

COMMISSIONE VI
FINANZE E TESORO

XCV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE VICENTINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Inversione dell'ordine del giorno:		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	1052	Copertura dei disavanzi delle gestioni 1966-1967 della Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni (3417)	1060
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE 1060, 1062, 1066, 1067, 1068, 1069	
LAFORGIA ed altri: Autorizzazione a vendere a trattativa privata al comune di Bari una porzione del locale compendio patrimoniale denominato « ex Panificio Militare » e porzione delle Caserme « Picca » e « Guadagni » con riassegnazione del relativo ricavo allo stato di previsione della spesa del Ministero della Difesa, per la costruzione di nuove infrastrutture sostitutive (3346)	1052	AGRIMI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1067, 1069
PRESIDENTE	1052, 1053,	BASSI	1069
AZZARO	1053	BIMA	1065
BIMA	1053	BUZZETTI, <i>Relatore</i>	1060, 1039
GIOIA, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	1054	MARCONDA	1067
LAFORGIA	1054	RAFFAELLI	1066, 1069
MINIO	1053	SCRICCIOLO	1062
PATRINI, <i>Relatore</i>	1052, 1053,	TROMBETTA	1064, 1065
SCRICCIOLO	1053	VESPIGNANI	1063
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 (3449)	1055	Elevazione da lire 2.300 milioni a lire 4.300 milioni del fondo speciale di riserva della Sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>) (3592)	1070
PRESIDENTE	1055, 1056,	PRESIDENTE	1070
AGRIMI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1057, 1058	AGRIMI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1070
AZZARO	1058	AZZARO, <i>Relatore</i>	1070
BIMA	1058	Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
LORETI, <i>Relatore</i>	1055, 1059	Parificazione alle cartelle fondiari delle obbligazioni dell'Istituto per il credito sportivo, con sede in Roma (<i>Approvato dalla V Commissione permanente del Senato</i>) (3593)	1070
MAZZA, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e telecomunicazioni</i>	1056	PRESIDENTE	1070, 1071
RAFFAELLI	1058	AGRIMI, <i>Sottosegretario di Stato per il tesoro</i>	1070
VESPIGNANI	1056	BIMA, <i>Relatore</i>	1070
		Votazione segreta:	
		PRESIDENTE	1071

La seduta comincia alle 10,15.

ZUGNO, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Propongo l'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere i provvedimenti n. 346, 3449, 2417, 3592, 3593 nell'ordine indicato. Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione della proposta di legge Laforgia ed altri: Autorizzazione a vendere a trattativa privata al comune di Bari una porzione del locale compendio patrimoniale denominato « ex Panificio Militare e porzione delle caserme « Picca » e « Guadagni » con riassegnazione del relativo ricavo allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per la costruzione di nuove infrastrutture sostitutive (3346).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge n. 3346, d'iniziativa dei deputati Laforgia, Dell'Andro, Lattanzio, Lenoci e Pelficani, concernente l'autorizzazione a vendere a trattativa privata al comune di Bari una porzione del locale compendio patrimoniali denominato « ex Panificio Militare » e porzione delle caserme « Picca » e « Guadagni » con riassegnazione del relativo ricavo allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per la costruzione di nuove infrastrutture sostitutive.

Il Relatore, onorevole Patrini, ha facoltà di svolgere la relazione.

PATRINI, *Relatore*. Come è giustamente detto nella relazione che tutti abbiamo sotto mano, da circa dieci anni il comune di Bari, avendo adottato un piano regolatore in base al quale devono essere attuate infrastrutture importanti per lo sviluppo della città e migliorati i servizi di utilità sociale, è in trattative con le autorità militari per l'acquisizione previa permuta (cioè il comune si impegna a ricostruire i complessi militari in altra località secondo il piano regolatore), ovvero per l'acquisto della caserma Picca, di metri quadrati 4.438, dell'ex Panificio militare, di metri quadrati 5.155, e di parte dei complessi « Guadagni », « Sant'Antonio » ed « ex Labo-

ratorio del genio », per un totale di metri quadrati 8.922.

Però il Ministero delle finanze, con una nota del 2 aprile 1962, ha stabilito che invece che alla permuta, si proceda ad un vero e proprio atto di compra-vendita, con l'impegno da parte del tesoro di destinare il ricavo al Ministero della difesa, perché lo stesso edifici nelle zone previste dal piano regolatore le caserme che si vengono alienando. In tal senso, anche il Ministero del tesoro espresse il proprio parere favorevole.

Senonchè la convenzione tra il Ministero delle finanze e quello della difesa con il comune, avvenne non sul complesso della richiesta iniziale, ma solo sull'ex Panificio Militare e su alcune porzioni delle caserme « Picca » e « Guadagni ». Se gli onorevoli colleghi desiderano prenderne atto, mi sono fatto recapitare dal comune di Bari, non solo il piano regolatore, ma anche le piantine che illustrano la situazione di queste costruzioni. Il prezzo convenuto è di 669 milioni e 65 mila lire, ed il prezzo unitario oscilla intorno alle 40 mila lire al metro quadrato.

Nel contratto, è anche detto che il comune si impegna ad utilizzare queste aree solo per la realizzazione delle opere previste dal piano regolatore, e quindi per il bene pubblico, cioè per la costruzione di strade, di collegamenti, di giardini, ed anche di un mercato. Perciò la convenzione è avvenuta per tre parti e non per quattro. Si conviene inoltre il pagamento in tre rate, di cui la prima da corrispondere all'atto della stipula del contratto, di lire 269 milioni e 65 mila e le altre due da versare negli anni successivi, ciascuna di 200 milioni.

La consegna da parte dell'autorità militare all'autorità comunale deve avvenire due anni dopo la stipula del contratto, salvo che si renda libera prima una parte; nel quale caso, passando l'immobile, o parte di esso, al comune anticipatamente, questi si impegna a pagare gli interessi legali nella misura del 5 per cento.

In considerazione del fatto che si tratta di un contratto tra l'autorità militare ed il comune per dotare meglio il piano regolatore, il Relatore, esaminati i documenti, valutato il prezzo convenuto su cui è consenziente anche il Ministero delle finanze, e viste le finalità della proposta di legge, (che mi pare rechi la firma delle varie parti politiche del collegio di Bari), invita la Commissione ad approvare possibilmente all'unanimità la proposta di legge stessa.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MINIO. Dichiaro che la nostra parte voterà a favore del provvedimento, anche perché il contratto di vendita è stato accettato dallo stesso comune.

Vorrei, però, fare un'osservazione: dalla relazione del programma, onorevole Laforgia, risulta che il terreno appare destinato prevalentemente se non esclusivamente a servizi pubblici (infrastrutture, opere, ecc.). Ora, tenuto conto che si tratta di un bene demaniale, in quanto è di proprietà dello Stato, e che l'acquirente è un ente pubblico, un comune, che non sappiamo in quali condizioni di bilancio si trovi, a noi sembra che il terreno sia ceduto ad un prezzo piuttosto elevato. A queste condizioni l'atto di vendita lo avrebbe potuto fare un privato qualsiasi. Sembra non del tutto lodevole che quando un bene dello Stato viene ceduto ad un comune, quando è a tutti nota la situazione in cui oggi si trovano gli enti locali, per essere destinato non ad edificazione, ma soltanto ad opere di infrastrutture a parco o a giardini, e quindi a beneficio dei cittadini senza che il comune ne possa trarre alcun vantaggio, si debba compiere l'alienazione al prezzo di mercato. A noi sembra che in questi casi il prezzo di vendita dovrebbe essere determinato con criteri diversi da quelli per i quali, nel provvedimento al nostro esame, il prezzo risulta fissato a circa 40 mila lire al metro quadrato.

PATRINI, Relatore. Le condizioni poste sono comunque migliori di quelle che avrebbe comportato la permuta.

BIMA. Io vorrei fare un'osservazione che si distacchi un poco dall'oggetto della discussione, ma egualmente pertinente, in quanto riguarda molti disegni e proposte di legge approvati da questo ramo del Parlamento e che il Senato, invece, non ha ancora approvato. Sembra, infatti, che al Senato si siano affacciate difficoltà in ordine ad articolazioni così come quelle che sono qui prospettate e relative alla riassegnazione dei ricavi di vendite. Comunque, siccome non è la prima volta che una legge viene approvata stabilendo il principio in virtù del quale il ricavato, invece che affluire al Tesoro, affluisce ad un altro Ministero, siccome appunto credo che non sia la prima volta e non sarà nemmeno l'ultima, io prego il Sottosegretario di intervenire, se gli è possibile, affinché esauriscano finalmente il proprio *iter* quei provvedimenti che da tempo giacciono al Senato.

SCRICCIOLO. Voteremo anche noi a favore di questa proposta di legge, richiamando tuttavia ancora una volta l'attenzione della Commissione sul fatto che le valutazioni formulate dai vari uffici tecnici erariali per le diverse città, sono talmente diverse per entità, da lasciare spesso perplessi i parlamentari sul criterio della valutazione.

In passato ci siamo già occupati del metro che gli uffici tecnici erariali usano, e desidero venga consacrato a verbale lo stupore che noi sentiamo di dover esprimere in ordine a cifre così differenti — e spesso possono persino apparire cervelotiche — che provengono da questi uffici, e che costituiscono la base della contrattazione.

Qualche perplessità io la dovrei esprimere anche per l'articolo 2 della proposta di legge, là dove dice che « in caso di consegna, in tutto o in parte, anticipata, il comune dovrà corrispondere gli interessi legali del 5 per cento ». A me pare che qui il comune sia stato un po' preso alle strette, ma siccome è il comune che ha accettato questa clausola, noi — pur potendolo — è bene che non ci sostituimo all'atto di volontà espresso dal comune stesso. Avrei però preferito che questa clausola non ci fosse, perché appesantisce i rapporti tra comune e Stato, e spero che in futuro simili dispositivi non vengano sanzionati, dal momento che non esistono giustificazioni valide per la loro esistenza, a meno che il Relatore o il Governo non siano in grado di fornircene. Non vedo infatti perché un'anticipata consegna dell'immobile dovrebbe dare origine al corso dei previsti interessi legali che appesantiscono la già notevole cifra che il comune deve pagare.

Comunque, ripeto, data la finalità del provvedimento, noi voteremo a favore.

AZZARO. Desidero sottolineare la sostanziale ingiustizia dell'articolo 2, che prevede il trasferimento anticipato degli immobili, ed il pagamento del 5 per cento sul valore degli immobili effettivamente consegnati prima dei due anni. Si potrebbe soltanto capire il pagamento del 5 per cento sul reddito dell'immobile, ma non sul suo valore. Il comune ha quindi accettato qualcosa di ingiusto, oltre che di estremamente pregiudizievole nei suoi confronti. È sempre nocivo introdurre in un provvedimento legislativo un concetto di questo genere, anche se è accettato dalle parti.

Prego quindi la Commissione di voler esaminare accuratamente questo aspetto estremamente importante, che introduce un principio di sostanziale ingiustizia. Preannuncio per-

tanto un emendamento soppressivo del secondo comma dell'articolo 2.

LAFORGIA. Essendo io proponente, con altri colleghi, di questa proposta di legge, ed avendo una conoscenza diretta dei problemi connessi con il negozio tra l'amministrazione dello Stato ed il comune di Bari, devo dire che nella sostanza ci riferiamo a trattative annose, ad un problema che si va trascinando da oltre un decennio.

Si tratta di un insieme di edifici militari che sorgono praticamente al centro della città, e che quindi impediscono le realizzazioni del piano regolatore in ordine a numerosi e fondamentali servizi. Si tratta, per esempio, di dare sfogo ad un'arteria qual'è il corso principale della città, di realizzare il collegamento della rete viaria della città, si tratta cioè, di problemi di fronte ai quali, visti gli effetti negativi di ogni altro tentativo, il comune ha dovuto accettare le condizioni poste dall'amministrazione militare.

Ora io non voglio discutere sul merito, personalmente anch'io ho trovato la richiesta di corrispondere gli interessi legali al 5 per cento sul valore del compendio anticipatamente consegnato al comune, per la meno innovatrice, rispetto alle esperienze di questo genere già realizzate in passato. D'altra parte però mi rendo conto che Bari non può aspettare ancora, e che come città ha bisogno di entrare in possesso di questi compendi nel più breve tempo possibile.

Nel dubbio perciò che qualche modifica al testo possa provocare ulteriori ritardi certamente pregiudizievoli per l'assetto urbanistico della città, io prego la Commissione di approvare il provvedimento.

Qualora vi dovesse essere un consenso chiaro ed esplicito del Governo nei confronti della proposta Azzaro, io non avrei nulla in contrario ad aderire alla proposta stessa, purché il provvedimento possa procedere con la stessa velocità che ha contraddistinto, il suo *iter* alla Camera, e della quale io sono grato.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

GIOIA, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. L'amministrazione finanziaria non ha nulla in contrario all'approvazione del provvedimento, considerato che l'ufficio tecnico erariale, tenuto per legge a calcolare il valore dei beni demaniali, ha confermato che il valore degli immobili che stanno per essere ceduti al comune di Bari, corrisponde a quello indicato nella proposta di legge Laforgia.

Per quanto riguarda l'articolo 2, devo far presente che non si tratta di un disegno di

legge, ma di una proposta d'iniziativa parlamentare, quindi non posso che rimettermi alla decisione della Commissione.

PATRINI, *Relatore*. Vorrei dare il mio assenso al rilievo mosso dal collega Scricciolo relativo al prezzo, avanzato anche dai colleghi Minio ed Azzaro. Sono inoltre del parere, che la Commissione accolga la proposta di soppressione del secondo comma dell'articolo 2 della proposta di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

È autorizzata la vendita a trattativa privata in favore del comune di Bari, per il prezzo di lire 669.065.000 da corrispondersi in tre rate di cui la prima di lire 269.065.000 contestualmente alla stipula del relativo contratto e le altre due di lire 200.000.000 ciascuna nei due anni successivi, di parte del compendio patrimoniale denominato « ex Panificio militare » della superficie di metri quadrati 4.205 e parti dei compendi militari Guadagni e Picca della superficie di metri quadrati 8.922.

È fatto obbligo al comune di Bari di utilizzare tale compendio per la realizzazione di opere di interesse pubblico.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 2:

ART. 2.

La consegna del compendio al comune verrà effettuata entro due anni dalla data di stipula del contratto di trasferimento.

In caso di consegna, in tutto in parte, anticipata, il comune dovrà corrispondere gli interessi legali del 5 per cento sul valore afferente alla parte di compendio consegnata, per il periodo di tempo relativo all'anticipo con cui la consegna stessa viene effettuata.

L'onorevole Azzaro ha presentato un emendamento soppressivo del secondo comma dell'articolo 2.

A fronte dell'emendamento soppressivo pongo in votazione il mantenimento del secondo comma.

(Non è approvato).

Il secondo comma è pertanto soppresso e l'articolo 2 risulta così formulato:

ART. 2.

La consegna del compendio al comune verrà effettuata entro due anni dalla data di stipula del contratto di trasferimento.

Pongo in votazione l'articolo 2 quale risulta a seguito della modificazione adottata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3:

ART. 3.

Il provento della vendita sarà assegnato allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa esclusivamente per le esigenze di immobili occorrenti ai servizi delle Forze armate.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, all'amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 (3449).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Determinazione delle somme da versare per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio del 1967, all'amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 ».

Il Relatore, onorevole Loreti, ha raccolto di svolgere la relazione.

LORETI, *Relatore*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, la materia del rimborso alle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali è disciplinata dalla legge 29 novembre 1957, n. 1155, dal decreto presidenziale di applicazione 25 giugno 1959, n. 411, e dalla legge 29 novembre 1962, n. 1688.

La legge n. 1155 del 1957, e il relativo decreto presidenziale di applicazione, stabili-

scono che le ferrovie dello Stato debbono essere reintegrate dei seguenti oneri: minori introiti dipendenti da concessioni di trasporto gratuito e a tariffa ridotta, praticate per motivi di interesse generale; costo dei trasporti postali effettuati gratuitamente; oneri finanziari relativi ai prestiti contratti per il finanziamento delle spese di ricostruzione; disavanzi delle linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a tre, che debbono essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici e sociali d'interesse generale.

Con detti provvedimenti veniva, quindi, riconosciuto il diritto delle ferrovie dello Stato ad ottenere il rimborso degli oneri che le ferrovie dello Stato medesime sostengono, sia sotto forma di minori entrate sia sotto forma di maggiori spese, non per motivi attinenti alla gestione in senso strettamente tecnico-economico dell'esercizio ferroviario, ma per obblighi e vincoli ad essa imposti per orientamenti di politica economica e sociale diretti a soddisfare determinate esigenze.

La predetta legge n. 1155 del 1957 non ha però avuto piena ed integrale applicazione.

Infatti, per gli esercizi 1957-1958, 1958-1959 e 1959-1960, in pendenza dell'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica previsto per la specificazione degli oneri da ammettersi concretamente a rimborso e per la determinazione dei criteri da applicare per la valutazione degli stessi oneri, le somme dovute alle ferrovie dello Stato, per i titoli genericamente indicati in detta legge, sono state stabilite nella misura globale e forfettaria, rispettivamente, di milioni 40 mila (dalla stessa legge 29 novembre 1957, n. 1155), di milioni 52 mila (dalla legge 20 aprile 1959, n. 256) e di milioni 50 mila (dalla legge 3 giugno 1960, n. 540).

Nei successivi esercizi 1960-1961, 1961-1962 e 1962-1963, pur essendo intervenuto l'anzidetto decreto del Presidente della Repubblica — al fine di evitare la presentazione dei rendiconti previsti dallo stesso decreto presidenziale, la cui compilazione, essendo molto laboriosa, avrebbe comportato una notevole spesa — le somme dovute alle ferrovie dello Stato per i trasporti gratuiti, le riduzioni di tariffa ed i trasporti postali, sono state forfettizzate, con le leggi di approvazione degli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro, nell'importo di 34 mila milioni per ciascun esercizio.

Negli stessi esercizi i disavanzi delle linee a scarso traffico e gli oneri finanziari per la

ricostruzione sono stati invece rimborsati per il loro effettivo ammontare.

Per il periodo dal 1° luglio 1962 al 30 giugno 1966, gli oneri tariffari, quelli per i trasporti postali ed i disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico con coefficiente d'esercizio superiore a tre sono stati stabiliti, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 1688 del 1962, nella misura annua forfettaria di milioni 59 mila, mentre gli oneri finanziari per la ricostruzione sono stati reintegrati nella loro misura effettiva.

Inoltre, la citata legge n. 1688 del 1962, all'articolo 7, ha stabilito anche la cessazione, a partire dal 1° luglio 1966, del rimborso dei disavanzi di gestione delle linee a scarso traffico nel presupposto che prima di detta data l'azienda ferroviaria fosse autorizzata a procedere alla chiusura delle linee medesime.

Con la scadenza del 30 giugno corrente anno, essendo venuta a cessare la forfetizzazione stabilita dalla predetta legge n. 1688 del 1962, avrebbe dovuto riprendere piena efficacia la norma della legge n. 1155 del 1957 e del relativo decreto presidenziale di applicazione, tranne che per la parte relativa al rimborso dei disavanzi delle linee a scarso traffico, abrogato, come già detto, dall'articolo 7 della legge n. 1688.

Considerato che l'azienda ferroviaria, per cause non dipendenti dalla sua volontà, non ha potuto realizzare la chiusura delle linee a scarso traffico e dato che la determinazione degli oneri relativi ai trasporti gratuiti e a tariffa ridotta avrebbe richiesto l'osservanza di una lunga e laboriosa procedura (determinazione degli importi da parte delle ferrovie dello Stato, parere di un'apposita commissione prevista dall'articolo 5 della legge numero 1155, decreto dei Ministri del tesoro e dei trasporti) per cui le ferrovie dello Stato non avrebbero potuto ottenere i rimborsi relativi al secondo semestre 1966 e all'anno 1967, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro e con quello del bilancio, ha presentato il disegno di legge in discussione per ripristinare il rimborso dei disavanzi delle linee a scarso traffico (articolo 1) e per stabilire l'importo spettante alle ferrovie dello Stato, a quest'ultimo titolo e per i trasporti gratuiti e a tariffa ridotta, nelle misure di milioni 29 mila 500, per il semestre luglio-dicembre 1966, e di milioni 59 mila, per l'anno 1967.

Tali somme sono però inferiori agli effettivi oneri sopportati dall'azienda ferroviaria. Infatti, secondo valutazioni recenti l'im-

porto annuo dovrebbe essere di oltre milioni 90 mila.

È pertanto auspicabile che a partire dall'anno 1968 siano rimborsati all'azienda gli oneri nella loro reale entità.

Il rimborso alle ferrovie dello Stato degli oneri extra-aziendali è pure previsto nel disegno di legge, presentato al Parlamento dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, concernente il riordino dell'azienda ferroviaria.

In particolare in tale disegno di legge è contemplato che per le linee a scarso traffico, che non possono essere incluse dall'azienda per motivi di interesse generale, nel programma di ridimensionamento della propria rete, il Tesoro deve rimborsare i relativi disavanzi di gestione.

Le linee a scarso traffico con coefficiente di esercizio superiore a tre, i cui disavanzi sono compresi nei rimborsi forfetizzati previsti dal disegno di legge in esame, sono direttamente interessate.

Tutto ciò premesso, considerato che le ferrovie dello Stato possono ottenere il rimborso di milioni 29 mila 500 per il secondo semestre 1966 soltanto se lo schema di legge in esame sarà approvato entro il 31 corrente mese, il Relatore invita la Commissione ad approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MAZZA, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni. Comunico alla Commissione che la decima Commissione trasporti ha testè espresso parere favorevole sul disegno di legge in esame.

VESPIGNANI. Onorevoli colleghi, penso dovremmo cominciare col domandarci perché l'amministrazione ferroviaria non è stata in grado di presentare i rendiconti degli oneri che ha sopportato per le altre amministrazioni. Questo per rispondere anche ad una precisa richiesta che è stata formulata nel parere della Commissione bilancio la quale, nell'esprimere il parere, ha chiesto che la Commissione finanze e tesoro definisca nel secondo comma dell'articolo 2 i criteri quantitativi secondo i quali ripartire gli stanziamenti di spesa negli stati di previsione delle singole amministrazioni.

Questo è ciò che ha chiesto la Commissione bilancio alla nostra Commissione, che invece non è in condizione di poter ripartire gli oneri per i singoli ministeri — eccezion fatta per quelli a carico del Ministero delle poste per i servizi che l'amministrazione ferroviaria compie per le poste — in quanto pro-

prio l'amministrazione ferroviaria non è in grado di fornire i rendiconti.

Su questa specifica questione si è pronunciata ancora una volta la Corte dei conti, la quale da anni sta sottolineando che l'amministrazione ferroviaria non fornisce i rendiconti, sia per quanto riguarda la gestione delle linee a scarso traffico, sia per quanto riguarda le gestioni per conto di altre amministrazioni.

È chiaro che dei motivi vi sono, perché per simili questioni gli uffici periferici delle ferrovie sono soggetti ad una serie di complicazioni burocratiche continue, in quanto periodicamente devono inviare i rendiconti all'amministrazione ferroviaria centrale, che poi non li riassume e non li presenta.

Se noi potessimo entrare in possesso dei dati precisi relativi agli oneri che l'amministrazione ferroviaria sostiene per conto di altre amministrazioni, ci troveremmo di fronte a delle cifre ben superiori (l'onorevole Loreti ha parlato di circa 90 miliardi), superiori cioè di circa il 35 per cento, rispetto a quelle che noi stiamo per finanziare. Si tratta quindi in pratica di oltre 30 miliardi in più che ricadono poi sul disavanzo generale dell'amministrazione ferroviaria, che dovremmo prelevare dalla Cassa depositi e prestiti per fronteggiare il disavanzo. Inoltre l'amministrazione ferroviaria deve anche provvedere a pagare gli interessi, con un nuovo ed ulteriore aggravio.

È auspicabile quindi trovare la forma adatta per un effettivo rimborso degli oneri sostenuti dall'Amministrazione ferroviaria. Prima di tutto, per quanto riguarda il ripiano degli oneri extra-aziendali, la forma migliore sarebbe il loro ripiano al cento per cento. Altrimenti poi tutto il discorso sulla passività della gestione ferroviaria viene falsato due volte, una prima volta perché gli oneri delle altre amministrazioni ricadono in gran parte sulle ferrovie, ed una seconda volta perché l'onere medesimo viene ad incidere sul bilancio proprio delle ferrovie dello Stato che vede in tal modo inaspriarsi un *deficit* da coprire con mutui, obbligazioni ecc., e quindi con costi aggiuntivi.

Quindi, per quanto riguarda l'Amministrazione ferroviaria, ci troviamo oggi allo stesso punto in cui ci troviamo per i bilanci degli enti locali. Bilanci che oggi purtroppo sono chiamati non soltanto a coprire i disavanzi passati, ma anche tutti gli oneri che si ripercuotono sui bilanci futuri per i disavanzi passati. La stessa cosa sta a poco a poco accadendo anche per il bilancio delle

ferrovie, falsandone in misura progressivamente crescente la realtà economica.

Mi associo alle conclusioni del relatore nel sottolineare l'urgenza della presentazione dei rendiconti degli oneri che effettivamente le ferrovie sostengono per conto delle altre amministrazioni, e che si provveda, sui bilanci delle amministrazioni in questione, a rimborsare integralmente l'Amministrazione delle ferrovie degli oneri che per esse ha sopportato.

AGRIMI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Ho sentito alcuni riferimenti ad argomenti che penso sarà meglio trattare in sede di discussione del disegno di legge n. 3417. Dico questo perché il disegno di legge ora al nostro esame non solleva il problema della Cassa depositi e prestiti in quanto c'è un versamento diretto dal Tesoro alle Ferrovie, e per quanto riguarda poi l'insufficienza, devo dire che in questo momento non si può esprimere un giudizio preciso, perché si tratta di rimborso forfetario.

Nella relazione è stato detto molto chiaramente che soltanto per affrettare il rimborso ed evitare i lunghi conteggi necessari, si provvede a forfetizzare, ed io devo presumere che il *forfait* stabilito dall'Amministrazione sia il più vicino possibile a quello che sarebbe il conteggio.

La normale procedura vorrebbe che ciascuna amministrazione facesse i conti con l'Amministrazione delle ferrovie per vedere quanti rimborsi di oneri aziendali competano a ciascuna amministrazione. Si tratta quindi di una procedura lunga e laboriosa che io personalmente ritengo poco opportuna, perché fra Commissioni che devono esprimere un parere ed impiegati che devono fare i conteggi, potrebbe anche darsi che si venisse a spendere di più di quanto non accada forfetizzando le somme e cercando naturalmente che i *forfaits* siano i più vicini possibile alla realtà. Può darsi che ci sia qualche motivo derivante da considerazioni di finanza generale, che ha indotto a tirare un poco in questo conteggio, come negli altri, ma che da questo si possa arrivare ad un'affermazione di principio nel senso che con questo provvedimento si sta decurtando volutamente una delle entrate principali dell'amministrazione ferroviaria non mi sembra ammissibile.

Tutto il lavoro che doveva essere compiuto prima, sarà portato a termine in seguito con la ripartizione, prevista dall'articolo 2, di questo complesso forfetario negli stati di previsione dei sigoli ministeri: tutto verrà regolarizzato con il versamento dei 29 miliardi e mezzo per il secondo semestre 1966 e dei

59 miliardi per il 1967. Io non credo che questo disegno di legge meriti le censure che sono state avanzate.

RAFFAELLI. Le censure a questo disegno di legge non le abbiamo mosse noi inopinatamente questa mattina mossi da insana volontà di biasimo.

Vi sono infatti due questioni, di non trascurabile rilievo, che dobbiamo prendere in considerazione. La Commissione bilancio, cui come componenti del Parlamento annettiamo molta importanza, ha posto una condizione nel parere, quella, cioè, che fossero definiti i criteri quantitativi secondo i quali si dovranno ripartire gli oneri negli stati di previsione delle singole Amministrazioni. Il parere è del 6 dicembre. Ma prima vi erano stati anche i rilievi della Corte dei Conti. E il Sottosegretario di Stato Agrimi sembra ritenere che i rilievi mossi nelle due sedi non abbiano rilevanza.

Ma se si instaura questo principio, quando la Corte stabilisca che è stata violata per 300 miliardi la legge di contabilità dello Stato, un ministro verrà a dire che i rilievi mossi dalla Corte dei Conti non intaccano la formulazione del bilancio. Vi è una tendenza a disattendere i rilievi che la Corte dei Conti e la Commissione bilancio compiono cercando di porre vincoli all'attività di Governo affinché l'attività legislativa si mantenga corretta.

Se la misura dei 59 miliardi è relativa a dei calcoli o a dei *forfait* ancorati al 1961 o al 1962, alla data cui si riferisce questo disegno di legge è certo intervenuta una modificazione quantitativa, (lo ha annunciato il Relatore), che si calcola sia del 30 per cento.

A me sembra che i precedenti che accompagnano la discussione di questo disegno di legge siano tali da far riflettere diversamente la Commissione e da indurre a chiedere al Governo che questo provvedimento sia modificato ed adeguato allo scopo cui deve servire. Non possiamo, infatti, non tener conto dei rilievi della Commissione bilancio che ci pone un obbligo di intervento nel merito che non possiamo trascurare. Mi sembra del resto che lo stesso Relatore abbia riconosciuto la inadeguatezza di questo disegno di legge rispetto al fine che si propone, che è quello di coprire gli oneri che questo ramo della amministrazione sopporta. Pertanto un riesame del disegno di legge mi sembra necessario affinché esso sia modificato in base alle giuste richieste della Commissione bilancio.

AZZARO. Non vedo le ragioni che possano indurre la Commissione a rinviare la discus-

sione di questo disegno di legge ed a modificarlo. Io mi domando se i colleghi hanno il diritto di interloquire dopoché il Governo ha risposto mettendo il Governo stesso nella condizione di intervenire due o tre volte. La discussione sarebbe infatti più organica se si svolgesse prima tutti gli interventi dando poi al Governo la possibilità di replicare in maniera definitiva.

Non mi sembra, inoltre, che siano state annunciate quelle modifiche quantitative che può essere facile suporre, ma è estremamente difficile quantificare, che possano giustificare un ritardo della discussione.

Per di più quando apprendiamo dalla relazione che l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, che è direttamente interessata, ha ritenuto che quello che viene rimborsato è approssimativamente vicino alla realtà, mi sembra che voler andare alla ricerca della esattezza al millesimo significhi desiderare un risultato che non potrà mai essere raggiunto.

Mi auguro che il rendiconto finanziario della Corte dei Conti che è venuto in soccorso della esausta opposizione non riguardi qualsiasi oggetto delle nostre discussioni, perché in tal caso ci ridurremo a discutere soltanto su questo documento.

BIMA. Onorevoli colleghi, la nostra Commissione è importante almeno quanto quella del bilancio, e può succedere che si verifichino dei conflitti in ordine all'impostazione di determinati problemi, e dico la stessa cosa per quanto riguarda la Corte dei Conti.

Personalmente sono convinto che il sistema forfettario sia l'unico che noi possiamo adottare, tenendo presente la situazione di un'azienda pubblica la quale tende a spostare sulle spalle dello Stato gli oneri, giustificandosi con la presenza di oneri extra aziendali, secondo il difetto tipico di tutte le aziende pubbliche, e di quella delle ferrovie in particolare.

L'Amministrazione ferroviaria si giustifica dicendo che fa dei trasporti gratuiti, e che applica delle riduzioni tariffarie, che invece sarebbe più giusto chiamare « differenziazioni tariffarie », praticate da tutte le amministrazioni. Inoltre poi queste riduzioni sono convenienti non solo per l'utente, ma anche per l'azienda pubblica, perché si risolvono in un incremento di entrate.

L'Amministrazione ferroviaria inoltre si lamenta perché esercisce delle linee deficitarie che non possono essere demolite, e se noi chiediamo di esaminare e di discutere delle cifre, essa naturalmente provvederà affinché le cifre si avvicinino al disavanzo globale.

Io sono invece convinto che l'Amministrazione ferroviaria si trovi nella situazione che è comune a tutte le aziende, anche a quelle automobilistiche, per esempio. Anche le società che esercitano le linee automobilistiche svolgono dei servizi gratuiti, praticano delle riduzioni particolari, e spesso mantengono delle linee che, in se e per se, sono deficitarie, ma che invece nel complesso dell'economia dell'azienda non lo sono.

Comunque, lasciamo da parte il fatto che l'Azienda ferroviaria si chiama autonoma proprio perché dovrebbe far fronte agli oneri, così almeno era stato stabilito da un piemontese di Casale al quale molto spesso rinfacciano quello che è stato fatto. Anche il figlio del nazionalizzatore delle ferrovie rimproverò a suo padre la nazionalizzazione e propose la privatizzazione dell'azienda o comunque la cessione dei cosiddetti rami secchi ad enti o a privati, pensando, e forse non a torto, che ciò che è passivo nelle braccia delle ferrovie, forse così non sarebbe se fosse gestito da privati.

Comunque, dopo aver ricordato questo ma soltanto *ad memoriam*, purtroppo, confermo di trovare il criterio forfettario il più giusto: non solo più giusto per le finanze pubbliche, ma anche per ricordare alle Ferrovie dello Stato di non cullarsi come sono portate a fare, nella loro qualità di ente pubblico, nella illusione di poter ottenere la rifusione dei loro disavanzi soltanto presentando dei pezzi di carta.

Quando infatti si discusse la legge del 1962, ci fu qualcuno che disse che questo sistema di rimborso per le spese degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, era un modo come un altro di camuffare il disavanzo, che si risolveva in un incentivo alla non buona gestione delle ferrovie.

Essendo la perfezione impossibile, credo convenga accettare come male minore l'esercizio pubblico delle ferrovie, non allontanandoci però dal sistema forfettario.

AGRIMI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Dopo le dichiarazioni dell'onorevole Raffaelli, desidero precisare che il Governo è doverosamente sensibile ai rilievi della Corte dei Conti, e ciò è dimostrato anche dalle decisioni prese ieri dal Consiglio dei Ministri, e cerca di adeguarsi ad essi, anche se in passato questa possibilità di adeguamento è stata resa molto difficile dal ritardo con cui i rendiconti venivano esaminati. Le cose miglioreranno ora, perché quest'anno il rendiconto del 1965 potrà essere esaminato dal Parlamento a brevissima scadenza.

Desidero dare un piccolo chiarimento in ordine alle mie precedenti dichiarazioni perché non vorrei fosse sorto un equivoco. Una cosa sola credo la Commissione dovrebbe non fare, quella di prendere tempo e di rinviare, perché il principale scopo del provvedimento è di provvedere alle difficoltà di cassa della amministrazione, evitando dei lunghissimi conteggi, e provvedendo in modo forfettario al rimborso delle somme di cui essa ha bisogno.

Si tratta quindi di prorogare una situazione transitoria per la fine del 1966, e l'intero 1967. Parlo di transitorietà, perché, come gli onorevoli colleghi sanno, c'è un provvedimento di riordinamento generale dell'amministrazione ferroviaria, mediante il quale si potrà provvedere anche ad una migliore sistemazione di tutta la contabilità.

In secondo luogo, a titolo personale, desidero dire che anche in futuro penso sarebbe bene evitare i conteggi fino alla lira, lunghi e dispendiosi, stabilendo con le opportune garanzie un meccanismo per il rimborso forfettario, naturalmente il più vicino possibile alla realtà.

LORETI, *Relatore*. Ho già precedentemente sottolineato l'urgenza del provvedimento, perché se noi non lo adottiamo, è materialmente impossibile che le ferrovie dello Stato riescano a disporre delle somme in questione, e per l'anno in corso, e per il futuro.

Per quanto riguarda la somma forfettaria, io concordo con il parere del Governo sulla preferenza da accordare a questo sistema.

Il rilievo da me fatto circa l'inaderenza alla realtà, non dipende se non dall'ancoraggio a parametri 1962.

La differenza discenderebbe dal fatto che dal 1962 in poi la somma forfettizzata è sempre di 59 miliardi.

Basterebbe questo dato di fatto obiettivo per dire che presumibilmente l'onere è maggiore. Comunque come ho detto nella relazione e come ha sottolineato anche il rappresentante del Governo, questo aspetto del problema sarà riesaminato anche in sede di riordinamento dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato. Io esprimo l'invito che l'Amministrazione compia i suoi accertamenti e valuti se queste somme sono congrue per il futuro.

Per quanto riguarda l'osservazione del collega Raffaelli in ordine al parere della Commissione bilancio, ritengo che non vi sia contrasto tra il disegno di legge e la posizione espressa dalla V Commissione in ordine alla ripartizione delle somme, tenuto conto di quanto dispone il secondo comma dell'artico-

lo 2. Tale ripartizione avverrà certamente, solo che stabilire in una norma di legge, in modo tassativo, la ripartizione, dato che si è addivenuti ad una forfettizzazione, potrebbe nuocere a taluna delle Amministrazioni. Invece con un confronto all'interno delle Amministrazioni si potrà compiere la necessaria ripartizione. Pertanto ritengo che il disegno di legge possa essere approvato nel testo al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale nel corso della quale relatore e Governo hanno precisato il loro pensiero. Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

È abrogato l'articolo 7 della legge 29 novembre 1962, n. 1688.

(È approvato).

ART. 2.

Per l'anno finanziario 1966 - periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 - e per quello 1967, il complessivo ammontare delle somme da corrispondere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 1 e 3 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, è rispettivamente fissato in 29,5 e 59 miliardi di lire.

Tali somme saranno iscritte negli stati di previsione della spesa delle singole Amministrazioni per i cennati anni finanziari a seconda della rispettiva competenza e, correlativamente, nello stato di previsione dell'entrata dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'importo di lire 59 miliardi relativo all'anno 1967 è comprensivo della somma di lire 7.300.000.000 da versare dal Ministero del tesoro direttamente all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per conto dell'Amministrazione delle poste e telegrafi, a titolo di rimborso dei costi sostenuti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il trasporto degli effetti postali ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 novembre 1957, n. 1155, e dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 25 giugno 1959, n. 411.

Per gli anni finanziari 1966 e 1967 agli oneri relativi si provvederà mediante corrispondente riduzione del fondo speciale iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro destinato per gli stessi anni 1966 e 1967 a far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

(È approvato).

ART. 3.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio derivanti dall'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Copertura dei disavanzi delle gestioni 1966-1967 della Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni (3417).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura dei disavanzi delle gestioni 1966-1967 della Amministrazione delle poste e telecomunicazioni », n. 3417.

Il Relatore, onorevole Buzzetti, ha facoltà di svolgere la relazione.

BUZZETTI, Relatore. Con il disegno di legge in esame si intende provvedere alla copertura dei disavanzi delle Amministrazioni delle ferrovie e delle poste e telecomunicazioni per gli esercizi 1966-1967. Si tratta di un disavanzo di circa 222 miliardi per le ferrovie nella gestione 1966 e di oltre 71 miliardi per l'amministrazione delle poste nella stessa gestione, di 317 miliardi per le ferrovie nel 1967 e di 72 miliardi per le poste nello stesso anno per un ammontare complessivo di circa 683 miliardi.

I 317 miliardi che rappresentano il disavanzo delle ferrovie per il 1967 dovranno essere ridotti dei 60 miliardi che dovrebbero rientrare quando sarà perfezionato il disegno di legge n. 3449 testè discusso.

In verità il presente disegno di legge costituisce una innovazione rispetto alla tradizionale prassi in materia di copertura di questi disavanzi.

Nella legge di bilancio relativa all'esercizio 1966 pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 100 del 26 aprile 1966 era previsto che la copertura del disavanzo di 222 miliardi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato doveva compiersi mediante prestiti da concedersi da parte della Cassa Depositi e Prestiti.

Infatti l'articolo 64 della legge di bilancio autorizzava la Cassa Depositi e Prestiti a concedere mutui, sui fondi dei conti correnti postali, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato alle normali condizioni per il ripianamento del disavanzo; però contraria-

mente a quanto si era fatto in tutte le leggi di bilancio negli anni precedenti, si dava all'amministrazione ferroviaria, in considerazione della situazione difficile in cui si trovava la Cassa depositi e prestiti per mancanza di disponibilità (per cui poteva trovarsi nell'impossibilità totale o parziale di assumere questi nuovi impegni) con l'articolo 64, ed all'amministrazione delle poste con l'articolo 69, la possibilità di ricorrere anche alla contrazione di mutui obbligazionari per la parte di fabbisogno non coperta dalle anticipazioni della Cassa depositi e prestiti. In realtà, però, al momento della pratica attuazione di questo congegno la valutazione previsionale di difficoltà almeno parziali di intervento della Cassa depositi e prestiti si è rivelata fondata addirittura per la totalità degli interventi tanto che la Cassa depositi e prestiti a tutt'oggi non ha potuto avvalersi della anzidetta autorizzazione e malgrado le reiterate richieste dell'amministrazione ferroviaria non ha concesso alcun mutuo, essendo nell'impossibilità di farlo, in quanto i fondi dei conti correnti postali erano totalmente impiegati per interventi a favore di comuni in attuazione del « super decreto » del 1965. Le due amministrazioni si sono inoltre trovate nell'impossibilità di contrarre mutui anche obbligazionari, perché gli enti cui si erano rivolte sono nell'impossibilità di concedere mutui per il ripianamento del bilancio, in quanto generalmente lo scopo per il quale, in base agli statuti ed ai regolamenti, questi mutui possono essere concessi, è quello di realizzare nuove opere o nuovi impianti. Pertanto l'articolo 64 è rimasto in sostanza lettera morta e le amministrazioni interessate si sono trovate precluse entrambe le vie che erano state loro offerte per sopperire al disavanzo di bilancio:

Con il disegno di legge in esame si propone nuovamente all'articolo 1 il ricorso alla Cassa depositi e prestiti ma dato che si tratta di provvedere alla copertura di disavanzi relativi ai due esercizi 1966-1967, può dirsi sin da ora che la Cassa depositi e prestiti non potrà corrispondere ad eventuali richieste di accensione di mutui.

Pertanto all'articolo 2 si dà facoltà all'amministrazione delle ferrovie ed a quella delle poste di procedere all'emissione diretta delle obbligazioni, senza dover ricorrere ad altri enti, come previsto dagli articoli 64 e 69 della legge di bilancio per il 1966. Ed è questa sostanzialmente la innovazione che si intende apportare con questo disegno di legge per la copertura dei disavanzi. Nessuno può sot-

facere, come è anche detto nel parere della Commissione bilancio, che, per quanto le obbligazioni da emettersi da parte delle amministrazioni abbiano tutte le facilitazioni possibili in ordine agli oneri, alle spese e agli obblighi di natura tributaria, saranno egualmente sempre più gravose di eventuali prestiti della Cassa depositi e prestiti. Forse più logico sarebbe, se non vi fossero da superare dei criteri di impostazione generale del bilancio, includere il *deficit* di queste aziende nel *deficit* del bilancio generale. Ma qui si tratta di un problema che va oltre i limiti del disegno. Dobbiamo ricordare che il *deficit* di queste aziende, per lo meno di quella ferroviaria, solo in parte è dovuto ai criteri adottati dalle aziende stesse, il cui bilancio non possiamo pretendere che quadri, dal momento che esse praticano in grande misura prezzi prevalentemente politici.

Fino a quando non verrà restituita l'autonomia indispensabile in tutti i settori, e non saranno varate le proposte all'esame del Parlamento, noi sempre ci troveremo di fronte a dei passivi che realmente sono spaventosi, e fanno apparire buia una soluzione definitiva. Dobbiamo infatti pensare che 317 miliardi, sia pure relativi anche alle altre amministrazioni, si avvicinano di gran lunga al prodotto del traffico delle ferrovie, che è di 388 miliardi.

In verità la situazione non può non preoccuparci, perché se dobbiamo ancora caricare sui bilanci gli oneri per interessi e per le obbligazioni, per le coperture dei disavanzi e gli ammortamenti dei mutui si appesantirà ancora notevolmente la situazione già così difficile.

Cercare di alleggerire la situazione con il ricorso alla Cassa depositi e prestiti sarebbe una cosa buona se la Cassa avesse i mezzi, ma i mezzi non ci sono, ed anche l'articolo 1 di questa legge non avrà efficacia alcuna e rimarrà lettera morta.

La nostra preoccupazione di non gravare la Cassa depositi e prestiti per non sottrarre le possibilità di finanziamento ai comuni, non ha purtroppo ragione di essere, perché i fondi dei conti correnti postali sono ormai esauriti, e non sarà possibile ricostituirli in misura sensibile nel giro di qualche anno. Quindi non porteremo via niente ai comuni, come non potremo dare niente alle Amministrazioni delle Ferrovie e delle Poste.

All'articolo 2 si precisa che le due Amministrazioni sono autorizzate, per sanare il disavanzo, ad emettere obbligazioni fino a concorrenza di una somma pari al ricavo

netto corrispondente alla parte di fabbisogno non coperta dalle eventuali anticipazioni della Cassa depositi e prestiti.

Agli articoli 3 e 4 si indicano tutte le condizioni per l'emanazione delle obbligazioni ed il modo di pagamento.

Posso quindi concludere dicendo che il disegno di legge merita di essere approvato, e deve essere approvato proprio per la situazione in cui si trovano le due Amministrazioni.

Torno a ripetere, l'articolo 1, superata la preoccupazione di togliere qualcosa alle possibilità di finanziamento dei comuni, può rimanere anche se privo di portata pratica per l'immediato e per il futuro, limitandosi a disporre per il 1966-67; potrà solamente servire come indicazione per l'avvenire. Per quanto riguarda l'articolo 2 relativo all'emissione diretta di obbligazioni, superate le argomentazioni sollevate in sede competente, e forse l'impressione che l'opinione pubblica potrà avere da un'emissione di obbligazioni a copertura di un disavanzo di esercizio, anch'esso potrà rivelarsi utile, se non altro per tamponare una falla.

Il punto su cui dobbiamo insistere però, è che le leggi delega all'esame del Parlamento siano al più presto approvate, e che alle Amministrazioni delle ferrovie e delle poste sia data finalmente la necessaria autonomia, in modo che da un esame del bilancio non si debba rilevare soltanto l'entità dei debiti per addossarli poi completamente ai Consigli di amministrazione delle aziende stesse, ma che essi, avendo domani una loro autonomia, possano essere giudicati soltanto in base alle effettive responsabilità.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Relatore, e dichiaro aperta la discussione generale.

SCRICCIOLO. Credo si debba prima di tutto ringraziare il Relatore per la esposizione lucidissima del disegno di legge. Condivido al 99 per cento le sue osservazioni, ed anche le perplessità manifestateci.

In modo particolare vorrei richiamare la attenzione della Commissione sul fatto che ci troviamo di fronte ad una situazione estremamente grave della Amministrazione delle Poste e di quella delle Ferrovie, a cui in qualche modo si deve far fronte.

Sappiamo che nel quadro della programmazione è possibile un riordinamento di queste Amministrazioni, e sarà possibile quindi riequilibrare anche la loro disastrosa situazione finanziaria.

Ma quando, all'articolo 1, leggo che si fa ricorso alla Cassa depositi e prestiti, ed in modo particolare ai fondi disponibili sui conti correnti postali, per poter reperire in quella sede una parte almeno delle somme occorrenti per coprire il disavanzo di 683 miliardi delle due Amministrazioni, non posso essere d'accordo. Io infatti devo qui parlare, non soltanto come deputato del mio gruppo, ma anche nella qualità di componente della Commissione di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti, e non assumo una posizione corporativa che non avrebbe senso, ma una posizione corrispondente alla reale situazione della Cassa, soprattutto per ciò che concerne il capitolo dei conti correnti postali.

Il Parlamento sa che quando si è trattato di trovare un mezzo di copertura per il finanziamento della legge n. 167 in carenza di mezzi ordinari della Cassa depositi e prestiti, proprio in questa sede si è pensato di aprire la valvola che in quel momento era rappresentata dai conti correnti postali, ed a quella fonte si è attinto abbondantemente.

Ma i conti correnti postali non rappresentano un pozzo senza fondo, ed oggi la Cassa depositi e prestiti denuncia nel suo rapporto alla Commissione di vigilanza una situazione intollerabile, anche per quanto concerne le somme oramai residue appunto per i conti correnti. Anzi si rischia di generare con questo procedimento, una sfiducia tale nei correntisti, che potremmo in questo settore pagare delle conseguenze di un certo peso.

Di fatto abbiamo già prelevato somme cospicue, e la tendenza al risparmio, per ciò che concerne la Cassa depositi e prestiti, è riequilibrata solo rispetto agli anni normali.

Abbiamo avuto l'esperienza degli anni della congiuntura, ma ora siamo tornati ad una situazione riequilibrata, la Commissione di vigilanza ha ripetutamente sollevato il problema dei tassi di interesse per i depositi postali. La questione ritorna frequentemente con aspetti contraddittori, in quanto si vorrebbe riequilibrare la situazione della Cassa depositi e prestiti elevando di nuovo il tasso di interesse dei depositi, ma ciò potrebbe determinare un contraccolpo sul costo del denaro. Vi sono pertanto degli aspetti che non possono non essere valutati e sui quali il Governo esprime generalmente parere negativo.

Debbo dire, però che l'articolo 1 non è che una « lustra », in quanto non sarà operante, non avrà pratica applicazione, come ha sottolineato anche il Relatore; esso im-

plica una scelta contraddittoria con quello che deve essere l'impegno del Governo di trovare, attraverso la Cassa depositi e prestiti, una soluzione a problemi egualmente difficili che concernono le amministrazioni locali (province e comuni) e che sono pesantemente riflessi sul contesto del bilancio generale dello Stato non meno di quanto pesantemente si riflettano sulla situazione dell'amministrazione delle poste e dell'amministrazione delle ferrovie. In conseguenza personalmente sono del parere che l'articolo 1 dovrebbe esser soppresso: questo sarebbe un atto di serietà da parte della nostra Commissione, basato su considerazioni obbiettive e non su motivazioni pretestuose. Pertanto ciò che resta in piedi di questo disegno di legge è il ricorso alle obbligazioni e bisogna riconoscere che oggi non vi è altra via, pur se io stesso riconosco che il ricorso al mercato finanziario per 683 miliardi non è cosa di poco conto in un momento come questo in cui abbiamo dovuto fare ricorso anche a questo genere di finanziamento per fronteggiare i problemi nascenti dalle alluvioni. Ma soltanto l'articolo 2 e seguenti potranno avere pratica applicazione, dato che la Cassa depositi e prestiti non potrà mai far fronte alle richieste di mutuo di cui all'articolo 1.

VESPIGNANI. Mi sembra che sia la relazione del collega Buzzetti che l'intervento del collega Scricciolo abbiano posto l'accento su alcune questioni molto importanti. È tornato l'allarme sullo stato di difficoltà delle amministrazioni delle poste e, in particolare, delle ferrovie dello Stato, sul disavanzo che denunciano le due gestioni, che comportano per gli esercizi 1966-1967 un onere complessivo di 683 miliardi.

Il problema, quindi, andrebbe prima di tutto affrontato sotto il profilo della necessità urgente di arrivare a provvedimenti che affrontino il fondo delle questioni, che ricerchino, cioè, le ragioni del crearsi di questo disavanzo e del suo consolidarsi nel tempo e prefigurino le linee generali da adottare per le soluzioni definitive.

È vero che nel programma quinquennale di sviluppo è previsto anche il riordinamento delle amministrazioni autonome dello Stato, in particolare di quelle delle ferrovie, delle poste e dei monopoli di Stato, ma noi abbiamo già espresso in sede di Commissione ed in Aula, nella discussione generale, le nostre perplessità in proposito, determinate dal fatto che non si può soltanto riferire al tipo di organizzazione di un'azienda il crearsi di questo disavanzo, che deve essere visto,

invece, in una prospettiva più ampia che abbracci tutta la politica dei trasporti. A nostro avviso non si potrà portare a soluzione il problema particolare del bilancio della azienda delle ferrovie ove non si affronti in modo diverso tutto il problema generale dei trasporti pubblici in Italia, dei rapporti tra i trasporti su strada ed i trasporti su rotaia, e non si faccia riferimento alla politica di investimenti generali delle infrastrutture relativa a tutta l'intera rete dei trasporti nazionali e non soltanto ad un aspetto particolare dei trasporti, quale quello dei trasporti su rotaia.

Ciò premesso, a noi sembra che le soluzioni che si prospettano con questo disegno di legge siano in parte velleitarie ed in parte vadano ulteriormente ad appesantire la situazione già grave delle due aziende pubbliche; sono in parte velleitarie, in quanto, come è già stato detto, l'articolo 1 della legge si dimostra assolutamente inoperante. È noto che la Cassa depositi e prestiti in questi anni è stata impegnata in numerose operazioni all'infuori dei suoi compiti istituzionali. Non vale dire, come è detto nella relazione ministeriale al disegno di legge, che le aziende potranno rivolgersi alla Cassa depositi e prestiti secondo la prassi istituita negli ultimi anni: questa prassi non ha dato i risultati che ci si proponeva ed inoltre ha portato la Cassa depositi e prestiti, a poco a poco, sempre più lontano dai suoi compiti fondamentali.

Questa preoccupazione è stata anche espressa nel parere della Commissione bilancio, che al secondo capoverso recita: « Altro rilievo la Commissione ritiene di dover formulare perché ancora una volta è chiamata in causa la Cassa depositi e prestiti a distogliere le proprie assai limitate disponibilità finanziarie dai suoi compiti istituzionali (enti locali) per una assistenza finanziaria di pronto soccorso in favore di gestioni pubbliche che altrove ed altrimenti dovrebbero provvedere alle loro emergenti necessità ».

Ed inoltre la Cassa depositi e prestiti è nelle condizioni materiali di non poter provvedere. Da parte nostra abbiamo in passato sempre sostenuto, anche in sede di discussione di bilancio, la necessità di rivedere la situazione del tasso di interesse sul risparmio postale.

È questa una questione controversa e dibattuta, è chiaro però che in una situazione in cui urgeva il ricorso al mercato del risparmio per far fronte alle esigenze della

pubblica amministrazione, quella del ripristino del tasso di interesse sui buoni fruttiferi postali al 5 per cento, poteva e doveva essere una delle strade battute dal Governo. Naturalmente non ci nascondiamo che alcune ripercussioni si sarebbero verificate nel settore del risparmio, la parte maggiore del risparmio privato sarebbe stata destinata a funzioni di interesse pubblico; ma ciò sarebbe stato contrario agli interessi di una parte di attività e di iniziative private, che sempre di più ritengono di dover arrogare a sé la possibilità di utilizzare il risparmio privato nel suo complesso.

Altra questione da toccare è quella della tensione che si manifesta nel campo dei buoni postali fruttiferi. Ricordiamoci che con una legge da tutti noi approvata non più di un anno fa, la Cassa depositi e prestiti fu autorizzata ad investire in prestiti una quota di depositi in conto corrente superiore a quella prima investita, cioè superiore al terzo, e ciò ha naturalmente causato un'ulteriore tensione in questo particolare settore, anche in relazione ai crescenti bisogni degli enti locali ed alle aumentate richieste della tesoreria.

Noi riteniamo quindi che la Cassa non sia in condizioni di poter sopportare ulteriori oneri, e che per questo motivo l'articolo 1, anche se pleonastico, debba essere eliminato dal testo del disegno di legge.

Veniamo ora all'articolo 2, che prevede l'utilizzazione del risparmio privato attraverso la diretta emissione di obbligazioni da parte dell'amministrazione delle ferrovie e di quella delle poste. Anche su questo punto bisognerebbe soffermarsi, ed a tale proposito richiamo ancora una volta all'attenzione della Commissione le osservazioni della Corte dei Conti, la quale, a pagina 33 della relazione del consuntivo del 1965 fa osservare — secondo noi molto opportunamente — che mentre da una parte le aziende autonome dello Stato qualora denunciino delle sopravvenienze attive nei loro bilanci devono versare direttamente all'erario le sopravvenienze stesse, dall'altra, non appena si trovano con un *deficit*, devono direttamente provvedere alla copertura.

Posiamo riconoscere che, in definitiva, anche se il *deficit* fosse direttamente accollato al bilancio dello Stato, ed in esso venissero compresi i bilanci delle aziende autonome, non è che si raggiungerebbe un grande equilibrio, ma è altrettanto chiaro che se alle Amministrazioni delle ferrovie e delle poste si accollano anche gli oneri degli interessi sui capitali necessari per fronteggiare i *deficit*

di bilancio, i disavanzi non faranno che aumentare.

Lo Stato deve rivedere la propria posizione per tutto il settore dei trasporti. Se lo Stato si assume per interesse pubblico un onere diretto nel suo bilancio per realizzare una serie di infrastrutture di trasporti in altri settori, perché mai non devono essere assunti negli stessi termini e con le stesse caratteristiche e sotto lo stesso profilo gli oneri attinenti ai trasporti su rotaia, che sono anch'essi più che mai fondamentali ed essenziali per il Paese?

È inutile che io ora riapra il discorso sulla rivalutazione che nei maggiori Paesi del mondo sta subendo il trasporto su rotaia. Le infrastrutture ferroviarie sono una necessità pubblica ed un onere che il bilancio dello Stato deve fronteggiare nel quadro generale di tutte le infrastrutture, in relazione ad un principio di scelte prioritarie che guardino al futuro. Non si vede perché proprio soltanto all'Amministrazione ferroviaria debbano essere accollati interamente non soltanto gli oneri diretti, ma anche quelli riflessi, relativi al potenziamento delle infrastrutture necessarie al suo ammodernamento in relazione alle nuove necessità del Paese. Noi troviamo insomma che l'Amministrazione delle ferrovie e quelle di altre aziende pubbliche dello Stato, sono gravate di oneri che per altri settori della attività economica in generale sono direttamente accollati al bilancio dello Stato. Questo non è soltanto un discorso nostro, lo ritroviamo pari pari nella relazione della Corte dei conti.

Noi siamo anche contrari al fatto che i prestiti obbligatori, che devono essere assunti per fronteggiare i debiti delle ferrovie, debbano gravare con i loro interessi sul bilancio delle ferrovie stesse. Tutto ciò deve far parte del *deficit* generale del bilancio dello Stato, ed appunto in questi termini deve essere affrontato e risolto.

TROMBETTA. Come abbiamo già fatto in altre circostanze, non possiamo in questa occasione che ripetere le nostre sempre più gravi perplessità per il sistema del ricorso ai mutui per coprire i *deficit* di amministrazione. Non è un buon sistema. È vero che si tratta di un ricorso transitorio in vista del riassetto di queste due amministrazioni, ma la previsione di anticipazioni estinguibili in ben 35 anni non può far ritenere transitorio l'operare del disegno di legge, con la conseguenza inoltre che ha già sottolineato anche il collega Scricciolo di sottrarre possibilità alla Cassa depositi e prestiti in relazione agli altri

compiti dinamicamente più utili sotto il profilo economico-finanziario, che alla Cassa stessa competono, e che non hanno alcun rapporto con queste nuove forme di ricorso alle sue disponibilità. Esiste anche il pericolo di un appesantimento dello stesso mercato finanziario, cui si intende cominciare a far ricorso anche con le aperture di credito bancario, previste dallo stesso disegno di legge, le quali potrebbero far lievitare il costo del denaro in un momento in cui esso si rivela fondamentale agli effetti dell'equilibrio economico del Paese e con l'ulteriore pericolo di sottrarre disponibilità alle necessità dell'industria e dalla produzione privata nonché dell'apparato pubblico e parastatale.

È molto ingenuo quanto si dice nella relazione là dove si afferma che il ricorso a questo prestiti impegnerebbe maggiormente la responsabilità delle amministrazioni per l'attuazione di una buona gestione. Noi dobbiamo ritenere che la responsabilità della gestione amministrativa debba essere rigorosa indipendentemente dal fatto che si possa riversare il debito sulle spalle dello Stato. Ma oltre a questo che è un aspetto essenziale di compostezza della contabilità amministrativa statale, vi è l'aspetto pratico. Con questo provvedimento non si risolve il problema. Per raggiungere questo obiettivo, che forse il Governo si illude di conseguire, bisognerebbe partire dal concetto che il riassetto della azienda delle ferrovie dello Stato e dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, che il Governo si accinge a compiere, possa perseguire un guadagno perché in tal caso si potrebbe pensare che il guadagno futuro riesca a colmare il debito precedente: ma così non è. È inutile farsi illusioni. Noi poniamo una palla al piede di queste due aziende e ve la lasceremo invece di trasferirla su un piano più generale (condivido a questo riguardo la considerazione già adottata che ci troviamo sul piano dei servizi di carattere generale ed obbligatorio che debbono rientrare in una concezione della politica pubblicistica dei servizi erogati dallo Stato e conseguentemente nel complesso dei suoi debiti e quindi della sua gestione). Si salderanno i debiti precedenti, ma se ne accenderanno degli altri, per cui le future gestioni di queste amministrazioni riassestate dovranno pagare il grosso carico dell'ammortamento e del servizio interessi afferente a questo prestito, e con i nuovi debiti il problema riapparirà nuovamente.

I mutui di tal genere si possono concepire non in funzione del pagamento di debiti, ma

in funzione di nuove iniziative, per creare infrastrutture, come è stato giustamente detto, comunque per progredire. Io comprendo che, come in altre circostanze è avvenuto, ad un certo momento lo Stato, dovendo migliorare i servizi dei trasporti ferroviari, lanci all'uopo un prestito nazionale, perché in tal caso si accende una speranza di miglioramento economico della gestione, ma non è questa la premessa da cui è dettato il presente disegno di legge. Pertanto la nostra conclusione sul provvedimento è negativa. Noi vorremmo che il Governo riconducesse questi disavanzi in una vasta operazione di risanamento finanziario, ispirata alla normale tecnica del risanamento; riportasse questo disavanzo nel quadro più generale del suo bilancio, trovasse mezzi necessari attraverso il risparmio, rimaneggiamenti di capitoli di spesa molte volte inutili e improduttivi, attraverso una diversa destinazione delle entrate. Tutto ciò significa adottare criteri di austerità, ma se il momento lo impone bisogna saper adottare questi criteri per pagare i debiti e mettersi su un piano di partenza che possa aprire delle prospettive. Continuando invece con questo sistema si continuerà a perpetuare grossi oneri che non possono non riflettersi negativamente sulla prospettiva di maggiore equilibrio che sarebbe auspicabile sia per il mercato economico che per il mercato finanziario. A nostro avviso la via da seguire è quella di risolvere questo problema nell'ambito del bilancio generale dello Stato, trovando in esso, nella diversa destinazione delle entrate future, le economie che possano consentire un radicale risanamento.

BIMA. Pochissime parole per dire che non sono d'accordo con gli interventi dell'onorevole Vespignani e dell'onorevole Trombetta.

Il significato pedagogico di questo disegno di legge mi porta a dire che con esso il Governo mira a far risaltare alcune direttive per quanto riguarda la politica di conduzione e di esercizio delle aziende autonome. L'onorevole Trombetta ha fatto un discorso che io accetterei soltanto se qui si trattasse di branche dell'amministrazione dello Stato.

TROMBETTA. Mi consenta, signor Presidente, di chiarire, perché qui si parla di coperture di disavanzi delle gestioni dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni.

BIMA. Onorevole Trombetta, se questi servizi non fossero nettamente individualizzabili e divisibili lei avrebbe ragione, ma essi sono invece nettamente individualizzabili e divi-

sibili. È per questo che lo Stato ha creato due aziende autonome. L'onorevole Trombetta dice che non c'è bisogno di fare un conto costi-ricavi, basta sommare tutto e fare una contabilità generale, e mi pare che, su per giù, anche l'onorevole Vespignani abbia detto la stessa cosa.

Io invece ritengo che, siccome queste aziende devono essere gestite con criteri industriali, cioè devono far fronte alle spese con i proventi delle entrate, il Governo non deve farsi puramente e semplicemente carico dei *deficit*, proprio perché deve definire le responsabilità di coloro che tali aziende dirigono. Si tratta di un orientamento di base, di principio, magari dopo pagherà, ma subito no.

L'onorevole Trombetta avrebbe dovuto essere d'accordo con questo principio, che in fondo vuole sancire che in una azienda pubblica autonoma il disavanzo non può essere una norma, ma soltanto un'eccezione.

Inoltre è vero che l'amministrazione delle ferrovie è passiva dal 1934, ma quella delle poste ha presentato un bilancio passivo soltanto due o tre anni fa, non di più. Il Governo vuole fare soltanto in modo che coloro che dirigono queste aziende, si sforzino, affinché i disavanzi non ci siano.

RAFFAELLI. Una breve osservazione, dopo l'interessante intervento del collega Vespignani. Se non ci fosse l'urgenza di concludere i nostri lavori, ci sarebbe l'occasione per una discussione di notevole portata. In primo luogo desidero dire che, secondo me, questo provvedimento avrebbe dovuto essere assegnato in sede primaria alla Commissione trasporti, e rivolgo comunque una critica a me stesso per non aver chiesto che almeno si procedesse alla discussione a commissioni riunite.

Per quanto riguarda l'articolo 1, e sono d'accordo con l'onorevole Scricciolo, forse gli avvocati parlerebbero di una « finzione giuridica », perché è esclusa ogni portata pratica dell'articolo stesso. Il suo compito è di introdurre un concetto per passare poi alla sostanza del provvedimento, racchiusa negli articoli 2 e 3.

La sostanza però è questa: che anche se noi approviamo l'articolo 1, non c'è nemmeno una lira da prelevare a questo titolo dalla Cassa depositi e prestiti. Ci si domanda allora perché sia stato introdotto nel testo questo articolo. È semplice: si tratta di annebbiare la vista dell'osservatore, con una operazione classica, in modo che non si possa scorgere lo sostanza del provvedimento.

La Commissione bilancio ha detto che il provvedimento non è troppo ortodosso, e si capisce anche perché. Trattandosi di un'amministrazione dello Stato la contabilità deve essere globale. Dice l'onorevole Bima che si tratta di responsabilizzare. Ma è un fatto che il problema della gestione ferroviaria viene trattato separatamente dalla politica generale dei trasporti.

L'articolo 1 non ha alcuna portata, perché non si potrà attingere alla Cassa depositi e prestiti, e l'articolo 2 che autorizza ad emettere obbligazioni è in un certo senso condizionato. Infatti la emissione delle obbligazioni è decisa dal Ministro del tesoro e dal Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Per di più il disavanzo dell'amministrazione ferroviaria fino ad oggi non è stato calcolato da alcuno perché non esiste un metodo di calcolo del disavanzo di questo ramo dell'amministrazione. Esso viene calcolato a seconda che si voglia realizzare una certa politica dei trasporti oppure un'altra e poiché ora si tende alla dilapidazione delle ferrovie affinché sorga la costosa, insopportabile e lacerante per le risorse del Paese, rete di autostrade, poiché si vogliono sganciare 5 mila chilometri di rami cosiddetti secchi a vantaggio dell'interesse privato, oggi si calcola questo disavanzo e si compie la copertura di esso mediante la emissione di obbligazioni. A questo punto interviene lo sbarramento rappresentato dal Ministro del tesoro e dal Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio. Il Ministro del tesoro, Colombo, in passato ha stabilito che non si dovessero emettere titoli pubblici perché si dovevano favorire gli investimenti privati; ed oggi si compie un ulteriore passo addossando un peso all'azienda delle ferrovie dello Stato, procedendo sulla via del suo smantellamento. La gravità del disegno di legge è proprio nel fatto che in pratica le scelte decisive sono trasferite in mano al Ministro del tesoro. Anche all'ENEL, fu impedito dal Ministro del tesoro il ricorso al mercato del credito. La sostanza è che si affida tutto nelle mani dell'unica autorità di fatto in materia di politica economica.

PRESIDENTE. Il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio interviene per tutti gli aumenti di capitale e per tutte le emissioni.

RAFFAELLI. Ne va sottovalutato che mentre nel nostro Paese si segue una politica di disincentivazione delle ferrovie, che rappre-

sentano invece uno strumento insostituibile, in altri Paesi la ferrovia viene valorizzata negli impianti fissi e nel materiale rotabile.

Pertanto la gravità della situazione va concentrata negli aspetti degli articoli 2 e 3 che ho posto in luce, dato che l'articolo 1 deve considerarsi come inesistente.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

AGRIMI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Desidero preliminarmente ringraziare il Relatore per la sua esposizione concisa e chiarissima a questo provvedimento che certamente non può essere presentato come un modello esemplare di perfezionamento di una situazione difficile, ma è invece presentato nella stessa relazione ministeriale come un provvedimento di carattere transitorio.

Il Relatore si è preoccupato dei particolari aspetti di non stretta coerenza con alcuni canoni generali di politica finanziaria che questo provvedimento presenta. L'onorevole Trombetta ha detto che il Governo si illude di poter con questo provvedimento risanare la situazione dell'amministrazione delle poste e dell'azienda delle ferrovie dello Stato. Il Governo, invece, non si illude di poter sistemare con questo disegno di legge i bilanci delle due aziende tanto che esso conta, a questo fine, sui provvedimenti delegati. Questo è invece un provvedimento di emergenza al quale prego la Commissione di non chiudere le porte, perché si tratta di provvedere con urgenza ai bisogni di cassa di queste due aziende. Occorre tener conto che in previsione dei ritardi prevedibili, per l'applicazione degli articoli 1 e 2 con l'articolo 5 si autorizzano le due amministrazioni a ricorrere ad aperture di credito bancario.

Io pregherei di conservare anche l'articolo 1, e lo dico con un senso di rincrescimento, perché gli onorevoli Minio e Azzaro che sono stati miei colleghi negli organi esecutivi delle associazioni dei comuni, sanno come sempre coerentemente ci siamo battuti per evitare che la Cassa depositi e prestiti fosse, in un certo senso, dirottata a finalità istituzionali diverse da quelle che le sono proprie.

Ma in questo provvedimento non c'è soltanto l'articolo 1, esso è completamente attenuato e condizionato dalle disposizioni dell'articolo 2, un po' per le difficoltà della Cassa, ed un po' — lo dico a nome del Governo — perché il Governo intende riportare la Cassa depositi e prestiti alle sue finalità istituzionali originarie.

Io prego tuttavia la Commissione di voler mantenere l'articolo 1, perché può darsi che

esso non serva a niente, ma può anche darsi che la Cassa depositi e prestiti riesca, con qualche briciola che ancora ha, a fronteggiare in minima parte la situazione, che soprattutto per le ferrovie è veramente penosa.

MARICONDA. Se le briciole di cui lei parla ci sono, perché non sono state date ai comuni?

AGRIMI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. I rifiuti della Cassa non sono di oggi, e rappresentano una certa percentuale rispetto alle possibilità che sono sempre limitate nei confronti delle richieste, ed oggi più che mai. Se ho parlato di briciole, è perché di fronte ad una altissima percentuale di no, c'è una minima percentuale di sì.

Il secondo articolo propone il ricorso al mercato finanziario, ed io condivido in pieno quanto è stato detto in ordine alla inopportunità di un simile ricorso, quando si tratta di fronteggiare spese di gestione ordinaria dell'Amministrazione, mentre esso si rivela del tutto opportuno quando si tratta di investimenti nuovi.

È una linea direttiva questa che il Governo è lieto di veder riecheggiare, dal momento che ne ha parlato proprio il Ministro del tesoro nella nota preliminare al bilancio 1967, sottolineando positivamente che mentre il ricorso al mercato finanziario nel 1966 è stato largamente adoperato per fronteggiare spese correnti, nel 1967 tale ricorso si è largamente ridotto.

Tuttavia noi dobbiamo provvedere alle necessità di cassa di queste due aziende, e lo facciamo con un provvedimento di carattere transitorio, mediante il quale si autorizzano le aziende stesse ad emettere direttamente obbligazioni, per attingere dal mercato finanziario. A questo punto sopraggiunge l'osservazione dell'onorevole Raffaelli, che le obbligazioni devono passare sempre per il Ministero del tesoro. Devo precisare che l'autorizzazione deve essere concessa dal Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, un organo che è presieduto dal Ministro del tesoro, ma che collegialmente include i rappresentanti di tutte le branche della amministrazione. È chiaro che si debba fare riferimento ad un organo unico in questi casi, proprio per evitare infiltrazioni pericolose nel mercato finanziario e possibili stati di tensione.

Proprio perché non si vuole mandare all'aria la programmazione, onorevole Raffaelli, è necessario che l'emissione di obbligazioni sia programmata, e non lasciata all'interesse momentaneo ed immediato di questo o di quel-

l'altro ente autorizzato in via generale ad emetterle.

Perciò con l'articolo 5, si prevede che le aziende possano ricorrere tempestivamente al credito ordinario, quando esigenze di carattere programmatico ritardino l'autorizzazione ad emettere obbligazioni, secondo il dettato dell'articolo 2.

Prego quindi l'onorevole Scricciolo di non insistere per la soppressione dell'articolo 1, e la Commissione di voler approvare il provvedimento nella sua interezza.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura degli articoli 1, 2, 3 e 4, avvertendo che non essendo stati presentati emendamenti, e nessuno chiedendo di parlare, li porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, sui fondi dei conti correnti postali, di cui all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 22 novembre 1945, n. 822, anticipazioni estinguibili in 35 anni al saggio vigente per i mutui all'epoca della concessione, da destinare alla copertura del disavanzo delle gestioni 1966 e 1967 delle Amministrazioni stesse risultante dagli stati di previsione dell'entrata e della spesa approvati con le leggi di bilancio.

Gli interessi maturati prima dell'inizio dell'ammortamento saranno capitalizzati al saggio di concessione delle anticipazioni.

L'ammortamento delle anticipazioni, aumentate degli interessi capitalizzati, avrà inizio il 1° gennaio successivo al secondo anno dalla data di erogazione delle anticipazioni stesse.

(È approvato).

ART. 2.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, per far fronte ai loro disavanzi di gestione per gli esercizi 1966 e 1967 sono autorizzate ad emettere obbligazioni fino a concorrenza di una somma pari, tenuto conto degli interessi relativi al periodo compreso fra la data dell'emissione e quella di decorrenza della prima cedola, al ricavo netto corrispondente alla parte di fabbisogno non coperta dalle eventuali anticipazioni della Cassa depositi e prestiti.

(È approvato).

ART. 3:

Le emissioni delle obbligazioni di cui al precedente articolo saranno effettuate con le modalità e alle condizioni che verranno stabilite con appositi regolamenti da approvarsi con decreto del Ministro per il tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

(È approvato).

ART. 4.

Le obbligazioni da emettersi in forza dell'articolo 2 della presente legge sono parificate ad ogni effetto alle cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti.

Le obbligazioni medesime sono ammesse di diritto alla quotazione ufficiale delle Borse valori, sono comprese fra i titoli sui quali l'Istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate quali depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni.

Gli enti di qualsiasi natura esercenti il credito, l'assicurazione e la previdenza, nonché gli enti morali sono autorizzati, anche in deroga a disposizioni di legge, di regolamento o di statuti, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni predette.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 5. Ne do lettura:

ART. 5.

In attesa di poter procedere all'emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 2 della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto con il Ministro per il tesoro, a ricorrere ad aperture di credito bancario, da estinguersi con il ricavo delle obbligazioni suddette.

La stessa autorizzazione di cui al precedente comma può essere accordata con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro per il tesoro, all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Gli onorevoli Raffaelli, Vespignani, Minio, Lenti, Soliano e Carocci hanno presentato il seguente emendamento al primo comma: dopo la parola « bancario » aggiungere le parole « esclusivamente presso istituti di credito di diritto pubblico ».

IV LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1966

RAFFAELLI. In attesa di poter procedere all'emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 2 della presente legge, attesa che può durare da un mese ad un anno, a seconda delle possibilità di assorbimento del mercato, l'Amministrazione delle ferrovie può ricorrere ad aperture di credito bancario, da estinguersi con il ricavo delle obbligazioni. La stessa cosa vale per le poste e telecomunicazioni.

Credo che, come Commissione finanze e tesoro, noi si debba dare un certo indirizzo a queste aperture di credito; e l'unico indirizzo sul quale penso ci si possa trovare d'accordo, è che esse debbano essere fatte esclusivamente presso istituti di credito di diritto pubblico. Questo per evitare possibilità di dispersioni, di costo eccessivo del denaro, e — lasciatemelo dire — di qualche fravoritismo. Se noi facciamo riferimento esclusivamente ad istituti di diritto pubblico avremo maggiori garanzie.

BUZZETTI, *Relatore*. Dobbiamo tener conto che se si attende ancora l'amministrazione ferroviaria non è nemmeno in grado di pagare gli stipendi. Voler circoscrivere oltre il sopportabile la possibilità di reperire fondi mi sembra che in questo momento significhi complicare le cose. Non vedo proprio in che modo la dizione dell'articolo 5 consenta di favorire qualcuno.

AGRIMI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Mi associo alle considerazioni del Relatore per repingere il fondo di diffidenza che è alla base dell'emendamento. Non si tratta di favorire nessuno. Tale atteggiamento è estraneo ed alla coscienza del Ministro dei trasporti che deve fare la richiesta e del Ministro del tesoro che deve approvarla. Semmai proprio il voler porre delle limitazioni potrebbe portare delle difficoltà.

RAFFAELLI. Poichè non è apparso alcun argomento di una certa consistenza contro il mio emendamento, mi domando perché il Governo ed il Relatore non siano favorevoli. Nella situazione in cui si trova il sistema bancario attualmente non presenta pericoli, in quanto nelle banche esiste semmai una situazione di liquidità eccedentaria rispetto ai bisogni. Le argomentazioni ora addotte fanno ritenere che il mio emendamento non trovi terreno favorevole perchè si vogliono accendere aperture di credito in tutte le direzioni, come del resto il sistema bancario può consentire.

BASSI. Intanto l'onorevole Raffaelli trascura le banche di interesse nazionale. Comunque ritengo che quando si ha bisogno di

fondi e ci si può rivolgere ad un arco più esteso, mettendo in concorrenza il sistema bancario si possono ottenere condizioni migliori. Non vedo quali particolari garanzie potrebbero offrire gli istituti di diritto pubblico se teniamo conto che il Banco di Sicilia richiede sui mutui contratti dai comuni l'interesse dell'8,50 per cento.

BUZZETTI, *Relatore*. Ritengo che la considerazione che ha mosso l'onorevole Raffaelli inducendolo a presentare l'emendamento non abbia fondamento. Occorre lasciare alle aziende l'opportunità di valutare il ricorso ad anticipazioni bancarie nella direzione che esse riterranno più conveniente.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo comma dell'articolo 5 fino alle parole « credito bancario ».

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo proposto dai deputati Raffaelli, Vespignani, Minio, Lenti, Soliano e Carocci: « dopo la parola bancario aggiungere: esclusivamente presso istituti di diritto pubblico ».

(*Non è approvato*).

Pongo in votazione quanto rimane dell'articolo 5.

(*E approvato*).

Poichè ai successivi articoli 6 e 7 non sono stati presentati emendamenti, ne darò lettura e li porrò successivamente in votazione.

ART. 6.

Le obbligazioni e le aperture di credito di cui ai precedenti articoli 2 e 5 e tutti gli atti inerenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

L'onere relativo alle anticipazioni, alle obbligazioni ed alle aperture di credito di cui alla presente legge farà carico, per la parte di rispettiva competenza, al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ed a quello dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

(*E approvato*).

ART. 7.

L'articolo 64 della legge 23 aprile 1966, n. 218, è abrogato.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Elevazione da lire 230 milioni a lire 430 milioni del fondo speciale di riserva della sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia (Approvato dalla V Commissione del Senato) (3592).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Elevazione da lire 2300 milioni a lire 4.300 milioni del fondo speciale di riserva della sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia », già approvato dal Senato.

Il Relatore, onorevole Azzaro, ha facoltà di svolgere la relazione.

AZZARO, *Relatore*. Con il presente disegno di legge si eleva da lire 230 milioni a lire 430 milioni il fondo di dotazione della sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia.

Con l'attuale fondo di dotazione la sezione di credito fondiario del Banco poteva compiere operazioni per 70 miliardi e 410 milioni soltanto, mentre i suoi impegni (nei quali è compreso l'importo di 30 miliardi relativo al decreto legge 6 settembre 1965, per l'incentivazione dell'attività edilizia) sono tali da non poter essere fronteggiati se non con un aumento del fondo speciale. L'aumento proposto a 4300 milioni dà la possibilità alla sezione di accordare i mutui per circa 150 miliardi. Le somme occorrenti verranno fornite dalla azienda bancaria stessa sotto forma di partecipazione. Pertanto esprimo parere favorevole all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare la dichiaro chiusa.

AGRIMI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Mi associo alle conclusioni del Relatore.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

ARTICOLO UNICO.

Il fondo speciale di riserva della Sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia, istituto di credito di diritto pubblico con sede in Palermo, aumentato a lire 2.300 milioni con legge 2 aprile 1962, n. 182, viene ulteriormente elevato a lire 4.300 milioni. Le somme occorrenti all'uso verranno fornite dall'azienda bancaria del Banco medesimo sotto forma di partecipazione.

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto a termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Parificazione alle cartelle fondiarie delle obbligazioni dell'Istituto per il credito sportivo, con sede in Roma (Approvato dalla V Commissione del Senato) (3593).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Parificazione alle cartelle fondiarie delle obbligazioni dell'Istituto per il credito sportivo, con sede in Roma », già approvato dalla V Commissione permanente del Senato.

Il Relatore, onorevole Bima ha facoltà di svolgere la relazione.

BIMA, *Relatore*. Con questo disegno di legge si chiede la parificazione delle obbligazioni dell'istituto per il credito sportivo alle cartelle fondiarie per venire incontro alla necessità dell'istituto di collocare con maggiore tranquillità le obbligazioni che in base alla legge istitutiva deve emettere. Tale parificazione comporta la possibilità che le cartelle vengano depositate presso la Banca d'Italia in conto anticipazioni su titoli, e siano accettate quale deposito cauzionale dalla pubblica amministrazione.

Vorrei sottolineare che l'articolo 1 chiede la parificazione ad ogni effetto e non sollecita alcuna agevolazione tributaria. A mio avviso questo è un ulteriore motivo per raccomandare l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare ha dichiarato chiusa.

AGRIMI, *Sottosegretario di Stato per il tesoro*. Mi associo alle conclusioni del Relatore.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico:

ARTICOLO UNICO

Le obbligazioni emesse dall'Istituto per il credito sportivo, ente di diritto pubblico con sede a Roma, costituito con legge 24 dicembre 1957, n. 1295, sono parificate ad ogni effetto, escluso quello tributario, alle cartelle fondiarie. Esse sono ammesse di diritto alle quotazioni di borsa, sono comprese fra i titoli sui quali l'Istituto di emissione ha facoltà di concedere anticipazioni e possono essere accettate quale deposito cauzionale dalle pubbliche Amministrazioni.

Gli enti di qualsiasi natura esercenti il credito, l'assicurazione e l'assistenza sociale, nonché gli enti morali sono autorizzati anche in deroga a disposizioni di legge, di regola-

IV LEGISLATURA — SESTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 1966

mento o di statuto, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni dell'Istituto per il credito sportivo.

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà subito votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni e sulla proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge LAFORGIA ed altri: « Autorizzazione a vendere a trattativa privata al comune di Bari una porzione del locale compendio patrimoniale denominato ex Panificio Militare e porzioni delle caserme "Picca" e "Guadagni" con riassegnazione del relativo ricavo allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, per la costruzione di nuove infrastrutture sostitutive » (3346):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
voti contrari	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Determinazione delle somme da versare, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1966 e per l'esercizio 1967, alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato a titolo di rimborso delle spese e degli oneri non attinenti all'esercizio ferroviario, di cui alla legge 29 novembre 1957, n. 1155 » (3449):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	25
Voti contrari	2

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Copertura dei disavanzi delle gestioni 1966-1967 della Amministrazione delle ferrovie dello Stato e dell'Ammi-

nistrazione delle poste e telecomunicazioni » (3417):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	19
Voti contrari	8

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Elevazione da lire 2.300 milioni a lire 4,300 milioni del fondo speciale di riserva della sezione di credito fondiario del Banco di Sicilia » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (3592):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	26
Voti contrari	1

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Parificazione alle cartelle fondiari delle obbligazioni dell'Istituto per il credito sportivo, con sede in Roma » (*Approvato dalla V Commissione permanente del Senato*) (3593):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Voti favorevoli	27
voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Astolfi, Azzaro, Bassi, Bima, Bonaiti, Buzzetti, Carocci, Castellucci, De Ponti, Laforgia, La Penna, Lenti, Longoni, Loreti, Mariconda, Minio, Napolitano Francesco, Patrini, Raffaelli, Salvi, Scricciolo, Soliano, Tambroni, Trombetta, Vespignani, Vicentini, Zugno.

La seduta termina alle 13.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO