

(N. 2461-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

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 1° luglio 1952 (V. Stampato N. 2697)

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

di concerto col **Ministro del Bilancio e *ad interim* del Tesoro**

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 5 LUGLIO 1952

Comunicata alla Presidenza il 3 ottobre 1952

Concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18 miliardi e 800 milioni a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il ripristino del parco del materiale rotabile.

ONOREVOLI SENATORI. — Il disegno di legge sulla concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18 miliardi e 800 milioni in favore delle Ferrovie dello Stato per il ripristino del parco del materiale rotabile, già approvato dalla Camera dei deputati il 1° luglio 1952 su relazione della Commissione ottava, estesa dall'onorevole Caroniti, viene ora dinanzi al Senato col carattere di un provvedimento superato dai fatti e che urge approvare per evidenti ragioni contabili, come per la indiscuti-

bile necessità delle forniture che lo hanno imposto.

Si tratta di fatto di una somma già interamente erogata per eseguire nei due esercizi decorsi 1950-51 e 1951-52 le riparazioni indispensabili al materiale rotabile delle carrozze, dei bagagliai e carri postali e dei carri merci, ricorrendo per la maggior parte alla industria privata, dato che le officine ferroviarie dello Stato non avevano la possibilità di sopperire al complesso dei lavori occorrenti all'accennato ripristino.

Nella relazione dell'onorevole Caroniti sono state chiarite con rapporti fra la consistenza del parco veicoli e le esigenze della circolazione in assi-chilometri per le vetture viaggiatori ed in vetture-chilometri per gli altri carri, le necessità del ripristino.

Rimandiamo ad essa per queste particolarità, limitandoci qui a riassumerne i dati essenziali nell'unito prospetto, che permette di fare una più rapida sintesi e di dedurne alcune considerazioni sulla gravità del fenomeno, che già risulta dal cospicuo carico finanziario, al quale il disegno di legge provvede.

#### MATERIALE ROTABILE.

	Vetture viaggiatori	Bagagliai	Carri merci
Consistenza ante guerra dei veicoli in unità. . .	6.430	3.755	128.000
Consistenza efficiente nell'aprile 1950. . . . .	4.430	2.160	105.000
Veicoli riparati in ciascuno dei due esercizi.	4.100	1.650	20.000
Veicoli riparati dall'industria privata . . . .	2.400	2.350	20.000
Veicoli riparati dalle Officine dello Stato . . .	1.700	300	—

Risulta subito che l'entità delle riparazioni giudicate necessarie nel biennio 1950-52 è tale da richiedere interventi alle carrozze ed ai bagagliai quasi nella misura di una volta all'anno, mentre sensibilmente minore è la frequenza con la quale bisogna provvedere alla rimessa in efficienza dei carri merci. Ma è bene tener presente che il periodo attraversato non è solo anormale per lo scarso numero delle unità disponibili nel parco veicoli, ma anche per il fatto che si ripararono e si riparano tuttora anche unità danneggiate dalla guerra per farle rientrare in attività di servizio, provvedendo non solo ai turni periodici di riattamento, ma altresì alla reintegrazione del parco.

Comunque si tratta di una spesa che necessariamente continuerà negli esercizi futuri, che ha nei due passati aggravato fortemente lo sbilancio della gestione delle Ferrovie dello Stato, aumentandone il passivo, considerato nei piani di previsione delle spese, di 9400 milioni

per mancanza di una adeguata quota di ammortamento, omissione che non si limita a questa voce del bilancio e che creerà per altre, quali l'armamento, le reti di distribuzione dell'energia elettrica ecc., il bisogno di altre leggi eccezionali per provvedere a rimettere in ripristino sia l'uno, sia le altre.

Si raccomanda dunque di considerare nei piani di previsione dei futuri esercizi queste necessità, che ogni azienda industriale deve mettere in conto, e ciò per la indispensabile sincerità dei bilanci, in modo che il Parlamento conosca subito la misura dei sacrifici che le ferrovie dello Stato impongono alla Nazione. Nulla impedisce che le ragioni di carattere politico e di riguardo all'economia generale lo persuadano ad accettarne gli oneri, presentati però nella loro vera entità.

Merita finalmente di essere illustrato il meccanismo peritale col quale gli uffici competenti valutano l'importo dei lavori di riattamento. Esso consiste nell'apprezzare le *ore tariffarie*, cioè le ore di lavoro occorrenti per un dato tipo di riparazioni, stabilendo la corrispondente spesa nella quale, oltre alla retribuzione della mano d'opera, sono comprese le spese generali di officina, il guadagno dell'imprenditore ecc.

Per i lavori corrispondenti allo stanziamento del disegno di legge in discussione le ore tariffarie sono state apprezzate prossimamente in dieci milioni per ciascuno dei due esercizi e la spesa per ciascuna di esse raggiunse lire 580 all'incirca.

L'eccesso della spesa totale di 9400 milioni sui 5800 milioni, importo complessivo delle ore tariffarie, ossia 3600 milioni, corrisponde alla spesa per i materiali occorrenti.

La fondatezza di questi apprezzamenti, convalidati dai controlli finali, è facilitata dai risultati dell'esercizio delle Officine ferroviarie di Stato, le quali, pure avendo dato, per questo speciale complesso di lavori, un contributo assai modesto, costituiscono una fonte di informazioni preziose per stabilire con le ditte private le basi dei preventivi e dei contratti.

Riconoscendo, in tesi generale, la attendibilità di questi controlli, la Commissione settima raccomanda al Senato la sollecita approvazione del disegno di legge.

PANETTI, *relatore*.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

È autorizzata la concessione di una sovvenzione straordinaria di lire 18.800.000.000 a favore dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per il ripristino del parco del materiale rotabile.

La relativa spesa graverà sul bilancio del Ministero del tesoro, in ragione di lire 14 miliardi 100.000.000 nell'esercizio finanziario 1950-1951 e di lire 4.700.000.000 nell'esercizio finanziario 1951-52.

## Art. 2.

All'onere indicato nel precedente articolo 1 sarà fatto fronte, per la parte di lire 14 miliardi 100.000.000 afferente l'esercizio 1950-1951 con un'aliquota delle maggiori entrate di cui alla legge 4 novembre 1951, n. 1196, e per la residua parte di lire 4.700.000.000 con un'aliquota delle maggiori entrate recate dal primo provvedimento di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1951-52.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni agli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro ed ai bilanci dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per gli esercizi finanziari 1950-51 e 1951-52.