

(N. 117-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 il 19 ottobre 1948 (V. Stampato N. 28)*

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

TRASMESSO DAL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA PRESIDENZA  
IL 21 OTTOBRE 1948

Comunicata alla Presidenza il 21 dicembre 1948

### Anticipazioni di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane

ONOREVOLI SENATORI. — Per meglio intendere la necessità e la portata del disegno di legge sottoposto al vostro esame, si ritiene necessario premettere una breve illustrazione della situazione giuridica e finanziaria delle ferrovie calabro-lucane.

La legge 21 luglio 1910, n. 580, proposta dai Ministri Sacchi e Tedesco, autorizzava la concessione di una rete di ferrovie a scartamento ridotto in Basilicata e Calabria, per allacciare paesi siti in località impervie in zone di scarsa popolazione; si prevedevano quindi costruzione difficile e costosa ed esercizio con sovvenzioni statali integrative, non potendo basarsi sui proventi del traffico.

Alla nazionalizzazione delle Ferrovie dello Stato nel 1905 sopravvisse una delle tre grandi società allora esercenti e cioè la Società Italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, che continuava ad esercitare alcune linee.

A tale Società, che, per aver costruito ed esercitato importantissime ferrovie in Italia, dava allo Stato garanzia di serietà tecnica e capacità finanziaria, nel 1911, con regio decreto 26 gennaio n. 135, furono concesse la costruzione e l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, a scartamento ridotto, della lunghezza di km. 1271.

La rete comprendeva, oltre molte linee di nuova costruzione, anche alcune linee ancora

in costruzione o in esercizio a cura diretta dello Stato, previa trasformazione dello scartamento od interposizione del binario ridotto entro il normale, per alcune linee da esercitarsi cumulativamente dallo Stato e dalla Società, ed era destinata a collegare Bari con la Basilicata e la Calabria provvedendo di comunicazioni ferroviarie zone molto accidentate che ne erano prive.

Per la natura delle zone attraversate non poche furono le difficoltà che si dovettero superare: si ricordano la galleria di Migliorico di metri 3507, dove gas, acque e spinta delle terre richiesero reiterate costruzioni e spese ingentissime, e le frane di Cavorà che imposero addirittura l'abbandono e lo spostamento di lunghi tratti della linea Catanzaro-Cosenza.

Alcune delle linee previste nel 1911 furono aperte all'esercizio: ma sopraggiunse la prima guerra mondiale mentre le altre costruzioni erano in corso. Di fronte alle difficoltà dei terreni e alle citate circostanze, si dovette riconoscere l'inadeguata importanza attribuita a vari tratti della rete concessa e la scarsezza della sovvenzione accordata nel 1911 (che era di lire 1.050 al chilometro per anno e per la durata di 70 anni) quantunque essa fosse molto elevata rispetto alla media dei sussidi concessi prima di allora.

Dopo lunghe discussioni e vari decreti-legge susseguentisi per adeguare la concessione alle mutate condizioni, si addivenne infine alla legge 29 luglio 1926, n. 1450, con cui veniva approvata la nuova convenzione, che regolava in modo completamente diverso la costruzione e l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane.

Tale convenzione ridusse a km. 737 circa, invece dei previsti km. 1271, l'intera rete che fu così spezzettata in nove tronchi, di cui alcuni molto brevi (si consideri che Gioiosa-Mammola è lunga appena km. 14,800), costituenti tante piccole reti, ognuna con i propri impianti di carattere generale.

In virtù di detta convenzione del 1926, lo Stato accordava il rimborso integrale delle spese di costruzione per alcune linee, il pagamento della costruzione a corpo di altre o di parte di esse, la rivedibilità a partire dal 1° gennaio 1932 della sovvenzione stabilita in lire 26.700 per ogni chilometro esercitato,

il rimborso di alcuni fondi speciali per il rinnovamento dei materiali metallici e di armamento, per il materiale rotabile e per far fronte ai danni piuttosto frequenti per cause di forza maggiore (alluvioni, frane ecc.) per un insieme di lire 3.500 a chilometro.

Sopravvenuta la seconda guerra mondiale le ferrovie calabro-lucane ebbero danni gravissimi tanto alla parte fissa (ponti, stazioni, caselli) che al materiale rotabile (locomotive, automotrici, vetture, carri) si da turbare profondamente l'equilibrio economico che sembrava raggiunto.

Si è dovuto così affrontare la riattivazione delle opere distrutte e far fronte al pubblico servizio con materiale rotabile più scarso ed in deficienti condizioni di manutenzione per le difficoltà di approvvigionamento di materie prime.

Il servizio che, prima della guerra, era in continua fase di miglioramento, ha subito una battuta di arresto. Si son dovute attivare dalla stessa società dei servizi di autolinea per soddisfare le esigenze di collegamenti rapidi, senza tuttavia risolvere il problema.

La passività dell'esercizio è aumentata pel fatto che mentre le spese sono commisurate all'alto livello della svalutazione, gli incassi dell'esercizio non sono aumentati nella stessa proporzione. Si aggiunga la concorrenza che, per il trasporto merci a distanze brevi, come quelle dei tronchi in oggetto, la ferrovia deve subire e si comprenderà come il risanamento della gestione delle calabro-lucane potrà aversi soltanto se sarà completato il previsto programma di costruzioni e se si potranno eseguire trasporti celeri e più economici.

La rete corrisponde ad interessi generali specialmente nelle linee che uniscono i capoluoghi delle due provincie di Basilicata (Matera e Potenza) con Bari e nella congiungente Cosenza-Catanzaro. Importante dal punto di vista turistico la linea Cosenza-Camigliatello, che giunge nel cuore dell'altopiano della Sila, a circa metri 1.300 sul mare, dove la ferrovia ha favorito lo sviluppo di alberghi e di posti di villeggiatura ed i trasporti per i laghi Silani, dove sorgono gli impianti idroelettrici che alimentano gli stabilimenti industriali di Crotone e di altri centri meridionali.

Interessante anche la linea Lagonegro-Spezano Albanese che unisce Basilicata e Calabria, attraverso i valichi di Campotenese e Prestieri a poco meno di 1000 metri, e che ha dei tratti a cremagliera.

La lunghezza di esercizio della rete è, come si è detto, di km. 737 circa, di cui km. 8 con tratti a cremagliera di pendenza massima 100 per mille. Lo scartamento è di centimetri 95 e la pendenza massima è del 60 per mille con curve di raggio inferiore ai 100 metri.

Il materiale rotabile è costituito in gran parte di carri e vetture a due assi di vecchia costruzione (1911-1912), di vetture a carrelli e di alcune automotrici in servizio da oltre un decennio.

Le locomotive in servizio sono antiquate e pesanti (da trenta a quaranta tonnellate) e nei tratti a forte pendenza trainano appena 3 o 4 carri o vetture per un totale di 30 o 40 tonnellate, pari al peso della locomotiva stessa con una velocità media inferiore ai 20 chilometri orari.

Il servizio viaggiatori è solo *in minima parte* espletato con le automotrici in funzione, che per la loro età, per la mancata manutenzione a causa della guerra e per il gravoso servizio cui sono sottoposte, sono soggette a frequenti guasti, con conseguente disservizio.

L'invecchiamento tecnico e meccanico del materiale rotabile è fra le cause non ultime del crescente *deficit* dei bilanci di questi ultimi anni. Un potenziamento infatti dei mezzi di trazione, aumentando il numero dei treni chilometro, consente una maggiore utilizzazione del personale in servizio sicchè ad un aumento dei prodotti non corrisponderà un proporzionale aumento di spese nella parte afferente al personale.

La diminuzione della spesa dei trasporti avvicinerà le tariffe attuali ai costi effettivi dei trasporti, in modo tale da rendere non necessari ulteriori adeguamenti delle tariffe, che potrebbero essere insopportabili e controproducenti.

Il sistema di trazione a vapore, attualmente preminente nella rete delle ferrovie calabro-lucane, per le caratteristiche altimetriche e planimetriche della linea in esercizio, incide gravemente sul *deficit* dell'esercizio, sia direttamente per l'elevato consumo unitario di combustibile, che indirettamente attraverso la

riduzione del numero dei viaggiatori distratti da mezzi più veloci e confortevoli e spesso più economici.

L'esperienza dell'ultimo decennio ha convinto tutti i tecnici ferroviari della necessità di adoperare mezzi di maggiore frequenza e velocità possibile, come ha dimostrato la parziale motorizzazione, attuata nel 1934, delle ferrovie calabro-lucane, mediante automotrici che, dato il loro numero scarso, rappresentano soltanto un orientamento verso la soluzione del problema anzichè la soluzione stessa, anche per la promiscuità dei due sistemi (trazione a vapore e trazione con automotrici Diesel).

Tutti questi elementi impongono l'opportunità tecnica ed economica della sostituzione della trazione a vapore, il che consentirà la possibilità di adattare il servizio alle esigenze del traffico, maggior numero di corse, con frequenza tranviaria, velocità elevate, massimo conforto, con un notevole incremento dei prodotti attraverso un sensibile aumento nel numero dei viaggiatori.

Nelle attuali condizioni di bilancio delle ferrovie calabro-lucane è ovvio che la Società non possa trovare dal mercato libero il finanziamento per il rinnovo del materiale rotabile. Anche perchè, essendo, per l'articolo 24 della citata convenzione 1926, lo Stato tenuto al rimborso dei nove decimi delle perdite come ai tre quarti degli utili, la Società ha un interesse assai relativo alla eliminazione del *deficit* e, operando in condizioni quasi di monopolio, al miglioramento del servizio.

Interesse preminente resta quello delle popolazioni interessate, che sono costrette, nell'anno 1948, a servirsi di treni, che andavano bene mezzo secolo fa, ed a rimanere nello stato di inferiorità, che caratterizza queste che sono ora le più depresse regioni del Mezzogiorno.

Da ciò la proposta di legge che riguarda l'anticipazione di spesa per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per le ferrovie calabro-lucane.

Tale disegno di legge, approvato dal Consiglio dei Ministri e poi dalla Commissione della Camera dei deputati e da quella Assemblea in seduta pubblica, si presenta ora al vostro esame.

La relazione della Camera pubblicata negli « Atti parlamentari », n. 28 A, chiarisce come l'immissione del nuovo materiale, eliminando le antiquate e costose locomotive a vapore, darà luogo a vantaggi rilevanti per la gestione delle ferrovie calabro-lucane.

Quella relazione prevede un minor disavanzo di 300 milioni annui con una diminuzione dell'onere dello Stato di 270 milioni annui.

Anche senza condividere del tutto l'ottimismo dei colleghi della Camera, si può però per certo concludere che con la rinnovazione del materiale rotabile si avrà indubbiamente una notevole diminuzione del disavanzo che consentirà allo Stato, con un minore intervento nelle perdite, di recuperare altrimenti in alcuni anni la somma anticipata col presente prestito.

È parso alla Commissione, anche su conforme parere della V Commissione Finanze e Tesoro, che l'ammortamento del prestito anziché in trentacinque annualità a partire dal 10 gennaio 1951, debba avvenire in venti annualità sempre a partite da tale data.

Ciò per tener conto che materiale siffatto ha una probabile durata di un ventennio: si è voluto pertanto far coincidere la durata dell'ammortamento col periodo di uso del materiale medesimo.

La Commissione non ha mancato di rilevare come la gestione delle ferrovie calabro-lucane sia enormemente passiva per lo spezzettamento della rete e come, per renderla attiva, si imponga il completamento di alcuni, almeno per ora, tratti di notevole importanza. Ciò non solo per costituire un tutto che possa essere economicamente attivo, ma anche specialmente per servire molta parte delle laboriose popolazioni della Regione.

La Commissione suggerisce quindi che sia studiato un organico piano del completamento della rete, così come ritiene indispensabile rivedere la convenzione del 1926, che ritiene stipulata sotto l'influsso di fattori politici superati.

Nella convinzione che la anticipazione in oggetto costituisca, con la estensione della rete, un miglioramento delle condizioni del Mezzogiorno e la base per un incremento del traffico e della redenzione di quelle zone, abitate da popolazioni laboriose e sane, dedite all'agricoltura, e dia anche un concorso per la auspicata industrializzazione meridionale, la Commissione unanime vi propone l'approvazione dell'unito disegno di legge.

GENCO, *relatore*.

## DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

## Art. 1.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato a concedere alla Società italiana 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.

Le anticipazioni concesse saranno rimborsate dalla società in 35 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

## Art. 2.

Mediante convenzione, che in conformità dello schema allegato sarà stipulata con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo e approvata con Decreto del Presidente della Repubblica, su proposta dei Ministri per i trasporti e per il tesoro, saranno stabilite le modalità e le garanzie relative alle anticipazioni di cui al precedente articolo e alla fornitura del nuovo materiale rotabile.

Con legge successiva sarà stabilita la misura del fondo di rinnovo per il materiale rotabile di cui all'articolo 1, fondo da costituire a carico dello Stato, a partire dall'anno successivo alla data di immissione in servizio del materiale stesso.

## Art. 3.

La somma di lire 900 milioni, di cui all'articolo 1, sarà stanziata negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, in ragione di lire 450 milioni nell'esercizio finanziario 1948-49 e di lire 450 milioni nell'esercizio 1949-50.

Con decreti del Ministro del tesoro sarà provveduto alle variazioni di bilancio occorrenti per l'esecuzione della presente legge.

## DISEGNO DI LEGGE

MODIFICATO DALLA COMMISSIONE

## Art. 1.

*Identico.*

Le anticipazioni concesse saranno rimborsate dalla società in 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

## Art. 2.

*Identico.*

## Art. 3.

*Identico.*

## ALLEGATO

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

SCHEMA DI CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ ITALIANA STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO PER REGOLARE L'ACQUISTO DI NUOVO MATERIALE ROTABILE PER L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE CALABRO-LUCANE

## PREMESSO:

che, mediante convenzione 10 luglio 1926, approvata e resa esecutoria con regio decreto-legge 29 luglio 1926, n. 1450, convertito nella legge 29 dicembre 1927, n. 2731, furono modificate e integrate le precedenti convenzioni intervenute con la Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane;

che con legge 1948, n. , il Ministro dei trasporti è stato autorizzato a concedere alla Società anzidetta anticipazioni rimborsabili in 35 anni al tasso del 5 per cento, entro il limite massimo di lire 900 milioni, per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane;

che in conformità del disposto dell'articolo 2 della legge anzidetta occorre stabilire mediante convenzione, le modalità e le garanzie relative alle anticipazioni di cui sopra e alla fornitura del nuovo materiale rotabile, e definire inoltre gli altri rapporti fra lo Stato e la concessionaria in dipendenza della fornitura stessa.

Tutto ciò premesso, le parti come sopra costituite, da me ufficiale rogante personalmente conosciute, mentre confermano la precedente narrativa, che forma parte integrante della presente convenzione, convengono e stipulano quanto appresso:

## Art. 1.

La Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo si obbliga ad acquistare ed a mettere in servizio sulle ferrovie calabro-

## ALLEGATO

MODIFICATO DALLA COMMISSIONE

SCHEMA DI CONVENZIONE CON LA SOCIETÀ ITALIANA STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO PER REGOLARE L'ACQUISTO DI NUOVO MATERIALE ROTABILE PER L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE CALABRO-LUCANE

## PREMESSO:

*Identico.*

che con legge 1949, n. , il Ministro dei trasporti è stato autorizzato a concedere alla Società anzidetta anticipazioni rimborsabili in 20 anni al tasso del 5 per cento, entro il limite massimo di lire 900 milioni, per provvedere all'acquisto di nuovo materiale rotabile per l'esercizio delle ferrovie calabro-lucane;

*Identico.*

*Identico.*

## Art. 1.

*Identico.*

lucane, entro il 31 dicembre 1950, n. 25 nuove automotrici, di cui 10 di tipo articolato e 15 a carrelli, in conformità delle proposte presentate con domanda 11 dicembre 1947.

Ove concorrano giustificati motivi saranno accordate per il compimento della fornitura, se richieste prima del 31 dicembre 1950, proroghe che nel loro insieme non eccedano il periodo di dodici mesi.

La Società presenterà per l'approvazione governativa, entro due mesi dalla data del decreto di approvazione della presente convenzione, i disegni di esecuzione dei due tipi di automotrici da acquistare, coi relativi preventivi di spesa.

Art. 2.

L'ordinazione, da passare alle ditte costruttrici, delle varie unità di materiale rotabile, secondo i tipi approvati, sarà di spettanza della concessionaria Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, previa apposita autorizzazione dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, in seguito ad esame ed approvazione, da parte di esso, dei prezzi offerti dalle ditte medesime.

Art. 3.

È fatto obbligo alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo di tenere tempestivamente informato l'Ispettorato generale della data precisa a decorrere dalla quale saranno iniziati i lavori di costruzione delle nuove unità di materiale rotabile nelle fabbriche costruttrici, e del ritmo con il quale i lavori stessi saranno successivamente proseguiti, allo scopo di poter esercitare sopra luogo la necessaria vigilanza. All'uopo resta convenuto che tale sorveglianza verrà effettuata in modo continuativo, oltre che dai rappresentanti sociali, anche dai funzionari governativi a ciò delegati, particolarmente con il loro intervento alle prove di resistenza e di collaudo dei vari materiali metallici impiegati nelle costruzioni: prove da eseguirsi ai sensi ed in conformità delle disposizioni del capitolato d'oneri generale delle ferrovie dello Stato per la fornitura del materiale rotabile,

Art. 2.

*Identico.*

Art. 3.

*Identico.*

nonchè degli altri capitolati speciali in materia, editi dalla Direzione generale - Servizio materiale trazione - Ferrovie dello Stato.

La stessa Commissione, composta di funzionari governativi e sociali, s'intende pure incaricata dell'effettuazione delle visite di verifica e delle prove di collaudo per l'ammissione in servizio delle singole unità di materiale rotabile costruito.

Art. 4.

Per la fornitura del materiale di cui all'articolo 1, il Ministero dei trasporti concederà alla Società Mediterranea, a seguito di presentazione dei relativi documenti, anticipazioni proporzionali ai pagamenti che essa deve effettuare alle case costruttrici, ragguagliate cioè alle spese risultanti dai preventivi approvati a norma del secondo comma dello stesso articolo 1.

Art. 5.

Il rimborso allo Stato del complessivo importo delle anticipazioni concesse sarà effettuato dalla Società in 35 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

In caso di ritardato pagamento la concessionaria dovrà corrispondere gli interessi di mora nella misura del 5 per cento.

Il Ministero dei trasporti potrà rivalersi di quanto dovuto dalla Società sulle somme che siano ad essa accreditate a qualsiasi titolo e, in caso d'insufficienza, anche sui prodotti, dell'esercizio delle ferrovie calabro-lucane, a termini dell'articolo 202 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 6.

Agli effetti dell'applicazione dell'articolo 24 della convenzione 10 luglio 1926 gli interessi sul capitale investito nel materiale rotabile acquistato a norma della presente convenzione, interessi da comprendere nei conti economici di esercizio, a decorrere dal 1° gennaio 1951, saranno calcolati al tasso del 5 per cento, per

Art. 4

*Identico.*

Art. 5.

Il rimborso allo Stato del complessivo importo delle anticipazioni concesse sarà effettuato dalla Società in 20 anni a decorrere dal 1° gennaio 1951, in altrettante annualità posticipate, comprensive degli interessi nella misura del 5 per cento.

In caso di ritardato pagamento la concessionaria dovrà corrispondere gli interessi di mora nella misura del 10 per cento.

*Identico.*

Art. 6.

*Identico.*

la parte di spesa corrispondente all'importo delle anticipazioni concesse a norma del precedente articolo 4.

La parte di spesa non coperta dalle anticipazioni anzidette sarà compresa nei conti economici di esercizio degli anni nei quali la spesa medesima sarà sostenuta, a titolo di parziale rinnovo del materiale esistente da mettere fuori uso. Sulla spesa anzidetta non sarà peraltro computata la quota del 2,50 per cento di cui alla lettera a) dell'articolo 24 della convenzione.

Art. 7.

In caso di decadenza o di riscatto a termini degli articoli 16 e 42 della convenzione 10 luglio 1926, l'Amministrazione avrà facoltà di dedurre, in tutto o in parte, dalle somme eventualmente spettanti alla concessionaria l'importo capitale non ancora rimborsato sulle anticipazioni concesse, restando corrispondentemente estinto o ridotto il residuo debito della concessionaria medesima.

Art. 8.

Per tutto quanto non è contraddetto dal presente atto, restano pienamente validi i patti contenuti nella convenzione 10 luglio 1926.

Art. 9.

Tutte le spese per la stipula del presente atto, comprese quelle di registrazione, sono a carico del concessionario.

L'atto stesso sarà registrato col solo pagamento del diritto fisso, e non sarà valido e definitivo nei riguardi dello Stato se non dopo approvato con decreto del Presidente della Repubblica, registrato alla Corte dei conti.

Art. 7.

*Identico.*

Art. 8.

*Identico.*

Art. 9.

*Identico.*