

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori DERIU e DE LUCA Angelo

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 MAGGIO 1967

Sovvenzioni alle ferrovie concesse in Sardegna per l'esecuzione di lavori di razionalizzazione e di provvista di materiali

ONOREVOLI SENATORI. — Con decreto ministeriale 24 marzo 1954, n. 1357, venne approvato il piano generale di ammodernamento delle reti ferroviarie esercitate dalle Società ferrovie complementari della Sardegna e Strade ferrate sarde in base al voto n. 2/A del 25 novembre 1953, della Commissione interministeriale prevista dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Il suddetto piano generale, per un importo complessivo di lavori e provviste di lire 7.986.443.500, al netto dei recuperi, dichiarava di immediata esecuzione un primo gruppo di lavori e provviste per un importo di lire 5.623.817.623, e rinviava l'esecuzione dei rimanenti lavori a tempi successivi, salvo aggiornamento prezzi.

I lavori del primo gruppo, comprendevano anche i lavori per la sistemazione del capolinea di Alghero per un importo di lire 93.491.000.

Durante l'attuazione dei lavori di cui sopra, venne dichiarato eseguibile un secondo gruppo di opere e provviste (decreto ministeriale 17 gennaio 1957, n. 235, e voto n. 77/A del 25 settembre 1956) per un importo di lire 2.153.619.000, e approvata una variante per lo spostamento della stazione

di Nuoro (voto n. 15/A del 24 novembre 1954 e decreto ministeriale 24 marzo 1955, n. 1348), ma nessun lavoro si eseguì per la costruzione del nuovo capolinea di Alghero per difficoltà di varia natura.

Successivamente, le Società concessionarie predisponavano i progetti esecutivi relativi al terzo ed ultimo gruppo di lavori e provviste, in cui, oltre alle opere residue del complesso già esaminato in linea di massima sul piano generale di ammodernamento (cioè gli impianti di segnalamento e sicurezza, gli impianti telefonici e la sistemazione dei passaggi a livello), venivano inclusi altri lavori e provviste supplementari di cui nel frattempo si era venuta manifestando la necessità.

Ragioni di opportunità ed urgenza consigliarono di stralciare subito dal terzo gruppo i lavori per la sistemazione dei passaggi a livello che, insieme ad altre opere di straordinaria manutenzione resisi indispensabili ed indilazionabili, sono state poste a carico delle spese di esercizio e quindi inclusi al passivo del piano finanziario formulato per determinare la sovvenzione annua provvisoria, relativa al periodo anteriore all'ultimazione dell'ammodernamento.

Successivamente, con decreto ministeriale 18 gennaio 1963, n. 3845, conformemente al voto n. 238/A del 20 novembre 1962, venne dichiarato eseguibile un terzo gruppo di opere e provviste, accogliendo solo in parte le proposte della Società, e ciò per difficoltà di finanziamento.

Successivamente ancora, in conformità del voto n. 299/A del 25 giugno 1964, con decreto ministeriale del 27 giugno 1964, numero 2295, venne approvato e reso esecutivo il progetto delle opere relative al tronco di penetrazione in Cagliari delle ferrovie complementari ed allo spostamento degli impianti della stazione terminale.

Per l'esecuzione di tali ultimi lavori venne disposto l'impiego della somma a suo tempo approvata (decreto ministeriale 1357 del 24 marzo 1954) per la sistemazione del capolinea di Alghero, in quanto non utilizzata; e, quindi, con voto n. 270/A in data 31 ottobre 1963, stralciata dallo stanziamento del primo gruppo per essere utilizzata per lo spostamento della stazione di Cagliari.

Oltre ai lavori della sistemazione della stazione di Alghero, sono rimasti esclusi molti lavori proposti dalla Società, fra i quali è quello della costruzione delle case cantoniere.

Nel voto 2/A la rete ferroviaria delle due Concessionarie venne classificata in tre categorie: nella prima sono comprese le linee Sassari-Alghero; Macomer-Nuoro e Cagliari-Isili che furono considerate suscettibili di potenziamento; nella seconda furono incluse le linee Mandas-Arbatax; Isili-Sorgono; Macomer-Bosa; Tirso-Chilivani, giudicate suscettibili di ulteriore esercizio in attesa di idonea sistemazione della rete stradale delle zone servite; nella terza categoria furono comprese le linee Tempio-Monti, la Gairo-Jerzu, la Villamar-Ales e la Isili-Villacidro per le quali si ritenne di immediata possibilità la sostituzione con servizi automobilistici paralleli.

Rimane non classificata la linea Sorso-Sassari-Tempio-Palau per la quale le condizioni tecniche erano ritenute soddisfacenti, e per le quali fu solo provvisto del nuovo materiale rotabile di esercizio.

Attualmente è all'esame del Ministero un programma di ristrutturazione dei servizi che prevede la graduale sostituzione delle linee di seconda categoria e della Sassari-Tempio-Palau con autoservizi automobilistici, essendosi già programmati sostanziali miglioramenti della rete stradale.

Ciò stante, si ravvisa la opportunità che le economie di esercizio che potranno essere così realizzate vengano impiegate per la riqualificazione delle spese oggi sostenute dallo Stato a beneficio delle strutture ed infrastrutture interessanti il settore dei trasporti dell'Isola, con particolare riguardo alle zone di originaria influenza delle stesse ferrovie, di cui si prevede la sostituzione.

Ciò può essere fatto, fra l'altro, non trascurando di introdurre quei miglioramenti già studiati e non realizzati, o che la tecnica moderna può proporre agli impianti ed alle attrezzature delle linee destinate a rimanere in esercizio; ed a quelle aventi particolari funzioni da assolvere relativamente al traffico pendolare nei centri posti nelle aree di sviluppo industriale. Il che potrà ottenersi anche sostenendo l'esercizio di omogenee ed organiche reti di autolinee al servizio delle popolazioni insediate nelle zone degli originari bacini di traffico delle ferrovie.

All'uopo occorre integrare le esistenti disposizioni di legge con una semplice normativa che consenta di inserire nei piani finanziari da elaborare per la determinazione delle revisioni delle sovvenzioni, ai sensi dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, numero 1221, e dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, le quote di ammortamento delle spese per i lavori e provviste di carattere patrimoniale e gli oneri di esercizio afferenti alle linee automobilistiche sostitutive ed integrative.

Una legge così formulata non richiede copertura finanziaria, in quanto già esiste sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti apposito capitolo per la corresponsione delle sovvenzioni di esercizio nelle aziende concessionarie di ferrovie, e gli impegni relativi possono essere presi con decreto ministeriale.

Inoltre, il ridimensionamento della rete ferroviaria, che sarà approvata in concomitanza con la revisione della sovvenzione, ha il fine di contenere l'aumento della sovvenzione ad un limite notevolmente inferiore a quello che sarebbe necessario se l'esercizio ferroviario continuasse inalterato sulla intera rete; e, pertanto, si rende possibile introdurre modeste quote di ammortamento per lavori, o di sovvenzioni per l'esercizio di autolinee, senza venir meno all'obiettivo di contenere l'aumento di spesa, e assicurando una opportuna qualificazione della stessa.

Il presente disegno di legge, anche se stabilisce una norma di carattere generale da utilizzare su esplicita e preventiva autorizzazione del competente Ministero, la cui politica, nel settore dei trasporti, è ormai a tutti nota, ha come scopo principale quello di consentire la soluzione del grave problema interessante la città di Alghero.

Alghero è una località di villeggiatura e di soggiorno di incomparabile bellezza; il suo fascino è fortemente sentito in Italia e all'estero, come è dimostrato dalle correnti turistiche internazionali in costante incremento, che hanno come meta la città catalana. La linea ferroviaria, che mantiene le caratteristiche di un secolo fa e che si spinge fino al centro urbano; la presenza di una stazione antiestetica e fatiscente, posta in

una delle zone più ridenti prospiciente il mare; l'esistenza di due passaggi a livello in un rione vasto e popoloso, hanno sempre costituito una forte strozzatura per l'espansione della città e per la sistemazione urbanistica della medesima.

Trattasi di un problema pluridecennale, la cui soluzione è stata sempre e fortemente reclamata dalla popolazione e dalle amministrazioni civiche susseguitesi al governo della città. La spesa complessiva per la sistemazione globale del capolinea di Alghero, non supererà i 400-500 milioni; il che comporterà una quota di ammortamento di 20-25 milioni per un periodo di 20 anni. Onere questo che, su una sovvenzione annuale che ha raggiunto la cifra di 5.200 milioni, non presenterebbe alcuna consistenza o rilevanza, quand'anche dovesse avere carattere aggiuntivo. Ma così non è, come è stato ampiamente chiarito.

Infatti, per le successive fasi di ridimensionamento dei servizi, da adottare a norma del regio decreto-legge 14 ottobre 1932 n. 1496, la revisione della sovvenzione può essere operata « solo in diminuzione » di quella corrisposta, sicchè potranno introdursi nella sovvenzione quote di ammortamento di spese per lavori e forniture e quote di sovvenzione per gli autoservizi solo in sostituzione di minori spese e cioè entro i limiti della originaria sovvenzione e senza aumento di oneri per lo Stato.

DISEGNO DI LEGGE*Articolo unico.*

Nel piano finanziario da formularsi per la revisione delle sovvenzioni ordinarie di esercizio della « Società ferrovie complementari della Sardegna » e della « Società strade ferrate sarde », a norma dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, dell'articolo 2 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, possono essere incluse le quote di ammortamento ed interessi relative alla spesa per lavori e provviste che, comunque, restano a carico della Società concessionaria in quanto non coperte da contributi statali e dalle quote di sovvenzione destinate al servizio di ammortamento ed interessi di spesa, nonchè alla spesa per lavori e provviste che si rendano necessarie in conseguenza di nuove organizzazioni dei servizi.

Possono altresì essere incluse nei piani finanziari, oltre che le autolinee sostitutive dei servizi ferroviari, le autolinee integrative e con le prime formanti, a giudizio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, organico raggruppamento nelle zone di originaria influenza delle ferrovie.

Le quote della sovvenzione di esercizio attribuite ai lavori e alle provviste di cui sopra possono essere messe a disposizione per operazioni finanziarie ai sensi dell'articolo 35 e seguenti del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447.