

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2579}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ZAFFANELLA, ACHILLI, ARTALI, BALZAMO, CANEPA, CO-
LUCCI, CRAXI, DELLA BRIOTTA, LOMBARDI RICCARDO,
MOSCA, SAVOLDI**

Presentata il 6 dicembre 1973

Rifinanziamento dei lavori di costruzione dell'idrovia Milano-Cremona-Po

ONOREVOLI COLLEGHI ! — 1. — Il canale Milano-Cremona-Po, infrastruttura già interamente progettata in termini esecutivi, è destinato a collegare, con un tracciato che attraversa il territorio di 27 comuni, il terminale milanese al fiume Po in prossimità della città di Cremona.

Tale canale artificiale rappresenta il terminale attrezzato di un asse di trasporto per via d'acqua che si colloca in una precisa prospettiva di integrazione dell'economia nazionale; infatti, esso è lo strumento diretto a connettere le zone ad alta capacità espansiva con le aree in via di sviluppo distribuite lungo una dorsale di circa 1.570 chilometri, da Milano ad Augusta. Questa dorsale viene realizzata mediante connessione funzionale del canale Milano-Cremona-Po (58 chilometri), con il fiume navigabile (278 chilometri) da Cremona a foce Po di Levante e con le rotte di cabotaggio (1.234 chilometri) verso il sud, realizzando, per la gran parte, l'utilizzazione di vie d'acqua naturali (fiume, mare).

Inoltre è possibile il collegamento a tutto il Veneto nella parte nord dell'Adriatico. A questo proposito, anche per un rapido accen-

no all'importanza assunta dalle idrovie in tutta Europa, si ricorda che recentemente enti jugoslavi hanno promosso lo studio di un collegamento dall'Adriatico al Danubio, attraverso la Java, il quale potrebbe partire dal territorio italiano, all'altezza di Monfalcone. In tal modo si realizzerebbe la possibilità di collegare la pianura padana, attraverso acque interne e navigazione di cabotaggio, all'asse idroviario europeo, che — come è noto — utilizza come aste principali il Danubio, il Reno ed il Rodano, raccordati fra loro da canali artificiali già in esercizio ed in corso di costruzione.

Il traffico prevedibile, a costruzione ultimata, sull'asse di navigazione Po-Adriatico e sul canale Milano-Cremona-Po in particolare raggiunge, sulla base di analisi condotte nei confronti dei costituzionali utilizzatori del trasporto via d'acqua (industrie siderurgiche, petrolifere, petrolchimiche, dei fertilizzanti, alimentari, dei prefabbricati, cementifere e dei materiali da costruzione), i 12 milioni di tonnellate/anno, riuscendo così ad alleggerire notevolmente gli incrementi di traffico previsti per i prossimi anni dai programmatori, sulle

linee tradizionali di trasporto, ferrovia e strada.

Tale infrastruttura, che attraversa le zone lombarde meno sviluppate, fornisce inoltre agli enti di programmazione e assetto territoriale l'opportunità di attuare l'auspicato decentramento degli insediamenti industriali e commerciali dalle zone più congestionate.

La realizzazione dell'opera, la sua gestione e l'organizzazione dei territori attraversati dall'idrovia sono affidati al Consorzio del canale Milano-Cremona-Po, ente autonomo di diritto pubblico costituito con legge 24 agosto 1941, n. 1044, integrata e prorogata dalle leggi 10 ottobre 1962, n. 1549, 28 marzo 1968, n. 295, e 23 dicembre 1972, n. 906, il quale ha, appunto come fini di istituto, la costruzione del canale Milano-Cremona-Po, compresi porti, scali e banchine nelle località attraversate, la gestione e manutenzione della via navigabile e dei relativi punti attrezzati e l'organizzazione dei territori attraversati dall'idrovia in base ad un piano generale di utilizzazione delle aree contigue al canale già concordati con gli enti locali interessati.

2. — Sulla base del testo unico del 1913 sulla navigazione interna (regio decreto 11 luglio 1913, n. 959), le spese di costruzione del canale Milano-Cremona-Po linea navigabile di seconda classe fanno rispettivamente carico allo Stato ed agli enti locali interessati, attraversati o direttamente serviti dall'infrastruttura. Nel quadro di tale disposizione la legge istitutiva del consorzio (n. 1044 del 1941) aveva già determinato l'ammontare dei contributi a carico dello Stato secondo valori che la svalutazione monetaria ha reso inadeguati. La legge del 1962, n. 1549, ha stabilito che il consorzio possa impiegare, per l'attuazione dei propri fini di istituto, anche le disponibilità patrimoniali provenienti dai beni immobiliari di proprietà dell'ente e dai plus-valori derivanti dalla cessione delle aree contigue all'idrovia, ai porti ed ai punti attrezzati, in alleggerimento degli oneri a carico degli enti locali, e come previsto dall'articolo 12 della legge del 1962, n. 1549.

Altra fonte di finanziamento è data dai proventi dell'applicazione dei contributi di miglioria disposti dall'articolo 10 della legge del 1962, n. 1549.

Utilizzando le proprie disponibilità patrimoniali, il consorzio ha impegnato a tutt'oggi, in forza dei decreti di concessione del Magistrato per il Po, l'importo di lire 7.934 milioni, di cui 7.200 milioni già erogati.

Tale spesa è stata impiegata nella costruzione di circa 10 chilometri di canale, nella realizzazione del porto interno di Cremona, del terminale fluviale, di due tronchi di canale e di due bionche.

Gli enti locali milanesi e cremonesi hanno contribuito a tali investimenti con un contributo di lire 4.000 milioni.

La spesa residua per il completamento del canale risulta, come da tabella allegata, di lire 53.382 milioni.

3. — Il completamento dell'opera è reso particolarmente urgente:

a) sia dalla necessità di fornire all'economia padana (e non soltanto ad essa, se si tiene conto che la navigazione fluvio-marittima può consentire relazioni di traffico con i porti del Mediterraneo) una infrastruttura di trasporto ad alta capacità di traffico e a bassi costi, necessità, quest'ultima, resa drammatica ed ancor più attuale dalle recenti vicende internazionali e cioè dagli aumenti dei costi e dalle restrizioni di produzione del petrolio;

b) sia dalla grave e crescente congestione delle vie di comunicazione in specie quelle stradali.

La realizzazione dell'opera in questione è particolarmente importante, sia nei riflessi internazionali che interni, in quanto la stessa è in grado di accrescere — ovviamente in limiti ben definiti — la funzionalità e la competitività del nostro sistema di trasporti.

Ma un'opera di tale importanza ha bisogno, come è evidente, di strumenti legislativi adeguati alle circostanze economiche e sociali, in cui il consorzio del canale deve operare.

Il riparto delle spese relativamente alle linee navigabili di seconda classe è stabilito dal citato testo unico nella misura del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento a carico degli enti locali interessati. Ma tale ripartizione, espressa da un contesto economico-sociale profondamente diverso dall'attuale, non tiene conto delle mutate condizioni, per cui l'idrovia in questione svolge oggi una funzione che supera i limiti stessi dell'interesse regionale.

Per tali motivi si rende quindi necessario rivedere il riparto prevedendo, relativamente alle spese per il completamento dell'idrovia (lire 53.382.000.000), l'onere dell'80 per cento a carico dello Stato (lire 42.706.000.000) e del 20 per cento a carico degli enti locali di Milano e di Cremona, dei comuni interessati dalla via d'acqua e della regione Lombardia, prima non prevista fra gli enti contribuenti,

ma che si ritiene opportuno fare partecipare alle spese anche per i motivi che più sotto saranno precisati.

Fino ad oggi il consorzio ha operato in base alla legge n. 1549 del 1962, la quale prevedeva, oltre al finanziamento da parte dello Stato, altre fonti finanziarie per l'esecuzione delle opere. Orbene, solo quella della liquidazione del patrimonio immobiliare del consorzio è stato possibile utilizzare, ancorché parzialmente, a causa del regime giuridico di buona parte degli immobili, soggetti a retrocessione.

Il consorzio è ora prossimo ad esaurire le liquidità disponibili e rischia di non poter proseguire nella realizzazione delle opere, neanche secondo i ritmi ed i tempi di esecuzione finora seguiti. D'altronde, il completamento dell'opera e la conseguente possibilità di porla in esercizio sono improrogabili anche ai fini della produttività e manutenzione degli investimenti ed impianti a tutt'oggi realizzati.

Inoltre, si deve aggiungere che si tratta di un preciso obbligo della collettività nei confronti delle comunità locali che attendono gli effetti positivi della nuova infrastruttura di trasporto e di quegli operatori economici che, in forza di quattro successive manifestazioni di volontà parlamentare, hanno attivato iniziative imprenditoriali.

Per tutti questi motivi è indifferibile, da questo momento, l'intervento concreto dello Stato mediante lo stanziamento dei contributi a suo carico che, secondo la ripartizione degli oneri proposta, raggiungono i 42.700 milioni.

In tal modo sarà possibile rimettere in moto anche le fonti autonome di finanziamento previste dalla legge del 1962, n. 1549, le quali possono funzionare soltanto in presenza di concrete garanzie circa il completamento dell'opera.

Il contributo a carico degli enti locali e della regione, se si tiene conto del fatto che tali enti hanno già sopportato uno sforzo notevole e, per certi versi, superiore alle loro capacità finanziarie, potrà essere anticipato dal consorzio proprio utilizzando le fonti sussidiarie di finanziamento previste dall'articolo 12 della legge del 1962, n. 1549, quando l'intervento finanziario dello Stato le avrà rese di nuovo operanti.

A completamento delle opere il consorzio provvederà a sottoporre all'autorità competente un piano di ripartizione delle spese fra tutti gli enti interessati a sollievo delle contribuzioni dei quali, la legge del 1962, n. 1549, ha posto i proventi delle operazioni immobiliari suddette.

Di fronte alla congiuntura economica attuale, particolarmente grave per l'edilizia, anche in Lombardia, è opportuno rilevare che tutti i tempi tecnici di completamento dell'opera, con esclusione dei poli attrezzati, possono valutarsi in otto anni dalla stipulazione degli appalti, e che i progetti relativi sono già redatti in termini esecutivi ed approvati dal Ministero dei lavori pubblici. Un formale impegno dello Stato a corrispondere entro precisi termini i mezzi finanziari a suo carico raggiungerebbe dunque anche l'effetto di promuovere l'occupazione in un settore afflitto da difficoltà. In riferimento a questa prospettiva si può ragionevolmente stimare che il completamento del canale comporterà circa 513.000 giornate lavorative (4.100.000 ore lavorative) nel periodo di otto anni.

4. - La partecipazione della regione, istituto non ancora esistente quando fu emanata la legge del 1962, è conseguente al trasferimento alle regioni di funzioni amministrative, già statali, in materia di navigazione e di porti interni (articoli 4 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5), nonché in materia di urbanistica, come previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 15 gennaio 1972, n. 8.

Tali nuovi poteri della regione comportano che la concessione della gestione dei porti compresi nel complesso dell'idrovia Milano-Cremona-Po, e per altro aspetto l'approvazione del piano di utilizzazione delle aree contigue (articoli 5 e 6 della legge n. 1549 del 1962), debbano fare capo al nuovo istituto regionale. Rimangono invece nella competenza statale l'approvazione e la concessione delle opere, la manutenzione delle stesse e dei relativi impianti.

La partecipazione della regione alla realizzazione ed alla gestione dell'idrovia, nonché delle aree da essa interessate, si concreta, sul piano legislativo, nella contribuzione alle spese da parte della regione stessa e, conseguentemente, nella sua partecipazione istituzionale al consorzio, nelle modifiche delle disposizioni già in vigore che regolano la competenza nella concessione della gestione dei porti e dei punti attrezzati e nell'approvazione del piano generale di utilizzazione delle aree contigue.

5. - I proponenti hanno pertanto previsto negli articoli sottoindicati le opportunità e le necessità sopra evidenziate, sia di ordine sostanziale che formale.

Con l'articolo 1 viene stabilito che l'originale riparto della spesa previsto dal testo unico sulla navigazione interna del 1913 - 60 per cento a carico dello Stato e 40 per cento a carico degli enti locali - sia modificato nella misura di quattro quinti a carico dello Stato e di un quinto a carico degli enti locali e della regione, che, come si è detto, viene chiamata a contribuire date le sue funzioni di ente preposto alla realizzazione dei fini istituzionali del consorzio sia in relazione alla gestione dell'idrovia sia per l'attuazione dei piani delle aree da essa interessati.

L'articolo 2 prevede, come conseguenza della disposizione di cui sopra, la partecipazione della regione Lombardia al consorzio del canale Milano-Cremona-Po, unitamente allo Stato ed agli enti locali milanesi e cremonesi.

Con questa partecipazione si intende realizzare anche la rappresentanza ed il coordinamento, unitamente alle province, dei 27 comuni attraversati e interessati dal canale, la cui partecipazione diretta ed istituzionale sembra, dato anche il numero, inopportuna.

Con l'articolo 3, la partecipazione del nuovo ente regionale è stata tradotta nella rappresentanza in seno agli organi consortili, cioè nel consiglio di amministrazione e nel collegio dei revisori.

È rimasto inalterato il numero dei rappresentanti già stabilito dalle disposizioni in vigore, si è aggiunta la rappresentanza regionale.

Anche l'articolo 4 costituisce conseguenza della partecipazione della regione che viene indicata sia come ente tenuto alla contribuzione, sia come responsabile della quantificazione del riparto delle spese in sede locale.

L'articolo 5 prevede i tempi ed i modi del finanziamento da parte dello Stato, mentre con l'articolo 6 si stabilisce che il consorzio, mediante l'utilizzazione del patrimonio immobiliare già di sua proprietà e mediante garanzia fidejussoria della regione e degli enti locali che lo costituiscono, provveda all'anticipazione delle quote che sono a carico di detti enti secondo il riparto previsto dal precedente articolo 4.

Con l'articolo 7 è modificata una precedente disposizione nel senso di dichiarare competente all'approvazione del piano generale di utilizzazione delle aree interessate dall'idrovia, non più i Ministeri dei lavori pubblici e dell'industria e commercio ma la regione.

L'articolo 8 regola la procedura di espropriazione ed i criteri per fissare le indennità, ferme restando la dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità ed urgenza, sia delle opere che dei piani delle aree, prevista nelle precedenti disposizioni regolanti il consorzio.

L'applicazione della legge sulla casa (22 ottobre 1971, n. 865), che con la disposizione in oggetto si propone, comporta oltre a modifiche di ordine formale nella procedura di esproprio, sul piano sostanziale l'abrogazione dell'applicazione della legge di Napoli agli espropri di competenza del consorzio del canale, sia a quelli relativi alle opere idroviarie che relativi ai piani di zonizzazione industriale e commerciale.

È da osservare che la disposizione potrebbe essere ritenuta superflua in quanto la speciale procedura di esproprio e gli speciali criteri di indennizzo previsti dalla legge sulla casa si applicano a tutte le opere pubbliche, purché eseguite da soggetti pubblici: poiché però le norme regolanti il consorzio del canale hanno carattere di specialità rispetto alla normativa generale, si è giudicato opportuno, anche per evitare dubbi interpretativi, dichiarare esplicitamente l'applicazione della legge in oggetto per la realizzazione dell'idrovia e dei piani.

Con l'articolo 9 si è precisato che il magistrato per il Po, organo decentrato del Ministero dei lavori pubblici, rimane competente per l'approvazione delle opere idroviarie, il ristabilimento e la manutenzione - ciò in armonia con il permanere nelle competenze statali della realizzazione di detta opera -, mentre, coerentemente con le disposizioni che hanno trasferito alle regioni le funzioni amministrative in materia di navigazione interna (decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5), è stata prevista la competenza regionale per la concessione al consorzio del canale delle funzioni amministrative connesse alla gestione ed all'esercizio dell'idrovia e degli impianti, in essi compresi la gestione dei porti e di tutte le relative attrezzature.

L'articolo 10, in coerenza con le disposizioni relative al finanziamento (articolo 5), prevede la proroga dei termini di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1972, n. 906, per la realizzazione delle opere e dei piani, dal 1977 alla fine del 1982.

L'articolo 11, infine, riguarda i modi e le forme del finanziamento statale.

SPESA PREVISTA PER IL COMPLETAMENTO DELL'OPERA

(escluse lire 7 miliardi già spese od impegnate)

a) Terzo tronco canale da Cascina Belvedere a Cascina Isola Gerre (km 6,368)	L.	3.680.000.000
b) Biconca di Pizzighettone (m 935,75)	»	2.395.450.000
c) Ponte canale sul fiume Adda (m 300,00)	»	1.344.350.000
d) Quarto tronco canale (m 9.406,25)	»	6.764.300.000
e) Ponte ferroviario Codogno-Cremona	»	232.450.000
f) Biconca di Maleo (m 375,00)	»	2.220.650.000
g) Biconca di Castiglione d'Adda (m 375,00)	»	2.256.300.000
h) Quinto tronco canale (m 15.190,00)	»	10.136.100.000
i) Ponte ferroviario Milano-Piacenza	»	378.350.000
l) Biconca di Lodi (m 375,00)	»	2.152.800.000
m) Sesto tronco di canale (m 3.985,00)	»	3.211.950.000
n) Biconca di Lodi Vecchio (m 375,00)	»	1.860.700.000
o) Settimo tronco canale (m 14.854,75)	»	12.203.800.000
p) Ponte canale sul fiume Lambro (m 174,00)	»	793.500.000
q) Biconca di Cerro al Lambro (m 375,00)	»	1.849.200.000
r) Biconca di Carpiano (m 375,00)	»	1.902.100.000
Totale spese da sostenere		L. 53.382.000.000

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il secondo comma dell'articolo 6 del testo unico approvato con regio decreto 11 luglio 1913, n. 959, è sostituito dal seguente:

« Le opere nuove si eseguono dallo Stato ma le relative spese sono per 4/5 a carico dello Stato e per 1/5 a carico delle regioni, delle province e dei comuni interessati in proporzione del rispettivo interesse ».

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 1 della legge 24 agosto 1941, n. 1044, è modificato come segue:

« Fanno parte del consorzio lo Stato, la regione Lombardia, la provincia ed il comune di Milano, la provincia ed il comune di Cremona ».

ART. 3.

Il secondo, il terzo e l'ottavo comma dell'articolo 2 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono sostituiti dai seguenti:

« Il consiglio di amministrazione è costituito:

a) da due rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici;

b) da un rappresentante del Ministero del tesoro;

c) da un rappresentante del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile;

d) da un rappresentante del Ministero delle finanze;

e) da tre rappresentanti di ciascuno dei consigli provinciali e dei consigli comunali di Milano e di Cremona;

f) da quattro rappresentanti della regione Lombardia.

I rappresentanti dei Ministeri sono nominati con decreto ministeriale, quelli della regione, dei comuni e delle province sono nominati con deliberazione dei rispettivi consigli. Nella rappresentanza di ciascun ente locale e della regione verrà compreso un membro della minoranza.

Il collegio dei revisori è composto da cinque membri e, precisamente, da un rappresentante del Ministero del tesoro, da un rappresentante del Ministero dei lavori pubblici, nominati con decreti ministeriali, da un rappresentante degli enti locali di Milano e di Cremona, nominati d'accordo dalle rispettive amministrazioni dei comuni e delle province, da due rappresentanti della regione, di cui uno della minoranza, nominati dal consiglio regionale ».

ART. 4.

L'articolo 3 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« Tenuti alle spese per il completamento della costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po, per la quota di 1/5, sono:

- a) la regione Lombardia;
- b) le province di Milano e Cremona;
- c) i comuni di Milano e Cremona nonché gli altri comuni interessati o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso direttamente serviti.

Su proposta del consiglio di amministrazione del consorzio, la regione Lombardia con proprio decreto approva il riparto delle spese di cui al comma precedente ».

ART. 5.

Per il completamento degli interventi in corso relativamente alla costruzione dell'idrovia Milano-Cremona-Po è autorizzata la spesa da parte dello Stato di lire 42 miliardi e 720 milioni destinata al completamento dell'opera già classificata come via navigabile di II classe. Lo stanziamento dei contributi sopra indicati sarà iscritto nello stato di previsione di spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 3.330 milioni per gli anni 1973-1974; lire 5.330 milioni per gli anni 1975, 1976 e 1977 e lire 6.690 milioni per gli anni 1978, 1979 e 1980. Le somme non impegnate in un esercizio saranno riportate in aggiunta allo stanziamento degli anni successivi. I relativi pagamenti saranno disposti a favore dell'ente concessionario sulla base e per gli interi importi fissati nei decreti di approvazione dei progetti esecutivi e di concessione delle opere da parte del magistrato per il Po competente ai sensi dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 295.

ART. 6.

Per fare fronte, in via di anticipazione e salvo riparto di cui al precedente articolo 4, alla quota di spesa a carico della regione e degli enti locali, fissata in lire 10 miliardi e 662 milioni, la Cassa depositi e prestiti, il consorzio di credito per le opere pubbliche, le casse di risparmio e loro istituti finanziari, nonché le sezioni opere pubbliche degli istituti di credito fondiario sono autorizzati, anche in deroga ai relativi statuti, a concordare mutui trentacinquennali a tasso di favore al consorzio del canale Milano-Cremona-Po, mediante garanzie ipotecarie su beni immobili appartenenti al consorzio e, sussidiariamente, mediante garanzia fidejussoria, pro-quota, della regione e degli enti locali facenti parte del consorzio.

ART. 7.

Il primo comma dell'articolo 6 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« Le aree delle zone riservate per magazzini ed attrezzature o destinate al sorgere ed allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, saranno comprese in un piano generale, da compilarsi dal consiglio di amministrazione del consorzio e da approvarsi con decreto del presidente della regione Lombardia ».

ART. 8.

L'articolo 7 della legge 10 ottobre 1962, n. 1549, è sostituito dal seguente:

« L'espropriazione e l'occupazione d'urgenza delle aree necessarie per l'attuazione dei piani e per la realizzazione di tutte le opere previste dalla legge 24 agosto 1941, n. 1044, e dalla legge 10 ottobre 1962, n. 1549, sono regolate dalle norme di cui al titolo secondo della legge 22 ottobre 1971, n. 865 ».

ART. 9.

Il secondo comma dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1968, n. 295, viene modificato come segue:

« Il Magistrato per il Po, sentito il proprio comitato tecnico-amministrativo, approva, uni-

tamente all'atto di concessione, le convenzioni che disciplinano i modi, i termini e le condizioni dell'opera, nonché le convenzioni con cui sono affidati al consorzio il ristabilimento delle opere idroviarie e degli impianti, disciplinando i modi, i termini e le condizioni ».

L'articolo 2 succitato viene integrato dal seguente terzo comma:

« La regione Lombardia provvede con atto di concessione ad affidare al consorzio le funzioni amministrative connesse alla gestione ed all'esercizio dell'idrovia e degli impianti, disciplinandone i modi, i termini e le condizioni ».

ART. 10.

I termini di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1972, n. 906, sono prorogati al 31 dicembre 1982.

ART. 11.

All'onere derivante dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante dalle operazioni finanziarie che il Ministero del tesoro è autorizzato ad effettuare mediante la contrazione di mutui con il consorzio di credito per le opere pubbliche o con l'emissione di buoni poliennali del tesoro o di speciali certificati di credito fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 42 miliardi e 722 milioni.

I mutui con il consorzio di credito per le opere pubbliche da ammortizzarsi in un periodo non superiore a vent'anni saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministero del tesoro ed il consorzio del credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto dello stesso Ministro.

Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo specificatamente vincolate a favore del consorzio di credito per le opere pubbliche.

L'emissione dei buoni poliennali del tesoro a scadenza non superiore a 9 anni avverrà con l'osservanza delle disposizioni della legge 27 dicembre 1953, n. 941.

L'emissione di certificati speciali di credito avverrà con la osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge

30 agosto 1968, n. 918, convertito nella legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese ed alla eventuale rata capitale delle operazioni di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

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