo dei due decreti citati veniva stabilito che il servizio del mutuo

doveva essere assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire dall'esercizio 1947-1948, condizione questa successivamente interpretata, su conforme parere della Corte dei conti, nel senso che la stipulazione del mutuo avrebbe dovuto avvenire con iniziale incidenza sul predetto esercizio.

Poichè il contratto relativo alla stipulazione del mutuo stesso veniva perfezionato nel settembre 1948, in relazione alle condizioni favorevoli che il mercato dei titoli presentò soltanto allora, per rispettare la condizione sopraccennata si convenne di fissare l'importo nominale del mutuo in lire 5 miliardi e 823 milioni di cui 823 milioni pari all'importo della prima annualità resa scadente nell'esercizio

1947-48 e da corrispondersi in obbligazioni del mutuo stesso, le quali, pertanto, per un pari ammontare non furono in effetti collocate.

Con ciò peraltro è da considerarsi definitivamente decaduta l'autorizzazione, concessa col secondo dei due succitati decreti, a stipulare, col predetto Consorzio, un mutuo di importo eccedente i 25 miliardi e fino a concorrenza della somma di 50 miliardi.

Per poter quindi procedere al finanziamento dei residui 25 miliardi entro il predetto limite massimo a suo tempo autorizzato, ed allo scopo di fronteggiare quelle necessità che ancora sussistono, alle quali si era inteso appunto di provvedere con l'autorizzazione anzidetta, si è predisposto l'unito nuovo disegno di legge.

A differenza del mutuo previsto dai precedenti decreti destinato anche al ripristino degli impianti, quello di cui al presente disegno di legge è esclusivamente devoluto ad opere patrimoniali, — estensione della elettrificazione alle linee, lavori alle linee, agli impianti ed ai fabbricati, acquisto di materiale rotabile e di esercizio — essendo emersa nel

frattempo l'opportunità di aumentare le disponibilità in conto patrimoniale, sia per adeguarle all'attuale situazione degli impegni, in conseguenza degli effetti della svalutazione monetaria, sia per provvedere a nuove ordinazioni aventi lo scopo di perfezionare mezzi e metodi di esercizio e mettere quindi l'Amministrazione ferroviaria in condizioni di tendere al pareggio del proprio bilancio nel modo più sollecito possibile.

Per quanto attiene alle disponibilità finanziarie ancora occorrenti per il completamento delle opere di ricostruzione, si fa affidamento sui contributi che mediante provvedimenti legislativi saranno resi disponibili nel piano di ripartizione dei fondi provenienti dall'attuazione del piano E.R.P.

Non si è ritenuto di fissare limiti di tempo per la stipulazione dei nuovi mutui ed anzi l'unito disegno di legge prevede che il finanziamento possa concretarsi in distinte e successive operazioni, affinché esso possa svolgersi in relazione all'andamento e alle possibilità offerte dal mercato dei titoli.

DISEGNO DI LEGGE

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 ver-

ranno 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.

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.