

COMMISSIONE IV
FINANZE E TESORO

CLXXXIV.

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 OTTOBRE 1952

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SCOCA

INDICE

	PAG.
Congedo:	
PRESIDENTE	2183
Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire per opere patrimoniali di ripristino (<i>Urgenza</i>).2 (969)	2183
PRESIDENTE	2183, 2186
AMENDOLA PIETRO	2184
SULLO	2184
PETRILLI	2184
BALDUZZI	2185
PELLA, <i>Ministro del bilancio e ad interim del Tesoro</i>	2185
TUDISCO	2186
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	2187

La seduta comincia alle 9,40.

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

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Biasutti.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire per opere patrimoniali di ripristino. (Urgenza). (2969).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire per opere patrimoniali di ripristino.

Riferirò io stesso sul disegno di legge.

La relazione ministeriale, allegata al disegno di legge stesso, ricorda che l'Amministrazione delle ferrovie ebbe già a concretare un programma di lavori e di forniture occorrenti per il completamento della ricostruzione della rete ferroviaria e per il suo potenziamento ed ammodernamento tecnico. Di questo programma fu fatta dalla VIII Commissione della Camera una relazione all'Assemblea in occasione della presentazione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio finanziario 1° luglio 1950-30 giugno 1951.

Programma vasto da quanto si rileva dall'indicata relazione; programma che riflette soprattutto la ricostruzione di impianti fissi e del materiale rotabile per un ammontare di 328.140 milioni. Evidentemente tale programma così vasto non fu possibile attuarlo per non aver potuto assicurare la copertura della spesa. Fu pertanto deciso di dar corso

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1952

ad un programmá ridotto la cui attuazione richiedeva una spesa di 26 miliardi di lire. Detta somma fu destinata per poco più di due terzi all'acquisto di nuovo materiale rotabile, al rafforzamento delle linee ferroviarie, a costruzioni e sistemazioni varie; e per circa un terzo alla manutenzione straordinaria delle linee, rifacimento di ponti, nonché sistemazione di impianti vari.

Con il disegno di legge sottoposto al nostro esame si vuole autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche per 40 miliardi, allo scopo di attuare un'altra parte del programma di ricostruzione. Parte di detta somma, e precisamente 35 miliardi, di lire, servirebbe per lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino del materiale e degli impianti ferroviari. I rimanenti cinque miliardi dovrebbero essere destinati alla partecipazione dello Stato all'aumento del capitale di enti e società, ai sensi del regio decreto 13 maggio 1929, n. 836, nonché alla costituzione e all'aumento del capitale di enti e società, aventi per fine la produzione di energia elettrica da utilizzare per la trazione dei treni ed altre necessità dell'esercizio ferroviario.

Detti enti e società sono: Istituto nazionale trasporti, Compagnia italiana turismo, Società del Larderello, Società termoelettrica siciliana, Consorzio elettrico Buthier.

Aumentando ciascuno di essi, per ampliamento di attività, costruzione di nuovi impianti, estensione del programma di elettrificazione, ecc., il proprio capitale, la relativa nuova quota di partecipazione statale risulterebbe rispettivamente di milioni 350, 130, 1.450, 1.200, 1.870, per un totale cioè di 5 miliardi.

La formulazione del testo del disegno di legge è stata concordata con il Consorzio di credito per le opere pubbliche il quale concederà i mutui per l'importo previsto, mediante emissione di obbligazioni con le modalità analoghe a quelle che sono state concordate per le precedenti operazioni.

L'articolo 3 del disegno di legge indica il periodo di ammortizzazione e stabilisce che i mutui saranno contratti alle condizioni e nei modi che verranno stabiliti con apposite convenzioni da stipularsi fra le due Amministrazioni. È evidente che, trattandosi di operazioni che sono state già effettuate, varranno le stesse norme che hanno avuto applicazione in passato.

Data la natura delle operazioni e data la necessità dell'Amministrazione ferroviaria di

avere almeno una minima parte di quello di cui avrebbe bisogno per l'attuazione del più vasto programma cui ho accennato, penso che la Commissione possa passare all'esame degli articoli del disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

AMENDOLA PIETRO. Penso che tutti i colleghi siano d'accordo nell'approvare il disegno di legge sottoposto al nostro esame. Desidero soltanto avere un chiarimento, e mi rammarico che il Ministro dei trasporti sia assente, in quanto egli solo avrebbe potuto darmelo. Avrei voluto sapere a quali opere e per quali regioni si riferisce questa prima spesa di quaranta miliardi.

SULLO. Gradirei sapere per quale motivo si sia fatto ricorso al Consorzio di credito per le opere pubbliche per ottenere la somma di cui al provvedimento in discussione.

Nel ricordare le lunghissime discussioni che si svolsero in occasione dell'esame della legge sui pagamenti differiti per le opere pubbliche e le non meno lunghe polemiche che ad essa seguirono per la quasi mancata applicazione della legge, non posso non esprimere la mia preoccupazione nel senso che, continuando in tal modo, noi veniamo ad inaridire soprattutto uno degli enti finanziari che operano nel settore dell'edilizia, quale il Consorzio di credito delle opere pubbliche, che non mi pare abbia molte disponibilità.

Non desidero ostacolare l'approvazione di questo disegno di legge, ma desidererei essere tranquillizzato in una questione tanto importante. Perché non v'è dubbio che tale criterio, che spesso si sta adottando, produce squilibri nel mercato dell'edilizia. Quaranta miliardi è una somma notevole! Quali sono le attuali condizioni del Consorzio di credito delle opere pubbliche? Può, esso, ugualmente far fronte alle richieste che gli perverranno da parte del settore edilizio? Quali riflessi negativi o positivi — ma soprattutto negativi — ne verranno fuori? Desidererei essere rassicurato in proposito. Sarebbe poi opportuno conoscere la correlazione che vi è tra il mercato privato e il settore edilizio. Chiedo tali chiarimenti perché io possa votare con tranquilla coscienza.

PETRILLI. Trovo apprezzabile la richiesta di chiarimenti del collega onorevole Sullo, ma neppure mi meraviglio del metodo che questa volta il Ministro del tesoro propone per l'assunzione del prestito.

In sostanza, le opere pubbliche che fa lo Stato debbono essere finanziate o dallo Stato stesso attraverso un debito oppure

attraverso una maggiore imposizione tributaria. Quanto a quest'ultima mi pare che essa debba essere scartata, in quanto il Ministro delle finanze ha già premuto troppo sui contribuenti perché si possa auspicare che si aumenti di altri 40 miliardi il gettito delle imposte.

Per quanto riguarda altre fonti, non ci sarebbe che da pensare alla Cassa depositi e prestiti, che è un po' la banca dello Stato; ma indirizzandosi ad essa si cadrebbe negli stessi inconvenienti lamentati dall'onorevole Sullo, perché la Cassa depositi e prestiti ha il compito di finanziare i bilanci dei comuni e delle province e quello di venire incontro alle esigenze dell'edilizia per le opere pubbliche degli enti locali.

Ed allora io ritengo che proprio per quelle aziende dello Stato a carattere industriale, quali le ferrovie dello Stato, le poste ecc. si debba arrivare ai finanziamenti attraverso gli istituti di credito, attraverso cioè i canali del denaro privato.

Di conseguenza, io non faccio alcun rilievo a questo metodo seguito dal Tesoro, anzi lo approvo. Ritengo invece apprezzabile la richiesta di chiarimenti rivolta dall'onorevole Sullo per quanto riguarda la disponibilità di cui è dotato il Consorzio di credito delle opere pubbliche.

BALDUZZI. Nulla ho da osservare nel merito del provvedimento sottoposto al nostro esame. Il collega onorevole Petrilli mi ha tuttavia offerto lo spunto per chiedere all'onorevole Ministro del tesoro un chiarimento in ordine all'attuale stato del provvedimento inteso alla soppressione della gestione raggruppamenti autocarri (G. R. A.), provvedimento che si trova tuttora all'esame del Senato. Mi risulta che il G. R. A. avrebbe una situazione debitoria non indifferente verso istituti di diritto pubblico.

L'altro giorno, riferendo sulla situazione dell'ufficio stralcio dell'ente per la distillazione delle materie vinose, facevo osservare che i mezzi finanziari liquidati sono stati versati all'Istituto di emissione e, secondo quanto mi è stato detto, dovrebbero rimanere lì, infruttiferi, mentre le somme che si prendono a prestito sono gravate di interessi! Facevo altresì notare che questa è una politica antieconomica: si lascia infruttifero presso l'Istituto di emissione il ricavato di attività che vengono liquidate e poi si contraggono debiti gravati da interessi per altre attività!

PELLA, *Ministro del bilancio e ad interim del tesoro*. Ringrazio anzitutto l'onorevole

presidente per l'esatta impostazione di questo provvedimento che deve essere esaminato risalendo a molto tempo fa, esattamente al 1947, allorché furono gettate le basi per quel vasto programma di ricostruzione ferroviaria che prevedeva una spesa totale di 328 miliardi e 140 milioni di lire. I primi 165 miliardi stanziati con la legge 14 settembre 1947, n. 877, sono stati impegnati in lavori di ricostruzione ferroviaria. Rimaneva una differenza di circa 170 miliardi per l'attuazione del programma di ricostruzione che ebbe l'approvazione del Parlamento. Di questi 170 miliardi viene ora concesso un primo acconto di 40 miliardi.

Per tale nuovo ciclo del programma di ricostruzione, il Governo è pervenuto alla conclusione che per questa operazione, che è di investimento patrimoniale, il debito sia sopportato dall'Amministrazione ferroviaria. La stessa Amministrazione avrebbe gradito fare l'operazione con la Cassa depositi e prestiti, ma è stata pregata di desistere da tale proponimento in quanto la Cassa depositi e prestiti desidera seguire, per quanto è possibile, la sua tradizionale attività e cioè di concedere mutui ad enti locali, mediante operazioni che siano possibilmente frazionate su larghe basi. L'Amministrazione ferroviaria, allora, ha esaminato l'opportunità o meno di un prestito ferroviario diretto, scegliendo poi la strada del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

Mi corre l'obbligo di chiarire il perché di questa soluzione, anche per rassicurare i colleghi onorevoli Sullo e Petrilli che hanno manifestato la loro preoccupazione per un temuto depauperamento delle disponibilità del consorzio. Questo svolge in un certo senso un'attività intermediaria, direi quasi di banchiere. Una volta autorizzata l'Amministrazione ferroviaria a contrarre il prestito, il consorzio, valendosi della sua attrezzatura tecnica e della sua particolare entata nel mondo dei risparmiatori, colloca le cartelle del prestito stesso.

Ci sembrò — e quando dico ci sembrò mi riferisco ai tecnici che hanno esaminato la materia — che questa strada fosse migliore di quella del prestito diretto da parte dell'Amministrazione ferroviaria.

Perché non abbiamo provveduto all'attuazione dell'intero programma comportante la spesa di lire 170 miliardi? Perché sarebbe stato antieconomico far acquisire all'Amministrazione ferroviaria i 170 miliardi dal mercato per poi versarne una parte in un'istituto a deposito infruttifero. E se anche si fosse trattato di depositi fruttiferi, l'interesse percepito sarebbe stato minore del costo del pre-

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1952

stito e si sarebbe provocata una distrazione inutile di disponibilità monetaria.

Si è voluta limitare l'operazione a 40 miliardi di lire per coprire il fabbisogno per un certo periodo di tempo. È difficile dire se corrisponderà alla spesa di un anno o meno: la somma sarà utilizzata per un primo ciclo di lavori.

Si è chiesto di esaminare questo provvedimento con quella sollecitudine cortese di cui l'onorevole Presidente e la Commissione hanno dato sempre prova, perché è sembrato al Governo che l'attuale situazione del mercato monetario sia particolarmente propizia per la emissione del prestito. Nei rimanenti due mesi dell'anno non vi saranno emissioni tali da assorbire le disponibilità del mercato.

Perciò, se la Commissione vorrà onorare oggi questo provvedimento della sua approvazione, io mi adopererò presso l'altro ramo del Parlamento perché perfezioni in settimana il provvedimento.

Circa l'esitazione dell'onorevole Pietro Amendola in ordine all'utilizzo di queste somme, io vorrei chiedere allo stesso onorevole Amendola di consentirmi di pregare il Ministro dei trasporti di mettersi in contatto con lui in modo da fornirgli tutti gli elementi di dettaglio per i quali io, come Ministro *ad interim* del tesoro, non potrei che richiamarmi a quelli contenuti nella relazione citata dal presidente della Commissione.

Per quanto riguarda le preoccupazioni dell'onorevole Balduzzi, devo fargli notare che sono stati necessari tre anni per arrivare ad aver quasi l'approvazione del provvedimento di liquidazione del G.R.A.!

Quanto ai quaranta miliardi di cui all'odierno provvedimento, posso assicurare l'onorevole Balduzzi che dovunque essi saranno depositati non resteranno certamente infruttiferi.

TUDISCO. Le delucidazioni fornite dall'onorevole Ministro sono talmente complete e chiare che io credo non abbiano bisogno di ulteriori spiegazioni.

Desidero soltanto aggiungere, per chiarire qualche dubbio, che, per quanto riguarda le disponibilità, una recente collocazione di obbligazioni di 7 miliardi, che pure è una cifra notevole, è stata effettuata in sole dodici ore!

Sono d'accordo non soltanto sull'opportunità di ritorno ai normali canali di finanziamento delle aziende autonome, ma anche concordo nel fatto che ciò avvenga con grande sollecitudine in modo che questo collocamento di obbligazioni del Consorzio di credito

per le opere pubbliche possa avvenire entro l'inverno prossimo, altrimenti potrebbe essere elemento di perturbazione per altri cicli di finanziamento che si presenteranno.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Ministro per le delucidazioni fornite. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli che, se non vi sono osservazioni od emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre con il Consorzio di credito per le opere pubbliche mutui fino alla concorrenza di 40 miliardi di lire.

(È approvato).

ART. 2.

Il ricavo dei mutui è da utilizzarsi per lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino del materiale e degli impianti ferroviari.

Dal detto ricavo l'Amministrazione ferroviaria è autorizzata a prelevare la somma di lire 5.000.000.000 per partecipazioni all'aumento del capitale di Enti e Società, ai sensi del regio decreto 13 maggio 1929, n. 836, nonché alla costituzione ed all'aumento del capitale di Enti e Società aventi per fine la produzione di energia elettrica o lo sfruttamento di altre fonti di energia da utilizzare per la trazione dei treni ed altre necessità dell'esercizio ferroviario.

(È approvato).

ART. 3.

I mutui, da ammortizzarsi in 20 anni, saranno contratti alle condizioni e nei modi che verranno stabiliti con apposite convenzioni da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'intervento del Ministro del tesoro, e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire dall'esercizio finanziario 1952-53. Le rate di ammortamento saranno iscritte con distinta imputazione nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

(È approvato).

QUARTA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1952

ART. 4.

Le operazioni di mutuo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa la quota di abbonamento di cui all'articolo 8 del regio decreto-legge 2 settembre 1919, n. 1627, convertito nella legge 14 aprile 1921, n. 488.

(È approvato).

ART. 5.

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

La presente legge andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta del disegno di legge:

« Autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a contrarre mutui col Consorzio di credito per le opere pubbliche fino a concorrenza di 40 miliardi di lire per opere patrimoniali e di ripristino » (n. 2969):

Presenti e votanti 28

Maggioranza 15

Voti favorevoli 27

Voti contrari 1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amendola Giorgio, Amendola Pietro, Arcangeli, Balduzzi, Casoni, Chiaramello, Chini Cocoli Irene, Chiostergi, Cifaldi, Costa, D'Agostino, De Palma, Ferreri, Guggenberg, Longoni, Mannironi, Marotta, Pesenti, Petrilli, Ponti, Ricci Giuseppe, Scoca, Sullo, Troisi, Tudisco, Valsecchi, Vicentini, Walter.

È in congedo:

Biasutti.

La seduta termina alle 10.30.