

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(MATTARELLA)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(TREMELLONI)

e col **Ministro delle Finanze**

(TRABUCCHI)

NELLA SEDUTA DEL 19 OTTOBRE 1962

#### Risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano con inclusione della linea nella rete statale

ONOREVOLI SENATORI. — La ferrovia Sondrio-Tirano, concessa con regio decreto 1° agosto 1899, n. 280, alla provincia di Sondrio, e per essa alla Società ferrovie Alta Valtellina, riveste una importanza di carattere internazionale in quanto assicura la continuità di comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e la Svizzera. Essa, infatti, costituisce il congiungimento tra la linea Milano-Sondrio esercitata dalle Ferrovie dello Stato e la Tirano-S.Moritz della Rhaetische Bahn.

In sede di applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la competente Commissione interministeriale ritenne necessario che si provvedesse ad un radicale ammodernamento e potenziamento degli impianti, con una spesa prevista in lire 1.001.977.000, cui corrispondeva un contributo dello Stato di lire 500.988.000. La sovvenzione necessaria per l'esercizio venne determinata in an-

nue lire 78.009.000, pari a lire 2.290.940 per ciascun chilometro di linea. Poichè, quindi, la sovvenzione avrebbe superato il limite massimo previsto dalla citata legge n. 1221 del 1952, si sarebbe resa necessaria l'emanazione di apposita legge.

Mentre era in corso di concertazione tra il Ministero dei trasporti e quello del tesoro uno schema di disegno di legge sulla materia, veniva presentato al Parlamento una proposta di legge, d'iniziativa degli onorevoli Buzzetto e Valsecchi, per l'inclusione della linea nella rete statale.

Intanto vivaci sollecitazioni dell'opinione pubblica, autorevolmente rappresentate da Autorità politiche e locali facevano considerare la inopportunità di sviluppare le procedure necessarie per l'attuazione del piano di ammodernamento, mentre un superiore interesse pubblico reclamava, come reclama, non il mantenimento, ma la cessazione

dell'esercizio privato, giudicato non adatto per un tronco che rappresenta parte della continuità ferroviaria delle comunicazioni con la Svizzera.

Le disposizioni generali in materia di concessioni di ferrovie all'industria privata prevedono l'istituto del riscatto per l'ipotesi di acquisizione di ferrovie concesse da parte dello Stato prima della scadenza delle relative concessioni.

Peraltro, le complesse procedure necessarie per legge nell'ipotesi di riscatto determinerebbero un notevole ritardo nell'inserimento della linea nella rete statale, mentre il problema del riassetto della ferrovia non è ulteriormente procrastinabile. Infatti la mancata adozione di provvedimenti di ammodernamento ha reso precarie le condizioni di efficienza della ferrovia, tanto che si è reso necessario, per la sicurezza dell'esercizio, disporre il rallentamento dei treni, mentre alcune corse ferroviarie sono state sostituite con servizi automobilistici.

D'altra parte, procedura diversa dal riscatto e cioè quella della risoluzione consensuale della concessione, è stata adottata nei casi più recenti di inserimento di linee concesse nella rete dello Stato, dopo che la relativa spesa era stata autorizzata dal Parlamento (legge 5 dicembre 1955, n. 1261, per la ferrovia Siena-Monteantico; legge 24

dicembre 1959, n. 1143, per la ferrovia Novara-Biella).

La Società, a conclusione delle trattative svolte dal Ministero dei trasporti, ha dichiarato di essere disposta ad addivenire alla risoluzione della concessione per il corrispettivo, che si ritiene conveniente, di 850 milioni.

È stato pertanto predisposto l'unito disegno di legge, nel quale è previsto:

all'articolo 1, l'autorizzazione alla spesa di 850 milioni per far fronte al pagamento della indennità per la risoluzione della concessione; detta indennità, come già ammesso per il caso della ferrovia Novara-Biella, sarà esente da oneri fiscali.

L'atto di risoluzione, sul quale dovrà pronunciarsi il Consiglio di Stato, sarà approvato con decreto dei Ministri interessati:

all'articolo 2, l'inclusione della linea nella rete statale;

all'articolo 3, le norme sul personale dipendente dalla ferrovia, che saranno quelle già applicate, in esecuzione di appositi provvedimenti di legge, nei casi precedenti di inclusione di linee nella rete delle Ferrovie dello Stato;

all'articolo 4, le norme sul finanziamento della spesa.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

È autorizzata la spesa di lire 850.000.000 per far fronte al pagamento della indennità, che sarà esente da oneri fiscali di qualsiasi specie, relativa alla risoluzione consensuale della concessione della ferrovia Sondrio-Tirano.

L'atto da stipulare con il concessionario della ferrovia per la risoluzione della concessione sarà approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e delle finanze, sentito il Consiglio di Stato.

**Art. 2.**

È autorizzata l'inclusione della predetta linea nella rete delle Ferrovie dello Stato dopo che sia intervenuta la risoluzione della concessione.

**Art. 3.**

Nei confronti del personale e degli assuntori della ferrovia Sondrio-Tirano, nonché della Cassa soccorso, si applicheranno, a decorrere dalla data della inclusione della predetta linea nella rete delle Ferrovie dello Stato, le disposizioni previste dalla legge 30 aprile 1959, n. 286, modificata con legge 24 dicembre 1959, n. 1143, rispettivamente per il personale, per gli assuntori e per la Cassa soccorso delle ferrovie indicate nelle leggi medesime.

**Art. 4.**

All'onere di lire 850 milioni si provvede, per lire 200 milioni, con riduzione, in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64, dello stanziamento iscritto al capitolo n. 538 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1960-61 e, per lire 650 milioni, con una corrispondente aliquota delle disponibilità nette recate dal provvedimento legislativo di variazioni al bilancio per l'esercizio finanziario 1961-62.

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