

(N. 1585)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(ANGELINI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(MEDICI)

e col **Ministro del Bilancio**

(ZOLI)

NELLA SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1956

Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina ed altre norme integrative e modificative della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

ONOREVOLI SENATORI. — Nel quadro di applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, concernente provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, è stato possibile sinora rimanere per le assentite sovvenzioni, nuove od adeguate, entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo 2 della legge medesima. Ciò perchè o ci si trovava di fronte a servizi di trasporto già esercitati con mezzi sufficientemente moderni e risanabili soltanto mediante un adeguamento di sovvenzioni contenute nei limiti di legge, o perchè, per altri esercizi, è risultato possibile nel pubblico interesse o limitare la spesa di ammodernamento o sostanzialmente modificare la struttura del

mezzo esercitato, sostituibile con altri mezzi atti ad assicurare, senza sacrificio tuttavia delle popolazioni servite, un esercizio già economico e vitale.

Nel complesso delle determinazioni che, in esecuzione di detta legge, questo Ministero ha adottato e adotta sia attraverso la rivalutazione delle sovvenzioni di esercizio (articolo 2), sia a mezzo dell'ammodernamento, trasformazione o sostituzione degli impianti e del materiale rotabile (articolo 3), sia, infine, attraverso la sostituzione di servizi su rotaia con servizi stradali paralleli (articolo 1, lettera c) ha assunto importanza notevole — anche in relazione ai problemi che interessano l'incremento delle opere nel Mezzogiorno — la so

## LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

luzione da adottare per il potenziamento tecnico ed economico della rete ferroviaria della penisola Salentina esercitata dalla Società anonima per le ferrovie del Sud-est sulla base dell'atto 14 ottobre 1931, approvato con decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito nella legge 25 aprile 1932, n. 459.

La Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 e il cui parere sostituisce quello del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha ritenuto che la indicata rete, costituita da 473 chilometri di linea, non possa essere oggetto soltanto di parziali provvedimenti di ammodernamento senza trascurare il complessivo suo grado di utilità nell'interesse della zona servita. È stata quindi abbandonata la soluzione che prevedeva di ridurre da 473 chilometri a 258 chilometri l'esercizio ferroviario con istituzione sugli altri tronchi di linea di servizi automobilistici sostitutivi; soluzione che avrebbe, tra l'altro, privato di ferrovie in concessione all'industria privata la maggior parte del territorio della provincia di Lecce. Pure sono state abbandonate soluzioni che, anche in più limitata misura, tendevano a ridurre il servizio su rotaia; si è infatti considerato che a tali soluzioni erano di ostacolo le attuali previsioni di sviluppo agricolo ed industriale della zona e che le soluzioni medesime sarebbero state in contrasto con tutta l'opera di valorizzazione del Mezzogiorno che il Governo persegue in altre sedi. Soluzione prescelta è stata quindi quella di un integrale mantenimento della rete e del suo potenziamento attraverso l'esecuzione di opere e provviste di materiale rotabile per la complessiva spesa di lire 5.759.807.000. A tale spesa corrisponde un contributo dello Stato di lire 4.319.855.000 determinato a norma dell'articolo 3 della legge.

La spesa prevista si riferisce per circa due miliardi di lire a lavori di armamento, alla costruzione di fabbricati, all'installazione di nuovi impianti di segnalazione per i passaggi a livello e per circa 3 miliardi e 700 milioni all'acquisto di 30 automotrici, 22 rimorchiate, 13 locomotori, 5 locotrattori, la cui immisione in servizio consentirà lo svolgimento sulla rete di che trattasi di un servizio effi-

ciente, moderno, gradito agli utenti, e tale da attirare nuovo traffico alle ferrovie.

Per l'attuazione del previsto piano di ammodernamento dovrebbe però corrispondersi, anche sulla base dei risultati di un piano finanziario che tiene conto dei risultati di esercizio delle linee automobilistiche che la Società esercita nella penisola Salentina, una sovvenzione annua di esercizio pari a lire 3.327.000 al chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data stabilita per l'esecuzione delle opere prevista in tre anni e di lire 2.894.000 al chilometro per 25 anni a partire da detta data.

Si rende così indispensabile, al fine di attuare il progettato potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie del Sud-est, emanare apposita legge, ai sensi dell'ultimo comma del citato articolo 2, elevando il limite massimo anzidetto da lire 1.400.000 ai limiti come sopra indicati.

Per i riflessi finanziari si fa rilevare che l'onere complessivo derivante dal proposto finanziamento ascenderà per la sovvenzione di esercizio da assentire per tutti i chilometri di ferrovia esercitata a lire 1.575.718.000 annue per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere di ammodernamento e a lire 1.370.681.000 annue per i 25 anni successivi mentre verrebbero a cessare gli oneri annuali che l'Amministrazione governativa attualmente sostiene per assicurare la continuità dell'esercizio, i quali hanno raggiunto nell'anno 1954 l'ammontare seguente:

Per sovvenzione originaria	L.	10.017.756
Per revisione prezzo carbone . . . . .	»	200.000.000
Per sussidi integrativi accordati nel detto anno . . . . .	»	1.285.600.000
		<hr/>
Totale . . . . .	L.	1.495.617.756
		<hr/> <hr/>

Si è pertanto predisposto l'unito disegno di legge, concernente l'adeguamento della sovvenzione di esercizio per la rete delle ferrovie secondarie concessa alla Società anonima per le ferrovie del Sud-est da ammodernare.

L'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, determina i limiti massimi della mi-

sura delle nuove sovvenzioni ordinarie, per adeguarle alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie e tramvie extraurbane, stabilendo, nel successivo articolo 4, che le aziende ammesse alle provvidenze previste dagli articoli 2 e 3 non potranno usufruire, a decorrere dalla data di applicazione delle provvidenze stesse, dei sussidi integrativi di cui all'articolo 27, lettera b), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Detti limiti, inizialmente stabiliti con criteri rigorosamente restrittivi (tanto che fu considerato, nell'ultimo comma del citato articolo 2, il ricorso, in casi eccezionali, ad apposita legge per l'adeguamento delle sovvenzioni oltre tali limiti), si sono dimostrati insufficienti dato il tempo ormai trascorso dal 1952, durante il quale hanno operato sfavorevolmente sulle condizioni delle aziende le maggiori spese di esercizio verificatesi, specie per il personale; spese che i ritocchi delle tariffe, quando si è reso possibile adottarli, ben di rado sono riusciti a colmare interamente.

In tale situazione, la corresponsione, ai sensi dell'articolo 5 della sovvenzione rivalutata per il periodo dal 1° luglio 1952 sino alla data di attuazione dei provvedimenti di potenziamento di cui all'articolo 3, in luogo dei sussidi integrativi di esercizio, si tradurrebbe in un aiuto in favore delle aziende notevolmente inferiore a quello assicurato dalla precedente legislazione. E ciò proprio nel periodo critico in cui i lavori di ammodernamento e di trasformazione ancora in corso non possono spiegare alcuna efficacia, con la inevitabile conseguenza di un peggioramento delle condizioni economiche delle aziende medesime che potrebbe condurre alla sospensione dell'esercizio. Un risultato simile sarebbe evidentemente in contrasto con le finalità della nuova legge che si propone di sanare tecnicamente ed economicamente quelle ferrovie e tramvie extraurbane che, in base alla compiuta istruttoria, risultano suscettibili di risanamento.

Per rimuovere il suaccennato grave pericolo, sembra necessaria una modifica dell'articolo 4 della legge, nel senso di consentire che

le aziende ammesse ai benefici di cui all'articolo 3, in attesa dell'attuazione del relativo provvedimento, continuino ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine stabilito per l'effettiva esecuzione delle opere, dei sussidi integrativi di cui al richiamato articolo 27, lettera b), del regio decreto 29 luglio 1938, n. 1121, salvo conguaglio con le sovvenzioni assentibili ai sensi dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e salva la ripetibilità della parte eventualmente eccedente queste ultime, a termini dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Tale soluzione — concretata nella norma di cui all'articolo 3 del presente disegno di legge — mentre evita un maggiore onere per lo Stato sotto forma di aumento degli attuali limiti delle sovvenzioni di esercizio, lascia la possibilità di ricupero, durante il corso delle concessioni, delle somme corrisposte in eccedenza con i sussidi integrativi, sino alla data di attuazione dei provvedimenti di potenziamento.

L'articolo 9 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, consente che « per le ferrovie, le tramvie, e le filovie extraurbane e le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della legge stessa, la scadenza delle relative concessioni possa essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di applicazione dei benefici stessi ».

È evidente che la determinazione di una nuova durata della concessione a decorrere dalla data di inizio dell'assentito nuovo esercizio ammodernato risponda ad una esatta interpretazione della norma.

Infatti l'ammortamento degli oneri per impianti e lavori considerati nel piano finanziario potrà avere inizio soltanto dalla data di attuazione dell'esercizio della ferrovia ammodernata a partire dalla quale data l'ammodernamento spiega la sua efficacia; pertanto è dalla stessa che deve decorrere il periodo massimo venticinquennale per il quale va istituito il piano finanziario di cui all'articolo 6.

Opportuno sembra, quindi, ricorrere alla interpretazione autentica della norma e a tal fine risponde l'articolo 2 del disegno di legge.

## DISEGNO DI LEGGE

## Art. 1.

Il limite massimo di lire 1.400.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato per le sovvenzioni da accordarsi alla Società anonima per le ferrovie del Sud-est per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie della penisola Salentina, ritenuto ammissibile con voto 17 maggio 1955, n. 30-A, dalla Commissione istituita con l'articolo 10 della legge medesima, a lire 3.327.000 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, e a lire 2.894.000 a chilometro per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Dette sovvenzioni, determinate sulla base di previsione di spese e d'introiti che tengono conto anche dei risultati di esercizio delle linee automobilistiche in concessione alla Società medesima nella penisola Salentina, sostituiscono quelle accordate con l'articolo 16 dell'atto di concessione 14 ottobre 1931, approvato con regio decreto-legge 22 ottobre 1931, n. 1480, convertito nella legge 25 aprile 1932, n. 459, e saranno assoggettate soltanto alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

## Art. 2.

La sovvenzione accordata ai sensi dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha decorrenza dalla data di ultimazione delle ope-

re, fissata entro il termine di tempo di cui alla lettera b), dell'articolo 1 della legge stessa od in quello prorogato ai sensi dell'articolo 8, comma secondo.

La medesima decorrenza è assunta per la determinazione della scadenza della concessione anche agli effetti della proroga di cui all'articolo 9, comma primo.

## Art. 3.

A parziale modifica dell'articolo 4 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, le ferrovie e tramvie extraurbane per le quali, in attesa dell'attuazione dei provvedimenti di cui all'articolo 3, non si faccia luogo alla rivalutazione della sovvenzione prevista dal successivo articolo 5, potranno continuare ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine di tempo stabilito per la effettiva esecuzione delle opere per la quali viene assentito un contributo dello Stato, dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera b), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121.

Detti sussidi integrativi saranno ripetibili nel corso della concessione ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, per la parte eccedente l'importo delle sovvenzioni assentibili entro i limiti massimi stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

## Art. 4.

Al pagamento della sovvenzione di esercizio di cui all'articolo 1 della presente legge sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, comma primo, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.