CAMERA DEI DEPUTATI N 2390

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(SIGNORILE)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO

(GORIA)

COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(ROMITA)

E COL MINISTRO PER LA FUNZIONE PUBBLICA

(GASPARI)

—

Legge quadro in materia di ferrovie d'interesse regionale già concesse all'industria privata

Presentato il 13 dicembre 1984

ONOREVOLI DEPUTATI ! — Il presente disegno di legge concernente la « legge-quadro » sulle ferrovie di interesse regionale, già concesse all'industria privata prende le mosse dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 che all'articolo 88 ha stabilito:

« è delegato alla regione l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, da effettuarsi con l'assenso delle regioni interessate, previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato ».

La formula non del tutto congrua del decreto del Presidente della Repubblica ha fatto ritenere che la delega di funzioni fosse subordinata al verificarsi di due condizioni:

a) che esistesse l'assenso della regione interessata;

b) che lo Stato provvedesse al previo risanamento tecnico ed economico della linea ferroviaria.

Questo particolare modo di intendere la delega che, per certi aspetti, coincideva anche con l'interesse delle regioni a non vedersi scaricati i gravi problemi di gestione delle ferrovie concesse, è stato in qualche misura legittimato dall'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297, secondo il quale:

« Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, tenute presenti le esigenze del piano generale dei trasporti, previa determinazione, d'intesa con le regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, di quelle da sostituire con servizi automobilistici, nonché delle linee ferroviarie da mantenere in esercizio con l'individuazione di quelle aventi interesse locale e di quelle che possono includersi nella rete esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, la quale, ove necessario, provvederà al loro ammodernamento. Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in gestione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale gestita dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I provvedimenti necessari per l'attuazione del piano di cui al primo comma entreranno in vigore il 1° gennaio 1980; da tale data cesseranno di avere vigore per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, eccetera... (ed altre norme relative all'ammodernamento ed alla concessione dei sussidi integrativi di esercizio)... ».

I provvedimenti adottati dal Governo in attuazione di questo programma parlamentare non hanno trovato nella scorsa legislatura il necessario consenso delle regioni e delle forze politiche e sociali ed il piano di risanamento con i relativi supporti normativi si è in pratica fermato nelle secche di un dibattito sempre più disilluso: è quasi emersa una convinzione di fondo che la situazione economica gestionale delle ferrovie concesse all'industria privata e, ancor più, delle gestioni governative, fosse ormai irreversibile,

con la conseguenza che, al più, si potessero tentare meri interventi di ripiano a piè di lista dei bilanci ovvero misure di mantenimento dello *status-quo* i cui riflessi sociali nelle singole regioni non appaiono privi di rilievo.

Tale quadro di sfiducia e le stesse fonti normative che in qualche modo lo hanno determinato vanno invece sottoposti ad un riesame di fondo con l'obiettivo di affrontare i problemi delle ferrovie concesse all'industria privata o in gestione governativa nel quadro generale del trasporto locale. Non fosse altro perché nelle more di queste vicende il Parlamento ha approvato la legge 10 aprile 1981, n. 151, la quale rappresenta un punto fermo nella materia del trasporto locale, ivi compreso – necessariamente – il trasporto su rotaie.

È noto, al riguardo, come l'obiettivo della legge-quadro n. 382 del 1975 fosse quello di accorpare alle regioni « funzioni » identificate per la loro omogeneità e rilevanza regionale, scartando, per quanto possibile, quel criterio di riparto fondato sulla « dimensione degli interessi » che non aveva storicamente consentito il decollo, nell'amministrazione dei servizi, del potere locale.

Fondamentale affermazione della legge n. 382 del 1975 è la presa d'atto legislativamente cogente, di una presenza congiunta in « settori organici » di funzioni sia da trasferire (perché legate all'individuazione delle materie regionali di cui all'articolo 117 della Costituzione) che da delegare.

Nel settore dei trasporti, inoltre, la commissione Giannini, incaricata di predisporre le « proposizioni normative » del futuro decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, richiama più volte l'attenzione sulla circostanza che i trasferimenti e le deleghe possano riguardare anche servizi di trasporto terrestre interregionale, purché non presentino interesse nazionale: in altri termini l'interesse regionale può ben rappresentare, anche sul piano costituzionale, un fattore che porta il ruolo della regione a trascendere il limite strettamente territoriale. Di tale principio viene fatta concreta applicazione in materia di autolinee sconfinanti in più regioni, non più lasciate alla residua competenza statale, secondo il modello utilizzato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972, ma trasferite, con l'obbligo di intese tra le regioni interessate circa le modalità di svolgimento dell'esercizio (con ciò indicando oltretutto una interconnessione tra profili organizzativi e funzionali della materia).

La relazione della commissione Giannini avverte altresì (paragrafo B) che la utilizzazione del criterio dell'interesse e la procedura dell'intesa hanno importanza notevole anche per i settori, quali quello delle ferrovie concesse, oggetto di delega e non di trasferimento.

Se questi sono i presupposti la formula dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977 diviene chiara nel suo disegno politico-istituzionale:

a) in primo luogo i poteri (relativi alle ferrovie concesse, in gestione governativa o relative alla rete regionale) vengono delegati quali « funzioni omogenee » del settore trasporti regionali, unitamente alle « tramvie » ed alle « linee automobilistiche » previste dall'articolo 117 della Costituzione; in tanto si delega in quanto si riconosce la necessità di una gestione unitamente coordinata dalla parte della regione dell'intero comparto. La frattura diaconica che la interpretazione corrente e, in un certo qual modo, la legislazione successiva introducono tra le differenti modalità del trasporto di interesse regionale, finisce per rompere quel disegno organico che la legge n. 382 del 1975 perseguiva e che rappresenta la chiave di volta per una reale programmazione del trasporto locale ed il presupposto per un assetto meno casuale del settore;

b) l'intesa con le regioni interessate di cui parla l'articolo 86 non concerne né la delega (che anzi è prevista come immediatamente operativa) né il risanamento tecnico-economico (a cura dello Stato)

ma esclusivamente le modalità di esercizio delle ferrovie delegate: il principio della delegabilità deve essere mediato con il criterio della partecipazione alla gestione di tutte le regioni che vi abbiano interesse;

c) discorso più complesso è invece quello relativo al previo risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato. Qui la formula può apparire di « pregiudizialità » ma, certamente, non alla delega – (come si è detto immediatamente operativa) ma all'esercizio delle funzioni delegate. In altri termini il concetto è che le gestioni regionali devono essere sorrette da un intervento diretto dello Stato per il risanamento tecnico ed economico, al quale quindi resterebbe riservato l'onere di procedere ai relativi interventi.

In realtà, quello delle « ferrovie in concessione all'industria privata » appare un settore nel quale la revisione della disciplina sostanziale si pone come problema connesso rispetto ad una ben calibrata delega alle regioni. Anche perché in forza delle discipline sostanziali vigenti all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, il settore si presentava particolarmente irrigidito sia dalla esistenza di atti contrattuali non facilmente derogabili (le concessioni) sia per la riserva alla legge di interventi soppressivi o modificativi delle ferrovie concesse contenute nell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (« la eventuale soppressione della linea considerata non suscettibile di risanamento deve essere disposta con apposita legge »).

Sulla base di tali premesse istituzionali la disciplina proposta tende ad assumere la funzione di una vera e propria « legge-quadro » in materia di ferrovie concesse all'industria privata che – data la oggettiva prevalenza di gestioni commissariali governative – meglio andrebbero qualificate come « linee ferroviarie di interesse regionale ».

Il disegno normativo proposto si articola sui seguenti princìpi essenziali:

a) identificazione delle funzioni da delegare come funzioni sostanzialmente omogenee rispetto a quelle previste come proprie delle regioni in materia di trasporti dall'articolo 117 della Costituzione. Delega e trasferimento di funzioni amministrative acquistano così unitarietà e coerenza;

b) adeguamento della disciplina finanziaria e procedimentale alla legge n. 151 del 1981 che regola il trasporto locale. Si è avuta cura di adottare identici tempi e modalità programmatorie: un unico piano regionale, quello previsto dalla legge n. 151 del 1981, deve contenere le scelte fondamentali sia in materia di ferrovie concesse che in tema di altre modalità di trasporto regionale;

c) delegificazione della materia del trasferimento e del riscatto di linee anche per quanto concerne le ferrovie dello Stato ed affidamento a piani regionali coordinati del potere di istituzione, soppressione, risanamento, ammodernamento e gestione delle linee ferroviarie di interesse regionale;

d) istituzione, in luogo dei commissari governativi, di gestioni regionali modellate sulla falsariga della normativa CEE in tema di strade ferrate nazionali. Ciò al fine di rendere trasparenti i costi tipici della modalità del trasporto e rendere possibili progressive manovre tariffarie;

e) tendenziale sostituzione del sistema delle sovvenzioni di esercizio con le tecniche del rimborso degli oneri dei pubblici servizi e della nomalizzazione dei conti, già vigenti per le ferrovie statali;

f) previsione di misure di incentivazione specifiche al fine di creare, nella fase di riassetto, mobilità tra gli addetti al trasporto ferroviario regionale e le altre modalità del trasporto;

g) riconduzione ed equilibrio (nei limiti dell'ammissibilità) dei conti di gestione fino al 1984 per tutte le imprese pubbliche e private di trasporto ferroviario locale secondo quanto in pratica già previsto attraverso le varie sovvenzioni

« parametriche » e/o le revisioni delle sovvenzioni. Di peculiare importanza al riguardo è la cosiddetta « quarta revisione » che consente alle imprese concessionarie di chiudere nel corso del 1985 un contenzioso politico-economico determinato dalla rigidità degli strumenti concessori, che pongono le imprese di trasporto ferroviario in una endemica posizione di squilibrio rispetto all'andamento crescente degli oneri;

h) perseguimento del risanamento tecnico attraverso « progetti speciali » regionali, coordinati ai piani di trasporto locale e finanziati con un fondo autonomo annesso al fondo investimenti fissi della legge n. 151 del 1981, in modo da tener conto della peculiarità degli oneri infrastrutturali connessi all'esercizio ferroviario;

i) certezza nei tempi e nelle procedure di erogazione e trasferimento dei fondi ordinari e fissazione della valutazione tecnico-politica per gli interventi straordinari nella sede propria delle previsioni della legge finanziaria.

Venendo al commento analitico delle disposizioni normative del disegno di legge, si osserva quanto appresso.

L'articolo 1 dispone la delega delle funzioni amministrative statali in materia di ferrovie in concessione ed in gestione governativa e, nello stesso tempo, ne precisa i limiti indicando le competenze statali che non possono essere fatte oggetto di trasferimento, quali quelle di indirizzo e di coordinamento, di pianificazione, di regolamentazione tecnico-costruttiva (specie se rivolta alla sicurezza del trasporto) e di controllo.

L'articolo 2 prevede l'affidamento delle gestioni commissariali governative delegate ad imprese pubbliche locali ovvero a società regionali a totale o prevalente partecipazione pubblica. Vengono pure affidati in gestione commissariale l'esercizio delle linee la cui concessione cessa entro sei mesi e non è ulteriormente affidata a nuovo concessionario, nonché le linee ferroviarie secondarie gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di rilevanza regionale.

L'articolo 3, dando applicazione al disposto degli articoli 2458 e seguenti del codice civile, introduce anche una tutela dell'interesse pubblico nelle scelte tecnico-economiche operate da società concessionarie, caratterizzate da peculiare rilevanza o da partecipazione mista di capitale nazionale, nella fase in cui le scelte stesse sono perfezionate, prevedendo che un membro del consiglio di amministrazione sia nominato dal Ministro per i trasporti.

Nell'articolo 4 si esplicita la portata della delega amministrativa conferita alle regioni in materia di ferrovie in concessione.

Le regioni, nell'esercizio dei compiti loro assegnati dall'articolo 2 della legge 10 aprile 1981, n. 151, procedono ad una rivalutazione dell'interesse pubblico connesso ai vari impianti di trasporto istituendo nuove linee; affidando in concessione quelle già assunte in gestione regionale; rinnovando o sopprimendo quanto non è suscettibile di risanamento ed integrando nei modi possibili i trasporti in concessione con la rete delle ferrovie dello Stato.

L'impulso programmatorio deve concludersi con la definizione di un piano regionale, correlato agli indirizzi del piano generale dei trasporti, nel quale trovino collocamento le necessità finanziarie occorrenti per il ripianamento degli obblighi di servizio pubblico, imposti alle imprese, per la normalizzazione dei conti ed, in generale, per gli aiuti economici indirizzabili al trasporto ferroviario.

All'eventuale inerzia della regione nell'attività programmatoria si provvede commissariando temporaneamente lo svolgimento delle funzioni del piano.

L'articolo 5 introduce a sua volta – con rinvio ricettizio o « materiale » – per le ferrovie in gestione regionale il regime, stabilito in sede CEE, di compensazione finanziaria degli obblighi di servizio pubblico e quello connesso alla normalizzazione di conti, per quanto compatibile con i trasporti che rientrano nel campo di

applicazione della presente legge. Rimane tuttavia fermo il sistema di ripianamento del *deficit* già esistente per i titolari di concessioni non costituiti nella forma di impresa pubblica od a totale partecipazione pubblica, sempre che questi non usufruiscano della facoltà di optare per il regime di aiuti costruito sulle norme comunitarie.

L'articolo 6 prevede la delegificazione delle disposizioni di legge e di regolamenti attinenti le organizzazioni aziendali con esclusione di quelle riguardanti la materia della « sicurezza ».

Tutti gli aiuti erogati, nei limiti delle spese ammissibili, con cadenza trimestrale, utilizzano stanziamenti che – come prevede l'articolo 7 – sono proposti dal Ministro dei trasporti, d'intesa col Ministro del bilancio e della programmazione economica, ed annualmente approvati dal Parlamento con la legge finanziaria.

I princìpi che devono regolare il regime tariffario del trasporto regionale sono enunciati all'articolo 8:

obiettivo assegnato alle tariffe è quello di tendere ad assicurare l'equilibrio economico dell'impresa di trasporto;

la competenza tariffaria appartiene alla regione, che la esercita tenendo conto degli indirizzi di politica tariffaria stabiliti dal CIPE, col vincolo che – per le varie zone omogenee – i ricavi coprano i costi nell'aliquota annualmente stabilita con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 13 maggio 1970, n. 281;

la competenza tariffaria in materia di trasporto merci, come pure gli accordi particolari con l'utenza, rimangono in disponibilità di chi gestisce il servizio di trasporto.

L'articolo 9 riconduce la materia degli investimenti fissi (impianti e materiale rotabile) delle imprese regionali ferroviarie all'articolo 11 della già citata legge-quadro per i trasporti locali 10 aprile 1981, n. 151. Il fondo investimenti, previsto da quest'ultima norma, viene congruamente integrato di una quota che rimane destinata alle sole imprese ferroviarie e viene gestita separatamente, prevedendo che le assegnazioni fatte alle regioni possano essere erogate a finanziamento di progetti (opportunamente valutati) fino a coprire l'intero costo della loro realizzazione.

È infine indispensabile intervenire in via d'urgenza sulle strutture del Ministero dei trasporti per metterle in grado di svolgere, con l'efficacia richiesta, i compiti assai impegnativi demandati al Ministero stesso con la legge n. 151 del 1981, fino ad ora rimasti in parte disattesi, e per coprire le necessità organizzative imposte dalle nuove funzioni previste nella presente legge nonché quelle discendenti dall'esigenza di attivare un'azione di impulso e di coordinamento tra la pianificazione del trasporto regionale ed il piano regionale dei trasporti.

A tal fine, nell'attesa della prevista riforma del Ministero dei trasporti, si affidano, con l'articolo 10, alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione le funzioni residuali in materia di ferrovie concesse e gli altri compiti affidati allo Stato dal presente disegno di legge. Per far fronte alle maggiori incombenze si prevede il comando presso la predetta Direzione generale di trenta unità di personale proveniente da amministrazioni ed aziende statali o locali.

L'articolo 11 contiene norme per il riscatto delle linee concesse all'industria privata da includere nella rete statale e l'inclusione nella rete statale di linee ferroviarie in gestione commissariale governativa, dettando nel contempo disposizioni riguardanti il personale.

L'articolo 12, infine, determina la copertura dell'onere finanziario derivante dal provvedimento.

DISEGNO DI LEGGE

PAGINA BIANCA

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Delega di funzioni amministrative in materia di ferrovie d'interesse regionale).

A partire dal 1° gennaio dell'anno seguente l'entrata in vigore della presente legge, le funzioni amministrative statali in materia di linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, sono delegate alle regioni nel cui territorio sono esercitati gli impianti.

A partire dalla medesima data di cui al comma precedente sono altresì delegate alle regioni interessate le funzioni in materia di esercizio di linee ferroviarie secondarie, gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dichiarate nel piano generale dei trasporti di rilevanza esclusivamente regionale e per le quali intervenga entro sei mesi richiesta di affidamento da parte delle regioni.

Le modalità di esercizio dei servizi ferroviari delegati che si svolgono parzialmente in regioni limitrofe, sono stabilite dalla regione delegataria d'intesa con le regioni nel cui territorio si svolge la parte minore dell'esercizio ferroviario.

Restano di competenza statale, oltre le funzioni di indirizzo e coordinamento, quelle relative al piano generale dei trasporti, nel cui ambito verificare gli obiettivi e le azioni di cui alla presente legge, alla determinazione dei criteri generali tecnico-costruttivi, all'emanazione di norme tecniche per la salvaguardia della incolumità pubblica e per la realizzazione di esigenze unitarie di ordine tecnologico e produttivo, nonché le funzioni di controllo della sicurezza degli impianti e di collaudo delle opere ferroviarie.

La disciplina di cui alla presente legge si applica, in quanto compatibile con i relativi statuti, nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano.

ART. 2.

(Gestione regionale).

Le gestioni commissariali governative delegate, ove non siano esercitate in danno del concessionario, al fine di assicurare la trasparenza delle decisioni e l'economicità della gestione, devono essere affidate ad imprese pubbliche locali dotate di autonomia finanziaria e di gestione ovvero a società regionali a totale o prevalente partecipazione pubblica, nel rispetto dell'unitarietà dei bacini di traffico di cui all'articolo 3, ultimo comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151.

È altresì affidato in gestione regionale, ai termini del comma precedente, l'esercizio delle linee ferroviarie in concessione all'industria privata allorché, per qualsiasi causa, la concessione venga definitivamente a cessare ed entro sei mesi non sia affidata a nuovo concessionario, nonché l'esercizio delle linee ferroviarie di cui al secondo comma del precedente articolo 1.

Gli impianti ferroviari trasferiti alla regione o comunque acquisiti nell'esercizio delle relative attività dei soggetti affidatari della gestione ferroviaria, costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni dell'amministrazione regionale, di cui i soggetti affidatari hanno piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata. I beni destinati al pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dei soggetti affidatari.

Gli utili netti delle gestioni delle ferrovie in gestione regionale sono destinati a costituire fondi di riserva per ammortizzare perdite di esercizio e a fini di autofinanziamento delle gestioni stesse.

ART. 3.

(Partecipazione dell'amministrazione centrale alla gestione di ferrovie delegate).

Ai sensi e per gli effetti degli articoli 2458 e seguenti del codice civile, nelle

società per azioni che gestiscono in virtù di concessione od affidamento ferrovie di interesse regionale ed al cui capitale partecipi lo Stato od un ente pubblico nazionale, il consiglio di amministrazione deve essere composto di un numero di membri non inferiore a tre, uno dei quali nominato dal Ministro dei trasporti. Restano ferme le disposizioni di cui al decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1042.

Alla stessa disciplina sono altresì soggette le imprese di trasporto ferroviario regionale che stipulino con il Ministero dei trasporti convenzioni per la gestione, per motivi di ricerca e sperimentazione di competenza statale, di linee, impianti e mezzi ferroviari.

ART. 4.

(Piani regionali).

Nell'ambito delle azioni previste dall'articolo 2 della legge 10 aprile 1981, n. 151, le regioni, entro il 31 maggio di ciascun anno, adottano, in relazione all'anno successivo, il piano che provvede in particolare alla istituzione di nuove linee ferroviarie, all'affidamento in concessione di linee già assunte in gestione regionale, alla realizzazione dei programmi di rinnovo ed alla soppressione di linee non suscettibili di risanamento, nonché ad ogni altra misura necessaria per una integrazione delle linee ferroviarie con le linee gestite dalle ferrovie dello Stato nonché con le altre modalità di trasporto di interesse regionale. Nel piano può essere altresì autorizzata, per un periodo complessivo non superiore ad un esercizio finanziario, la istituzione o continuazione di servizi automobilistici sostitutivi di linee temporaneamente sospese.

Lo stesso piano definisce, con indicazioni analitiche per ciascuna impresa di trasporto ferroviario regionale e nel rispetto degli indirizzi generali stabiliti dallo Stato, le necessità finanziarie occorrenti:

a) per obblighi di pubblico servizio che la regione, ai sensi del successivo

articolo 5, intende mantenere o introdurre nei confronti delle imprese di trasporto ferroviario di interesse regionale;

b) per normalizzazione dei conti, ai sensi del successivo articolo 5, delle imprese di trasporto ferroviario di interesse regionale, ivi compresi gli oneri per quota capitale e finanziari relativi a mutui accesi dalle gestioni commissariali governative a pareggio dei disavanzi fino all'entrata in vigore della presente legge;

c) per contributi ed aiuti che, nei limiti del regolamento CEE 1107/70, come modificato dal regolamento CEE 1473/75 e dal regolamento CEE 1658/82, la regione intende dare alle imprese ferroviarie per costi di manutenzione, funzionamento e rinnovi a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge, nonché per sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio dei bilanci aziendali;

d) per oneri gravanti sulla regione in relazione ai rapporti di concessione.

Al fine di raggiungere il riequilibrio occupazionale delle imprese ferroviarie d'interesse regionale le imprese pubbliche o private di trasporto regionale o operanti in settori connessi che – sulla base di programmi di ricollocamento concordati con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale – assorbono personale di ruolo delle linee soppresse ovvero trasferite possono chiedere alla regione per due anni un contributo pari al costo di ciascuna unità di personale assorbita, nei limiti dello stipendio goduto al momento del passaggio. Il relativo onere va incluso nel piano previsto dai precedenti commi, con allegazione dei relativi programmi.

Entro cinque giorni dal termine di cui al primo comma, il piano con i relativi allegati è trasmesso al Ministro dei trasporti ed al Ministro del tesoro.

In mancanza di adozione nei termini del piano regionale, provvede entro il successivo 31 luglio il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro,

intesa la Commissione parlamentare per gli affari regionali. Per la predisposizione del piano sostitutivo sono nominati uno o più commissari *ad acta* che, per l'espletamento dell'incarico, possono avvalersi anche degli uffici dell'amministrazione centrale dello Stato. Degli oneri conseguenti si tiene conto in sede di assegnazione dei fondi alle regioni interessate.

ART. 5.

(Recezione materiale della disciplina comunitaria).

A partire dal 1° gennaio dell'esercizio finanziario seguente l'entrata in vigore della presente legge, alle imprese ferroviarie regionali, escluse quelle di cui al successivo terzo comma, si applicano, in quanto compatibili, i regolamenti comunitari numeri 1191/69, 1192/69 e 1107/70 relativi alle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e per normalizzazione dei conti.

Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, vengono determinate, nell'ambito dei regolamenti CEE richiamati e con la finalità di armonizzarne la disciplina con quella operante per le ferrovie nazionali, le voci di compensazione nonché i tempi e le modalità di applicazione delle stesse. Con le stesse modalità vengono determinate eventuali successive variazioni del decreto.

I titolari di concessione o di subconcessione non aventi natura di impresa pubblica o di società a totale partecipazione pubblica possono optare per l'equiparazione al regime di aiuti previsto nei commi precedenti, rinunciando a tutte le sovvenzioni, contributi ed ogni altra forma di aiuto prevista dalla vigente disciplina legislativa e convenzionale. Restano fermi i termini relativi al riscatto ed

alla acquisizione dei beni al concedente allo scadere della concessione.

ART. 6.

(Delegificazione).

Tutte le disposizioni di legge e di regolamento attinenti all'organizzazione aziendale della produzione dei servizi ferroviari di interesse regionale ed alla rilevazione statistico-contabile degli stessi, ove compatibili con la presente legge e con le disposizioni inderogabili del codice civile, restano efficaci quali norme di servizio interne dell'impresa concessionaria o affidataria e, come tali, modificabili dai rispettivi organi statutari, previa delibera autorizzativa della regione delegataria.

La disposizione di cui al comma precedente non si applica per quanto attiene la materia della sicurezza nella prestazione del lavoro e della utilizzazione dei servizi di trasporto.

ART. 7.

(Provvista dei fondi per le gestioni).

Sulla base dei piani e dei programmi regionali di cui all'articolo 4 della presente legge, il Ministro dei trasporti propone al Ministro del tesoro, d'intesa con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, gli stanziamenti necessari per contributi ed aiuti di cui alla lettera *c)* del citato articolo 4, nonché per sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio dei bilanci aziendali delle gestioni regionali, per l'inserimento nella legge finanziaria. In tale sede possono essere introdotti specifici vincoli al fine di accelerare il risanamento delle gestioni delle ferrovie di interesse regionale, di assicurare un'adeguata redditività degli investimenti e di garantire la sicurezza degli impianti.

Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, dispone l'erogazione alle regioni interessate, nei limiti

delle spese ritenute ammissibili, con cadenze trimestrali nel corso dell'anno finanziario, delle somme indicate nel secondo comma dell'articolo 4 della presente legge. L'erogazione resta sospesa in relazione alle imprese che gestiscono linee interregionali per le quali non si realizzi tra le regioni interessate l'intesa prevista dall'articolo 1, terzo comma, della presente legge.

Ciascuna regione rende noto mediante resoconto allegato al piano di cui all'articolo 4 della presente legge, lo stato di attuazione dei piani di intervento economico-finanziario, con particolare riferimento a quelli indicati nel primo comma.

ART. 8.

(Tariffe ferroviarie regionali).

Le tariffe del trasporto ferroviario di interesse regionale ed i relativi adeguamenti devono tendere ad assicurare l'equilibrio delle gestioni aziendali ferroviarie.

Le tariffe per il trasporto delle persone nonché gli aumenti o riduzioni per speciali categorie, sono determinate da ciascuna regione sulla base degli indirizzi generali nazionali di politica economica e tariffaria stabiliti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), in modo che i ricavi presunti coprano quota parte dei costi effettivi del servizio nella misura che viene annualmente stabilita, per le varie zone omogenee del territorio nazionale, con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Le tariffe di cui sopra vengono determinate in riferimento all'inizio di ciascun esercizio finanziario e vengono proposte dalle regioni nel piano di cui all'articolo 4 della presente legge.

Restano di esclusiva competenza delle gestioni regionali e dei concessionari: la determinazione delle tariffe del trasporto

di cose, delle condizioni generali di trasporto, della nomenclatura e classificazione delle cose, nonché le condizioni particolari di tariffe relative a servizi o trasporti determinati e la concessione di facilitazione di carattere eccezionale per singoli trasporti.

Quando esigenze commerciali lo richiedono, le singole gestioni regionali ed i concessionari possono stabilire, anche in relazione al trasporto di persone, accordi particolari con l'utenza svincolati dalle tariffe in vigore, per l'acquisizione e/o il mantenimento del traffico. Su tali tariffe non operano le compensazioni di cui al precedente articolo 5.

ART. 9.

(Fondo investimenti fissi).

Il fondo di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è integrato, per il quinquennio successivo all'entrata in vigore della presente legge, con la dotazione complessiva di lire ottocento miliardi destinata specificatamente a contributi per investimenti fissi alle imprese ferroviarie di interesse regionale.

Nell'ambito del predetto fondo la quota per le imprese ferroviarie viene gestita separatamente con le seguenti peculiari modalità:

a) i contributi vengono erogati alle regioni interessate, con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, intesa la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sulla base di singoli progetti da allegare ai piani di cui all'articolo 4 della presente legge;

b) i progetti devono essere accompagnati da relazioni specificative dei costi e benefici degli interventi, da studi di fattibilità tecnico-economica ed amministrativa e da un piano finanziario di ammortamento;

c) il contributo statale si riferisce a singoli progetti, può coprirne l'intero co-

sto e non si applicano le percentuali di proporzionalità tra armamento e materiale rotabile di cui all'articolo 11 della citata legge 10 aprile 1981, n. 151;

d) deve essere assicurata nel corso del quinquennio un'adeguata rotazione nell'accesso ai contributi fra tutte le regioni interessate.

ART. 10.

(Misure urgenti di organizzazione).

Fino all'entrata in vigore della normativa di riforma del Ministero dei trasporti, le funzioni residuali in materia di ferrovie concesse all'industria privata e gli altri compiti affidati allo Stato dalla presente legge sono svolti dalla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

È affidato il compito al Ministro dei trasporti di assicurare nell'ambito della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione una direzione unitaria per i trasporti locali al fine di svolgere le competenze riservate al Ministero dei trasporti dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, nonché dalla presente legge, di attivare la programmazione regionale dei trasporti locali, di coordinare quest'ultima con il piano nazionale per i trasporti e di condurre studi sui costi e sulla produttività dei servizi di trasporto pubblico.

Per adempiere alle finalità di cui al comma precedente, può essere comandato presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, fino alla riforma del Ministero dei trasporti, nel limite massimo di trenta unità, personale proveniente da amministrazioni ed aziende, statali o locali, che abbiano specifica competenza nella materia dell'economia dei trasporti e della gestione del territorio.

ART. 11.

(Norme transitorie).

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione parlamentare per gli affari regionali, viene dichiarato il riscatto delle linee concesse all'industria privata da includere nella rete dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con le stesse modalità può essere disposta l'inclusione nella rete nazionale di linee ferroviarie in gestione commissariale governativa.

Le indennità relative ai riscatti di cui al comma precedente vengono corrisposte dall'Azienda ferroviaria secondo piani finanziari pluriennali da includere nei programmi ordinari di investimento aziendale.

Il personale addetto ai servizi ferroviari trasferiti all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può chiedere, entro trenta giorni dalla pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica di cui al primo comma, di passare alle dipendenze della predetta Azienda. L'inquadramento nei ruoli dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, che ha decorrenza giuridica ed economica dalla data di trasferimento delle linee, è effettuato con il riconoscimento delle posizioni giuridiche acquisite sulla base di un quadro di equiparazione approvato con decreto del Ministro dei trasporti, intese le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, tra qualifiche di provenienza e profili professionali del personale delle ferrovie dello Stato. I trattamenti stipendiali eventualmente più favorevoli sono assicurati mediante attribuzione di assegno personale riassorbibile.

Il personale di cui al precedente comma deve acquisire le abilitazioni previste per il personale operante nelle ferrovie dello Stato e, ove risulti inidoneo, è uti-

lizzato per mansioni di altro profilo professionale, anche di categoria inferiore. Può parimenti essere utilizzato in mansioni non corrispondenti al profilo professionale attribuito ove si renda necessario per esigenze organizzative dell'Azienda.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato può provvedere al pensionamento anticipato del personale, addetto a ferrovie in concessione, ovvero in gestione governativa, incluse nella rete statale che ne faccia domanda entro tre mesi dall'effettivo inqudramento e che risulti esuberante nella propria rete, in applicazione dell'articolo 12 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, così modificato dall'articolo 11 della legge 28 luglio 1961, n. 830.

Il personale del Ministero dei trasporti – Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione – già collocato fuori ruolo ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855, e dell'articolo 18 della legge 7 agosto 1982, n. 526, all'atto della cessazione dall'incarico in dipendenza della soppressione o del trasferimento delle gestioni cui è addetto, rientra nell'amministrazione di appartenenza e resta in soprannumero da riassorbire o per il passaggio ad altra amministrazione oppure per cessazione dal servizio, per qualsiasi causa, del personale interessato.

I posti fuori ruolo ricoperti dal personale di cui al comma precedente sono soppressi all'atto del rientro all'amministrazione di appartenenza del personale stesso.

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, il tasso di riferimento è quello ufficiale di sconto vigente, aumentato di due punti.

È abrogata, in particolare, la legge 8 giugno 1978, n. 297.

Per le finalità del presente articolo è autorizzato il conferimento all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato della somma di lire centocinquanta miliardi, in ragione di lire quarantuno miliardi nell'anno 1985, di lire cinquantanove miliardi nell'anno 1986 e di lire cinquanta

miliardi nell'anno 1987. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione commissariale governativa ».

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

ART. 12.

(Fondo regionale).

Per le finalità di cui agli articoli 4 e 9 della presente legge è costituito nello stato di previsione del Ministero dei trasporti un apposito fondo in cui affluiscono:

a) le disponibilità per competenza, residui e cassa in essere alla entrata in vigore della presente legge sui capitoli nn. 1652, 1653, 1654, 7206 e 7272 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1985. A decorrere dall'esercizio successivo, la somma da assegnare al fondo è stabilita con la legge finanziaria;

b) la somma di lire cento miliardi per l'anno 1985, di lire trentasei miliardi per l'anno 1986, di lire quarantacinque miliardi per l'anno 1987 e di lire centosessanta miliardi per ciascuno degli anni successivi.

L'erogazione alle regioni ai sensi dell'articolo 7, secondo comma, ha luogo con decorrenza dal termine di cui al primo comma dell'articolo 1.

Nell'ambito del fondo di cui al primo comma, la quota annua di lire centosessanta miliardi per il primo quinquennio è destinata alle finalità di cui all'articolo 9 della presente legge.

All'onere derivante dai versamenti al fondo di cui alla lettera *b)* del primo comma del presente articolo, si provvede

quanto a lire ottantuno miliardi nell'anno 1985, lire trentacinque miliardi nell'anno 1986 e lire trentacinque miliardi nell'anno 1987 mediante integrale utilizzo dell'accantonamento « Interventi a favore delle ferrovie concesse e riscatto di alcune di esse » e quanto a lire diciannove miliardi nell'anno 1985, lire un miliardo nell'anno 1986 e lire dieci miliardi nell'anno 1987 mediante utilizzo di parte dell'accantonamento « Risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione commissariale governativa », accantonamenti iscritti, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, rispettivamente ai capitoli n. 6856 e n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, ove occorra anche con variazioni compensative nel conto dei residui passivi.