

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1921-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE PACINI)

Comunicata alla Presidenza il 4 gennaio 1983

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Piano decennale per la soppressione dei passaggi a livello
sulle linee ferroviarie dello Stato

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° GIUGNO 1982

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge si inquadra nell'insieme delle iniziative finalizzate ad aumentare il livello di sicurezza per un importante settore qual è quello del traffico. Più specificatamente, col provvedimento in discussione vengono previsti ulteriori interventi per la soppressione dei passaggi a livello sulle linee ferroviarie dello Stato.

È, infatti, a tutti nota l'interferenza di questi con la viabilità ordinaria e come tale interferenza rappresenti un elemento di forte rilevanza nelle cause di incidenti; per cui ritengo che la scelta fatta con questo disegno di legge di incremento degli interventi per la soppressione suddetta meriti il massimo sostegno di tutte le forze politiche.

Dai dati forniti a corredo del disegno di legge si rileva che nel quinquennio 1972-76 il 69 per cento del numero delle vittime di incidenti mortali connessi all'esercizio ferroviario è da imputarsi all'esistenza di attraversamenti a raso. L'iniziativa dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, tendente alla eliminazione dei passaggi a livello risale al 1960 ma ha trovato difficoltà sia per motivi di carattere finanziario, sia per motivi connessi alla complessità delle procedure e delle trattative con gli Enti titolari del diritto di attraversamento.

Tuttavia dal 1961 ad oggi sono stati eliminati 3.723 passaggi a livello e ne restano 12.575, dei quali 2.684 chiusi ad orario dai guardiani, 850 aperti senza barriere, 3.053 su strade private e 327 su linee ad esercizio ridotto. I rimanenti 5.661 sono dotati di sistemi di protezione (collegamenti con i segnali, semibarriere automatiche o semafori).

Secondo le disponibilità di bilancio e quelle previste dal programma integrativo di interventi di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, l'Azienda ferroviaria potrebbe addivenire, nella migliore delle ipotesi, alla soppressione di circa 1.000 passaggi a livello nel-

l'arco di 5 anni per cui alla fine del 1985 ne rimarrebbero ancora 11.500.

Risulta evidente che si rende indispensabile accelerare lo sforzo dell'Azienda che si propone di eliminare altri 4.000 passaggi a livello, per cui oltre i finanziamenti previsti con le norme vigenti e già ricordate, si rende necessario un ulteriore intervento qual è quello previsto dal presente disegno di legge che, tra l'altro, prevede lo snellimento delle procedure ed una pianificazione decennale e comprende i miglioramenti per l'esercizio di quei passaggi a livello che non venissero compresi nel piano di eliminazione anzidetto.

Il provvedimento all'esame si compone di 5 articoli che fermo restando quanto previsto dagli interventi di cui alla legge n. 17 del 1981, autorizzano l'Azienda a predisporre il piano decennale 1982-1991 di cui indica il presumibile ammontare che è stimato intorno ai 1.700 miliardi e la rispettiva forma di ripartizione del finanziamento per gli anni 1981, 1982 e 1983 che viene individuato in 330 miliardi di lire stanziati in appositi capitoli delle spese in conto capitale del bilancio della stessa Azienda delle ferrovie dello Stato.

Tale piano è sottoposto al controllo del Parlamento — tra una fase e l'altra di attuazione dei lavori — mediante la presentazione di una relazione entro il 31 marzo 1985 da parte del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro.

Tale relazione riguarderà la prima fase del piano, che previo parere dell'Azienda, conterrà anche le proposte di spesa per il completamento del piano.

Circa l'onere per il 1982 derivante dall'applicazione del disegno di legge, previsto in lire 30 miliardi, si provvederà mediante riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, utilizzando parzialmente l'accantonamento « Fondo

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

investimenti e occupazione » di cui alla legge 26 aprile 1982, n. 181; mentre per gli anni che vanno dal 1985 al 1991 gli oneri relativi saranno previsti e coperti con legge finanziaria che autorizzerà appositamente il Ministero del tesoro ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio.

Dopo attento esame la 8^a Commissione, che si è avvalsa dei pareri favorevoli delle Commissioni affari costituzionali e bilancio, sollecita l'approvazione dell'Assemblea proponendo una limitata modifica all'articolo 5, del testo originario, che non altera il contenuto dell'articolo stesso.

PACINI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore MANCINO)

22 settembre 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO. PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore D'AMELIO)

23 settembre 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere favorevole.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Fermi restando gli interventi di cui all'articolo 1, lettera i), della legge 12 febbraio 1981, n. 17, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a predisporre e a dare esecuzione, nel periodo 1982-1991, ad un piano decennale di soppressione di passaggi a livello, mediante costruzione di idonei manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, nonchè di miglioramento delle condizioni di esercizio di passaggi a livello non eliminabili, per l'importo complessivo presunto di 1.700 miliardi di lire.

Il piano sarà realizzato in due fasi, di cui la prima della durata di tre anni e la seconda di sette.

Art. 2.

Per la realizzazione della prima fase del piano l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza della somma di lire 330 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli delle spese in conto capitale del bilancio della stessa Azienda ferroviaria, in ragione di lire 30 miliardi per l'anno 1982 e degli importi che saranno autorizzati con le rispettive leggi finanziarie per gli anni 1983 e 1984.

Entro il 31 marzo 1985 il Ministro dei trasporti, d'intesa con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro, presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data alla prima fase del piano, formulando, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, le proposte di spesa per il completamento del piano stesso.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 3.

Il piano per il primo triennio dovrà tener conto delle prioritarie esigenze dell'esercizio ferroviario e sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Nella stessa forma saranno approvate le eventuali variazioni.

Art. 4.

Al finanziamento delle spese di cui all'articolo 2 si provvederà con specifiche sovvenzioni del Ministero del tesoro da iscrivere tra le entrate in conto capitale del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per gli anni dal 1982 al 1984.

All'onere di 30 miliardi, derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1982, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Fondo investimenti e occupazione » di cui alla legge 26 aprile 1982, n. 181.

Con legge finanziaria saranno indicate le quote della residua somma per il completamento del piano destinate a gravare su ciascuno degli esercizi relativi agli anni dal 1985 al 1991.

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

Art. 5.

Per gli interventi soppressivi dei passaggi a livello di cui all'articolo 1 della presente legge, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 11 e 12 della legge 12 febbraio 1981, n. 17.

I manufatti sostitutivi o le deviazioni stradali di cui all'articolo 1 della presente

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 3.

Identico.

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Identico.

I manufatti sostitutivi o le deviazioni stradali di cui all'articolo 1 della presente

(Segue: *Testo del Governo*)

ge, nonchè quelli di cui al primo e secondo comma dell'articolo 12 della legge 12 febbraio 1981, n. 17, dovranno essere commisurati alle caratteristiche della viabilità esistente e tali da garantire la stessa capacità di traffico e gli elaborati progettuali saranno approntati, per quanto concerne la viabilità statale, di intesa con i compartimenti della viabilità dell'ANAS.

Anche per gli interventi soppressivi dei passaggi a livello di cui alla legge 12 febbraio 1981, n. 17, qualora la Regione interessata o l'ANAS non si pronunci entro 90 giorni sui progetti presentati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, si intenderanno acquisiti i pareri e le intese di cui al primo comma dell'articolo 12 della citata legge.

Per i passaggi a livello delle strade private sono applicabili le disposizioni della legge 29 maggio 1969, n. 315, e delle relative norme di esecuzione.

Per quanto non diversamente disciplinato dalla presente legge, trovano applicazione le disposizioni contenute nella legge 12 febbraio 1981, n. 17.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

legge, nonchè quelli di cui al primo e secondo comma dell'articolo 12 della legge 12 febbraio 1981, n. 17, dovranno essere commisurati alle caratteristiche della viabilità esistente e tali da garantire la stessa capacità di traffico.

Gli elaboratori progettuali saranno approvati, per quanto concerne la viabilità statale, di intesa con i compartimenti della viabilità dell'ANAS o, in caso di mancato accordo, di intesa con gli organi centrali dell'amministrazione, che, occorrendo, provvederanno alla nomina di apposita commissione paritetica.

Identico.

Identico.

Identico.