

COMMISSIONE IV
FINANZE E TESORO

VII.

SEDUTA DI SABATO 31 OTTOBRE 1953

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CASTELLI AVOLIO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire, per l'elettrificazione delle linee ed altre opere patrimoniali e di ripristino. (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>). (323) . . .	67
PRESIDENTE	67, 68, 70, 72
COGGIOLA	68
MALAGODI	68, 72
FERRERI PIETRO	68, 70
DUGONI	69, 71
SELVAGGI	69
CAVALLARI VINCENZO	70, 71
TROISI	70
MATTARELLA, <i>Ministro dei trasporti</i> . . .	70, 71
SULLO	71
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	73

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire, per l'elettrificazione delle linee ed altre opere patrimoniali e di ripristino. (Approvato dalla V Commissione permanente del Senato). (323)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire, per l'elettrificazione delle linee ed altre opere patrimoniali e di ripristino.

Riferirò lo stesso sul disegno di legge che riveste carattere di urgenza e che è sottoposto al nostro esame dopo essere stato approvato dalla V Commissione permanente, finanze e tesoro, del Senato.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nel 1947 furono gettate le basi per il piano di ricostruzione ferroviaria. Venne fatto un progetto per la cui realizzazione sarebbero occorsi all'incirca 323 miliardi di lire. Occorreva provvedere alla ricostruzione delle linee più importanti, e questo onere venne considerato per metà a carico dello Stato, non potendo sopportarne l'Amministrazione ferroviaria l'ammontare complessivo. Rimaneva

La seduta comincia alle 9,10.

TROISI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

così una spesa di 160 miliardi che l'Amministrazione delle ferrovie si addossò, naturalmente con l'intento di contrarre mutui con la Cassa depositi e prestiti. Ma in seguito ai ben noti provvedimenti per l'edilizia popolare, ai mutui a favore degli enti locali e agli oneri derivanti dall'applicazione della legge Tupini, non si ritenne di gravare la Cassa depositi e prestiti anche dell'onere, abbastanza considerevole, costituito dai mutui da concedere all'Amministrazione delle ferrovie anche se la cifra di 160 miliardi doveva essere ripartita in diverse annualità. L'Amministrazione stessa si orientò allora verso l'unico istituto qualificato per una operazione bancaria del genere: il Consorzio di credito per le opere pubbliche. Questo emise delle obbligazioni ferroviarie che permisero così di attingere al pubblico risparmio.

La nostra Commissione ebbe a trattare ampiamente, nella precedente legislatura, la questione in occasione dell'esame del disegno di legge n. 2969, divenuto poi legge 30 ottobre 1952, n. 1324, che autorizzava appunto l'Amministrazione ferroviaria a contrarre detti mutui. Dato che l'intera spesa di 160 miliardi venne ripartita in quattro annualità, fu fatta una operazione per una prima *tranche* di 40 miliardi di lire.

Adesso si tratta di provvedere ad una seconda *tranche* di altri 40 miliardi. Con l'articolo 1 del provvedimento sottoposto al nostro esame, si autorizza l'Amministrazione ferroviaria a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino alla concorrenza di 40 miliardi di lire. Nell'articolo 2 si specifica che il ricavo di detti mutui è destinato alla elettrificazione delle linee ferroviarie, ad altri lavori necessari e all'acquisto di forniture a carattere patrimoniale. L'articolo 3 stabilisce l'ammortamento dei mutui in 20 anni e le modalità che si dovranno seguire per contrarli e per le quali verrà stipulata apposita convenzione tra l'Amministrazione ferroviaria e il Consorzio di credito. L'articolo 4 riguarda il carico finanziario e stabilisce che tutti i mutui inerenti a questa operazione siano esenti da ogni imposta o tassa. Con l'articolo 5 si autorizza il Ministro del tesoro ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Ora, vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi anche sulla importanza sociale del provvedimento in discussione, poiché una parte considerevole della somma, e cioè da 13 a 15 miliardi all'incirca, verrà quasi subito devoluta all'industria dell'Italia meridionale perché provveda a forniture di

pari valore, in base alla norma generale. È chiaro, quindi, che la soluzione riveste anche un carattere sociale, oltre a rappresentare una sistemazione ed un potenziamento delle linee ferroviarie.

Pertanto, propongo agli onorevoli colleghi l'approvazione del provvedimento.

Dichiaro aperta la discussione generale.

COGGIOLA. Non ho nulla da obiettare circa lo scopo dell'operazione. Vorrei soltanto sapere quale è il tasso dell'interesse.

PRESIDENTE. Esso è stato stabilito al momento in cui venne discussa la legge che autorizzava la spesa dei primi 40 miliardi.

COGGIOLA. Sarà circa dell'8 per cento?

PRESIDENTE. Non posso rispondere con esattezza, ma ritengo che non arrivi all'8 per cento.

MALAGODI. Io desidererei avere dalla cortesia dell'onorevole Presidente e del rappresentante del Governo una spiegazione di carattere finanziario. I lavori, che si intendono finanziare con questa emissione, sono lavori già considerati nel preventivo del bilancio che abbiamo approvato? In altre parole, è questo, in definitiva, il finanziamento di una parte del *deficit* del bilancio preventivo 1953-54, oppure si tratta di lavori eccezionali che debbono essere fatti oltre quelli già previsti dal bilancio?

FERRERI PIETRO. Rilevo che il provvedimento ha effettivamente una notevole importanza: si tratta di 40 miliardi di lire. Se ne è già parlato, e il Senato ha dato voto favorevole. Il presente disegno di legge sottoposto al nostro esame mi pare che sia di contenuto ancora più generico di quello degli analoghi provvedimenti che sono stati a suo tempo presentati per la emissione dei Buoni del tesoro.

Si tratta di mutui da contrarre ma non si stabilisce, però, in quale maniera il progetto autorizzato si tradurrà nel piano pratico. Sembra che il Consorzio di credito per le opere pubbliche ponga a disposizione soltanto la sua attrezzatura e i suoi sportelli per l'effettuazione di questa operazione bancaria ed invece voci corse e riportate anche dalla stampa indicherebbero che l'operazione sia stata già attuata con la preparazione di obbligazioni per l'intera cifra, ad un interesse del 5,50 per cento e con premi in denaro. Non so quanta veridicità si possa attribuire a dette voci, ma, a parte la scarsità di elementi di giudizio desumibili dal disegno di legge mi pare che per lo meno due rilievi potrebbero essere fatti.

Il primo è che, non molto tempo fa, in questa nostra Commissione, durante l'esame

LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

della nota di variazione del 1952-53 con cui si chiedeva di aumentare lo stanziamento di fondi per il bilancio del Tesoro ad integrazione del *deficit* dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, onde poter soddisfare completamente tutto il passivo, si rilevò la opportunità che sulla gestione economica, diciamo così, delle ferrovie venisse data qualche informazione, sia pure di carattere generale. Siamo infatti, oggi, di fronte ad un provvedimento che indubbiamente ha una importanza notevole e per il quale occorrerebbero delle delucidazioni un poco più particolari, come avvenne per la prima *tranche* di 40 miliardi, allorché si provvide a precisare le diverse destinazioni di detta somma. Infatti, non tutta andò a soddisfare i bisogni strettamente inerenti all'esercizio finanziario delle ferrovie; ma si parlò, ad esempio, di destinare qualche cosa come 5 miliardi ad una più larga partecipazione dell'Amministrazione ferroviaria all'attività di società collegate con l'Azienda ferroviaria stessa. Ed ecco perché, autorizzare oggi la emissione di detta somma senza indicazioni sufficienti a metterci a conoscenza della gestione dell'Azienda ferroviaria, mi sembra sia un atto un poco affrettato.

Il secondo rilievo riguarda invece l'articolo 4, dal quale mi pare si desuma (non ho avuto il tempo di compiere indagini precise) che queste obbligazioni, concesse nella forma contemplata dall'attuazione del presente disegno di legge, siano esenti per il presente e per il futuro da ogni imposta e tassa. Ma, allora, sorge la necessità di confrontare questo aspetto, direi tecnico e finanziario, dell'attuale provvedimento con quello degli altri che stabilirono l'emissione dei Buoni del tesoro. Così facendo, ci veniamo a trovare di fronte ad una emissione di titoli al 5,50 per cento di interesse, mentre i Buoni del tesoro furono emessi solo al 5 per cento. Poiché i premi sono comuni ai due tipi di operazione, si impone la necessità logica di esentare entrambi da ogni imposta. Occorre vedere, insomma, se tale trattamento migliore, limitato a queste sole obbligazioni, non contrasti con le finalità che in linea generale si ripromettono le varie sottoscrizioni di titoli promosse dallo Stato.

Pertanto, gradirei sapere se non si stimi opportuno dare in merito una spiegazione e se non si stimi utile chiarire la caratteristica finanziaria dell'operazione, che nascerebbe dall'approvazione del disegno di legge in esame.

DUGONI. L'osservazione fondamentale che volevo fare l'ha già fatta il collega ono-

revole Ferreri. Noi ci troviamo di fronte ad un provvedimento che abbiamo già discusso un'altra volta in questa sede e precisamente durante l'altra legislatura, quando esaminammo il provvedimento riguardante le opere a pagamento differito. Noi sostenemmo che, col ricorrere a tale sistema di finanziamento, si finisce con l'aggravare inutilmente le spese dello Stato. Nella storia della finanza, l'ente che ha sempre mutuato a migliori condizioni è lo Stato, e ciò per molteplici ragioni. Tanto più questo avviene nello Stato moderno. È chiaro che il costo del denaro per lo Stato è infinitamente più basso che per qualsiasi altro ente. Perciò, questo voler finanziare oggi opere pubbliche, o addirittura aziende dello Stato, col far loro contrarre dei prestiti a condizioni notevolmente dissimili da quelle praticate dallo Stato, costituisce un errore finanziario, la cui continuazione non può essere permessa dalla Commissione.

Ricordo bene come l'onorevole Corbino si espresse negativamente circa queste operazioni. Per me, sono solo dei buoni affari per gli istituti intermediari che vengono a guadagnare uno 0,50 per cento. Questa è la situazione alquanto strana in cui lo Stato viene a porsi.

Intanto, tutto è combinato e oggi, 31 ottobre, ci viene prospettata l'assoluta urgenza dell'approvazione del disegno di legge. Ma l'agire in questo modo contrasta con le più elementari norme di serietà amministrativa e finanziaria. Lo Stato è responsabile del passivo dell'Amministrazione delle sue ferrovie. E dal momento che esso ha bisogno ogni anno di centinaia di miliardi per far fronte al proprio passivo, mutui direttamente anche questi 40 miliardi, al tasso normale. Risparmieremo così qualche centinaio di milioni di servizio e di interessi, e cominceremo a togliere al mercato dei capitali il mal vezzo di contare ogni anno su di un guadagno di due, tre e anche quattro miliardi per servizi attinenti allo Stato, solo perché questo non sa prendere il denaro dove dovrebbe.

È una questione sulla quale insisto. Non è giusto chiedere il 31 ottobre l'approvazione immediata di un provvedimento presentato con carattere di estrema urgenza.

SELVAGGI. Quello che io volevo fare osservare, lo ha già detto in gran parte l'onorevole Dugoni, col quale concordo completamente. A me pare che tutto il provvedimento, e in particolar modo l'articolo 2, siano eccessivamente generici e quindi imprecisi. C'è un piano organico prestabilito, in base al quale si spenderanno questi 40 miliardi?

LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

È troppo comodo e facile chiedere l'autorizzazione di una spesa così forte per lavori e forniture di carattere patrimoniale. Credo sia giusto, per noi, sapere se questi 40 miliardi andranno a coprire un attuale deficit di bilancio o non piuttosto a creare un nuovo patrimonio.

CAVALLARI VINCENZO. Evidentemente non ci possiamo opporre alla approvazione di questo provvedimento date le possibilità di lavoro che esso può dare. Sono anch'io, però, del medesimo parere dell'onorevole Dugoni e vorrei aggiungere che, di fronte a questa grossa operazione di carattere finanziario della quale non si conoscono gli scopi particolari e il tasso esatto da pagare, ci veniamo a trovare nella condizione di dover esprimere un voto senza avere una opinione ferma e pienamente cosciente.

Il mutuo è di una rilevanza sociale, economica e finanziaria notevolissima e il nostro voto dovrebbe essere condizionato e regolato in base alle modalità con le quali esso verrà contratto. Anch'io, poi, voglio far osservare che il tasso di interesse che lo Stato paga per siffatte operazioni è troppo alto.

Per concludere, ritengo che — siccome le nostre discussioni sono state molto ampie anche per provvedimenti modesti di cinque o sei milioni di lire — un provvedimento di grande importanza sociale, quale il presente, meriterebbe una discussione più approfondita e particolare.

TROISI. Il provvedimento non ci giunge nuovo. Noi dobbiamo esaminarlo in relazione al vasto programma a suo tempo tracciato per il completamento e l'ammodernamento delle ferrovie. L'operazione che dovremmo autorizzare fa parte di un piano organico che ha per intento il raggiungimento di una riduzione del costo di esercizio, base principale del risanamento del bilancio. Ammetto che possano essere avanzate delle riserve per quanto concerne il tasso di interesse, ma sulla opportunità della operazione credo che non si debbano avere dubbi.

PRESIDENTE. Debbo ricordare che l'attuale disegno di legge è perfettamente identico all'altro provvedimento che diede origine alla legge 30 ottobre 1952, n. 1324. Allora la legge fu oggetto di ampia discussione in seno alla nostra Commissione e vennero dibattuti tutti i problemi oggi esaminati. Fu rilevato anche allora che lo Stato poteva attingere alle proprie casse, ma venne pure osservato che la Cassa depositi e prestiti era fortemente impegnata in opere pubbliche, enti locali, edilizia popolare, edilizia eco-

nomica, ecc. Per quanto riguarda le opere da eseguire, ho ricordato che il piano generale della ricostruzione e dell'ammodernamento degli impianti ferroviari venne studiato fin dal 1947 e venne ampiamente dibattuto anche in sede parlamentare. Infine, poi, gli onorevoli colleghi sanno benissimo che le opere ancora da compiere sono quelle di ricostruzione degli impianti ferroviari, di elettrificazione ed altre aventi importanza di carattere patrimoniale, approvate tutte in sede di discussione del bilancio dei Trasporti. Se gli onorevoli colleghi avessero la bontà di rileggere la relazione del nostro collega onorevole Monticelli sul bilancio del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1950-51 (Camera n. 1063-A) l'ampia discussione che ne è derivata nonché la elencazione delle opere da eseguire, potrebbero convincersi sufficientemente della inopportunità di una nuova discussione in merito. Questi, a mio parere, sono i punti fondamentali da tenere presenti; cadono, quindi, tutte le osservazioni che sono state fatte e i rilievi che gli onorevoli colleghi hanno sollevato.

FERRERI PIETRO. Questi 40 miliardi costituiscono una prima *tranche*?

PRESIDENTE. Il provvedimento relativo alla prima *tranche* di 40 miliardi fu esaminato e approvato il 28 ottobre 1952. Identico è il provvedimento oggi sottoposto al nostro esame.

MATTARELLA, Ministro per i trasporti. In merito al disegno di legge debbo fare due precisazioni:

1°) la causa del ritardo con il quale è stato presentato il provvedimento è dovuta al decorso degli eventi: subito dopo la formazione del nuovo Governo ci proponemmo di predisporre il disegno di legge, senza peraltro riuscirci prima di oggi;

2°) come ha rilevato giustamente l'onorevole Presidente, noi siamo partiti dal presupposto che l'argomento relativo al piano di ricostruzione ferroviaria fosse a conoscenza di tutti.

Dico questo per mettere in evidenza che da parte del Ministero non c'è alcuna intenzione di porre la Commissione di fronte ad una situazione di urgenza tale da soffocare ogni giusta discussione. Si tratta in effetti di un problema già impostato lo scorso anno. Allora esso fu dibattuto ampiamente e ne furono chiariti così i punti essenziali fino al dettaglio. Si tratta di un programma non soltanto di ricostruzione, ma di ammodernamento e di potenziamento delle linee e, per rispondere al quesito posto dall'onorevole

LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

Dugoni, di un programma straordinario, vale a dire oltre quelli previsti dal bilancio approvato in questi giorni. In un primo momento — come già è stato fatto rilevare — doveva essere il Tesoro a finanziare i 160 miliardi, ma poi esso dichiarò la sua impossibilità; non rimaneva quindi che ricorrere a dei prestiti.

Debbo precisare che il problema del prestito, d'altra parte, non preoccupa l'Amministrazione ferroviaria, perché, trattandosi di opere che determineranno la riduzione del costo di esercizio, quali l'elettrificazione delle linee e la meccanizzazione, vale a dire la sostituzione di automotrici a gran parte della trazione a vapore, l'economia di esercizio che si realizzerà, sarà senz'altro superiore alla quota di investimento.

CAVALLARI VINCENZO. Ma le possibilità di impiego del capitale saranno migliori quanto più lo saranno le condizioni del prestito.

MATTARELLA, *Ministro per i trasporti*. D'accordo. La elettrificazione e la meccanizzazione, come la costruzione di case per ferrovieri — necessarie per le esigenze del personale cui attualmente si pagano le trasferte — contemplate in questo programma, determineranno una notevole economia di esercizio per cui, se da un lato, nei confronti del prestito, si avrà un onere annuo di 3 miliardi e 470 milioni, si realizzerà, dall'altro, una economia di 4 miliardi e 950 milioni. Quando il Tesoro, ritenendo di non poter finanziare questo programma di ricostruzione e di ammodernamento, determinò l'Amministrazione ferroviaria ad orientarsi verso i prestiti, l'Amministrazione stessa non ha esitato a seguire tale via perché i prestiti le avrebbero consentito di realizzare il programma di miglioramento dei servizi e nello stesso tempo di ottenere delle economie di esercizio che l'avrebbero messa in condizione di poter pagare comodamente le quote di ammortamento.

È vero che quanto migliori sono le condizioni del prestito tanto maggiore è il margine di vantaggio per l'Amministrazione. Questo è un aspetto che si è trattato col Tesoro. Posso assicurare, peraltro, che sono stati fatti tutti gli sforzi possibili onde avere le condizioni migliori, e quello che si è riusciti ad ottenere rappresenta il massimo delle concessioni. Le obbligazioni avranno l'interesse del 5,50, e presumibilmente potranno essere offerte per una cifra che si aggira sulle 91 lire mentre le obbligazioni dello scorso anno erano a 91,20. Cioché arriviamo ad un tasso di interesse medio che va intorno al 6 e

qualche cosa per cento, salvo miglioramenti, in relazione alle possibilità del mercato.

DUGONI. Poi ci saranno i premi da distribuire mediante estrazione.

MATTARELLA, *Ministro per i trasporti*. È poca cosa; ad ogni modo non si dovrebbe arrivare al 7 per cento.

Altro motivo di urgenza è il fatto che il Tesoro ha ritenuto che questo sarebbe il periodo più adatto per poter lanciare il prestito.

DUGONI. Le 91 lire sono nette; il Consorzio ha un premio di collocamento?

MATTARELLA, *Ministro per i trasporti*. Non posso precisarlo.

In merito alla destinazione della somma, vorrei far rilevare che sono a disposizione della Commissione, se e quando essa lo vorrà, sia da sola che congiuntamente con la Commissione trasporti, qualora si ritenesse di esaminare tutto il problema della gestione ferroviaria. Per buona fortuna siamo in condizioni tali da poter dimostrare che se la gestione è in *deficit*, non lo è, come ho accennato alla Camera e al Senato, per cattiva amministrazione, ma a causa di tutta una serie di oneri, anche non aziendali, di cui l'Amministrazione delle ferrovie si carica per conto dello Stato.

Il programma da svolgere è stato comunicato in occasione della discussione del disegno di legge identico a questo, lo scorso anno. Circa l'investimento di questi 40 miliardi, posso senz'altro affermare che per la maggior parte saranno devoluti alla continuazione dei lavori di elettrificazione delle quattro linee iniziate lo scorso anno: la Milano-Venezia, la Bologna-Padova, la Santa Agata-Termini Imerese, in continuazione con la Messina-Sant'Agata, e la Messina-Catania (la Bari-Pescara grava sul piano della Cassa del Mezzogiorno). Accanto a questi lavori di impianto per l'elettrificazione, che assorbiranno parecchi miliardi, ci sono quelli per la sistemazione di alcune linee con il raddoppio in corso, come ad esempio tra Palermo e Fiumetorto e tra Vicenza e Schio. È tutto un complesso di opere di elettrificazione, per circa 10 miliardi. Poi c'è l'ammontare delle spese per la costruzione dei locomotori, necessari per queste linee elettrificate, ed è prevista, in conseguenza, una spesa, tra locomotori, elettromotrici e automotrici, di circa 15 miliardi.

SULLO. Quante saranno le automotrici?

MATTARELLA, *Ministro per i trasporti*. Circa duecento saranno le carrozze, una cinquantina le automotrici, e 27 i locomotori. La attuazione del programma assume indubbia-

LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

mente grande importanza perché accanto alle altre commesse già fatte in questi giorni col residuo del precedente prestito, si contribuirà a tonificare parecchio le industrie meccaniche. Una parte ancora di questo prestito sarà destinata alla continuazione delle opere di ricostruzione sulle varie linee e in maniera speciale al ripristino di parecchi impianti di sicurezza e di segnalazione che non soltanto daranno alla circolazione maggiore sicurezza, ma permetteranno anche all'esercizio di svolgersi con la maggiore economia.

Concludendo, per quanto mi renda conto del valore e del fondamento logico di parecchie osservazioni che sono state fatte, penso tuttavia che l'impostazione del prestito sia chiara; questo si inserisce in un programma già esaminato dalla Camera e, sebbene le condizioni di emissione siano un po' gravose, il prestito costituisce pur sempre per l'Amministrazione l'unica possibilità di finanziamento.

MALAGODI. Io precedentemente mi sono limitato a delle osservazioni generali. Vorrei ora chiarire il mio pensiero.

Ringrazio anzitutto il Ministro per le spiegazioni fornite e vorrei fare delle osservazioni di ordine finanziario. La prima è questa: noi, con questi 40 miliardi, ci proponiamo di fare dei lavori che sono al di fuori del bilancio approvato pochi giorni fa dalla Camera. Si tratta d'altra parte di lavori riguardanti una azienda dello Stato, non solo nel senso lato della parola, ma anche in senso ristretto. In pratica, quindi, questi mutui dell'ammontare di 40 miliardi che noi approviamo rappresentano un aumento di spesa e un aumento di *deficit* nella situazione finanziaria complessiva. Sarebbe bene che esaminassimo un provvedimento di tale fatta e di tale portata con le stesse cautele usate per l'esame dei bilanci. Infatti per fare uno spostamento fra due capitoli del bilancio dello Stato, bisogna superare molte difficoltà. Al contrario, ora dobbiamo approvare, senza un esame approfondito, una spesa globale di 40 miliardi che sarà senz'altro adoperata per cose eccellenti, ma la cui distribuzione rimarrà completamente nelle mani del potere esecutivo. Noi dobbiamo avere una maggiore precisazione della spesa, vale a dire quello che il Ministro gentilmente ci ha espresso a commento del disegno di legge, dovrebbe essere inserito nel testo del provvedimento stesso, onde permetterci di valutare l'operazione nel quadro generale del bilancio dello Stato. Per queste particolari operazioni e per queste forme di finanziamento, esprimo il voto che ci vengano forniti più dettagliati particolari.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Do lettura degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione.

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.

(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 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 dalla Amministrazione ferroviaria a partire dall'esercizio finanziario 1953-54. 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 andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

 LEGISLATURA II — QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 31 OTTOBRE 1953

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge testé esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico l'esito della votazione segreta del disegno di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire, per l'elettrificazione delle linee ed altre opere patrimoniali e di ripristino » (323):

Presenti e votanti	34
Maggioranza	18
Voti favorevoli	33
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Albarello, Angioy, Arcaini, Assennato, Belotti, Berzanti, Biasutti, Bigi, Carcaterra, Castelli Avolio, Cavallari Vincenzo, Cavallaro Nicola, Dugoni, Faletra, Ferreri Pietro, Gennai Tonietti Erisia, Guggenberg, Infantino, Lombardi Ruggero, Longoni, Malagodi, Pieraccini, Raffaelli, Roselli, Rosini, Sabatini, Salizzoni, Schiratti, Selvaggi, Sullo, Troisi, Turnaturi, Valsecchi, Walter.

La seduta termina alle 10.

 IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

 AVV. CORALDO PIERMANI

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI