

(N. 2196)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(ANGELINI)

di concerto con il Ministro del Tesoro

(MEDICI)

e col Ministro del Bilancio

(ZOLI)

NELLA SEDUTA DEL 17 OTTOBRE 1957

Disposizioni per il potenziamento economico delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

ONOREVOLI SENATORI. — La Commissione interministeriale, istituita a norma dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha esaminato e proposto i provvedimenti da adottare per il potenziamento tecnico ed economico delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga.

Considerata nel suo complesso, la ferrovia Arezzo-Stia, la cui costruzione risale al 1883, ha avuto sempre una notevole importanza sia per traffico viaggiatori sia per traffico merci, e ciò in relazione al particolare sviluppo economico della Valle del Casentino e alla intensità degli scambi. La ferrovia Arezzo-Sinalunga, risalente al 1911, ha presentato, invece fino

ad oggi, un traffico meno rilevante, sia di merci, data anche l'assenza di raccordi industriali, sia di viaggiatori, data la notevole distanza dei centri abitati dalle rispettive stazioni.

Mentre quindi indubbia è apparsa la necessità di ammodernare la ferrovia Arezzo-Stia, la relativa importanza del traffico sulla linea Arezzo-Sinalunga ed il conseguente *deficit* di esercizio hanno posto il quesito se non fosse opportuno includerla tra le ferrovie sostituibili con servizi su strada.

Sono state, perciò, prese in esame due soluzioni: l'una per il mantenimento delle due ferrovie, l'altra per la sostituzione con auto-servizio della ferrovia Arezzo-Sinalunga,

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Sulla seconda delle due soluzioni, la Commissione interministeriale ha, però, osservato:

che l'eventuale decisione di sopprimere la ferrovia Arezzo-Sinalunga lascerebbe pressochè immutato il problema deficitario della azienda e ciò principalmente a causa dei forti oneri di ammortamento di spese dovute a situazioni precedenti (ritardo della corrispondenza di contributi da parte dello Stato, quota sociale per la riparazione dei danni di guerra, esuberanza del personale ecc.);

che la ferrovia da sopprimere sarebbe quella che si trova nelle migliori condizioni tecniche;

che la ferrovia Arezzo-Sinalunga, pur non avendo un traffico molto elevato assolve bene il servizio di collegamento della Val di Chiana con il capoluogo di Arezzo, grazie anche ai già bene organizzati allacciamenti automobilistici con le rispettive stazioni, e permette anche di collegare la Firenze-Arezzo-Chiusi con le linee ferroviarie Firenze-Siena-Chiusi e Siena-Asciano-Grosseto.

La Commissione ha pertanto concluso per l'opportunità della prima soluzione, e cioè che le due ferrovie debbano essere conservate e ammodernate, determinando in lire 278 milioni 717.000 la spesa complessiva di tale am-

modernamento, di cui lire 95.453.000 per gli impianti fissi e lire 183.264.000 per il materiale rotabile, a cui corrisponde un contributo dello Stato nella misura massima del 50 per cento di lire 139.358.500.

Ha inoltre ritenuto che il termine per la esecuzione dei lavori e delle provviste possa stabilirsi in tre anni dalla data in cui andrà in vigore il provvedimento che dispone l'ammodernamento e che la concessione potrà essere prorogata di 25 anni a partire da tale termine.

Sullo schema delle rilevazioni di conto e di bilancio, di cui all'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la Commissione anzidetta ha, infine, accertato che l'attendibile deficit dei due esercizi ferroviari, considerato nei due distinti periodi pre e post-rimodernamento, ammonta ad annue lire 196.144.000 e lire 153.557.000 rispettivamente, pari cioè, in corso di lavori, ad una sovvenzione annua di lire 2.343.500 per ciascuno dei chilometri 83.696 di linea e, in prosieguo di concessione, lire 1.834.600 chilometro di linea.

In entrambi i casi, le sovvenzioni da assentire superano i limiti massimi previsti dallo articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per cui occorre l'emanazione di apposita legge-

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

I limiti massimi di lire 800.000 e 600.000 a Km. stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono elevati per le sovvenzioni da accordarsi alla Società « La Ferrovia Italiana » per l'attuazione del piano di ammodernamento delle ferrovie Arezzo-Stia e Arezzo-Sinalunga, contenuto nel voto 26 giugno 1956, n. 64/A della Commissione istituita in virtù dell'articolo 10 della legge medesima, a lire 2.343.500 a Km. per il periodo dal 1° lu-

glio 1952 alla data di ultimazione delle opere, da eseguirsi entro tre anni dalla data di pubblicazione della presente legge, e lire 1.834.600 a Km. per il periodo successivo di 25 anni a decorrere dalla data di ultimazione delle opere stesse.

Dette sovvenzioni saranno assoggettate alle revisioni previste dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Art. 2.

Al pagamento delle sovvenzioni di esercizio, di cui all'articolo 1 della presente legge, sarà provveduto con gli stanziamenti di cui all'articolo 17, primo comma, della legge 2 agosto 1952, n. 1221.