CAMERA DEI DEPUTATI N. 505

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato BELLUSCIO

Presentata il 21 settembre 1983

Istituzione del compartimento ferroviario d'Abruzzo

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La presente proposta di legge si inquadra in due grosse direttrici che individuano una linea di tendenza al decentramento, che ha caratterizzato - come caratterizza - la politica amministrativa di questi ultimi anni.

La prima direttrice è costituita dal decentramento amministrativo ormai ampiamente attuato nel nostro paese. È appena il caso di rammentare la vasta sfera di attribuzioni trasferita alle regioni in attuazione del dettato costituzionale (articoli 117 e 118).

La seconda direttrice è costituita da una sorta di decentramento attuato autonomamente dall'Azienda delle ferrovie dello Stato. In questi ultimi anni l'Azienda ha provveduto alla ristrutturazione dei servizi centrali e delle unità periferiche. Ha trasferito competenze finanziarie a livelli funzionali sempre più bassi; ha potenziato le strutture periferiche in relazione alla localizzazione della domanda di trasporto.

Il rincaro pressoché continuo dei prodotti petroliferi impone un rilancio del trasporto su rotaia, i cui costi sono di gran lunga inferiori a quelli del trasporto su strada.

Il rilancio, però, del mezzo ferroviario si inquadra in una politica di riforma istituzionale e strutturale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato in fase di avanzata elaborazione presso il Ministero dei trasporti.

L'inserimento dell'Azienda nel settore dei trasporti e lo « sganciamento » dall'apparato burocratico dello Stato postulano anche una ristrutturazione aziendale di dimensione regionale ed una politica dei trasporti che tenga conto delle esigenze di ogni singola regione.

La domanda di trasporto è strettamente legata alla localizzazione delle attività economiche e sociali, nonché degli insediamenti residenziali.

Alla luce di queste considerazioni ed attraverso un semplice esame dell'attuale assetto territoriale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, la situazione anomala della regione Abruzzo balza in tutta evidenza: sulle linee ferroviarie abruzzesi hanno giurisdizione ben tre compartimenti ferroviari, quello di Roma, quello di Ancona e quello di Napoli.

Una tale situazione strutturale pone la regione Abruzzo in una condizione di estrema difficoltà per quanto attiene al settore dei trasporti; la presenza di ben tre interlocutori ferroviari rende difficile qualsiasi programmazione e crea sperequazioni tra i vari modi di trasporto a tutto danno del trasporto su rotaia, così incentivando quello su strada ed in particolare quello individuale (uso dell'autovettura); laddove invece le più elementari leggi economiche del settore suggeriscono un equilibrio ed una complementarietà tra i vari modi e mezzi di trasporto (il trasporto inteso in senso integrato, come conclusione della prima Conferenza nazionale dei trasporti).

Inoltre i finanziamenti per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti sono molto scarsi, in quanto, per ciascun compartimento ferroviario (Roma, Ancona, Napoli), le linee abruzzesi costituiscono in ogni caso la « periferia ».

Questo stato di cose non poco nuoce all'economia della regione se è vero, come è vero, che il settore dei trasporti costituisce l'elemento portante del decollo economico complessivo di qualsivoglia comunità ricadente in un ambito territoriale.

La realizzazione del compartimento ferroviario dell'Abruzzo:

a) fornisce al governo regionale un valido interlocutore e quindi lo strumento essenziale per l'approntamento di ogni tipo di programmazione economica e la pratica possibilità di riportare ordine in un settore così importante per la vita della regione;

b) consente l'approntamento di servizi che possano rispondere alle esigenze dell'utenza in generale e, più segnatamente, alla domanda di trasporto proveniente dalle aree industriali e dagli insediamenti urbani;

c) consente di affrontare in maniera più razionale l'annoso problema dei pendolari (lavoratori, studenti);

d) consente una razionalizzazione del sistema di trasporto generale che, attraverso il rilancio del mezzo ferroviario, i cui costi di esercizio sono notoriamente più bassi, può costituire un non trascurabile risparmio di risorse.

Per le ragioni innanzi dette la proposta di legge si raccomanda da sé all'attenzione del Parlamento.

La proposta di legge consta di tre articoli.

L'articolo 1 prevede la costituzione del compartimento delle ferrovie dello Stato avente giurisdizione sulle vie ferroviarie appartenenti al territorio della regione Abruzzo; segue la specificazione delle linee da attribuire al costituendo compartimento.

L'articolo 2 prevede in Sulmona la sede del nuovo compartimento. Si è ritenuto di fissare in tale località la sede del compartimento non solo per l'importanza del nodo ferroviario e per la centralità di Sulmona rispetto alle linee ferroviarie regionali, ma per l'esistenza in tale scalo di strutture ferroviarie suscettibili di potenziamento.

L'articolo 3 indica la copertura finanziaria per l'attuazione della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

È istituito il compartimento ferroviario d'Abruzzo.

Le linee ferroviarie ricadenti sotto la giurisdizione del detto compartimento sono quelle comprese nel territorio della regione Abruzzo:

1) San Benedetto del Tronto-Pescara-Termoli;

2) Giulianova-Teramo;

3) Pescara-Sulmona;

4) Sulmona-L'Aquila-Rieti;

5) Sulmona-Avezzano-Tivoli;

6) Sulmona-Carpinone-Isernia;

7) Avezzano-Roccasecca;

8) Termoli-Bosco Redole-Carpinone.

ART. 2.

Il compartimento ha sede in Sulmona, dove verranno istituite le seguenti unità compartimentali:

1) direzione compartimentale;

2) ufficio personale compartimentale;

3) ufficio movimento compartimentale;

4) ufficio materiale e trazione compartimentale;

5) ufficio impianti elettrici compartimentale;

6) ufficio sanitario compartimentale;

7) ufficio ragioneria compartimentale.

Le seguenti altre unità compartimentali avranno sede in Pescara:

a) ufficio commerciale e traffico compartimentale;

b) ufficio lavori e costruzioni compartimentale.

L'officina per impianti elettrici compartimentale verrà realizzata in L'Aquila; una rimessa per locomotive ad Avezzano.

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si provvede con i normali stanziamenti iscritti nello stato di previsione delle spese dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno finanziario 1983.