CAMERA DEI DEPUTATI N. 2905

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
(JERVOLINO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(COLOMBO EMILIO)

Disposizioni per l'ammodernamento delle Ferrovie Complementari della Sardegna e delle Strade Ferrate Sarde

Presentato alla Presidenza il 29 dicembre 1965

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Nel quadro degli interventi dello Stato in favore delle ferrovie concesse, una parte di speciale rilievo ha avuto l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, nei confronti delle ferrovie della Sardegna, esercitate, in regime di concessione, dalla « Società per le ferrovie complementari della Sardegna » e dalla « Società per le strade ferrate sarde ».

Si tratta di un complesso cospicuo di opere volte a migliorare le condizioni tecniche dell'esercizio ferroviario, al fine di ottenere la massima efficienza possibile e fornire agli utenti un pubblico servizio adeguato al progresso tecnico verificatosi nel campo dei trasporti ferroviari sia sotto l'aspetto della sicurezza che di quello delle disponibilità e della confortevolezza dei mezzi di trasporto.

Sulla vasta rete delle Ferrovie sarde, costituita da chilometri 835 di linee a scartamento ridotto, la mole dei lavori di ammodernamento ha importato una spesa di lire 10.140.062.500, di cui lire 6.246.488.140 per la sistemazione degli impianti fissi e lire 3.893.574.360 per il materiale rotabile, con un contributo dello Stato, determinato nella misura massima consentita dalla legge, del 75 per cento pari a lire 7.605.451.625.

L'equilibrio economico del complesso ferroviario non può, però, essere affidato soltanto al rinnovamento e potenziamento dei mezzi ed alla sovvenzione determinata – ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 1221 – per il periodo che va dalla data di ultimazione dei lavori (31 dicembre 1963) a quella di scadenza della concessione (31 dicembre 1988).

Infatti, nella fase di esecuzione dei lavori di ammodernamento, alle necessità dell'esercizio, per le quali i prodotti erano del tutto insufficienti, è stato necessariamente sopperito con sussidi integrativi erogati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile sull'apposito capitolo del suo bilancio.

Ma, ai sensi della citata legge n. 1221, la situazione deve essere sistemata – sempre per il periodo durante il quale si sono svolti i lavori di ammodernamento – mediante la determinazione di una sovvenzione di esercizio (cioè provvisoria) che garantisca anche la costituzione di fondi di rinnovo in misura adatta a mantenere la piena efficienza sia degli impianti fissi che del materiale.

Tale sovvenzione è stata determinata, ai sensi degli articoli 2 e 5 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per il periodo che va dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, data di ultimazione dei lavori di ammodernamento. In essa sono stati distinti due periodi: il primo, dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1958, per il quale sono stati assunti i dati consuntivi approvati dalla Commissione interministeriale per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione; il secondo, dal 1° gennaio 1959 al 31 dicembre 1963, per il quale il computo a previsione è stato effettuato sulla base dei dati e delle esperienze dell'anno 1959.

Le relative proposte sono state sottoposte alla Commissione interministeriale, istituita ai sensi dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la quale ha, nell'adunanza del 26 novembre 1960. espresso parere favorevole a che, con decorrenza 1° luglio 1952, sia concessa una sovvenzione provvisoria di esercizio ripartita come segue:

per il primo periodo, una sovvenzione annua di lire 2.178.109.000, pari a lire 2.607.724 per ciascuno dei chilometri 835,253 di linea sussidiabile;

per il secondo periodo, una sovvenzione annua di lire 2.821.250.000, pari a lire 3.377.719 a chilometro.

La sovvenzione provvisoria di esercizio come sopra da determinare in conformità dell'articolo 5 della richiamata legge n. 1221, supera tuttavia il limite massimo di cui all'articolo 2 della stessa legge e quindi la misura della sovvenzione stessa deve essere stabilita con apposita legge.

Ovviamente, a fronte dell'importo di tale sovvenzione starà l'ammontare dei sussidi integrativi accordati alle due società concessionarie in applicazione dell'articolo 3 della legge 21 febbraio 1957, n. 88.

In effetti, dal complessivo importo delle sovvenzioni annue proposte per l'intero periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963 ammontante a lire 28.263.958.500 saranno da recuperare i sussidi integrativi per il complessivo importo di lire 27.346.660.000 corrisposti in conto disavanzi di esercizio per lo stesso periodo, cosicché risulterà da corrispondere la differenza di lire 917.298.500.

Devesi tuttavia far presente che le misure delle sovvenzioni di esercizio proposte a suo tempo dalla Commissione interministeriale comprendono quote riservate alla costituzione dei fondi di rinnovo dell'armamento ferroviario e del materiale rotabile, nonché altre destinate all'esecuzione di lavori di straordinaria manutenzione. Con esclusione di dette quote, che ammontano a 2.457.437.500 lire, la sovvenzione prevista per il solo esercizio risulta, complessivamente per l'intero periodo dal 1 luglio 1952 al 31 dicembre 1963, di lire 25.806.521.000.

Va chiarito che i sussidi integrativi corrisposti per un ammontare complessivo di lire 27.346.660.000 eccedono sì l'ammontare della sovvenzione prevista dal disegno di legge per la sola parte concernente le passività di puro esercizio verificatesi nel periodo di ammodernamento, ma è tuttavia inferiore all'importo complessivo della sovvenzione da accordare in quanto, come innanzi indicato, la sovvenzione stessa, sulla base degli elementi sottoposti all'esame della competente Commissione interministeriale, perviene al complessivo importo di lire 28.263.958.500, in quanto nel computo della misura annua della stessa, sono state comprese le altre spese suindicate, risultate necessarie e per la esecuzione dei lavori di straordinaria manutenzione e per costituire i fondi di rinnovo del materiale ferroviario e del materiale rotabile.

Ciò nondimeno deve tenersi presente che, una volta intervenuta la legge che determina la sovvenzione in parola, la stessa dovrà formare oggetto di esame per la revisione ai sensi dell'articolo 8 della richiamata legge n. 1221, ed in relazione a quanto disposto dall'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237, essendo negli anni dal 1961 ad oggi intervenuti nuovi maggiori rilevanti oneri di esercizio specie per il personale, a fronte dei quali è stato indispensabile accordare i sussidi integrativi di esercizio nella suindicata entità onde assicurare la prosecuzione dell'esercizio stesso e il pagamento delle competenze al personale.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Il limite massimo di lire 1.4000.000 a chilometro, stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato, per le sovvenzioni da accordarsi per le ferrovie esercitate dalla Società per le ferrovie complementari della Sardegna e dalla Società per le strade ferrate sarde, sulla base delle valutazioni contenute nel voto 26 novembre 1960, n. 188/A, della Commissione istituita a norma dell'articolo 10 della legge predetta:

a) a lire 2.607.724 a chilometro, pari ad annue lire 2.178.109.000 per il periodo da 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1958;

b) a lire 3.377.719 a chilometro, pari ad annue lire 2.821.250.000 per il periodo dal 1° gennaio 1959 al 31 dicembre 1963, data di ultimazione delle opere di ammodernamento.

La sovvenzione di cui alla lettera *b*) del presente articolo sarà assoggettata alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, in relazione a quanto disposto dall'articolo 4 della legge 7 marzo 1958, n. 237.

ART. 2.

La spesa per le sovvenzioni di esercizio di cui al precedente articolo 1, ammontante a lire 917.298.500, al netto dell'importo dei sussidi integrativi erogati dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, sarà iscritta nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in ragione di 709.000.000 di lire nell'anno 1966 e di lire 208.298.500 nell'anno 1967.

ART. 3.

All'onere di lire 709 milioni relativo all'anno finanziario 1966, si provvede, per lire 250 milioni, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 580 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964; per lire 250 milioni, a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1965, e, per lire 209 milioni, a carico del fondo iscritto al corrispondente capitolo per l'anno finanziario 1966.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.