

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(SCALFARO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 SETTEMBRE 1967

Disposizioni finanziarie a favore delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero

ONOREVOLI SENATORI. — Con 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 », sono state disposte alcune provvidenze a favore di Aziende concessionarie di pubblici servizi di trasporto e, particolarmente, con l'articolo 2 della legge stessa è stato stabilito che per adeguare alle mutate condizioni economiche dell'esercizio delle ferrovie, tramvie e filovie extraurbane, funivie e funicolari, le sovvenzioni di esercizio o riservate a garanzia dell'esercizio, accordate coi rispettivi atti di concessione, le sovvenzioni medesime possono essere variate entro i limiti massimi di lire 800.000 a chilometro durante il periodo di lavori di ammodernamento e di lire 600.000 dopo il termine dei medesimi e in ogni altro caso previsto dall'articolo 1 della legge stessa.

Il citato articolo 2 dispone altresì, al sesto comma, che tali limiti massimi possono essere elevati, in via eccezionale, per le linee dell'Italia meridionale ed insulare, sino a lire 1.400.000, con provvedimento del Mini-

stro dei trasporti di concerto con i Ministri dell'interno e del tesoro.

L'ultimo comma, sempre dello stesso articolo 2, dispone infine che l'adeguamento delle sovvenzioni oltre i limiti stabiliti deve essere disposto con apposita legge.

In base alle norme suddette, la Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, concessionaria delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, ha chiesto, con domanda 3 luglio 1963, l'applicazione delle provvidenze stabilite dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, ai fini della trasformazione in autoservizi delle ferrovie di cui trattasi e del relativo adeguamento della sovvenzione di esercizio.

La competente Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della più volte citata legge 2 agosto 1952, n. 1221, riconoscendo la fondatezza della richiesta, ha espresso l'avviso, nella riunione del 31 ottobre 1963 (voto n. 269/A), che le ferrovie anzidette rientrano fra quelle per le quali deve trovare applicazione l'articolo 1, lettera c), della legge n. 1221.

LEGISLATURA IV - 1963-67 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Per tali motivi, la Commissione ha, tra l'altro, espresso il parere:

a) che i servizi ferroviari sulle linee Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero possano essere sostituiti definitivamente mediante servizi automobilistici ai sensi dell'articolo 1, lettera c), della legge 2 agosto 1952, n. 1221;

b) che nessuna sovvenzione dovrà corrispondersi, per l'esercizio così trasformato, a partire dal 1° gennaio 1964;

c) che per il periodo di svolgimento dell'esercizio ferroviario, e cioè dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, dovrà corrispondersi invece una sovvenzione di esercizio di lire 79.132.600 pari a lire 1.578.700 per ognuno dei chilometri 50,125 di linea in esercizio.

Mentre in conformità del suddetto parere, con decreto ministeriale 19 novembre 1963, n. 3641 (35) — registrato alla Corte dei conti il 6 dicembre dello stesso anno, Bilancio Trasporti, reg. n. 93, pag. n. 237 — è stato approvato il piano di trasformazione in autoservizi delle ferrovie di che trattasi, è rimasta sospesa la regolarizzazione economica del periodo in cui si è svolto l'esercizio ferroviario, in quanto la sovvenzione annua di esercizio proposta dalla Commissione interministeriale, risultando superiore al limite massimo di lire 600.000 a chilometro stabilito dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952,

n. 1221, deve essere approvato con apposito provvedimento legislativo.

Con il presente disegno di legge, si propone, pertanto, di elevare il limite massimo di lire 600.000 a chilometro, per la sovvenzione annua di esercizio a favore delle ferrovie in questione, alla misura di lire 1.578.100 a chilometro, corrispondente ad una annualità di lire 79.102.260 per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, e cioè sino alla data di attuazione del piano di trasformazione delle ferrovie in autoservizi; la misura chilometrica è lievemente inferiore a quella proposta dalla Commissione interministeriale nel predetto importo di lire 1.578.700 per effetto di ulteriori conteggi a carattere definitivo.

In considerazione che per l'intero periodo di cui trattasi sono stati già concessi sussidi integrativi, in conto perdite dell'esercizio ferroviario, per complessive lire 910.000.000, la legge che si propone non comporterà alcun onere, in quanto le perdite di esercizio sono state già interamente coperte dai sussidi integrativi concessi.

Tuttavia, è necessario che detti sussidi siano tramutati in sovvenzione — come rientra nei diritti che, per la Società concessionaria, scaturiscono dalla richiamata legge n. 1221 — al fine di pervenire alla sistemazione dei rapporti finanziari tra la Società stessa e lo Stato.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Per l'esercizio delle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero, il limite massimo di sovvenzione stabilito in lire 600.000 a chilometro dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è elevato a lire 1.578.100 a chilometro per il periodo dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963, e, cioè, sino alla data di attuazione del piano di tra-

sformazione in autoservizi delle ferrovie medesime in conformità del voto 31 ottobre 1963, n. 269/A, espresso dalla Commissione istituita a norma della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Art. 2.

All'onere di lire 910 milioni derivante dall'applicazione del precedente articolo 1 si fa fronte con il recupero per eguale somma dei sussidi integrativi concessi per l'esercizio delle ferrovie stesse dal 1° luglio 1952 al 31 dicembre 1963 ai sensi dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, convertito nella legge 3 gennaio 1939, n. 58.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, la variazione di bilancio dipendente dall'attuazione della presente legge.