

(N. 1700)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del Senatore CORBELLINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 OTTOBRE 1956

Modifiche tecniche alla legge 2 agosto 1952, n. 1221 per il potenziamento e l'esercizio di ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione.

ONOREVOLI SENATORI. — Nella legislatura passata la 7ª Commissione permanente del Senato, in sede deliberante, ha discusso a lungo il disegno di legge governativo sull'ammodernamento ed il potenziamento delle ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione. Tale provvedimento, nel corso del suo esame, subì delle importanti modificazioni che lo hanno reso più efficace e di facile applicazione al fine di ottenere un sostanziale coordinamento tra i vari servizi su rotaia e su strada, insieme al risanamento economico di tale importante settore.

In effetto dobbiamo riconoscere che la legge definitivamente approvata dal Parlamento (2 agosto 1952, n. 1221) ha raggiunto dei risultati degni di rilievo. Mi limito solo a sottolineare che su di un complesso di km. 6.933 di ferrotranvie in concessione e di tranvie extraur-

bane, sono state o saranno *definitivamente chiuse all'esercizio* con la soppressione dei relativi binari, ben km. 1.927 (1) pari cioè al 28 per cento delle linee considerate, tutte sostituite con servizi stradali di linea. Il complesso dei provvedimenti adottati sono riportati nella tabella dalla quale risulta che la legge n. 1221 è stata efficace nell'ammodernamento di linee e nella sostituzione di servizi non economici per il 64 per cento della rete ferrotranviaria considerata; mentre ne rimane esclusa ancora una aliquota pari a circa il 36 per cento del complesso dei servizi di trasporto che non abbisogna di ammodernamento o che, per le sue caratteristiche tecniche, non rientra nelle disposizioni legislative previste. Se dunque da un

(1) Km. 1.333 di linee ferroviarie e Km. 594 di tranvie extraurbane.

LEGISLATURA II - 1953-56 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

LINEE FERROTRANVIARIE E TRANVIE EXTRAURBANE ESAMINATE
AI SENSI DELL'AMMODERNAMENTO DISPOSTO CON LEGGE 2 AGOSTO 1952, N. 1221.

	Km.	Km.	Indice
1. — Linee risanate mediante sovvenzione (categoria a) (*)	170		3
2. — Linee risanate mediante lavori di ammodernamento (categoria b) (*)	2.106		30
3. — Linee già sostituite o da sostituire con servizi stradali (categoria c) (*)		1.118	16
TOTALE linee già esaminate dalla Commissione interministeriale	3.394		49
4. — Linee ancora da esaminare per cui si prevedono lavori	235		4
5. — Linee da esaminare per cui si prevede la sostituzione		280	4
6. — Linee già sostituite con altri provvedimenti		529	7
TOTALE linee di cui ai punti 4, 5, 6	1.044		15
TOTALE linee superstiti	2.511		36
TOTALE linee sostituite o da sostituire		1.927	28
7. — Linee per cui non si prevede possibile l'applicazione della legge n. 1221	2.495		36
TOTALE linee esistenti al 31 dicembre 1952	6.933		100

(*) Si veda l'articolo 1. della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

lato si è raggiunto un importante risultato con la soppressione in tutto il territorio nazionale e nelle isole di ben 1.927 km. di ferrovie e ferrotranvie e la loro sostituzione con mezzi autostradali o filoviari (1); dall'altro lato ci siamo doverosamente posto il problema di conoscere quali sono state le ragioni tecniche ed applicative per le quali non fu possibile di provve-

(1) Tra le principali ferrotranvie già sostituite con mezzi stradali ricordo le seguenti: Cremona-Soncino-Rovato; Verona-Caprino-Garda; Verona-S. Bonifacio; Modena-Ferrara-Copparo; Siracusa-Ragusa-Vizzini; Isili-Villacidro; Villamar-Ales; Reggio-Boretto; Reggio-Carpi; Bribano-Agordo, ecc.

dere ad una estensione completa del provvedimento legislativo n. 1221 di cui non possono beneficiare ancora circa km. 2.500 di ferrotranvie (pari cioè ad uno sviluppo complessivo di binari di lunghezza superiore a quella che separa la Sicilia dalle Alpi). Tali ferrotranvie rimangono in gran parte nelle condizioni attuali di impianto e di esercizio tecnicamente arretrati e con gravi passività di bilancio.

Le ragioni di questa limitazione di efficacia della legge n. 1221 sono a nostro avviso da ricercarsi in alcune lacune che ci hanno suggerito di proporre il complesso di provvedimenti articolati nella presente proposta di legge e che, a nostro avviso, sono idonei a col-

marle. Essi sono frutto di esperienza acquisita durante i quattro anni della applicazione della legge stessa; costituiscono essenzialmente delle modalità applicative di essa, delle quali i riflessi economici, pur essendo di natura indiretta, apportano un positivo miglioramento dei servizi in esame, non soltanto con l'accelerazione dei provvedimenti già adottati, troppo spesso di lenta e faticosa realizzazione, ma anche estendendo i benefici previsti dalla legge a linee deficitarie che altrimenti ne rimarrebbero escluse.

Ritengo pertanto utile di accennare brevemente ai motivi che hanno dato origine al provvedimento legislativo che si propone, sui quali si sono espressi in modo favorevole non solo eminenti tecnici specialisti che hanno avuto la delicata ed importante mansione di applicare la legge n. 1221, ma anche degli studiosi e degli esperti che si occupano della materia di trasporti, sia nel campo dell'alta cultura specializzata, che in quello della dirigenza di aziende ferrotranviarie o di pubblici autoservizi in regime di concessione.

a) *Risultati finanziari e miglioramenti tecnici conseguiti con l'applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221.*

I provvedimenti di risanamento finanziario previsti dalla legge n. 1221, sono stati notevoli. La apposita Commissione interministeriale, costituita come è previsto dall'articolo 10 della legge, si è fino ad oggi pronunciata in modo definitivo per provvedimenti di risanamento di linee ferrotranviarie dello sviluppo di km. 3.394 con una spesa complessiva di circa 28.200 milioni, pari cioè ad un onere di circa 8.050.000 per km. In questa somma sono anche compresi gli impegni da assumere in base ai provvedimenti previsti dal disegno di legge relativo all'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est, già presentato dal Governo alla nostra Assemblea (disegno di legge n. 1585-Senato). A tale impegno complessivo di spesa deve corrispondere il contributo statale di circa 18 miliardi già stanziato dalla legge n. 1221 (1).

(1) Tra le linee esaminate figurano: tutta la rete secondaria sarda; le ferrovie del Sud-est, la ferrovia

Il risultato economico che viene previsto in base al complesso dei provvedimenti adottati può esprimersi sintenticamente con le seguenti cifre globali di un preventivo che con molta probabilità risulterà certamente migliorato dal consuntivo finale.

Il disavanzo di *puro esercizio* (2) delle ferrotranvie in concessione che furono esaminate dalla citata Commissione, nell'ultimo esercizio finanziario (1955-56) è ammontato a circa 4 miliardi e 700 milioni. Esso fu interamente coperto con sovvenzioni ordinarie e straordinarie da parte dello Stato che sono appositamente stanziare ogni anno nel bilancio preventivo della spesa del Ministero dei trasporti (3).

Per contro le sovvenzioni di esercizio che si dovranno assegnare alle singole aziende ferrotranviarie dopo il loro ammodernamento vengono previste, con assoluta prudenza, in circa 3 miliardi e 400 milioni. La diminuzione dell'onere a carico dello Stato risulterà dunque di circa 1 miliardo e 300 milioni al termine dei lavori programmati. Si deve inoltre tener presente che nella cifra considerata delle future sovvenzioni di 3 miliardi e 400 milioni rimangono comprese lire 145.615.000 relative ad oneri di ammortamento assunti dallo Stato per la sanatoria di passati disavanzi, nonché lire 518.139.000 per annualità di rinnovo patrimoniale pure a carico dello Stato. L'insieme di questi impegni che lo Stato ha assunto in precedenza alla legge n. 1221 ed indipendentemente dalla sua applicazione, del totale di lire 663.750.000, deve perciò dedursi dall'onere

della Società Veneta; la S.N.F.T.; la ferrovia Cumana. Sono ancora da esaminare le ferrovie Calabro-Lucane, e le ferrotranvie del tipo extraurbano come ad esempio la S.T.E.F.E.R.

(2) Si definisce *disavanzo di puro esercizio* quello corrispondente al bilancio delle sole entrate del traffico e delle relative spese dirette, escluse le quote relative al servizio del patrimonio aziendale e al suo rinnovamento. Nei pubblici servizi di trasporti in concessione tale disavanzo viene sanato con le sovvenzioni dirette ordinarie e straordinarie alle Società esercenti da parte dell'ente concessionario del pubblico servizio.

(3) Nello stato di previsione della spesa per il Ministero dei trasporti nel 1955-56 vi è uno stanziamento per tale titolo di lire 5.185.795.000. (Titolo II - Spese straordinarie cap. 50). Per l'esercizio in corso (1956-57) esso è stato previsto in 5 miliardi e 200 milioni (titolo c. s. cap. 47).

definitivo dello Stato per la parte relativa all'applicazione della legge n. 1221. Esso pertanto, a questo titolo, si riduce da 3 miliardi e 400 milioni circa a 2 miliardi e 750 milioni, con un risparmio netto, tra la somma di 4.700 milioni attualmente spesa per le sovvenzioni dello Stato e quella di 2.750 milioni a cui essa verrà ridotta dopo l'ammodernamento che ammonta a lire 1.950 milioni. Ciò significa che i provvedimenti adottati in virtù della legge n. 1221 apporteranno all'Erario un beneficio netto sul capitale impiegato di lire 18 miliardi, dell'ordine dell'11 per cento circa all'anno.

Nessun dubbio quindi che l'operazione dell'ammodernamento eseguita secondo la legge n. 1221, nelle applicazioni previste dalla Commissione interministeriale, può ritenersi un provvedimento d'investimenti dello Stato in opere produttive, che hanno inoltre procurato lavoro alle nostre industrie in genere ma specialmente a quelle elettro-meccaniche di cui il mercato italiano di materiale ferroviario è rimasto tuttora assai limitato.

b) *Proposte di emendamenti per migliorare l'efficacia e l'estensione della legge n. 1221.*

1) Si è in primo luogo rilevato che le singole aziende prese in esame si trovavano già in forte dissesto finanziario all'atto dell'esame stesso: ciò derivava non soltanto dalle passività di esercizio attuali, ma soprattutto dai notevoli impegni già da esse assunti per fare fronte alle passate passività. In tali condizioni di bilancio esse non riescono perciò a superare il periodo transitorio intercedente tra le cattive condizioni economiche odierne e quelle risanate che deriveranno dal miglioramento tecnico e funzionale dei servizi.

A tale riguardo si deve notare che, mentre i limiti di sovvenzione chilometrica stabiliti dall'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, per il periodo definitivo post-ammodernamento sono in generale risultati sufficienti nelle previsioni di bilancio (s'intende salvo le variazioni delle voci componenti il bilancio stesso per effetto di eventuali aumenti a cui fa fronte la revisione prevista dall'articolo 8), non sono invece risultati sufficienti, in qualche caso importante, i limiti stabiliti per il periodo tran-

sitorio in cui l'ammodernamento viene attivato; perchè in questo caso ne deriverebbe l'anormale situazione che durante i lavori in corso per l'ammodernamento stesso, lo Stato provvede a dare una sovvenzione in favore delle Aziende che è *notevolmente inferiore* a quella già assicurata dalla precedente legislazione. E ciò proprio nel periodo critico in cui i lavori di ammodernamento o di trasformazione, ancora in corso, non possono spiegare alcuna efficacia, con la inevitabile conseguenza di un peggioramento anche disastroso delle condizioni economiche delle Aziende medesime, che potrebbe condurre sino alla sospensione dell'esercizio e cioè con danno diretto ed immediato degli utenti per i quali non viene previsto un equivalente servizio sostitutivo. Un risultato simile sarebbe evidentemente in aperto contrasto con le finalità della legge n. 1221, la quale ha lo scopo fondamentale di sanare tecnicamente ed economicamente quelle ferrovie e tranvie extraurbane che, in base alla compiuta istruttoria, risultano effettivamente suscettibili di risanamento.

Per rimuovere il suaccennato grave pericolo, sembra necessaria una modifica dell'articolo 4 della legge n. 1221, nel senso di consentire che le aziende ammesse ai benefici di cui all'articolo 3, in attesa dell'attuazione del relativo provvedimento, continuino ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine stabilito per l'effettiva esecuzione delle opere, dei sussidi integrativi di cui al richiamato articolo 27, lettera b) del regio decreto 29 luglio 1938, n. 1121, salvo conguaglio con le sovvenzioni assentibili ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, e ripetibilità della parte eventualmente eccedente questo ultimo, a termini dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338.

Tale soluzione — concretata nella norma di cui all'articolo 4 del presente disegno di legge (1) mentre evita un maggiore onere per lo Stato sotto forma di aumento degli at-

(1) L'articolo 4 del disegno di legge che si propone, riporta pressochè fedelmente l'articolo 3 del disegno di legge n. 1595 relativo all'ammodernamento delle ferrovie del Sud-Est presentato dal Governo al Senato n. 1585).

Si ritiene più opportuno, per ragioni di omogeneità di materia, l'inserzione di questo articolo nel presente disegno di legge.

tuali limiti della sovvenzione di esercizio, lascia la possibilità di ricupero, durante il corso delle concessioni, delle somme corrisposte in eccedenza con i sussidi integrativi, sino alla data di attuazione dei provvedimenti di potenziamento. Sembra pertanto che la soluzione stessa sia effettivamente efficace e non onerosa per gli scopi che si vogliono raggiungere.

2) In conseguenza delle non floride condizioni economiche in cui si trovano, le Società, in via generale, non riescono a procurarsi, sul mercato bancario, i finanziamenti necessari per la parte di spesa relativa agli ammodernamenti che non viene coperta dal contributo statale (50 per cento o 25 per cento secondo i casi). Si noti che la sovvenzione d'esercizio, valutata in base al piano finanziario di cui all'articolo 6 della legge n. 1221, contiene è vero delle quote finanziarie relative a tale parte di spesa, cedibili all'istituto finanziatore, ma tali quote sono calcolate al tasso del 6 per cento e per la durata di 25 anni (o più): ciò che rende impossibile il loro sconto, dato il lungo periodo di tempo previsto per esso.

Per ovviare a questo inconveniente, di puro ordine tecnico, ma che è forse il più grave ostacolo alla realizzazione dei lavori di ammodernamento, si ritiene opportuno introdurre nel testo della legge vigente un articolo aggiuntivo che consenta la cedibilità per lo sconto delle quote finanziarie della sovvenzione d'esercizio riducendone la durata, e cioè previa trasformazione in 15 annualità (anzichè 25), come è ora previsto. Nell'occasione si ritiene anche opportuno di autorizzare gli Istituti I.N.P.S., I.N.A. e I.N.A.I.L. ad effettuare le relative operazioni, ciò che la legge attuale non prevede.

L'abbreviamento del termine di ammortamento delle quote finanziarie porta ad un maggior onere annuo, per i primi 15 anni, di lire 181.919.000, ma ad un minore onere annuo di lire 588.689.000 per i successivi 10 anni, annullandosi in tale periodo le quote stesse. Si tratta perciò di un anticipo di somme recuperabili entro il tempo totale previsto dalla legge per l'ammodernamento.

3) Un altro ostacolo, pure di ordine tecnico, che finora ha reso difficile la conclusione dei contratti per forniture importanti, specie per

materiale rotabile, è la mancanza, nella legge n. 1221, di una qualsiasi norma che preveda l'aggiornamento dei prezzi stabiliti, in base alle variazioni dei prezzi elementari che si verificano posteriormente alla data dell'offerta e comunque in corso di fornitura.

Ormai la norma di adeguamento dei prezzi elementari, che deve essere sempre prudente e comunque tutelata da opportuni accertamenti, è generalmente applicata anche a tutti i lavori eseguiti dallo Stato per opere di pubblico interesse.

Si ritiene perciò necessario di proporre un apposito articolo che prevede l'aggiornamento del contributo statale a norma dell'articolo 3 della legge n. 1221 (del 50 per cento o del 75 per cento) in base alle variazioni dei prezzi elementari delle opere e provviste secondo gli impegni contrattuali.

Nessun nuovo onere per lo Stato comporta l'inserimento di questo articolo, poichè le somme per l'aggiornamento dei contributi trovano capienza nei limiti d'impegno già autorizzati nell'articolo 16 della legge n. 1221.

4) Altre modifiche di natura tecnica per casi particolari importanti, si ritiene necessario di proporre alla legge n. 1221.

In primo luogo si è rilevato che i limiti di sovvenzione chilometrica, di cui all'articolo 2 della legge stessa, sono manifestamente insufficienti per linee comprendenti tronchi ad aderenza artificiale o ad aderenza mista (1), o con trazione a fune od anche per taluni tronchi che, pur essendo ad aderenza naturale, presentano condizioni d'esercizio di particolare difficoltà per acclività del tracciato, lunghe gallerie, complessità dei servizi di trazione come sono alcune linee di alta montagna. Per questi tronchi infatti non si può ritenere che le spese di esercizio (sia di trazione che di manutenzione degli impianti) abbiano un riferimento alla lunghezza reale, come per le linee ad aderenza naturale svolgentisi su tracciati ad andamento prevalentemente pianeggiante o di non elevata pendenza (2). È perciò necessario

(1) Sono tali le linee tutte a dentiera o con tratti a dentiera e tratti ad aderenza naturale.

(2) Caso caratteristico che si cita spesso nei testi specializzati è quello della ferrovia statale da Pistoia a Pracchia che per superare il valico, ha uno sviluppo

introdurre in questi casi il concetto di *lunghezza virtuale*, da valutarsi caso per caso secondo le particolari condizioni tecniche dei tronchi, ed a tale lunghezza virtuale commisurare i limiti di sovvenzione.

Sembra utile ricordare al riguardo che ogni qualvolta si voglia istituire dei confronti tra le spese d'esercizio di due strade ferrate aventi tracciati diversi (ad esempio uno in forte pendenza ed uno in pianura), il criterio della loro comparazione in base alla lunghezza virtuale del percorso è ormai accettato in sede internazionale da tutti i tecnici e gli economisti dei trasporti su rotaia e su strada (1).

A questo riguardo si ritiene di proporre l'utilizzazione delle formule usate dalle Ferrovie italiane dello Stato, ormai collaudate da un quarto di secolo circa di esperienza tecnico-economica ferroviaria. Con esse si stabilisce il conguaglio delle lunghezze da confrontare agli effetti economici in base al *lavoro di trazione* eseguito per effettuare il percorso dei tratti considerati. Si riportano le formule che hanno fatto determinare le *lunghezze virtuali* tuttora in vigore per tutte le linee ferroviarie della rete di Stato (2);

di ben 25 km., mentre la strada nazionale della Porrettana, tra gli stessi estremi e quindi superando lo stesso dislivello, ha uno sviluppo di appena 12 Km. Nei tempi in cui tale ferrovia veniva esercitata a vapore era necessaria la costosa ventilazione artificiale delle gallerie di Piteccio, del Signorino e di Pracchia, mentre le stazioni in forte discesa erano e sono tuttora provviste di *binari di salvamento* di complessa e dispendiosa costruzione.

(1) Gli studi relativi alle determinazioni delle lunghezze virtuali hanno avuto una elaborazione tecnico-economica che risale all'epoca delle prime Convenzioni ferroviarie italiane del 1885. Cfr. « *Des longeurs virtuelles d'un tracé de Ch. de Fer* » par Mr. Baume, in *Annales des Ponts et Chaussées* - Paris 1880. *Chemins de Fer Exploitation technique: Longeur virtuelle d'un tracé* - par A. Schoeller et A. Fleurquin, ed. Gauthier et Villard-Paris 1901 pagg. 61 e seg. *Appunti relativi alle norme tecniche di esercizio*. G. Corbellini, ed. a cura del Ministero delle comunicazioni Suppl. al Notiziario Tecnico Roma 1932 pagg. 44 e 48. Stesso A. *Tecnica dei Trasporti su rotaia. Lezioni alla Università di Bologna*. Ed. Collegio Naz. degli Ingegneri ferroviari italiani. Roma 1941, pag. 263-273 e: *Lezioni al Polit. di Milano*, 1951, ecc.

(2) Cfr.: *Tabelle di percorrenza dei treni elettrici ed a vapore*. Ferrovie dello Stato. Servizio Materiale a trazione. Firenze, ed. 1935. Prefazione al volume.

a) per tratti di linea in salita o in discesa inferiore al 4,5 per mille:

$$L_v = L_r + \frac{h + \Sigma pl}{5}$$

dove L_v = lunghezza virtuale; L_r = lunghezza reale; h = dislivello in m. positivo nel senso della salita, negativo in quello della discesa tra i punti iniziale e finale della linea; Σpl = sommatoria del prodotto; p = resistenza unitaria in kg/tonn. del treno nelle curve, ed l = lunghezza reale in km. della linea);

b) per tratti di linea in discesa del 4,5 per mille o superiore:

$$L_v = \frac{L_r}{5}$$

L'aumento delle sovvenzioni unitarie conseguente a tale norma aggiuntiva è limitato ad un complesso di linee ferrotranviarie in esercizio che non superano i 60 km. di lunghezza complessiva ma che sembra equo di esaminare e giudicare con un metro comparativo adeguato che non le metta nella ingiusta condizione di inferiorità rispetto alle linee ferrotranviarie che si svolgono su tracciati pianeggianti.

5) Un'altra manchevolezza della legge numero 1221 si riscontra nell'articolo 3 in cui, tra i casi contemplati per l'assegnazione del contributo statale, è stato ommesso quello della trasformazione di ferrovie, tranvie o funicolari in funivie; caso non frequente ma di cui si ha pur tuttavia qualche esempio che richiede un ammodernamento e potenziamento notevole specialmente nelle località di montagna a spiccato interesse turistico.

Inoltre è da rilevare che l'articolo 1, lettera b), della legge n. 1221 stabilisce che il termine di tempo per l'effettuazione dei programmi d'ammodernamento venga stabilito al massimo a tre anni dalla data di deliberazione della Commissione competente. Poichè il parere della Commissione stessa diviene esecutivo, e quindi ha il valore di deliberazione, alla data di perfezionamento del relativo decreto di approvazione, sembra che debba essere dalla data di registrazione di quest'ultimo, evidentemente, che devono decorrere i tre anni per il termine di tempo suddetto (articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 1946, n. 336).

6) L'articolo 9 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, consente che « per le ferrovie, le tranvie, e le filovie extraurbane o le funivie, ammesse ai benefici di cui all'articolo 3 della legge stessa, la scadenza delle relative concessioni possa essere prorogata sino a 25 anni, a partire dalla data di applicazione dei benefici stessi ».

È evidente che la determinazione di una nuova durata della concessione a decorrere dalla data di inizio dell'assentito nuovo esercizio ammodernato risponda ad una esatta interpretazione della norma.

Infatti l'ammortamento degli oneri per impianti e lavori considerati nel piano finanziario potrà avere inizio soltanto dalla data di attuazione dell'esercizio della ferrovia ammodernata, a partire dalla quale data l'ammodernamento spiega la sua efficacia; e pertanto è dalla stessa che deve decorrere il periodo massimo venticinquennale per il quale va istituito il piano finanziario di cui all'articolo 6 (1).

Opportuno sembra quindi ricorrere alla interpretazione autentica della norma e a tal fine risponde l'articolo 7 del disegno di legge.

7) Infine si reputa necessario estendere i benefici della legge n. 1221 anche ai casi delle

(1) Anche l'articolo 6 del presente disegno di legge riproduce l'articolo 2 del disegno di legge presentato dal Governo per le ferrovie del Sud-Est (n. 1585 - Senato).

ferrotranvie ricostruite ed ammodernate o comunque potenziate in base a leggi speciali, ma limitatamente ai casi in cui ciò si renda necessario per l'approntamento di nuovo materiale rotabile adeguato alla efficienza delle opere eseguite, quando ciò non sia stato considerato nelle leggi speciali stesse. In tal modo si eliminerà l'esistente anomalia di aver provveduto all'ammodernamento delle linee e di costringere l'esercente ad esercitarle in modo dispendioso con il vecchio materiale rotabile. Tale fine viene raggiunto con le disposizioni contenute nell'articolo 8 del disegno di legge.

Onorevoli colleghi,

ritengo che il presente disegno di legge, che è sostanzialmente frutto dell'esperienza acquisita in quattro anni di applicazione della legge n. 1221, possa costituire un nuovo stimolo per il raggiungimento dello scopo di rendere efficienti i pubblici servizi di trasporto su rotaie, risanandone i bilanci economici quando ciò risulti possibile; ma nel tempo stesso di accelerare le sostituzioni dei servizi su rotaie con altri più efficienti e più economici su strada ordinaria, in tutti i casi in cui ciò apporti una diminuzione degli oneri complessivi a carico dello Stato congiunti con un miglioramento tecnico e funzionale dei pubblici servizi che si debbono garantire.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il termine di tempo per l'effettuazione dei lavori di ammodernamento, di cui all'articolo 1, lettera b), della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non può superare i tre anni dalla data di registrazione del decreto del Ministro per i trasporti con cui viene approvato il voto della Commissione di cui all'articolo 10 della stessa legge.

Art. 2.

Per le linee ferroviarie o tranviarie comprendenti tronchi ad aderenze artificiali o con trazione a fune, o comunque tronchi aventi pendenza media superiore al 35 per mille, verrà valutata, ai fini del limite di sovvenzione di cui all'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la lunghezza virtuale dei tronchi predetti, calcolata secondo la formula delle ferrovie italiane dello Stato, tenendo conto anche delle resistenze addizionali dovute alla linea o al tipo di trazione speciale.

Art. 3.

I provvedimenti di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, possono essere concessi anche per la trasformazione di ferrovie e tranvie in funivie.

Art. 4.

Le ferrovie e tranvie extraurbane per le quali, in attesa dell'attuazione dei provvedimenti di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, non si faccia luogo alla variazione della sovvenzione prevista nel successivo articolo 5, potranno continuare ad usufruire, dal 1° luglio 1952 fino alla scadenza del termine di tempo stabilito per la effettiva esecuzione delle opere per le quali viene assentito un contributo dello Stato, dei sussidi integrativi di esercizio di cui all'articolo 27, lettera b), del regio decreto legge 29 luglio 1938, n. 1121.

Detti sussidi integrativi saranno ripetibili nel corso della concessione ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, per la parte eccedente i limiti delle sovvenzioni stabiliti a norma dell'articolo 2 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Art. 5.

Ai fini del finanziamento della parte di spesa di ammodernamento non coperta dal contributo dello Stato, può esser messa a disposizione del concessionario per operazioni finanziarie, previa trasformazione in 15 annualità, sulla sovvenzione accordata a norma dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, la residua quota eccedente la somma del disavanzo di puro esercizio più le quote per rinnovi o costituzione di altri fondi speciali, in detta quota compresa la parte riferibile al materiale rotabile il quale, per un valore corrispondente alla somma effettivamente scontata nella operazione finanziaria, passa senz'altro in proprietà dello Stato.

Qualora per effetto della revisione prevista nell'articolo 8 la sovvenzione di esercizio venga a risultare inferiore alla quota ceduta per operazioni finanziarie, il concessionario provvederà a versare al Tesoro, prelevandola dagli introiti, la differenza, dedotta la parte riferita al materiale rotabile passato in proprietà dello Stato.

L'I.N.A., l'I.N.A.I.L. e l'I.N.P.S. sono autorizzati ad effettuare le operazioni finanziarie di cui al presente articolo.

Art. 6.

La sovvenzione accordata ai sensi dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, ha decorrenza dalla data di ultimazione delle opere fissata entro il termine di tempo di cui alla lettera b) dell'articolo 1 della legge stessa od in quello prorogato ai sensi dell'articolo 8, comma secondo.

La medesima decorrenza è assunta per la determinazione della scadenza della concessione anche agli effetti della proroga di cui all'articolo 9, comma primo.

Art. 7.

La revisione prevista dall'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, avrà riguardo a tutte le voci del piano finanziario istituito a norma dell'articolo 6 della stessa legge, previo aggiornamento, alla scadenza del termine stabilito per l'esecuzione delle opere e provviste, del contributo accordato a termini dell'articolo 3 e sulla base delle variazioni effettivamente verificatesi nei costi della mano d'opera e dei materiali.

L'eventuale differenza in meno di contributo conseguente all'aggiornamento di cui al comma precedente verrà trattenuta in occasione del

pagamento delle sovvenzioni di esercizio entro il primo decennio a decorrere dalla scadenza del termine stabilito per l'ultimazione dei lavori e delle provviste.

Art. 8.

I contributi di cui all'articolo 3 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono estensibili, previo conforme parere della Commissione di cui all'articolo 10, alle ferrovie in concessione e ferrotranvie ricostruite, ammodernate o potenziate in base a leggi speciali, qualora ciò si renda necessario per l'approntamento del materiale rotabile che risulti adeguato alla efficienza delle opere fisse eseguite.