

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LIV.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 22 GIUGNO 1966

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Congedo :	
PRESIDENTE	543
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905) . .	543
PRESIDENTE	543, 546
DE CAPUA, <i>Relatore</i>	544

La seduta comincia alle 18.

CALVARESI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Alba.

Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde (2905).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento delle ferrovie

complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde» (2905).

L'Á V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, a condizione che l'onere implicato dal disegno di legge venga posto a riduzione, non a carico, dei fondi globali, rispettivamente, del periodo 1° luglio-31 dicembre 1964, dell'anno finanziario 1965 e dell'anno finanziario 1966. Questo parere è stato espresso dalla Commissione bilancio nella seduta del 1° aprile.

Onorevoli colleghi, l'onorevole Pirastu, che è personalmente molto interessato a questo provvedimento, ritiene che sarebbe opportuno un rinvio della discussione. Personalmente, non sono contrario alla proposta, ma penso che sarebbe meglio ascoltare, oggi, la illustrazione del Relatore: oltretutto, ciò ci permetterebbe l'acquisizione di elementi e chiarimenti opportuni per una migliore conoscenza del problema. Dopo lo svolgimento della relazione, la discussione sarebbe rinviata ad altra seduta.

Dopo lo svolgimento della relazione, la discussione sarebbe rinviata ad una delle prossime sedute.

Se non vi sono obiezioni, così rimane stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il Relatore, onorevole De Capua, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1966

DE CAPUA, *Relatore*. Onorevoli colleghi, le Ferrovie Complementari e le Strade ferrate Sarde costituiscono un complesso di oltre 800 chilometri di linee a scartamento ridotto (0,95 m.).

Esse svolgono una utilissima funzione per la collettività perché collegano i centri urbani più interni dell'isola con le città di Cagliari e Sassari e con la linea dorsale delle Ferrovie dello Stato.

Ci siano consentite alcune affermazioni preliminari:

a) l'ammodernamento di queste ferrovie ha costituito un'opera di notevole rilievo, sia per l'ampiezza della rete interessata, sia per l'entità dei lavori eseguiti;

b) il parco del materiale rotabile è stato rinnovato, essendo stati immessi in servizio moderni mezzi a trazione elettrica;

c) il binario è stato reso efficiente sull'interno tracciato delle linee, essendosi provveduto al ricarica della massiciata, alla sostituzione parziale del ferro ed a quella quasi totale delle traverse;

d) molte opere d'arte sono state rifatte o sono state potenziate.

Come conseguenza delle innovazioni e dei miglioramenti suddetti, la velocità commerciale si è, logicamente, accresciuta e, in qualche caso, risulta quasi raddoppiata;

e) dopo l'ammodernamento, il traffico ha manifestato un sensibile incremento, diremmo meglio, un forte incremento, se è vero che su alcune linee esso ha raggiunto il 400 per cento.

Tutto quanto ora detto ci induce a due considerazioni: la prima, specifica per l'argomento al nostro esame, conferma senza dubbi la validità dell'opera; la seconda, più generica, vuole essere un ammonimento che rivolgiamo, prima, a noi stessi e, poi, ai colleghi a voler andare cauti nella individuazione dei cosiddetti « rami secchi » da sopprimere. Potrebbe sovente trattarsi soltanto di rami vecchi, antiquati, pericolosi, che, se ringiovaniti, rammodernati, potrebbero conseguire un tale traffico da rivelarsi vitali per la nostra collettività.

Osservando una carta geografica della Sardegna, balza evidente, a prima vista, la natura prevalentemente montuosa dell'isola e, di conseguenza, le difficoltà che si dovettero superare, nel secolo scorso, per la costruzione dei tracciati. Tali difficoltà permangono per la manutenzione degli stessi.

Attualmente esiste la rete sarda delle Ferrovie dello Stato, una grande linea dorsale che, attraversando l'isola longitudinalmente, collega Cagliari, sede del Governo regionale, con Olbia, porto di arrivo del più importante collegamento marittimo con il continente, e con Golfo Aranci, dove fanno scalo le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato.

Questa linea assumendo quasi l'aspetto di una « X », si dirama, a sud, sino agli importanti centri minerari di Iglesias e di Carbonia e, a nord, sino a Porto Torres, scalo dei collegamenti dell'isola con Genova.

Oltre la rete statale abbiamo tre reti di ferrovie secondarie, a scartamento di m. 0,95:

a) le meridionali sarde, di circa 115 chilometri, che collegano la zona di Iglesias e la regione mineraria del Sulcis con il porto di Sant'Antioco e con le ferrovie dello Stato.

Sono esercitate con automotrici diesel e diesel-elettriche, per il servizio viaggiatori, e con trazione a vapore, per i treni merci;

b) le complementari e le Strade ferrate Sarde, che costituiscono un importante complesso di oltre 700 chilometri in esercizio e fanno capo ad una medesima amministrazione.

Il complesso è frazionato in tre distinti gruppi di strade ferrate:

1) quello di Cagliari, il più importante, quasi a forma di una grande y, da Cagliari a Mandas, e qui, biforcandosi, per Sorgono e per Arbatax. Su tutta la percorrenza i viaggi risultano oggi confortevolissimi: sulla linea di Arbatax non sono ancora in servizio le automotrici, salvo sul tratto da Mandas a Sadali, ma i collegamenti vengono effettuati con locomotori diesel elettrici e carrozze a carrelli ammodernate, decorose e confortevoli. Con la immissione in servizio delle automotrici, i tempi di percorrenza su questa linea potranno subire una ulteriore contrazione.

2) Il secondo gruppo è quello di Macomer, che si articola sino a Nuoro e sino a Chivivani.

3) Il gruppo di Sassari, infine si irradia per 3 linee: per Sorso (chilometri 11), per Alghero (chilometri 35) e per Palau (chilometri 150), dopo aver attraversato l'Anglona e la Gallura.

La linea di Alghero è la più antica di questo gruppo, essendo stata costruita nel 1889, e la più frequentata; la Sassari-Tempio-Palau, invece, è la più moderna, essendo stata inau-

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 22 GIUGNO 1966

gurata, nel 1931, fino a Tempio e, nel 1932, per l'intero percorso.

La ferrovia Luras-Monti è chiusa all'esercizio dall'agosto 1958, ma l'impianto è sempre esistente ed è sempre in programma la riattivazione.

Per quanto riguarda l'ammodernamento delle linee e degli impianti, debbo dire che molti ricordano i tempi in cui l'unico mezzo di trasporto efficiente era, in molte zone, il « trenino sbuffante »; ma, alla fine della guerra, le macchine e gli impianti versavano in preoccupanti condizioni di usura, cosicchè il problema di una completa modernizzazione della rete si pose in termini pressanti.

Qualcuno sostenne la opportunità della abolizione totale, o quasi, di queste ferrovie; nacquero polemiche che giunsero sino alle Aule parlamentari.

Riteniamo che l'abbandono della rete a scartamento ridotto sarebbe stato un provvedimento insulso, dissennato e ingiusto, che avrebbe privato dei collegamenti ferroviari proprio le zone più povere della Sardegna, accentuando il loro isolamento.

Valendosi delle provvidenze di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, che prevede per l'ammodernamento delle ferrotranvie dell'Italia meridionale ed insulare un contributo dello Stato al 75 per cento dell'onere globale, la Società concessionaria predispose un vasto piano di rinnovamento e potenziamento di tutte le linee, prevedendo la totale sostituzione della trazione a vapore con quella *diesel*-elettrica.

Dopo varie discussioni, la Commissione interministeriale, verso la fine del 1953, approvò il piano, ridimensionandone l'entità e stabilendo la soppressione della linea Villacidro-Villamar-Isili, con diramazione Villamar-Ales (per complessivi chilometri 92), del breve tronco Gairo-Ierzu (chilometri otto, diramazione della Mandas-Arbatax), nonché della linea Monti-Luras, già avanti ricordata. In luogo di tali tratti, furono previste autolinee sostitutive.

Le linee da ammodernare furono divise in due categorie, secondo l'importanza del traffico che vi si svolgeva, e su quelle della prima categoria sono stati eseguiti lavori di maggiore impegno.

Premessa questa breve dissertazione storica; gli onorevoli colleghi mi consentano di richiamare la legge 2 agosto 1952, n. 1221, la quale ha senza dubbio particolare importanza per la vita, lo sviluppo e l'esercizio delle ferrovie della nostra Sardegna, ferrovie in regi-

me di concessione a due società: la Società per le ferrovie complementari della Sardegna e la Società per le strade ferrate sarde.

In conseguenza di detta legge si è provveduto ad effettuare una considerevole quantità di lavori e di opere di ammodernamento.

Sono stati spesi 6 miliardi 246 milioni e 489 mila lire, per la sistemazione degli impianti fissi, e 3 miliardi 893 milioni e 574 mila lire, per rinnovare o rammodernare il materiale rotabile. Si ha così un totale di 10 miliardi 140 milioni e 62 mila lire circa.

Poichè la legge prevedeva un contributo dello Stato nella misura massima del 75 per cento, detto contributo dello Stato è stato di lire 7 miliardi 605 milioni e 451 mila lire circa. I lavori di cui sopra sono stati terminati il 31 dicembre 1963, mentre le concessioni verranno a scadere il 31 dicembre 1968.

È stato accertato, però, che la sovvenzione determinata dall'articolo 6 della legge n. 1221 non ha garantito, non ha consentito l'equilibrio economico del complesso, nonostante le migliorate condizioni tecniche dell'esercizio conseguenti alle opere di ammodernamento.

È avvenuto, infatti, che, durante gli anni nei quali sono stati eseguiti i lavori e le opere di ammodernamento, i ricavi di trasporti di persone e di cose sono risultati insufficienti a garantire la vita dell'esercizio. Il Ministero dei trasporti, pertanto, ha dovuto provvedere a sopperire al *deficit*, erogando sussidi « integrativi » con appositi stanziamenti annuali.

Inoltre, sempre ai sensi della legge n. 1221, dovendosi istituire i cosiddetti « fondi di rinnovo » in misura idonea a conservare l'efficienza e del materiale mobile e degli impianti fissi, l'Amministrazione ha determinato la erogazione di una sovvenzione di esercizio, cioè provvisoria.

Tutto ciò relazionato, dal punto di vista — direi — strettamente economico, richiamando sempre il contenuto degli articoli 2 e 5 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, nel tempo che intercorre dal 1 luglio 1952 al 31 dicembre 1963 (data, come si è già detto, di ultimazione dei lavori), sono stati distinti due periodi.

Il primo periodo va dal 1 luglio 1952 al 31 dicembre 1958 ed il secondo periodo dal 1 gennaio 1959 al 31 dicembre 1963.

Per il primo periodo sono stati riconosciuti ed assunti i dati « consuntivi » approvati dalla Commissione interministeriale per la riattivazione di pubblici servizi in concessione.

Per il secondo periodo il conteggio « a previsione » è stato operato sui dati dell'anno 1959.

Le cose ora dette devono essere considerate come « proposte » dell'Amministrazione: e queste proposte sono state sottoposte all'esame dell'apposita commissione interministeriale, istituita ai sensi dell'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Nell'adunanza del 26 novembre 1960 questa Commissione ha deliberato di concedere una sovvenzione provvisoria di esercizio, con decorrenza dal 1 luglio 1952, come appresso si precisa:

a) dal 1 luglio 1952 al 31 dicembre 1958, lire 2 milioni 607 mila 724 annui per ciascuno degli 835 chilometri 253 metri di linea sussidiabile; il che significa, moltiplicando la sovvenzione annua suddetta per il totale dei chilometri di strada ferrata, due miliardi 178 milioni e 109 mila lire annue;

b) dal 1 gennaio 1959 al 31 dicembre 1963, lire 3 milioni 377 mila 719 annue per ciascuno degli anzidetti chilometri; il che significa, sempre in base al prodotto anzidetto, una sovvenzione annua di lire 2 miliardi 821 milioni e 250 mila.

È evidente che, da quanto sopra, scaturisce una logica osservazione: la sovvenzione provvisoria di esercizio (di cui si è ora detto e che deve essere determinata in conformità al disposto dell'articolo 5 della legge n. 1221), in quanto supera il limite massimo di cui all'articolo 2 della legge stessa (lire 1 milione e 400 mila lire al chilometro), deve essere stabilita con apposita legge.

A ciò provvede il disegno di legge n. 2905 oggi in discussione.

Debbo osservare che bisognerà provvedere a recuperare, dall'importo della sovvenzione, l'ammontare dei sussidi integrativi accordati alle due società concessionarie, ossia, bisognerà detrarre 27 miliardi 346 milioni e 660 mila lire, corrisposti in conto disavanzi di esercizio per il periodo 1 luglio 1952 - 31 dicembre 1963, dal complessivo importo delle sovvenzioni annue, per l'ugual periodo, di lire 28 miliardi 263 milioni 958 mila cinquecento.

E la differenza è di lire 917 milioni 298 mila 500, alla cui spesa si provvede con gli articoli 2 e 3 del presente disegno di legge, alla cui approvazione il relatore da parere e voto favorevole, invitando gli onorevoli colleghi a fare altrettanto!

Da quanto esposto, infatti, si evince che il ragionamento si è andato svolgendo esclusivamente su dati tecnici e matematici.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 18,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO