CAMERA DEI DEPUTATI N. 2496

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(COLOMBO VITTORINO)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(PANDOLFI)

E COL MINISTRO DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(MORLINO)

—

Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria dello Stato

Seduta del 25 ottobre 1978.

ONOREVOLI COLLEGHI ! — In conformità con il disposto dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 377, l'Azienda ferroviaria ha presentato al Parlamento, sul finire del 1976, un progetto di Piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, che – in attesa della definizione del Piano generale dei trasporti previsto dalla stessa legge 14 agosto 1974, n. 377 – era stato essenzialmente studiato in base alla domanda di traffico esistente e prevedibile in proiezione, al traguardo degli anni '90.

Il progetto aziendale in questione era articolato in due distinte parti, la prima delle quali, denominata programma integrativo dei piani precedenti, era diretta a dare, con carattere di priorità ed in arco temporale di breve periodo, funzionale attuazione all'insieme degli interventi già programmati a carico dei piani straordinari di investimento in vigore e non potuti compiutamente realizzare in conseguenza del diminuito valore della moneta. La seconda parte, denominata programma di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, avrebbe dovuto costituire invece lo insieme degli interventi diretti a realizzare, in un arco temporale di medio e lungo periodo, e secondo la domanda di trasporto, ipotizzabile, la fase di vero e proprio sviluppo del sistema ferroviario nazionale.

Su tale piano poliennale è stata condotta, a cura della X Commissione trasporti della Camera dei deputati, una approfondita indagine conoscitiva, al termine

della quale è stata approvata una risoluzione che fissa alcune direttive programmatiche per il soddisfacimento delle prioritarie esigenze di adeguamento e potenziamento degli impianti, delle linee e del parco del materiale rotabile delle ferrovie dello Stato.

Anche in base a queste direttive la Azienda ha rielaborato il proprio progetto di Piano integrativo, ampliandolo e aggiungendo alla parte originaria destinata al rifinanziamento e completamento funzionale delle opere previste nei piani precedenti, una serie di nuove opere che sono finalizzate a:

affrontare a breve e medio termine le seguenti esigenze dell'esercizio: aumentare la capacità di trasporto e la qualità del servizio nel traffico merci e nel traffico pendolare; aumentare la regolarità della circolazione; aumentare la produttività;

migliorare la capacità e la qualità del trasporto sulle trasversali appenniniche, sulle linee interne di rilievo del Mezzogiorno e delle isole e su alcuni itinerari alternativi e recuperare efficienza su una parte della rete complementare e secondaria, sia per migliorare la offerta di trasporto ed acquisire nuovo traffico, sia per concorrere alla soluzione dei problemi di cui al punto precedente;

completare la direttissima Roma-Firenze fra Figline Valdarno ed Arezzo, in modo da ottenere la piena valorizzazione ed utilizzazione dell'opera, e in termini di aumento della capacità di trasporto e in termini di riduzione dei tempi di viaggio;

intervenire, per quanto di competenza dell'Azienda ferroviaria, con i provvedimenti ritenuti più urgenti a difesa della sede ferroviaria nelle zone maggiormente soggette a dissesto idrogeologico.

Una prima *tranche* del Programma integrativo, particolarmente incentrata sui problemi del parco materiale rotabile, è stata varata con la legge 18 agosto 1978, n. 503, che accorda un finanziamento di 1.665 miliardi di lire per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile (1.400 miliardi), degli impianti fissi di sicurezza o segnalamento (200 miliardi), nonché per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione del materiale rotabile programmate nel Mezzogiorno (65 miliardi). Il presente disegno di legge concerne invece la attuazione del Programma integrativo per la parte impianti fissi per un importo complessivo di 6.500 miliardi ed entro un arco temporale di 6 anni.

È da porre in evidenza che l'attuazione, in un arco temporale di medio periodo, di interventi di notevole rilievo tecnico e finanziario, richiede l'adozione di appropriati strumenti normativi diretti a preparare in tempo utile i quadri della Azienda, nonché ad elevare in misura consistente l'attuale capacità operativa e di spesa dell'azienda medesima, senza di che è impensabile che possano essere attuati integralmente e tempestivamente tutti i provvedimenti di cui si è ipotizzata la realizzazione.

A tali esigenze sarà provveduto con misure di intervento che saranno sottoposte al Parlamento con disegno di legge separato.

Il presente disegno di legge si compone in tutto di 7 articoli. L'articolo 1 autorizza l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a dare esecuzione, in attesa della formulazione del piano poliennale di sviluppo della propria rete, da definirsi nell'ambito dell'elaborazione del piano generale dei trasporti, ad un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, nel periodo 1979-1984, per un importo complessivo di 6.500 miliardi di lire. Il citato articolo enumera le nuove finalità assegnate al Programma integrativo, già precedentemente descritte.

L'articolo 2 indica l'importo complessivo e la ripartizione del finanziamento per quanto concerne i settori di destinazione, nonché gli importi riferiti agli esercizi finanziari dal 1979 al 1984.

L'articolo 3 stabilisce la procedura da seguire e da osservare per l'utilizzazione delle somme stanziate. Essa prevede che

il programma di utilizzo del finanziamento integrativo di 6.500 miliardi di lire venga sottoposto, dopo aver sentito il consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, al parere della Commissione consultiva interregionale ed al Comitato interministeriale per la programmazione economica e quindi approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Tale particolare procedura è stata prevista anche dal precedente provvedimento legislativo concernente la concessione del finanziamento di 1.665 miliardi (legge 18 agosto 1978, n. 503).

È previsto inoltre che il programma di utilizzo venga comunicato al Parlamento prima dell'emanazione del relativo decreto ministeriale e che le eventuali variazioni da apportare al programma dovranno essere approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti darà comunicazione ogni anno al Parlamento sul relativo stato di attuazione, con relazione da allegare al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria.

L'articolo 4 concerne l'individuazione dei modi di copertura della spesa, prevista a totale carico del Tesoro, in quanto trattasi di realizzare interventi diretti ad incrementare il patrimonio che è di proprietà dello Stato.

È stato pertanto previsto il rimborso da parte del Tesoro, oltre che delle rate di ammortamento in conto capitale, anche di quelle in conto interessi.

L'articolo 5 fa l'obbligo all'Azienda di riservare una quota non inferiore a 1.050 miliardi (40 per cento dell'importo dei 2.610 miliardi destinati a nuove opere) per l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale e insulare, nonché di riservare agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare una quota non inferiore al 45 per cento delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove opere, secondo i criteri stabiliti con la legge 6 ottobre 1971, n. 853.

Ovviamente, per le quote di riserva relative ai 1.575 miliardi destinati al rifinanziamento di opere già programmate con leggi precedenti, valgono le prescrizioni di legge a suo tempo fissate.

L'articolo 6 dà facoltà all'Azienda ferroviaria di concedere alle imprese appaltatrici di opere e fornitrici di beni o di servizi, da realizzare con i fondi della presente legge, un'anticipazione, anche se l'appalto o fornitura fa carico a più esercizi finanziari. Tale norma è essenzialmente destinata ad accelerare l'adeguamento organizzativo delle imprese affinché esse possano espletare il carico di lavoro loro commissionato. La facilitazione in parola permetterà anche di spuntare offerte più vantaggiose per l'Azienda.

L'articolo 7 infine prevede le modalità di copertura dell'onere finanziario per il 1979 ed autorizza il Ministro del tesoro a provvedere, con propri decreti, alle necessarie variazioni di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

In attesa della formulazione del piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria statale, da definirsi nell'ambito della elaborazione del piano generale dei trasporti, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione, nel periodo 1979-1984, ad un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, per l'importo complessivo di 6.500 miliardi di lire.

Tale programma integrativo ha lo scopo:

a) di assicurare il finanziamento delle opere già previste dai precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari e non potute interamente realizzare in conseguenza degli intervenuti rincari nei costi, ivi compresa la parte di revisione prezzi maturata per le opere in corso di realizzazione;

b) di avviare a soluzione i più impellenti problemi dell'esercizio ferroviario, con particolare riguardo al miglioramento del servizio ed all'aumento di capacità di trasporto nel settore merci e nel settore dei trasporti vicinali di massa; ad una maggiore regolarità delle circolazioni dei treni viaggiatori e al recupero della produttività;

c) di assicurare una prima serie di interventi per la riqualificazione delle trasversali appenniniche e delle linee interne di maggior rilievo del Mezzogiorno e delle isole, per la creazione di itinerari alternativi, per un recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria;

d) di completare il quadruplicamento della linea Roma-Firenze, compresa la parte di revisione prezzi maturata;

e) di avviare gli interventi più urgenti per la protezione della sede ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico, per quanto di competenza dell'Azienda ferroviaria.

ART. 2.

Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 6.500 miliardi di lire, dei quali 1.575 miliardi saranno destinati al rifinanziamento di opere già in precedenza programmate, 2.610 miliardi al conseguimento delle finalità indicate ai commi *b*) e *c*) dell'articolo 1 della presente legge, 315 miliardi al completamento del quadruplicamento della linea Roma-Firenze, e 2.000 miliardi per il riclassamento e la protezione della sede ferroviaria.

I pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del bilancio della stessa Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in ragione di:

800 miliardi di lire per l'anno 1979;

1.050 miliardi di lire per l'anno 1980;

1.150 miliardi di lire per l'anno 1981;

1.200 miliardi di lire per l'anno 1982;

1.250 miliardi di lire per l'anno 1983;

1.050 miliardi di lire per l'anno 1984.

ART. 3.

Il programma di utilizzo del finanziamento integrativo di 6.500 miliardi di lire sarà sottoposto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, alla Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Detto programma sarà comunicato al Parlamento prima della emanazione del relativo decreto ministeriale. Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti darà comunicazione al Parlamento ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione di detto bilancio.

ART. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 6.500 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tale fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero e ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 6.500 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

I mutui di cui al precedente comma saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipulare tra l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti mutuanti con l'intervento del Ministro del tesoro e da approvarsi con decreto del Ministro stesso.

All'emissione diretta di obbligazioni si applicano le norme di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280.

L'articolo 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, si applica anche ai mutui di cui al secondo comma del presente articolo.

Le rate di ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Le rate di ammortamento, in conto capitale ed interessi, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di pre-

visione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

ART. 5.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a 1.050 miliardi di lire, dei 2.610 destinati a nuove opere, per l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto altresì obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove opere, pari ad almeno il 45 per cento del relativo ammontare, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purché ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

ART. 6.

Su richiesta delle imprese appaltatrici di opere o fornitrici di beni e di servizi, da realizzare con i fondi della presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere alle stesse un'anticipazione fino al venti per cento dell'intero prezzo contrattuale, anche se l'appalto o fornitura fa carico a più esercizi finanziari.

Per la concessione dell'anticipazione l'impresa contraente è tenuta a prestare le garanzie previste dall'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del suddetto decreto.

La revisione dei prezzi contrattuali sulle opere eseguite e sui beni o servizi for-

niti sarà accordata per l'importo eccedente quello anticipato.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare sugli acconti, ai sensi dell'articolo 2 del suddetto decreto ministeriale 25 novembre 1972, è commisurata al venti per cento dell'importo di ciascun acconto.

ART. 7.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'anno 1979 in lire 70 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.