

(N. 1704)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(CAMPILLI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PELLA)

NELLA SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1951

Acquisto di nuovo materiale rotabile per le Ferrovie Calabro-Lucane.

ONOREVOLI SENATORI. — Mediante convenzione 9 marzo 1950, stipulata con la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, secondo lo schema allegato alla legge 6 aprile 1949, n. 168, è stato regolato l'acquisto del nuovo materiale rotabile per le Ferrovie Calabro-Lucane e la concessione alla Società medesima di anticipazioni rimborsabili entro il limite di lire 900 milioni sulla spesa all'uopo occorrente, stabilendo la data del 31 dicembre 1950 per l'ultimazione della fornitura e quella del 1° gennaio 1951 per l'inizio del rimborso delle anticipazioni.

Le modalità e le condizioni per l'acquisto del detto materiale furono concordate con la Società Mediterranea nel mese di luglio 1948, ed i termini suddetti vennero stabiliti nella considerazione che la fornitura del materiale medesimo, in rapporto alle possibilità della produzione industriale di quell'epoca, richiedeva due anni di tempo, e che si presumeva di definire entro lo stesso anno 1948 la relativa convenzione con la Società.

Senonchè, in dipendenza di ritardi verificatisi nella definizione della pratica, in primo luogo per la necessità di attendere l'emana-zione della legge di approvazione della spesa e di autorizzazione per la stipula della relativa convenzione con la Società — legge che, come si è indicato, porta la data del 6 aprile 1949 — e, successivamente, per l'espletamento della istruttoria sulle varianti apportate alla composizione del materiale da acquistare (24 automotrici e 8 rimorchiate, in luogo delle 25 automotrici, di cui 10 articolate e 15 a carrelli, originariamente previste), la convenzione con la Mediterranea è stata stipulata solo il 9 marzo 1950, e approvata con decreto del Presidente della Repubblica 5 aprile 1950, n. 488, registrato alla Corte dei conti il 18 luglio successivo e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 166, del 22 luglio 1950.

La Società ha in conseguenza potuto provvedere solo alla fine di luglio 1950 alla ordinazione del materiale presso le case costruttrici.

Il termine del 31 dicembre 1950 fissato per la costruzione e l'immissione in servizio del materiale è quindi da ritenersi ormai assolutamente insufficiente, e si rende pertanto necessario prolungarlo di un anno, tenuto conto che, date le maggiori attuali possibilità della industria, si prevede necessario per il completamento della fornitura un periodo di circa un anno e mezzo, a decorrere, s'intende, dalla data dell'ordinazione, e cioè dal mese di luglio del 1950.

Corrispondentemente una proroga nella stessa misura di un anno si rende necessaria per l'altro termine del 1° gennaio 1951 fissato per l'inizio del rimborso delle anticipazioni, essendo i due termini in questione strettamente interdipendenti tra loro. In proposito è infatti da notare che dovendo le anticipazioni medesime essere concesse in proporzione dello sviluppo dei lavori, la Società non potrà evidentemente iniziare il rimborso dell'intera somma che le sarà anticipata se non dopo averne conseguito il relativo pagamento, e cioè dopo il completamento dei lavori stessi.

In conformità delle anzidette conclusioni si è predisposto il presente disegno di legge col quale viene protratto al 31 dicembre 1951 il ripetuto termine del 31 dicembre 1950 per l'immissione in servizio del materiale, ed al 1° gennaio 1952 la decorrenza del rimborso delle anticipazioni accordate (articolo 1°).

Con l'articolo 2 dello stesso disegno di legge si provvede poi a dare esecuzione al disposto dell'articolo 2, secondo comma, della legge 6 aprile 1949, n. 168, che rinvia appunto ad una legge successiva la determinazione della misura del fondo di rinnovo del materiale di che trattasi, fondo da costituire a carico dello

Stato, a partire dall'anno successivo alla data di immissione in servizio del materiale stesso.

Per la costituzione di tale fondo di rinnovo, con detto articolo 2 viene stabilito il versamento di una quota annua determinata nella misura del 5 per cento del valore a nuovo del materiale in parola, in base al presupposto di una durata media di anni 14 del materiale stesso.

E poichè secondo i prezzi attuali il costo complessivo del materiale da approvvigionare ascende a circa lire 1.196 milioni, l'onere per lo Stato sarà di circa lire 60 milioni (5 per cento di 1.196 milioni), onere che potrà variare nel corso della concessione, in dipendenza degli aumenti e delle diminuzioni che possano verificarsi in avvenire nel valore del materiale in servizio, a causa principalmente di eventuali variazioni del potere di acquisto della moneta. Si è infatti ritenuto opportuno — allo scopo di avvicinare il più possibile l'entità del fondo di rinnovo, che sarà gradualmente costituito, alla spesa necessaria per l'acquisto del nuovo materiale da provvedere in sostituzione di quello posto fuori uso — di adottare la stessa clausola vigente per i fondi di rinnovamento del materiale rotabile in servizio sulle Ferrovie del sud-est, stabilendo che la quota da versare annualmente sia commisurata non al costo originario di acquisto, bensì al valore a nuovo che può essere attribuito al materiale in servizio nei singoli anni considerati.

Con lo stesso articolo 2 si rendono inoltre applicabili alla costituzione ed alla gestione del fondo in parola le disposizioni vigenti per i fondi speciali delle Ferrovie Calabro-Lucane (articolo 26 della convenzione di concessione 10 luglio 1926).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È protratto 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 protratta 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 con-

cesse 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.