

CAMERA DEI DEPUTATI N. 436-A

RELAZIONE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

(RELATORE BRIZIOLI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(SCALFARO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

E COL MINISTRO DELLE FINANZE
(FERRARI AGGRADI)

nella seduta del 1° ottobre 1968

Copertura del disavanzo della gestione 1968 dell'Amministrazione
delle ferrovie dello Stato

Presentata alla Presidenza il 16 gennaio 1969

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il disavanzo di gestione dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è stato colmato, fino all'esercizio 1961-1962, con sovvenzioni gratuite del tesoro. Per altro, anche nello stato di previsione dell'azienda per l'esercizio 1968 vi è un apposito capitolo dell'entrata, quello n. 143, relativo, appunto, seppure solo *per memoria*, alla « sovvenzione del Ministero del tesoro per colmare il disavanzo di gestione ».

A decorrere dall'esercizio 1962-63, alla copertura di detto disavanzo ha provveduto, invece, l'azienda stessa, con operazioni di

credito a totale suo carico, eccezion fatta per i prestiti relativi ai disavanzi originari dell'esercizio 1963-64 e del periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, per i quali il tesoro rimborsa all'azienda le quote di ammortamento in conto capitali.

Tali operazioni sono consistite, dapprima (fino all'esercizio 1965), in mutui contratti con la Cassa depositi e prestiti e, poi (nei successivi esercizi 1966 e 1967), nell'emissione diretta di obbligazioni ferroviarie. Il passaggio dall'uno all'altro tipo di operazioni è stato determinato dalla dichiarata impossibi-

lità della Cassa depositi e prestiti a concedere ulteriori anticipazioni.

Anche per l'esercizio 1968 il Governo propone di provvedere alla copertura del disavanzo di gestione dell'amministrazione ferroviaria con l'emissione, da parte dell'azienda stessa, di obbligazioni, così come nei due esercizi precedenti.

Circa la formulazione del progetto di legge che, all'uopo, il Governo ha predisposto, l'articolo 1 autorizza l'amministrazione ferroviaria ad emettere obbligazioni, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di lire 258 miliardi e 34 milioni, che è, appunto, il disavanzo di gestione, così come previsto dal capitolo n. 601 dello stato di previsione dell'azienda per l'esercizio 1968. E da aggiungere la precisazione che tale disavanzo previsionale non ha subito a tutto oggi alcun mutamento. La nota di variazione per l'assettamento delle previsioni è stata, infatti, redatta proponendo variazioni compensative dell'entrata e della spesa.

Gli articoli 2 e 3 prevedono che l'emissione delle obbligazioni debba essere effettuata con la modalità ed alle condizioni stabilite dal Ministero del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio; precisano inoltre le caratteristiche proprie delle obbligazioni emittende, anche al fine di renderne più agevole il collocamento.

L'articolo 4 autorizza l'amministrazione ferroviaria a ricorrere ad apertura di credito bancario, in attesa di poter procedere alla emissione delle obbligazioni. La norma ha lo scopo evidente di consentire il prefinanziamento bancario, nella ipotesi che le condizioni del mercato non rendano opportuno o conveniente un immediato ricorso alla emissione delle obbligazioni.

L'articolo 5, infine, prevede l'esenzione da ogni imposta e tassa per le operazioni suddette e precisa che l'onere relativo alle obbligazioni ed alle aperture di credito fa carico al bilancio dell'amministrazione ferroviaria.

La X Commissione permanente ha esaminato il disegno di legge nella seduta del 30 ottobre 1968. In questa sede si è anche prospettata la opportunità di un intervento statale, così come è avvenuto per altri enti pubblici, allo scopo di ripianare il bilancio e consentire, oltretutto, di eliminare la forte incidenza che sul *deficit* hanno gli interessi passivi. Comunque, la Commissione è stata unanime nella deliberazione di proporre all'Assemblea l'approvazione del provvedimento e in questo senso ha dato mandato al sottoscritto di stendere la relazione.

E da aggiungere che anche la V Commissione bilancio si è espressa favorevolmente, seppure con osservazioni. Tali osservazioni, per altro, non concernono tanto il provvedimento in esame, quanto, piuttosto, prendono le mosse da esso, per evidenziare più ampi problemi di politica finanziaria ed economica. La V Commissione bilancio, infatti, ha dato il seguente parere:

« La Commissione delibera di esprimere parere favorevole sul disegno di legge in esame, pur rilevando il carattere eccezionale e da considerare niente affatto ortodosso di un ricorso a prestiti obbligazionari per ripianare *deficit* di gestioni di aziende pubbliche. La Commissione ha ritenuto di prestare, pertanto, il proprio parere favorevole solo in considerazione del carattere affatto transitorio di tale soluzione, in vista di un nuovo equilibrato assetto finanziario e strutturale dell'azienda ferroviaria, quale atteso sulla base degli studi e delle iniziative legislative predisposte o annunziate.

In generale, la Commissione ha ritenuto, con questa occasione, di ribadire un preoccupato richiamo alle dimensioni dei disavanzi di tutte le pubbliche gestioni e del conseguente indebitamento pubblico che, in particolare, è venuto a pesare sulla offerta di risparmio in forma obbligazionaria, rasentando il limite di serie e pericolose tensioni ».

BRIZIOLI, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE
DEL MINISTERO

ART. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per far fronte al suo disavanzo di gestione per l'esercizio 1968, è autorizzata ad

TESTO
DELLA COMMISSIONE

ART. 1.

Identico.

emettere obbligazioni fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 258.034.000.000.

ART. 2.

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 del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

ART. 3.

Le obbligazioni da emettersi in forza dell'articolo 1 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.

ART. 4.

In attesa di poter procedere all'emissione delle obbligazioni di cui all'articolo 1 della presente legge, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può essere autorizzata, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, a ricorrere ad aperture di credito bancario, da estinguersi con il ricavo delle obbligazioni suddette.

ART. 5.

Le obbligazioni e le aperture di credito di cui ai precedenti articoli 1 e 4 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 obbligazioni ed alle aperture di credito di cui alla presente legge farà carico al bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

ART. 2.

Identico.

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.