

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1045)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**
(BOZZI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**
(MALAGODI)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**
(TAVIANI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 APRILE 1973

Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi

ONOREVOLI SENATORI. — Con convenzione 20 aprile 1915, approvata e resa esecutiva con regio decreto 29 aprile 1915, n. 666, veniva concessa alla Società per le ferrovie meridionali sarde la costruzione e l'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da Palmas Suergiu (oggi San Giovanni Suergiu) ad Iglesias, per la durata di anni settanta a far tempo dal precitato real decreto.

Detta linea veniva a costituire il prolungamento nei paesi del Sulcis della linea delle ferrovie dello Stato Decimomannu-Siliqua-Iglesias, a scartamento ordinario.

Le ferrovie meridionali sarde conobbero il massimo sviluppo di traffico in occasione dell'intensificazione della produzione del carbone nel bacino minerario del Sulcis: nei periodi di maggiore produzione mineraria, particolarmente negli anni 1940-1943 e 1947-

1950, esse svolsero notevole attività lavorando in pieno con coefficiente di esercizio inferiore all'unità.

In quei periodi le ferrovie meridionali sarde si specializzarono integralmente per il trasporto di carbone; per detto trasporto, si adottarono speciali carri a carrelli sotto tramoggia e scaricati direttamente con le gru, installate nel porto di Sant'Antioco, nella stiva dei piroscafi, e si provvide inoltre al raddoppio del binario fra Carbonia e Santo Antioco Ponti, giungendosi ad esercitare la linea con treni ad orario bloccato.

Per aumentare il volume dei trasporti di carbone, con decreto ministeriale n. 8176 del 14 gennaio 1942 le ferrovie meridionali sarde vennero autorizzate a sopprimere, sulla tratta Iglesias-San Giovanni Suergiu, il servizio viaggiatori con treni a vapore e ad isti-

tuire un parallelo servizio automobilistico sostitutivo.

Così ebbero inizio le prime linee automobilistiche, che si manifestarono subito più adatte alle esigenze dei traffici viaggiatori tanto che, in breve tempo, il numero dei viaggiatori trasportati con autobus divenne preponderante rispetto a quello dei trasporti ferroviari.

Tuttavia, a partire dal 1949, la produzione mineraria carbonifera del Sulcis veniva rallentata e provocava, di conseguenza, proporzionali contrazioni di traffico.

Successivamente, dal 1954 in poi, con l'accentuazione della riduzione dell'attività della miniera carbonifera di Serbariu (Carbonia), il traffico merci registrava ulteriori sensibili contrazioni, che determinavano cospicui *deficit* dell'esercizio.

Inoltre, l'apertura all'esercizio della linea delle Ferrovie dello Stato Villamassargia-Carbonia, avvenuta nel 1957, portava alla perdita dei trasporti di carbone diretti oltre Iglesias, verso i paesi dell'interno e al porto di Cagliari.

La notevole riduzione dei treni carbone rendeva, quindi, inutilizzabile gran parte del personale, che nel 1954 era di ben 683 unità, mentre, per motivi di ordine sociale, non risultava possibile procedere a massicci licenziamenti che, indubbiamente, avrebbero aggravato la crisi economica esistente nel Sulcis.

Come si è detto, i servizi delle ferrovie meridionali sarde erano allora in concessione alla Società ferrovie meridionali sarde, consociata dell'A.Ca.I. (Azienda carboni italiani).

La grave crisi mineraria portò, nel 1955, allo scioglimento dell'A.Ca.I. e all'affidamento dell'esercizio delle ferrovie meridionali sarde alla gestione governativa, giusta legge 12 dicembre 1954, n. 1178, gestione che ebbe inizio nel marzo 1955 con l'impegno di non attuare drastici licenziamenti del personale esuberante alle ridotte esigenze del servizio; unico provvedimento consentito fu l'anticipato pensionamento degli agenti al 55° anno di età ed il blocco assoluto delle assunzioni.

Tutto ciò premesso, va ora osservato che il traffico ferroviario, riguardante esclusi-

vamente il servizio viaggiatori (il modesto traffico merci viene, infatti, disimpegnato, dal 1964, con autofurgone), sempre assai modesto, ha avuto in quest'ultimo periodo una densità costantemente e sensibilmente inferiore ai 100 mila viaggiatori Km anno/Km di linee, tale cioè da poter essere agevolmente servito, con maggiore economia e funzionalità, con servizi automobilistici sostitutivi.

Le già precarie condizioni dell'esercizio ferroviario sono, d'altra parte, divenute ancor più critiche a causa della sospensione del servizio ferroviario su due tratte, la Iglesias-Monteponi (a causa del crollo di una galleria) e la Siliqua-Narcao (per lavori di costruzione di una diga) della ferrovia in questione; sospensione, la prima, che impedisce ai rotabili di raggiungere per via ordinaria le officine di manutenzione a quel terminale della linea.

Si può dunque affermare che l'esercizio ferroviario, nelle modalità e condizioni attuali, ha, sotto l'aspetto della pubblica utilità e dell'economia aziendale — si consideri il pauroso divario, all'incirca da 1 a 20, tra ricavo e costo —, praticamente esaurito la sua primitiva funzione.

Resta, acuita, l'esigenza di assicurare alla zona una rete di servizi di trasporto efficiente, funzionale ed in correlazione agli indirizzi regionali in materia di programmazione economica, aree di sviluppo e nuclei di industrializzazione.

Pertanto, è stato predisposto dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un piano di ristrutturazione della rete ferroviaria ed automobilistica delle ferrovie meridionali sarde, piano che ha già ottenuto un consenso di massima da parte delle autorità regionali e che prevede:

a) abbandono dei tronchi ferroviari a scartamento ridotto Siliqua-San Giovanni Suergiu (Km 55), S. Antioco-Calasetta (chilometri 11) e Carbonia-Iglesias (Km 26) e loro sostituzione con servizi automobilistici paralleli;

b) trasformazione a scartamento ordinario del tronco ferroviario Carbonia-S. Antioco (Km 17) e costruzione dei necessari raccordi per rendere possibile l'integrazione

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

di detto tronco nella rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato;

c) ampliamento della rete di autolinee integrative con l'acquisizione di tutte le autolinee del bacino del Sulcis considerate pertinenti ai servizi delle ferrovie meridionali sarde, in concessione ad altre ditte;

d) provvedimenti relativi alla sistemazione del personale (pensionamenti anticipati, indennità, ecc.).

Gli investimenti necessari per la realizzazione di quanto sopra sono i seguenti:

A) *Investimenti per l'esercizio ferroviario:*

Per trasformazione a scartamento ordinario del tronco Carbonia-S. Antioco	L. 2.000.000.000
---	------------------

B) *Investimenti per l'esercizio automobilistico:*

Per fabbricati, rimesse e depositi	L. 482.000.000
Per acquisto nuovi autobus	» 769.000.000
Per macchinari e attrezzature	» 31.000.000
Per rilievo autolinee in concessione ad altre ditte (compreso materiale rotabile)	» 358.000.000
Per anticipati pensionamenti, indennità, eccetera	» 526.000.000
Per studi, progettazioni, eccetera	» 19.000.000
	<hr/>
	L. 2.185.000.000
<i>In totale</i> . . .	L. 2.000.000.000
	+ » 2.185.000.000
	<hr/>
	L. 4.185.000.000

Per quanto riguarda gli investimenti per l'esercizio ferroviario (parte A), si ricorda che l'Amministrazione regionale, in relazione ai programmi di sviluppo per la zona del Sulcis, previsti dal piano di rinascita della Sardegna (legge 11 giugno 1962, n. 588, e leg-

ge regionale 17 luglio 1962, n. 7), ha riconosciuto la scarsa utilità dell'infrastruttura ferroviaria a scartamento ridotto e ha richiesto una riqualificazione, in termini di produttività, della spesa ora sostenuta dallo Stato per le sovvenzioni a copertura del disavanzo di esercizio delle ferrovie meridionali sarde, con realizzazione, a cura del Ministero dei trasporti, del collegamento con ferrovia a scartamento ordinario di Carbonia con S. Antioco e trasferimento agli autoservizi del restante traffico ferroviario a scartamento ridotto.

In merito, vi è da osservare che l'area dei comuni di Carbonia e S. Antioco, oltre a ricadere nella zona di industrializzazione del Sulcis, è particolarmente interessata, anche in forza della legge regionale 7 maggio 1953, n. 22, alla formazione di una futura zona industriale di interesse regionale e che quanto previsto in armonia alla suddetta politica di piano circa la trasformazione a scartamento ordinario del tronco ferroviario Carbonia-S. Antioco ed il suo collegamento con la rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato (tronco Carbonia-Villamassargia, diramazione della Cagliari-Iglesias), rappresenta, ovviamente, una necessaria infrastruttura per favorire lo sviluppo di nuove attività industriali ed il potenziamento di quelle esistenti, oltre a rendere possibile l'istadamento dei trasporti ferroviari della zona del Sulcis sulla rete a scartamento ordinario dell'Isola e, tramite le navi traghetto in via di continuo potenziamento, su quella continentale.

Con detta trasformazione dello scartamento, la città e il porto di S. Antioco, di cui è previsto un notevole sviluppo, verranno ad essere collegati direttamente con Cagliari attraverso una linea a scartamento ordinario.

Per quanto si riferisce, poi, agli investimenti per l'esercizio automobilistico (parte B), essi riguardano, oltre alle spese necessarie alla realizzazione dei veri e propri servizi sostitutivi delle linee a scartamento ridotto, anche quelle relative al rilievo delle autolinee (ordinarie o di pubblico interesse) attualmente in concessione ad altre ditte ma pertinenti ai servizi delle ferrovie meridionali sarde, con i necessari acquisti di mate-

riale rotabile, spese per impianti e provvedimenti per il personale.

Tale sistemazione del complesso dei servizi automobilistici del Sulcis deriva dai recenti orientamenti dell'Amministrazione regionale che — pur riservandosi un ulteriore riesame da parte della Giunta in relazione ai programmi di attività dell'Azienda regionale sarda trasporti — venendo incontro alle richieste delle organizzazioni sindacali, si è pronunciata per l'opportunità di far assorbire da un'unica azienda pubblica, e cioè dalla gestione predetta, l'esercizio di tutte le autolinee del Sulcis-Iglesiente, al fine di realizzare un razionale ed economico coordinamento dei servizi della zona, con eliminazione di ogni situazione concorrenziale e dei servizi superflui.

Per quanto concerne l'onere finanziario, complessivamente previsto in lire 4 miliardi, ripartiti in quattro esercizi finanziari, occorre porre in evidenza che la spesa potrà essere recuperata in pochi anni con la soppressione

degli altri tronchi delle ferrovie meridionali sarde che, senza questo impegno, sarebbe difficile poter sostituire e per i quali occorrerebbero invece notevoli spese per rimetterle in piena efficienza, data la trascurata manutenzione di questi ultimi anni in vista della loro ristrutturazione.

L'operazione in questione, dunque, si presenta come molto conveniente sotto l'aspetto sia organizzativo che economico e permetterà alla gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde di ottenere, dopo il riassetto, un sensibile aumento del volume del proprio traffico che, con un conseguente migliore dimensionamento e coordinamento delle attività aziendali, consentirà di realizzare, a fronte di un complesso di servizi più organico ed efficiente, una sensibile diminuzione del *deficit* di esercizio.

La ristrutturazione prevista non comporta negative ripercussioni nei confronti dei lavoratori dipendenti e dell'occupazione.

DISEGNO DI LEGGE
—

Art. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere all'ammodernamento ed alla ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi, al fine di metterli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale della regione interessata.

Art. 2.

L'esercizio della ferrovia a scartamento ridotto da Siliqua a Calasetta con diramazione da S. Giovanni Suergiu a Iglesias sarà definitivamente sostituito con servizi automobilistici paralleli, ad eccezione del tronco Carbonia-S. Antioco per il quale, a cura del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, lo scartamento verrà trasformato in ordinario e verranno istituiti i necessari raccordi con la rete delle Ferrovie dello Stato.

Art. 3.

L'ammodernamento e la ristrutturazione di cui ai precedenti articoli saranno effettuati secondo un piano quadriennale e per l'importo di 4.000 milioni di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 1.000 milioni per ciascuno degli anni finanziari dal 1973 al 1976.

Art. 4.

Per la realizzazione del piano, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 4.000 milioni, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in mo-

do da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

Art. 5.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonchè eventuali piani parziali, saranno approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere della regione Sardegna e della commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata dal commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

Art. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento dei servizi della gestione commissariale delle ferrovie meridionali sarde con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad esercitare, per mezzo della gestione governativa suddetta, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi ordinari, integrativi ed a contratto della rete locale dei trasporti, che servano, con la medesima, un unico bacino di traffico, nonchè a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 3, autoservizi interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con i servizi sostitutivi della ferrovia.

Art. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 potrà essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti, nonchè un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte della somma degli introiti netti da oneri fiscali nei

tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma saranno determinate previa stima della competente Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

Art. 8.

La gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

Art. 9.

La gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori d'uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluirà ai fondi di rinnovo di detti materiali e potrà essere utilizzato dalla gestione con l'autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 10.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 1.000 milioni per l'anno finanziario 1973, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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