

(N. 2647)

### DISEGNO DI LEGGE

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

(SCALFARO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(COLOMBO)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(PIERACCINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 DICEMBRE 1967

Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 23 dicembre 1963, n. 1855, lo Stato riscattò le Ferrovie Calabro Lucane, allora in concessione alla Società italiana per le strade ferrate del Mediterraneo, ed il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — venne autorizzato ad esercitare direttamente le ferrovie stesse per mezzo di una Gestione commissariale, nonchè a rilevare gli autoservizi di linea integrativi delle ferrovie, in concessione alla predetta Società.

La rete delle ferrovie Calabro Lucane fu concepita agli inizi di questo secolo, cioè

quando i trasporti stradali erano praticamente inesistenti, per costituire un sistema di comunicazioni ferroviarie colleganti direttamente le principali città e le impervie regioni della Lucania col porto di Bari e le principali città e zone della Calabria con la Lucania e tra loro; ma nel corso della costruzione, in seguito alla evoluzione dei mezzi di trasporto su strada ordinaria, si riconobbe la inopportunità di realizzare l'intera rete prevista e fu deciso (1926) di sospendere le nuove costruzioni, per cui l'insieme delle ferrovie oggi in esercizio non costituisce una rete organica, ma una serie di tronchi

che, salvo i complessi delle Baresi (Bari-Altamura-Matera-Pisticci-Montalbano e Altamura-Avigliano Città-Potenza-Laurenzana) e delle Cosentine (Cosenza-Pedace-Catanzaro Città-Catanzaro Lido e Pedace-Camigliatello-San Giovanni in Fiore), sono tronchi isolati ed indipendenti, e cioè non più rispondenti allo scopo per il quale era stata concepita la rete.

A questo è da aggiungere che nessun sostanziale intervento è stato operato nel tempo per migliorare le condizioni di esercizio, salvo l'immissione in servizio di un certo quantitativo di nuovo materiale rotabile nel 1952 con legge speciale, per cui la situazione degli impianti e dei mezzi di esercizio (ancora diversi treni vengono effettuati con trazione a vapore) è andata degradando nel tempo e necessita oggi di urgenti ed importanti interventi affinché le ferrovie Calabro-Lucane possano continuare ad assolvere alla loro funzione.

Aderendo ai desideri di un ordine del giorno parlamentare accettato dal Governo in sede di discussione della citata legge di riscatto, la Gestione governativa, d'intesa con i servizi competenti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale Motorizzazione civile trasporti in concessione — ha approntato un piano di ammodernamento della rete ferroviaria ed automobilistica delle ferrovie Calabro Lucane tenendo conto, come sollecitava l'ordine del giorno suddetto, delle esigenze di sviluppo economico-sociale delle regioni interessate.

I principi fondamentali del piano, risultanti da approfonditi studi effettuati, prevedono, per le linee dove il traffico è di considerevole entità e dove il servizio ferroviario si dimostra il più idoneo in relazione al tipo di traffico da servire, l'ammodernamento ed il potenziamento del servizio ferroviario, mentre invece dove il traffico da servire è assolutamente insufficiente ad alimentare il servizio ferroviario, per cui i costi di esercizio sarebbero eccessivi e gli interventi finanziari sproporzionati al traffico stesso, è previsto di servire le zone interessate in maniera più completa e razionale e con spesa

di gran lunga inferiore, con una organica rete di autolinee che sostituiscano e migliorino il servizio ora espletato dalla ferrovia.

Il piano prevede anche un sano coordinamento dei mezzi di trasporto in atto nelle zone a tutto vantaggio del pubblico servizio ed in maniera da eliminare duplicati di sistemi di trasporto e situazioni concorrenziali.

Per le linee o tronchi ferroviari da ammodernare sono previsti importanti interventi da effettuare sulla sede, sugli impianti e sul materiale in relazione alle caratteristiche del terreno, del tracciato, delle opere d'arte, dei fabbricati e delle condizioni del binario, eliminando tutto quanto riguardava l'ormai superata trazione a vapore e rendendo i vari tronchi adeguati ed idonei allo svolgimento di un esercizio ferroviario efficiente con moderni mezzi dieselizzati; particolare attenzione è stata posta anche alla sistemazione dei passaggi a livello.

Il costo del piano di ammodernamento risulta di 16 miliardi di lire e detta spesa trova capienza nell'ambito dei cento miliardi previsti nella programmazione quinquennale per le ferrovie concesse all'industria privata nonché per i servizi di trasporto esercitati direttamente dal Ministero dei trasporti per mezzo delle gestioni governative.

Sulla base del piano suddetto è stato predisposto il presente disegno di legge nel quale è previsto:

*All'articolo 1* l'autorizzazione al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a provvedere al rinnovamento, all'ammodernamento ed al potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie Calabro Lucane ed autoservizi integrativi.

*All'articolo 2* la durata quinquennale del piano di ammodernamento e l'importo del piano stesso pari a sedici miliardi di lire, nonché il relativo stanziamento di quattro miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970.

All'articolo 3 apposita norma che autorizza il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ad assumere impegni per somme fino alla concorrenza dello stanziamento totale purchè i relativi pagamenti siano ripartiti negli anni finanziari entro i limiti dello stanziamento di ciascun anno.

All'articolo 4 l'inquadramento dell'ammmodernamento delle ferrovie Calabro Lucane nel sistema delle disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, relativa al potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione per quanto riguarda l'approvazione del piano di ammodernamento nei suoi particolari tecnici e finanziari o variazioni al medesimo nonchè eventuali piani parziali, approvazione che è fatta dal Ministro dei trasporti sentito il parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 10 della citata legge. Lo stesso articolo prevede inoltre, per ciò che riguarda le spese che in concreto verranno effettuate dalla Gestione governativa in sede di applicazione del piano, l'inquadramento nell'ambito delle disposizioni contenute nella legge 18 luglio 1957, n. 614, che all'articolo 5 stabilisce che il Comitato delle gestioni governative esprime il suo parere sugli atti concernenti spese di carattere straordinario o che comportino impegni che vanno oltre l'esercizio finanziario, nonchè sulle questioni di ordine finanziario e comunque implicanti riflessi finanziari.

All'articolo 5 la possibilità della sostituzione dei servizi ferroviari con servizi automobilistici o funiviari secondo le disposizioni dell'articolo 1 della citata legge 2 agosto 1952, n. 1221.

All'articolo 6 la possibilità di realizzazione di un sano coordinamento della rete ferroviaria con altri servizi di trasporto al fine di eliminare costose situazioni concorrenziali e ancora più costosi servizi superflui ed a tal uopo il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile viene autorizzato ad effettuare, sempre per mezzo della Gestione governativa, eventuali altri autoservizi integrativi del-

le ferrovie, o servizi funiviari che servano un unico bacino di traffico, nonchè a rilevare dagli attuali concessionari servizi di trasporto interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con la ferrovia o con i servizi che sostituiranno la ferrovia stessa.

All'articolo 7 il modo del rilievo dei servizi suddetti, e in particolare che il corrispettivo che potrà essere corrisposto come avviamento aziendale non potrà superare la sesta parte della somma dei prodotti netti nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato maggiori prodotti, laddove per prodotti netti sono da intendere i prodotti al netto della tassa di bollo sui trasporti e dell'IGE.

All'articolo 8 la possibilità che per agevolare lo sviluppo turistico anche invernale della zona della Sila la Gestione si interessi dell'esercizio di impianti funiviari per conto degli enti pubblici locali.

All'articolo 9 l'autorizzazione alla Gestione governativa delle ferrovie Calabro Lucane ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, s'intende sempre nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, senza che debba essere sentito il parere del citato Comitato delle gestioni governative, onde accelerare le procedure per le spese di modesta entità.

All'articolo 10 la possibilità che, nell'interesse dello Stato, alle alienazioni dei materiali fuori uso possa provvedere direttamente la Gestione a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base per la cessione dei materiali sia però determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale, e che le somme ricavate siano utilizzate dalla Gestione stessa per il rinnovo dei detti materiali.

All'articolo 11 le disposizioni sul finanziamento degli oneri derivanti allo Stato dalla emanazione della legge.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a procedere al rinnovamento, all'ammodernamento ed al potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane ed autoservizi integrativi, al fine di porli in grado di soddisfare, nella maniera più razionale e conveniente, le esigenze del traffico nel quadro dello sviluppo economico e sociale delle regioni interessate.

## Art. 2.

Il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento di cui al precedente articolo 1 sarà effettuato secondo un piano quadriennale e per l'importo di sedici miliardi di lire, da stanziare su apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di quattro miliardi per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1970.

## Art. 3.

Per la realizzazione del piano il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può assumere impegni fino a concorrenza della somma di lire 16 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti saranno regolati in modo da non superare i limiti degli stanziamenti iscritti in ciascun anno.

## Art. 4.

Il piano generale di ammodernamento o variazioni al medesimo, nonchè eventuali piani parziali sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile sentito il parere della Commissione interministe-

riale di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata dal Commissario e dal Vice commissario della gestione.

In sede di applicazione del piano dovrà essere sentito il parere del Comitato per le gestioni governative ai sensi dell'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

#### Art. 5.

Il piano di ammodernamento, qualora sia riconosciuto conveniente nei riguardi tecnici, finanziari ed economici, può prevedere la sostituzione di linee ferroviarie della rete con servizi di trasporto su strada o funiviari secondo le disposizioni dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

#### Art. 6.

Al fine di realizzare il coordinamento della rete delle ferrovie calabro-lucane con altri servizi di trasporto, eliminando situazioni concorrenziali e servizi superflui, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad esercitare per mezzo della Gestione governativa, valutando la situazione esistente in relazione anche ai prevedibili sviluppi ed orientamenti del traffico, altri autoservizi integrativi della rete ferroviaria o servizi di trasporto funiviario che servano con la medesima un unico bacino di traffico, nonchè a rilevare dagli attuali concessionari, usufruendo delle somme di cui all'articolo 2, autoservizi o servizi di trasporto funiviari interferenti o interdipendenti per finalità di traffico con la ferrovia e con i servizi sostitutivi di essa.

#### Art. 7.

Il rilievo dei servizi di cui al precedente articolo 6 può essere effettuato corrispondendo il prezzo di stima del materiale rotabile e degli impianti nonchè un corrispettivo che non potrà superare la sesta parte

della somma dei prodotti netti nei tre dei cinque anni precedenti il rilievo che hanno dato i maggiori prodotti. L'una e l'altra somma sono determinate previa stima della competente Direzione compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Il rilievo è approvato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il parere del Comitato per le gestioni governative.

#### Art. 8.

Al fine di agevolare lo sviluppo della zona silana, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad esercitare, per mezzo della Gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane e autoservizi integrativi, servizi pubblici di trasporto a fune per conto di enti pubblici.

#### Art. 9.

La Gestione governativa è autorizzata ad effettuare spese di carattere patrimoniale ed a trattare affari aventi comunque riflessi finanziari sino all'ammontare di un milione di lire, nei limiti delle spese preventivamente approvate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in deroga alla procedura prevista dall'articolo 5 della legge 18 luglio 1957, n. 614.

#### Art. 10.

La Gestione governativa è autorizzata a vendere il materiale d'armamento, il materiale rotabile e di esercizio fuori uso a mezzo di apposite gare, il cui prezzo base sarà determinato su conforme parere dell'Ufficio tecnico erariale. Il ricavato delle vendite affluisce ai fondi per il rinnovo di detti materiali, e potrà essere utilizzato dalla Gestione con l'autorizzazione del Ministero dei

trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 11.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si farà fronte, per le quote di lire 4 miliardi relative a ciascuno degli anni finanziari 1967 e 1968, mediante corrispondenti riduzioni del fondo iscritto al capitolo 5381 degli stati di previsione del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.