

(N. 2419)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(MEDICI)

e col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

NELLA SEDUTA DEL 31 GENNAIO 1958

Esecuzione di un piano quinquennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, per una spesa complessiva di lire 175 miliardi.

ONOREVOLI SENATORI. — 1. Il continuo evolversi della tecnica nei suoi molteplici compiti esige che nessun complesso industriale tralasci di compiere sforzi organizzativi e finanziari per la realizzazione di opere e l'adozione di provvedimenti idonei a mantenere la propria attività alla altezza delle richieste del mercato.

Qualsiasi rallentamento o, peggio, arresto di tali sforzi compromette senza rimedio il divenire delle aziende produttive.

Nel particolare settore dei trasporti terrestri le Ferrovie dello Stato, dopo aver pressochè esaurito il grande sforzo della ricostruzione, hanno indirizzato ogni loro iniziativa al riordino della struttura aziendale, al ridimen-

sionamento, all'ammodernamento ed al potenziamento della rete, onde adeguarla alle prevedibili esigenze del traffico.

Questo, è, infatti, in costante evoluzione e dovrebbe, secondo le più caute previsioni degli studiosi, confermate dai rapporti O.E.C.E., segnare incrementi annui dell'ordine di almeno il 3 per cento per i viaggiatori ed il 3,50 per cento per le merci.

Negli ultimi tempi non si è potuto far fronte all'aumentato traffico che con crescenti difficoltà, essendosi il materiale rotabile da merci e da viaggiatori già frequentemente manifestato alquanto insufficiente alle esigenze.

Anche la legge 22 novembre 1956, n. 1337, pur avendo permesso di investire subito 50 mi-

liardi, da iscrivere nei bilanci ordinari dei prossimi cinque esercizi, per ordinazioni di materiale rotabile, non ha potuto tener conto di tutte le necessità di rinnovamento di un parco che ha una età media assai elevata.

Parimenti, gli impianti fissi di alcune linee, soprattutto in prossimità di taluni grandi centri, hanno già toccato o stanno per raggiungere il limite di saturazione. Ed è d'uopo anche non ignorare ulteriormente quanto sia urgente ed indilazionabile porre rimedio all'arretrato, che non si esita a dichiarare preoccupante, costituitosi da lungo tempo nei « rinnovamenti ». Purtroppo, infatti, per una lunga serie di esercizi le somme stanziare a tale scopo sono state largamente inadeguate.

Congiuntamente alle anzi ricordate necessità di ordine veramente imprescindibile sta l'esigenza « sociale » di offrire al pubblico un servizio più adeguato alle sue pressanti richieste e quella « aziendale » di potere, attraverso la migliore qualità e maggiore produttività dell'esercizio ferroviario, tendere ad un definitivo assestamento del bilancio.

2. Si è convinti che il ricorrere a provvedimenti saltuari intesi a sopperire alle più immediate necessità, ora in uno ora in un altro settore, non risolverebbe la situazione e porterebbe ad investimenti che difficilmente potrebbero raggiungere un elevato grado di produttività.

Per questo è sembrato indispensabile elaborare un organico programma di lavori e provviste per il potenziamento e l'ammodernamento tecnico della rete contemplante provvedimenti, in diversi settori, da attuare contemporaneamente od in tempi coordinati.

Ispirandosi a quanto hanno fatto quasi tutte le più importanti ferrovie europee, si è cioè studiato un Piano di primo intervento comprendente tutti quei provvedimenti che si ritiene conveniente realizzare nel giro di un quinquennio.

Questo piano è stato essenzialmente ispirato ai seguenti criteri:

a) ulteriore incremento del parco dei rotabili e dei mezzi di trazione per raggiungere la consistenza richiesta dal traffico da smaltire ed al tempo stesso rinnovamento di quella parte del parco più che ammortizzata e che

può essere sostituita con mezzi moderni di grande maggiore economia d'esercizio;

b) potenziamento ed ammodernamento degli impianti fissi degli itinerari a intensa circolazione di treni, con particolare riguardo a quelli dorsali, che assicurano i collegamenti a grande distanza tra il Mezzogiorno ed il Settentrione, ed a quelli trasversali di unione tra le linee ferroviarie dorsali e di collegamento tra le regioni occidentali ed orientali.

Le suddette opere e forniture sono state previste tenendo conto non soltanto dell'incremento del traffico nel complesso, ma anche della sua distribuzione territoriale. Questa, infatti, tende ad assumere aspetti sempre più diversi da quelli dell'anteguerra, poichè in relazione allo sviluppo agricolo, commerciale ed industriale del Meridione, si polarizza in particolare in quelle regioni.

3. L'accennato potenziamento ed ammodernamento della rete è previsto, in concreto, attraverso i lavori seguenti:

	Milioni
a) recupero del preoccupante arretrato di rinnovamento dell'armamento e contemporaneo rafforzamento per una estesa di circa 2.000 Km. di binario e di circa 4.800 deviatori sulle linee dorsali e trasversali a fortissimo traffico (Villa S. Giovanni-Milano, Roma-Torino-Modane e Torino-Milano-Trieste), per complessivi . . .	50.500
b) rinnovamento e contemporaneo rafforzamento delle travate metalliche di tipo vetusto ancora esistenti sulle linee Villa S. Giovanni-Battipaglia e Reggio Calabria-Metaponto, onde consentirvi il transito di convogli con maggior peso assiale e più elevate velocità, per complessivi . . .	1.700
c) trasformazione dell'esercizio da corrente trifase a corrente continua di un primo gruppo di circa 150 Km. di linee liguri-piemontesi (Genova-Alessandria, Alessandria-Voghera, Arquata-Tortona, Novi-Tortona, ecc.), quale inizio	da riportare . . .
	52.200

## LEGISLATURA II - 1953-58 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Milioni		Milioni
<i>riporto</i> . . .	52.200	<i>riporto</i> . . .	139.800
del non dilazionabile provvedimento di rinnovamento dei vetusti impianti di trazione elettrica dei Compartimenti di Torino e Genova, per complessivi . . . .	8.600	Villa S. Giovanni, e per il potenziamento di altre linee, per complessivi . . . . .	15.200
d) potenziamento degli scali di smistamento, dei piazzali, delle invasature per navi traghetto e degli impianti della trazione su diverse linee principali della rete, per complessivi . . . . .	9.800	i) elettrificazione <i>ex-novo</i> di circa 500 Km. di linee (Messina-Catania, Pescara-Ancona, Torino-Milano e Mestre-Cervignano) nel quadro di un logico ed armonico completamento della rete già esercitata a trazione elettrica comprensivo, però, dei lavori di potenziamento ed ammodernamento che dovrebbero, comunque, essere eseguiti anche con altri sistemi di trazione, per complessivi . . .	22.300
e) dieselizzazione di tutti i servizi viaggiatori e merci su circa 1.300 Km. di linee ora esercitate a vapore e per le quali — in relazione all'entità del traffico — non appare conveniente la elettrificazione; ulteriore potenziamento (per circa 6,4 milioni di Km. annui di percorrenza) dei servizi viaggiatori effettuati con automotrici termiche; dieselizzazione di una buona parte (1.650.000 ore annue di manovra) dei servizi di manovra e di tradotte materiali ora effettuati con locomotive a vapore per complessivi . . . . .	29.700	i) sviluppo degli impianti per la produzione di energia elettrica, onde poter disporre di almeno altri 600 milioni di Kwh. annui, per complessivi . . . . .	12.000
f) provvista di materiale rotabile (locomotive elettriche, carri merci di vario tipo, carrozze viaggiatori) destinato a fronteggiare il previsto incremento del traffico viaggiatori e merci, nonché le necessità di rinnovamento del materiale di vecchio tipo, per complessivi . . . . .	36.700	m) provvista dei mezzi di trazione (locomotori e coppie di elettromotrici-rimorchio) occorrenti per l'esercizio a trazione elettrica delle linee di nuova elettrificazione o da trasformare da corrente trifase a corrente continua di cui alle precedenti lettere c) e i), per complessivi . . . . .	28.400
g) costruzione di una nuova nave traghetto del tipo « Cariddi », al fine di incrementare le possibilità di trasporto attraverso lo stretto di Messina, per complessivi . .	2.800	n) raddoppio di alcune tratte presentemente a semplice binario e gravate da intenso traffico (Vallo della Lucania-Sapri, Corniglia-Framura, Ponte stradale ferroviario sul Ticino di Trecate) e completamento del raccordo tra Genova P. P.-Granarolo-Bivio Succursale, per complessivi . .	31.500
h) moderni impianti di sicurezza, segnalamento, blocco ed apparati centrali per rendere omogeneo il sistema sull'intera dorsale Milano-		o) lavori e forniture varie per complessivi . . . . .	800
<i>da riportare</i> . . .	139.800	<i>totale</i> . . .	250.000

Per ogni investimento sono stati attentamente vagliati:

il grado di urgenza, in relazione alle esigenze del traffico e del servizio ferroviario;

e la redditività, risultante dalle economie dirette e indirette realizzabili con l'impiego di nuovi e più moderni mezzi e sistemi di esercizio, in rapporto al costo dell'investimento.

Ma alla redditività particolare di ogni singolo investimento in termini di economie di spese è da aggiungere la redditività generale che è da attendersi dall'insieme dei provvedimenti considerati nel piano come *incremento dei prodotti* in dipendenza dello sviluppo di traffico che non sarebbe acquisibile ove mancassero l'adeguamento del parco rotabili ed il potenziamento degli impianti fissi proposti.

4. Il programma di lavori e forniture in conto patrimoniale, qui sopra tracciato, comporta una spesa totale di milioni 250.000.

Data l'entità dei capitali occorrenti per la attuazione di questo programma, sono state prese in considerazione due vie.

La prima è quella dei ricorsi ai mezzi ordinari di bilancio anticipando l'impiego dei normali stanziamenti.

La seconda è quella del ricorso ad una serie di operazioni di mutuo opportunamente distribuite nel tempo e da collocare a seconda delle possibilità del momento, sia all'interno che all'estero.

Il ricorso ai mezzi ordinari di bilancio doveva, necessariamente, contenersi nei limiti degli stanziamenti attuali per non chiedere al bilancio uno sforzo superiore a quello consentito dal rendimento delle nuove opere nella prima fase di attuazione del piano.

D'altra parte, anche il ricorso ad operazioni di prestito doveva necessariamente essere contenuto in relazione alle probabili possibilità offerte dalle fonti di finanziamento cui sarebbe stato possibile attingere.

Si è, pertanto, ritenuto di dover dividere l'attuazione integrale del piano di 250 miliardi di lire in due fasi:

la prima, comportante un programma di opere per lire 175.000 milioni, oggetto dell'unico disegno di legge;

la seconda, comportante le residue opere per lire 75.000 milioni, da rinviare ad epoca successiva, quando sarà possibile ed opportuno completare l'attuazione del piano e promuovere, con i necessari finanziamenti, il correlativo provvedimento di legge.

5. La prima fase di attuazione del piano di lire 175.000 milioni comprende un complesso di opere concernenti:

a) il rinnovamento ed il rafforzamento dell'armamento dei binari e degli altri impianti fissi, per una spesa totale di lire 75.000 milioni;

b) altri lavori di rafforzamento dei binari, la dieselizzazione della trazione sulle principali linee esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, l'aumento ed il miglioramento dei rotabili, l'elettrificazione di alcune linee, nonché altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino, sempre connessi alla realizzazione delle opere e provviste suddette, per una spesa complessiva di lire 100.000 milioni.

6. Per quanto concerne il rinnovamento ed il rafforzamento dell'armamento dei binari ed il rinnovamento degli altri impianti fissi, è da ricordare che con la legge 22 novembre 1956, n. 1337, riguardante l'acquisto di nuovo materiale rotabile e la esecuzione di lavori di miglioria al materiale esistente, per l'ammmodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria statale, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato venne, fra l'altro, autorizzata ad assumere impegni, per l'effettuazione degli acquisti e dei lavori suddetti, fino alla concorrenza della complessiva somma di 50 miliardi di lire, consentendo che, alla copertura di questi impegni, venisse provveduto destinando le somme che annualmente sarebbero state stanziare, per i cinque successivi esercizi, nella parte ordinaria del bilancio della stessa Amministrazione, per il rinnovamento del materiale rotabile; tutto ciò alla condizione, peraltro, che lo svolgimento delle forniture e dei lavori e, conseguentemente, quello dei relativi pagamenti venissero regolati in modo che, a questi ultimi, fosse possibile far fronte, in ciascun esercizio, con le disponibilità risultanti dagli stanziamenti suddetti.

Come fu detto nella relazione che accompagnò il relativo disegno di legge, la suaccennata autorizzazione venne promossa allo scopo di agevolare ed accelerare la realizzazione del vasto programma di acquisti e migliorie che formavano oggetto del provvedimento, ponendo l'Amministrazione ferroviaria in grado d'im-

## LEGISLATURA II - 1953-58 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

postare e di sviluppare un organico piano di commesse svincolato dalla necessità di mantenere i relativi impegni di spesa circoscritti, in ciascuno esercizio, nei limiti della rispettiva assegnazione. Qualora, infatti, si fossero dovuti osservare questi limiti, si notava nella stessa relazione, le commesse avrebbero dovuto essere frazionate e diluite nel tempo, con notevole aggravio di lavoro amministrativo e, soprattutto, con la conseguenza di un notevole ritardo nella concreta realizzazione dei programmi e nell'effettiva utilizzazione delle relative disponibilità, dato il notevole sfasamento che, di solito ed inevitabilmente, si verifica fra l'aggiudicazione alle ditte dei lavori e la liquidazione finanziaria.

D'altra parte — si aggiungeva — il frazionamento nel tempo delle ordinazioni è da evitare, in ogni possibile misura, in tutti i casi di lavorazioni che richiedono, per la loro specialità, delle particolari e complesse installazioni, non potendo, le ditte-esecutrici, in questi casi, prescindere, nello stabilire i loro prezzi, dalla misura nella quale viene loro garantita l'utilizzazione delle suddette speciali installazioni e, in generale, la possibilità di assorbimento degli altri loro costi generali.

Identici problemi ed identiche esigenze si vengono ora a presentare anche in rapporto alla necessità di accelerare i tempi dello svolgimento dei programmi di rinnovamento dell'armamento delle linee e degli altri impianti fissi in generale, allo scopo di sincronizzarli con i tempi di sviluppo del programma di miglioramento e di potenziamento del parco del materiale rotabile, contemplato dal provvedimento sopra richiamato. Data, infatti, la stretta complementarietà esistente fra gli impianti fissi e il materiale circolante, da trazione e da traino, il progressivo miglioramento della situazione del materiale rotabile che si è dovuto promuovere col provvedimento suddetto, non potrebbe produrre tutti i suoi benefici se non alla condizione di assicurare tempestivamente anche il parallelo miglioramento delle condizioni di efficienza delle linee e degli impianti.

Si tratta, quindi, anche qui, di creare le condizioni necessarie per consentire l'impostazione di un organico programma di lavori concernenti l'armamento delle linee e gli altri impianti da finanziare, al pari del programma riguar-

dante il materiale rotabile, contemplato dalla legge n. 1337 del 1956, con le normali assegnazioni in conto rinnovamento, a carico della parte ordinaria del bilancio, ma consentendo, per le stesse ragioni dianzi illustrate, che i relativi impegni di spesa possano essere assunti, in relazione alle necessità di coordinamento e di sviluppo delle varie parti del programma, anche oltre i limiti dell'assegnazione propria di ciascuno esercizio, s'intende fino a concorrenza di un massimo corrispondente a un limitato numero di esercizi e sempre sotto la condizione che lo svolgimento dei lavori ed i conseguenti pagamenti debbano essere regolati in modo da mantenere i pagamenti stessi nei limiti delle disponibilità risultanti dai relativi stanziamenti.

A tal fine, peraltro, era necessario rimuovere, preliminarmente, un ostacolo: quello, cioè, derivante dalla particolare impostazione che hanno avuto finora nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria le spese e, quindi, gli stanziamenti relativi al rinnovamento degli impianti suddetti.

Per tale impostazione — che ha il suo fondamento nelle vigenti disposizioni della legge organica sulle Ferrovie dello Stato — soltanto le spese per il rinnovamento della parte metallica (rotaie ed organi d'attacco) dell'armamento delle linee hanno, in bilancio, distinta e separata evidenza in un capitolo a sè stante, mentre le spese relative al rinnovamento, sia degli altri elementi della superstruttura delle linee (traverse e pietrisco), sia di tutti gli altri impianti fissi (impianti di segnalamento e di sicurezza, impianti dell'elettrificazione, impianti telegrafici e telefonici, impianti d'illuminazione, d'acqua e di riscaldamento, e così via) sono trattate come spese di manutenzione ed insieme a queste, promiscuamente ed indistintamente, imputate allo stesso capitolo.

Infatti, l'articolo 20 della legge organica 7 luglio 1907, n. 429, nel testo modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, mentre distingue e colloca nel particolare raggruppamento delle « Spese complementari », le spese per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, al pari di quelle relative al rinnovamento del materiale rotabile, non considera, fra le spese di questo raggruppamento e neppure distintamente menziona le spese concernenti il rinnovamento degli altri

impianti fissi, assimilandole, quindi, implicitamente, alla più vasta e generica categoria delle spese di manutenzione.

Con l'articolo 4 del presente disegno di legge si provvede, pertanto, a modificare il summenzionato articolo della legge organica, in modo da permettere di trasferire nel gruppo delle « Spese complementari » e di riunirvi, in unico separato capitolo, come è poi previsto al primo comma del successivo articolo 5, tutte indistintamente le spese di rinnovamento degli impianti fissi.

Inoltre, affinché il provvedimento possa aver corso fin dall'esercizio 1958/59, col secondo comma dello stesso articolo 5 viene disposto il trasferimento, al nuovo apposito capitolo unico da istituire nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria per le spese di rinnovamento degli impianti, sia dello stanziamento di 5.500 milioni, già iscritto, per l'esercizio suddetto al capitolo « Rinnovamento della parte metallica dell'armamento », sia di una quota parte dello stanziamento iscritto al capitolo « Manutenzione della linea », riferibile alle spese di rinnovamento degli altri impianti fissi.

La determinazione della quota parte suddetta richiedeva una preliminare precisa definizione dei criteri di separazione delle spese di rinnovamento da quelle di manutenzione. I criteri adottati sono quelli recentemente stabiliti dall'U.I.C. (Union Internationale des Chemins de fer) ai fini delle statistiche ferroviarie internazionali, a seguito di un elaborato studio di un apposito gruppo di esperti.

Sulla base di questi criteri, la quota parte dello stanziamento di 24.600 milioni, iscritto nel bilancio dell'Amministrazione ferroviaria per l'esercizio 1958/59, al capitolo « Manutenzione della linea », da riferire alle spese di rinnovamento degli impianti e da trasferire, quindi, all'apposito nuovo capitolo, da istituirsi per questo specifico titolo, insieme allo stanziamento di 5.500 milioni per il rinnovamento della parte metallica dell'armamento, è stata determinata in 8.800 milioni.

Con ciò, per il titolo in questione, verrà, in definitiva, a risultare stanziata, per l'esercizio 1958/59, la complessiva somma di 14.300 milioni. Un uguale stanziamento, come minimo, è inoltre stabilito, dall'articolo 4, per lo stesso titolo, anche per gli esercizi successivi.

Stabilita, così, e garantita, in 14.300 milioni, dall'esercizio 1958/59 in poi, la misura minima degli stanziamenti sui quali l'Amministrazione ferroviaria potrà contare per il rinnovamento dell'armamento delle linee e degli altri impianti fissi in generale, restava da fissare l'ampiezza del periodo di tempo per il quale sarebbe stato opportuno di vincolare parte dei suddetti stanziamenti ad un programma di lavori preventivamente stabilito ed alla anticipata assunzione degli impegni relativi alla sua realizzazione.

Si è ritenuto, per varie considerazioni, che tale periodo potesse essere opportunamente fissato in cinque anni secondo la impostazione del piano organico di ammodernamento e potenziamento della rete. Da un lato, infatti, si è considerato che, limitando il provvedimento ad un periodo più breve, non si sarebbe potuto dare al relativo programma di lavori tutta l'ampiezza necessaria per estenderlo organicamente a tutti i settori più strettamente collegati da un reciproco rapporto di complementarietà. D'altro lato, non è apparso opportuno di prendere in considerazione un periodo più lungo, per il quale la programmazione si sarebbe presentata più difficile ed avrebbe dovuto fondarsi su previsioni più incerte e su ipotesi più facilmente suscettibili di essere, poi, superate dall'evoluzione tanto dei fattori tecnici che di quelli economici.

Nello studio e nella predisposizione dei mezzi di finanziamento di un programma pluriennale di rinnovamento degli impianti fissi, nel quale una parte preminente deve essere necessariamente riservata alla superstruttura delle linee, era poi indispensabile tenere ben presente un'altra fondamentale esigenza.

Tale esigenza riguarda, appunto, il rinnovamento della superstruttura delle linee ed è strettamente connessa con le crescenti necessità del traffico, con la evoluzione della tecnica, quelle incessantemente reclamando, questa, d'altra parte, consentendo l'effettuazione di treni sempre più pesanti e più veloci e, pertanto, insieme, concorrendo a rendere sempre più indispensabile ed urgente l'adeguamento dell'armamento delle linee al maggiore sforzo richiestogli dal maggiore peso e dalla più elevata velocità dei convogli.

A tale adeguamento si provvede, naturalmente, in modo sistematico, in occasione dei rinnovamenti, i quali, pertanto, non si effettuano, nella maggior parte dei casi, soprattutto sulle linee principali a traffico più intenso, ripristinando lo stesso tipo di armamento preesistente, bensì sostituendolo con un tipo di armamento più pesante e con impiego di un maggior numero di appoggi.

Il rinnovamento si accoppia così, indissolubilmente, con un rafforzamento che, in quanto tale costituisce, però, un vero e proprio aumento patrimoniale, sia fisicamente, per il maggior peso del materiale metallico impiegato e del maggior numero delle traverse poste in opera, sia economicamente, per la maggior capacità di traffico conferita, in tal modo, alle linee rinnovate.

È principio, d'altra parte, costantemente osservato nella contabilità ferroviaria di tener rigorosamente distinti i fondi destinati al semplice rinnovamento degli impianti nella loro preesistente consistenza da quelli destinati, invece, a finanziare gli incrementi e le migliorie patrimoniali, anche quando si tratti di operazioni praticamente congiunte e inseparabili. Ma è evidente, in quest'ultimo caso, l'imprescindibile necessità di provvedere contemporaneamente, in proporzionata misura, al finanziamento tanto della spesa riferibile alla sostituzione pura e semplice, quanto di quella corrispondente all'aumento di consistenza e di valore degli impianti. Ed è per questo che, nello stabilire la somma da stanziare in ciascun esercizio per il rinnovamento dei binari, secondo il relativo programma tecnico annuale, si ha cura di comprendere, anche, nello stanziamento per aumenti e migliorie patrimoniali da iscriverne nel bilancio dello stesso esercizio, la somma correlativamente necessaria per la copertura della spesa corrispondente al costo supplementare dei rafforzamenti congiuntamente previsti nel programma suddetto.

Analogamente, nello stabilire il divisato programma di rinnovamenti quinquennali, era pertanto indispensabile di prevedere, del pari, nel programma stesso, per quanto concerne i rinnovamenti di binari, anche il fabbisogno supplementare corrispondente al costo dei rafforzamenti relativi, predisponendo, nel contempo, la necessaria copertura finanziaria.

Le molteplici e complesse esigenze finora illustrate, trovano il loro sbocco nell'articolo 2 del disegno di legge presentato.

Questo è rivolto, infatti, a vincolare al finanziamento di un piano di rinnovamenti quinquennali:

a) cinque annualità, di 13.500 milioni ciascuna, da prelevare sullo stanziamento che risulterà iscritto in bilancio, per il rinnovamento degli impianti fissi, in ognuno degli esercizi compresi nel quinquennio 1958/59-1962/63, in virtù del congiunto disposto degli articoli 4 e 5 dello stesso disegno di legge;

b) e cinque annualità, di 1.500 milioni ciascuna, da prelevare sullo stanziamento iscritto nel bilancio dell'esercizio 1958/59 per aumenti e migliorie patrimoniali e su quello che sarà da iscriverne, per lo stesso titolo, nei bilanci degli esercizi successivi.

Le somme in tal modo complessivamente vincolate all'esecuzione del programma di rinnovamenti di cui trattasi ammontano, quindi, per ogni esercizio, a 15.000 milioni e per tutti e cinque gli esercizi considerati, a 75.000 milioni di cui:

milioni 67.500 da prelevare sui fondi propriamente assegnati per il rinnovamento degli impianti,

e milioni 7.500 da prelevare sui fondi assegnati per aumenti e migliorie patrimoniali, corrispondendo questa somma al complessivo ammontare del costo supplementare dei rafforzamenti previsti nel quadro dei rinnovamenti di binario programmati nel quinquennio qui considerato.

Non si è ritenuto opportuno di vincolare all'esecuzione del programma di rinnovamenti di cui trattasi l'intero ammontare degli stanziamenti che risulteranno iscritti in bilancio per il rinnovamento degli impianti fissi, per non precludere la possibilità di riservare parte degli stessi stanziamenti al finanziamento di altri lavori che, quantunque non suscettibili di essere previsti ed inclusi in un programma del tipo di quello progettato, potrebbero, tuttavia, manifestarsi, in avvenire, con carattere di assoluta urgenza ed indifferibilità.

7. Per quanto concerne il programma dei lavori e delle forniture per lire 100.000 milioni, da finanziarsi col ricorso ad operazioni di pre-



stito, il provvedimento autorizza l'Amministrazione ferroviaria a contrarre mutui, d'intesa con il Ministero del tesoro, all'interno ed all'estero, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno.

Il ricorso ai prestiti esteri viene suggerito dalla considerazione, da un lato, delle favorevoli disposizioni che il capitale estero ha manifestato, in questi ultimi anni, in diverse occasioni, verso le iniziative italiane e, dall'altro, dall'interesse esistente, anche da parte italiana, a profittare delle buone condizioni che generalmente accompagnano i prestiti in questione, quando essi siano contratti con Paesi che hanno rilevanti disponibilità di capitali, evitando, nel contempo, di aggravare il mercato finanziario italiano con continui massicci prelevamenti da parte dello Stato.

In concreto, il ricorso alle fonti di finanziamento estere potrebbe avvenire sia per il tramite di speciali istituti finanziari a ciò particolarmente destinati ed autorizzati, sia con la stipulazione diretta di mutui con organizzazioni bancarie dedite a siffatte operazioni, come la Banca Internazionale Ricostruzione e Sviluppo (B. I. R. S.) od altre importanti banche o gruppi di banche disposti a prendere in considerazione finanziamenti a lunga scadenza di rilevante entità.

Pur prevedendo e ammettendo la favorevole opportunità di ricorrere a dei prestiti esteri, la realizzazione del predisposto programma di investimenti non potrebbe essere subordinata al maturarsi di tutte le condizioni necessarie perchè una siffatta opportunità diventi effettiva ed attuale.

Almeno in partenza sarà, quindi, d'uopo fondarsi sulle possibilità di finanziamento concretamente suscettibili di essere soddisfatte col ricorso a prestiti interni.

Questi dovrebbero, prevalentemente, realizzarsi in forme sostanzialmente non dissimili da quelle poste in essere negli ultimi anni e che sono state imperniate, come è noto, sul collocamento di obbligazioni, per il tramite del Consorzio di Credito per le Opere pubbliche.

Peraltro, non dovrebbe precludersi la possibilità di ricorrere anche a singole e più modeste operazioni di mutuo da stipularsi direttamente con qualche importante istituto ban-

cario o con altri enti particolarmente interessati alla realizzazione di qualcuno dei provvedimenti previsti nel piano, nella misura, s'intende, nella quale, eventualmente, se ne offrisse la favorevole opportunità.

Importante è, in ogni caso, la scelta dei tempi dei finanziamenti.

Infatti, come è noto, l'attuazione di opere così ingenti richiede un tempo non breve (pre-disposizione di programmi analitici, progettazione, elaborazione e presentazione delle proposte, approvazione, affidamento dei lavori e delle commesse, esecuzione) per cui notevole è anche lo sfasamento che, di solito ed inevitabilmente, si verifica fra l'aggiudicazione alle ditte dei lavori e la liquidazione finanziaria degli impegni contrattuali assunti.

È, perciò, opportuno che i finanziamenti da promuovere siano regolati in relazione alle effettive necessità di cassa e, quindi, alle presumibili scadenze dei pagamenti, in modo da evitare, per quanto possibile, inutili immobilizzazioni di capitali e notevoli oneri di interessi.

Con ciò verrebbero eliminati — o quanto meno ridotti — gli inconvenienti verificatisi in questi ultimi anni in dipendenza del frequente e ripetuto ricorso ai prestiti collocati sul mercato italiano con emissione di obbligazioni ferroviarie, tramite il Consorzio di Credito per le Opere pubbliche, fino alla concorrenza dello intero importo fissato dalle relative leggi di autorizzazione e con notevole anticipo rispetto alle date di maturazione dei pagamenti conseguenti all'espletamento dei relativi programmi.

È da notare, infatti, che questi prestiti obbligazionari se, da un lato, hanno concorso, in parte, a migliorare la situazione della Tesoreria dello Stato, nelle varie epoche in cui vennero posti in essere, dall'altro, hanno però determinato, per l'Amministrazione ferroviaria, il costituirsi di disponibilità sproporzionate alle sue immediate necessità di cassa. Non sarebbe, perciò, il caso di accrescere, ora, ulteriormente, queste disponibilità, anche per il pesante carico di interessi passivi che esse comportano, mentre converrebbe, al contrario, di agevolarne il più rapido riassorbimento possibile, rinunciando a porre in essere nuove operazioni di provvista di fondi, per, il finanziamento di vasti programmi di inve-



stimenti patrimoniali, che non abbiano possibilità di immediato utilizzo.

Se queste considerazioni consigliano di differire la stipulazione dei prestiti fino al momento dell'impiego effettivo dei fondi, è, invece, essenziale che tali operazioni di finanziamento siano subito autorizzate ed impostate affinché, a fronte dell'importo dei prestiti da contrarre, possano essere correlativamente avviati ad esecuzione i programmi dei lavori e delle provviste da espletare e possano essere assunti, col passaggio delle ordinazioni, gli impegni di spesa relativi senza, peraltro, che l'importo di tali impegni debba restare, in ciascun esercizio, circoscritto nei limiti delle rispettive disponibilità materiali di fondi.

Infatti, nel caso in cui si dovesse condizionare l'assunzione degli impegni all'esistenza di una corrispondente materiale disponibilità finanziaria, le ordinazioni dovrebbero essere necessariamente frazionate nel tempo con la conseguenza, quindi, di un notevole inevitabile ritardo nella concreta realizzazione delle opere e nella effettiva utilizzazione della relativa disponibilità.

Alle considerazioni ed alle necessità, qui sopra rappresentate, furono manifestamente ispirati, del resto, gran parte dei provvedimenti emanati prima dell'ultima guerra per il finanziamento degli importanti programmi di lavori e provviste, allora impostati per l'estensione della trazione elettrica e per la sistemazione, il miglioramento ed il potenziamento, in genere, delle linee, degli impianti e dei mezzi di esercizio.

Con questi provvedimenti — fra i quali meritano di essere tenuti particolarmente presenti il regio decreto-legge 7 agosto 1936, n. 1620, il regio decreto-legge 8 aprile 1937, n. 749, il regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 451 e la legge 30 maggio 1940, n. 728 — mentre veniva senz'altro autorizzata l'intera spesa occorrente per l'attuazione del programma di lavori e di forniture importanti e l'assunzione dei relativi impegni, si lasciava all'Amministrazione ferroviaria di porre in essere le necessarie operazioni di provvista dei fondi, mano a mano che se ne fosse presentato il bisogno, e con modalità ed a condizioni la cui determinazione veniva rimessa a successivi provvedimenti governativi, da promuoversi d'intesa con gli organi dell'Amministrazione finanziaria.

8. In concreto, il qui unito disegno di legge — e più precisamente *il suo articolo 1* — è rivolto ad autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad attuare il piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato, che contempla i lavori e le provviste sopra enunciate, fino a concorrenza della somma complessiva di 175 miliardi da ripartire, secondo il disposto dei successivi articoli 2 e 3, negli esercizi finanziari dal 1958/59 al 1962/63.

*L'articolo 2* del disegno di legge stabilisce la forma di finanziamento della parte di spesa dell'ammontare di 75 miliardi di lire concernente il rinnovamento ed il rafforzamento dell'armamento dei binari ed il rinnovamento degli altri impianti fissi, spesa che viene impegnata anticipatamente ai normali stanziamenti annuali di bilancio destinati a tali spese, e quindi, con autofinanziamento interno.

*L'articolo 3* del disegno di legge stabilisce la ripartizione e la forma di finanziamento della parte di spesa dell'ammontare di 100 miliardi di lire concernente tutte le altre opere e forniture non contemplate dal precedente articolo 2 e comprese nel piano di cui all'articolo 1.

La ripartizione è in rapporto all'attuazione finanziaria del piano ed il correlativo finanziamento viene autorizzato col ricorso ad operazioni di mutuo, da contrarre a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, sia all'interno che all'estero.

*L'articolo 4* del disegno di legge modifica l'articolo 20 della legge organica dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per consentire il trasferimento nel gruppo delle « Spese complementari », in un unico separato capitolo come è, poi, previsto al primo comma del successivo articolo 5, tutte indistintamente le spese di rinnovamento degli impianti fissi.

*L'articolo 5* del disegno di legge stabilisce l'ammontare dello stanziamento di bilancio per il rinnovamento dei binari e degli impianti fissi, da costituire mediante trasferimento da altri capitoli a quello di nuova istituzione previsto dall'articolo in esame.

*L'articolo 6* del disegno di legge stabilisce l'intervento del Ministro del tesoro nella stipulazione fra l'Amministrazione ferroviaria e gli enti mutuanti, delle convenzioni che dovranno regolare i mutui in questione e stabilirne le

forme, le condizioni e le modalità, alla cui determinazione viene così assicurato il concorso anche degli organi dell'Amministrazione finanziaria.

Il periodo massimo dell'ammortamento, fissato, dallo stesso articolo 6 in trent'anni, è in relazione alla durata media del materiale e degli impianti che formano oggetto degli investimenti.

Sempre all'articolo 6 viene, inoltre, precisato che il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto, e che le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Am-

ministrazione suddetta e specificatamente vincolate a favore degli Enti mutuanti.

L'articolo 7 stabilisce, come già per le precedenti operazioni di mutuo poste in essere dalle Ferrovie dello Stato, che anche quelle autorizzate con questo nuovo provvedimento 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.

L'articolo 8, infine, demanda al Ministro del tesoro di provvedere, con propri decreti, alla variazione di bilancio occorrenti per l'attuazione di quanto disposto nello stesso disegno di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad attuare, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 175.000 milioni, l'esecuzione di un organico piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato concernente il rinnovamento ed il rafforzamento dei binari, la dieselizzazione della trazione sulle linee principali esercitate a vapore, l'installazione di moderni impianti di sicurezza, segnalamento e blocco, l'aumento ed il miglioramento dei rotabili, l'elettrificazione di alcune linee, il rinnovamento degli impianti fissi, nonché altri lavori e forniture di carattere patrimoniale e di ripristino strettamente connessi alla realizzazione del piano come sopra specificato.

## Art. 2.

Le spese occorrenti per l'esecuzione del rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi compresi nel piano di cui all'articolo 1, saranno finanziate, fino a concorrenza della somma complessiva di lire 75.000 milioni, con l'assegnazione, per cinque esercizi finanziari a far tempo dall'esercizio 1958-59 e fino all'esercizio 1962-63:

a) della somma di lire 13.500 milioni da prelevarsi sullo stanziamento che risulterà iscritto annualmente nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, al capitolo di cui al primo comma dell'articolo 4 ed ai sensi dell'articolo 3;

b) della somma di lire 1.500 milioni da prelevarsi per l'esercizio 1958-59 sullo stanziamento iscritto nel bilancio dell'Amministrazione suddetta al capitolo n. 58 « Migliorie ed aumenti patrimoniali alle linee e agli impianti a carico dell'esercizio » e, per quattro esercizi successivi, sullo stanziamento da iscriverne, per il medesimo titolo, sul capitolo corrispondente.

## Art. 3.

La somma di lire 100.000 milioni occorrente per l'esecuzione delle altre opere e forniture non contemplate dall'articolo 2 e comprese nello stesso piano di cui all'articolo 1, sarà iscritta in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in ragione di lire 30.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1958-1959 e 1959-60, di lire 20.000 milioni nell'esercizio 1960-61 e di lire 10.000 milioni in ciascuno degli esercizi 1961-62 e 1962-63.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 100.000 milioni di cui al precedente comma, saranno provveduti con operazioni di credito.

A tale fine, l'Amministrazione è autorizzata a contrarre mutui, da collocarsi sia all'interno che all'estero, mano a mano che se ne presenterà il bisogno e fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di lire 100.000 milioni.

## Art. 4.

L'articolo 20 della legge 7 luglio 1907, numero 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è ulteriormente modificato come segue:

Quarto comma; lettera b):

b) pel rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, per cui verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore a quella che verrà a risultare iscritta, per questo titolo, sul bilancio dell'esercizio 1958-59;

Quinto comma:

I ricavi del materiale fuori uso e di demolizione, provenienti dalla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e dal rinnovamento dei binari, degli altri impianti fissi e dei rotabili, formeranno oggetto di appositi capitoli e articoli dell'entrata ed il loro importo sarà aggiunto agli stanziamenti di spesa corrispondenti ai suddetti titoli.

## Art. 5.

La somma da stanziarsi in bilancio per rinnovamento dei binari e degli altri impianti fissi, ai sensi dell'articolo 4, sarà iscritta in un apposito distinto capitolo dello stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Tale somma, per l'esercizio 1958-59, è stabilita nell'importo di lire 14.300 milioni, di cui:

a) lire 5.500 milioni pari allo stanziamento iscritto, nello stesso stato di previsione della spesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio suddetto, al capitolo n. 56 « Rinnovamento della parte metallica dell'armamento », da trasferirsi da questo capitolo, che viene soppresso;

b) lire 8.800 milioni, da trasferirsi dal capitolo n. 16 « Manutenzione della linea », sempre dello stato di previsione suddetto, quale quota parte dello stanziamento di questo capitolo riferibile ai lavori ed alle forniture aventi carattere di rinnovamento.

## Art. 6.

I mutui di cui all'articolo 3 saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite con-

venzioni da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria e gli enti mutuanti, con l'intervento del Ministro del tesoro, e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

Il periodo d'ammortamento dei mutui non potrà essere, comunque, superiore ai trenta anni.

Il servizio dei mutui sarà assunto dall'Amministrazione ferroviaria a partire, per ciascun mutuo, dall'esercizio finanziario nel quale il mutuo stesso sarà stato contratto. Le rate di ammortamento saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Amministrazione stessa e specificatamente vincolate a favore dell'ente mutuante.

## Art. 7.

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.

## Art. 8.

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