

(N. 1704-A)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## RELAZIONE DELLA 7<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
E MARINA MERCANTILE)

SUL

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

NELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1951

Comunicata alla Presidenza il 31 ottobre 1951

Acquisto di nuovo materiale rotabile per le Ferrovie Calabro-Lucane

ONOREVOLI SENATORI. — Con disegno di legge, presentato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, approvato dalla Camera dei deputati il 19 ottobre 1948 e successivamente approvato dal Senato l'8 febbraio 1949, di poi pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il 6 aprile 1949, n. 168, venivano concesse alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo anticipazioni rimborsabili, entro il limite massimo di lire 900 milioni, per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle Ferrovie Calabro-Lucane.

Alla legge 6 aprile 1949, n. 168 era allegato lo schema di convenzione, da redigersi tra il Ministero dei trasporti e la Società Mediterranea per regolare l'acquisto del materiale. Secondo l'articolo 1 della predetta convenzione la Società si obbligava ad acquistare entro il 31 dicembre 1950, n. 25 nuove automotrici di cui 10 di tipo articolato e 15 a carrelli. Nella convenzione si aggiungeva che sarebbero state accordate proroghe, per il compimento della fornitura, non superiori ad un anno. Si faceva obbligo alla Società di presentare, per l'approva-

zione governativa, entro due mesi dalla data del decreto di approvazione della convenzione, i disegni di esecuzione dei due tipi di automotrici da acquistare, coi relativi preventivi di spesa.

Per l'articolo 5 della stessa convenzione il rimborso allo Stato del complessivo importo delle anticipazioni sarebbe stato effettuato dalla Società in 25 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità anticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

Senonchè, mentre la legge fu pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* il 6 aprile 1949, soltanto il 9 marzo 1950, cioè circa un anno dopo, fu stipulata la convenzione con la Società Mediterranea — che fu poi approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, n. 488, registrato alla Corte dei conti il 18 luglio 1950 e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 22 luglio 1950, n. 166.

Questa successione di date, appositamente elencate, dimostra come tra l'approvazione del Parlamento e la attuazione della legge siano trascorsi ben 16 mesi circa. Vien fatto di domandarsi a chi e a che cosa sia imputabile questo ritardo, che non poco ha influito sul costo del materiale e soprattutto sulla messa in esercizio delle automotrici; è innegabile che il Ministero dei trasporti ha lasciato trascorrere ben undici mesi per stipulare la convenzione e ciò è dovuto sia alle ben note vicende di assestamento della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero, sia al fatto che, determinatasi dopo la pubblicazione della legge, la necessità di sostituire alle 25 automotrici, originariamente previste, 24 automotrici a carrelli ed 8 rimorchiate, si ritenne dal Ministero che si venisse con ciò a modificare la legge e si attese, per la stipula della convenzione, di conoscere il parere del Consiglio di Stato, come fu effettivamente fatto, ma con perdita di parecchi mesi. Sarebbe stato forse più conveniente e sollecito rinviare la legge al Parlamento, onde far approvare le variazioni introdotte alla composizione del materiale, che, si badi bene, era quantitativamente e qualitativamente poco differente dal previsto, senza aggravio di spesa per lo Stato. Comunque, pubblicata finalmente

sulla *Gazzetta Ufficiale* il 22 luglio 1950 la convenzione con la Società Mediterranea, subito dopo, e cioè in data 26 luglio 1950, a seguito delle necessarie trattative ed accordi, fu fatta dalla Società Breda, per la fornitura delle 24 automotrici, la offerta, accettata dalla Società Mediterranea e comunicata al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale motorizzazione civile e trasporti in concessione — il 31 luglio successivo, con risposta di accettazione da parte dell'Ispettorato del 2 agosto 1950.

Le 8 vetture rimorchiate, per la impossibilità di ottenere tutto il materiale dalla Breda, vennero commissionate alle Officine Reggiane, che fecero la loro offerta in data 11 settembre 1950, accettata dalla Società Mediterranea il successivo 15 settembre e comunicata lo stesso giorno al Ministero dei trasporti — Ispettorato generale motorizzazione civile e trasporti in concessione — che la approvò soltanto il 30 ottobre 1950.

Attualmente le automotrici sono in costruzione alla Breda e le prime due saranno pronte entro l'anno corrente, mentre le altre seguiranno con un ritmo di consegna da 3 a 5 unità al mese.

Per le 8 vetture rimorchiate, dopo la chiusura per molti mesi degli stabilimenti delle Reggiane, a seguito delle note vicende concluse solo nei giorni scorsi, vista la inadempienza della predetta Ditta, sono state ritirate le ordinazioni ed è stato concluso un altro contratto con la Breda, che ha preso l'impegno di costruzione entro otto mesi dall'ordinazione, conferita nei giorni scorsi, tanto che la consegna totale di questo materiale coinciderà con l'ultimazione della consegna delle automotrici.

È intuitivo che materiale siffatto non può essere allestito in pochi mesi, essendo necessario quasi un anno, onde il termine previsto del 31 dicembre 1950, per la costruzione e nell'entrata in servizio del materiale, è ormai sorpassato da un pezzo e si rende necessaria una proroga di almeno un anno come proposta nel disegno di legge in esame, sia per la fornitura del materiale, sia pure per l'inizio del rimborso allo Stato delle anticipazioni, che vengono corrisposte alla Società a mente della convenzione.

La Commissione, a tal proposito, ha avuto il dubbio che per le difficoltà insorte nell'alle-

stimento del materiale, in conseguenza dell'andamento dei mercati e di altri impegni della società costruttrice, la proroga di un anno proposta dal Governo, anche per il tempo occorso ed occorrente per la approvazione da parte delle due Camere, possa rivelarsi insufficiente e ritiene pertanto che debba concedersi una proroga di 18 mesi, ossia propone che il termine originario del 31 dicembre 1950 sia posticipato al 30 giugno 1952. Ciò anche per evitare che il Parlamento debba occuparsi ancora di qualche piccola proroga.

L'articolo 2 del disegno di legge, in esecuzione della legge 5 aprile 1949, n. 168, articolo 2, che rinvia ad una successiva legge la determinazione della misura del fondo di rinnovo del materiale in oggetto, da costituirsi dallo Stato, stabilisce il versamento di una quota annua pari al 5 per cento del valore a nuovo del

materiale e nella ipotesi di una durata media di anni 14. Essendo il costo complessivo iniziale del materiale di milioni 1.196, l'onere per lo Stato del primo anno sarà di poco inferiore ai 60 milioni, essendo per gli anni successivi variabile col valore a nuovo del materiale stesso, così come si è praticato per altre concessioni del genere e ciò per rendere il fondo di rinnovo più rispondente alla spesa effettivamente occorrente per la sostituzione del materiale.

Il disegno di legge riguarda dunque la proroga di una legge già approvata dal Senato ed alcune clausole per la sua attuazione e pertanto la Commissione, rilevando come il traffico sulle ferrovie calabro-lucane sia diventato eccessivo rispetto alla potenzialità degli attuali mezzi in servizio, ne propone l'approvazione.

GENCO, *relatore*.

DISEGNO DI LEGGE  
TESTO DEL MINISTERO

Art. 1.

È prorotato al 31 dicembre 1951 il termine di esecuzione, e di presentazione di domande di proroghe, stabilito nell'articolo 1, commi primo e secondo, della convenzione stipulata il 9 marzo 1950 a norma dell'articolo 2 della legge 6 aprile 1949, n. 168, e approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, n. 488, concernente l'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo deve acquistare per l'esercizio delle Ferrovie calabro-lucane.

È corrispondentemente prorotata al 1° gennaio 1952 la data a decorrere dalla quale detta Società, a' sensi dell'articolo 1, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, e dell'articolo 5, primo comma, della richiamata convenzione 9 marzo 1950, dovrà rimborsare in annualità posticipate le anticipazioni concesse dal Ministero dei trasporti per l'acquisto del nuovo materiale rotabile.

Art. 2.

Il Ministero dei trasporti provvederà alla costituzione del fondo di cui all'articolo 2, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, per il rinnovo del materiale rotabile indicato nel precedente articolo 1, mediante versamento al Contabile del portafoglio di una quota annua pari al 5 per cento del valore a nuovo nell'anno del materiale in servizio nell'anno stesso, per l'investimento in titoli di Stato o da esso garantiti, che dovranno essere depositati presso la Tesoreria provinciale di Roma.

Alla spesa occorrente si farà fronte con le normali assegnazioni di bilancio del Ministero dei trasporti.

Sono applicabili al fondo anzidetto le clausole dell'articolo 26, commi secondo, terzo e quarto, della convenzione 10 luglio 1926, approvata con decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, relativa alla concessione delle Ferrovie calabro-lucane.

DISEGNO DI LEGGE  
TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

È prorotato al 30 giugno 1952 il termine di esecuzione, e di presentazione di domande di proroghe, stabilito nell'articolo 1, commi primo e secondo, della convenzione stipulata il 9 marzo 1950 a norma dell'articolo 2 della legge 6 aprile 1949, n. 168, e approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, n. 488, concernente l'immissione in servizio del nuovo materiale rotabile che la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo deve acquistare per l'esercizio delle Ferrovie Calabro-Lucane.

È corrispondentemente prorotata al 1° luglio 1952 la data a decorrere dalla quale detta Società, a' sensi dell'articolo 1, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, e dell'articolo 5, primo comma, della richiamata convenzione 9 marzo 1950, dovrà rimborsare in annualità posticipate le anticipazioni concesse dal Ministero dei trasporti per l'acquisto del nuovo materiale rotabile.

Art. 2.

*Identico.*