

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA DELIBERAZIONE PRESA DAL
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DELL'ISTITUTO NAZIONALE
DELLE ASSICURAZIONI NELLA ADUNANZA DEL 6 OTTOBRE 1913.

.....

Il Presidente ricorda le precedenti delibera-
zioni di massima 30 aprile e 18 giugno scorsi, relative
alle operazioni di acquisto di annualità dovute dallo
Stato; e quella del 13 agosto, con la quale il Consiglio
ratificando l'approvazione data dal Comitato permanente
allo schema del contratto di acquisto delle annualità
di sussidio chilometrico attribuite alla Società Anoni-
ma "Ferrovie e Tramvie Padane" per la costruzione della
linea ferroviaria Rimini - Mercatino - riservava però
ogni definitiva deliberazione su la stipulazione del
compromesso, in relazione alle indagini da compiersi
circa la possibilità che anche le annualità di costruzio-
ne siano soggette a riscatto da parte dello Stato.

Riferisce quindi come tali indagini siano sta-
te condotte dal Comitato permanente; ed il risultato
di esse é esposto nella seguente relazione, della qua-
le il Presidente fa dare lettura:



Il nostro Istituto, ai sensi dell'art. 15 della sua legge costitutiva, é autorizzato fra gli altri modi di investimento, ad impiegare le sue riserve matematiche come ogni altra disponibilità patrimoniale dell'Istituto, nei limiti di cui all'art. 11 del regolamento, anche in acquisto mediante cessione o surrogazione di annualità dovute dallo Stato Italiano.

Fra tali annualità tengono posto notevole, quelle accordate dallo Stato quale sovvenzione chilometrica governativa attribuita alla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata. Le annualità ora indicate sono cedibili o vincolabili, anche integralmente, in Italia o all'estero, a servizio delle obbligazioni emesse dalla Ditta concessionaria a norma dell'art. 36 del Testo Unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse a industrie private, approvato con R.Decreto 9 maggio 1912 N. 1447.

L'articolo succitato stabilisce la garanzia dello Stato per la parte di sovvenzione chilometrica governativa relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, e dispone che il Ministro del Tesoro d'accordo col Ministro dei Lavori Pubblici, stabilisce caso per caso, le norme opportune per regolare la emissione delle obbligazioni stesse in rapporto alle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione.

Inoltre, il procedimento seguito per l'assegnazione della sovvenzione governativa afferente la costruzione della linea - così per l'attribuzione del valore fatta alla costruzione da parte degli organi competenti del Ministero dei LL. PP. come per le spese di manutenzione ordinaria e straordinaria, previste per il mantenimento in istato integro della linea stessa - è tale che lascia sorgere, in chi si surroga all'impresa nelle annualità dovute dallo Stato, la legittima presunzione che non possa mai mancare da parte dello Stato e durante tutto lo svolgimento dell'operazione la garanzia del credito risultante dall'ulteriore svolgimento dell'operazione stessa. Tutto ciò considerato e tenute presenti le particolari convenienze dell'Istituto per siffatti investimenti, in rapporto alle attuali condizioni del mercato, il Consiglio di Amministrazione autorizzava il Comitato permanente a prendere in esame le offerte di cessione di tali annualità e a provvedere, entro certi limiti di disponibilità, per gli esercizi 1913 e seguenti, all'investimento indicato con le opportune cautele.

Il Comitato mentre è lieto di poter riferire al Consiglio che le operazioni di cessione di annualità sono offerte all'Istituto ad un tasso remuneratore tale che permette di coprire gli impegni che l'Istituto assume verso gli assicurati per contratti di rendite vitalizie i quali, giusta deliberazione del Consiglio di

Amministrazione, debbono considerarsi quali contro partite degli investimenti di cui si tratta, deve però rilevare alcune dubbiezze circa la sicurezza della completa operazione finanziaria che l'Istituto andrebbe a compiere con l'acquisto di annualità dovute dallo Stato, quali sovvenzioni chilometriche governative per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata.

Invero, per la dizione degli articoli 190 e 188 della legge, più volte citata, può sorgere il dubbio che nella eventualità dell'esercizio del diritto di riscatto da parte dello Stato, non solo la continuità dell'investimento dell'Istituto possa soffrirne, ma non sia da escludere anche la eventualità di una commisurazione della indennità da corrispondersi dallo Stato alla Ditta concessionaria insufficiente a coprire il residuo credito dell'Istituto risultante dall'insieme delle condizioni concordate fra l'Istituto e impresa concessionaria per l'acquisto delle annuità di cui sopra.

Il Comitato, in presenza di tali gravi dubbi, esaminata analiticamente tutta quanta la questione, così nei suoi rapporti con i bisogni dell'economia generale del paese, i quali consigliano l'Istituto ad agevolare nei limiti delle sue necessità siffatte operazioni, come nei rapporti degli impegni speciali che l'Istituto assume di fronte ai propri assicurati per la raccolta dei fondi da investire nelle operazioni sopra menzionate, ha ritenuto conveniente di riportare la questione all'esame del Consiglio, esprimendo l'avviso che sia

necessaria la richiesta di un minimum di garanzie al conseguimento delle quali l'Istituto dovrebbe condizionare la effettuazione dell'operazione finanziaria di cui si tratta, specialmente quando essa debba portarsi sul valore integrale dell'annualità dovuta dallo Stato.

L'Istituto, a parere del Comitato, potrebbe impegnarsi nelle operazioni sopra indicate quando nelle convenzioni speciali per la concessione delle ferrovie alla industria privata, si facesse luogo ad una condizione del tenore seguente :

" Nel caso in cui il concessionario e sub-concessionario di una ferrovia accordata all'industria privata abbia ottenuto una sovvenzione governativa ed abbia ceduto ad altri, a norma dell'art. 37 del Testo Unico contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con R. Decreto 9 maggio 1912 N. 1447, la parte della sovvenzione chilometrica governativa attribuita alla costruzione, la indennità di cui all'art. 190 lett. a) non potrà mai essere inferiore al valore delle annualità, ancora da scadere, per la parte di sovvenzione chilometrica governativa destinata alla costruzione, quale venne determinata nell'atto di concessione, scontato al saggio stabilito nell'atto di concessione stessa, a norma dell'art. 30 della legge sopra citata."

Dopo breve discussione, il Consiglio, preso atto della relazione e della proposta del Comitato permanente,

approva a voti unanimi il seguente ordine del giorno,
formulato dal Presidente:

Il Consiglio di Amministrazione dell'Istituto
udita la relazione del suo Comitato permanente
in merito agli investimenti delle disponibilità dell'I-
stituto in acquisto di annualità dovute dallo Stato
quali sovvenzioni chilometriche governative attribuite
alla costruzione di linee ferroviarie concesse all'indu-
stria privata,

ritenuta indispensabile, per la natura degli
investimenti cui l'Istituto è autorizzato per legge,
e per la natura degli impegni derivanti all'Istituto
dalle operazioni assicurative da esso esercitate, una ef-
ficace garanzia in relazione all'intero svolgimento del-
l'operazione finanziaria,

approva le richieste da farsi da parte dell'I-
stituto delle condizioni cautelative proposte dal Comi-
tato, alle quali dovranno essere subordinate le delibe-
razioni relative all'effettuazione delle operazioni
stesse, e dà mandato al Comitato di voler esperire le
pratiche occorrenti perché tali operazioni siano rese
possibili all'Istituto.