SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1009-A)

Procedura urgentissima di cui all'articolo 56, quarto comma, del Regolamento - Relazione orale

TESTO PROPOSTO DALLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

PER IL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

NELLA SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1977

Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea

Comunicato alla Presidenza il 12 gennaio 1978

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

7 dicembre 1977

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

MANCINO

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

14 dicembre 1977

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

CAROLLO

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea per le quali, a' termini dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, sono stati disposti finanziamenti per l'ammodernamento e potenziamento, gli interventi finanziari di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, modificata ed integrata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080, ed all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, e successive modificazioni, sono sostituiti, a decorrere dal 1977, da sovvenzioni annue da determinare secondo i criteri stabiliti dalla presente legge.

Art. 2.

(*Spese di esercizio finanziate dalla sovvenzione dello Stato; quote patrimoniali*)

La sovvenzione annua da accordare ai sensi della presente legge è diretta a promuovere la gestione dei servizi ferroviari in condizioni di equilibrio economico attraverso il finanziamento di una parte delle spese di esercizio determinato ai sensi dei successivi articoli, con inclusione degli oneri di cui agli articoli 6 e 7 nonchè delle quote annue finanziarie e patrimoniali già indicate sotto le lettere *c*), *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Il pagamento della sovvenzione può essere in tutto o in parte sospeso nei casi previsti dall'articolo 203 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Art. 3.

(*Revisione annua parametrica della sovvenzione di esercizio*)

Per ciascuna delle ferrovie di cui all'articolo 1 la quota parte della sovvenzione an-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

(*Spese di esercizio finanziate dalla sovvenzione dello Stato; quote patrimoniali*)

Identico.

Art. 3.

(*Revisione annua parametrica della sovvenzione di esercizio*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

nua relativa alle spese di esercizio — non coperte da introiti — è stabilita annualmente con revisione parametrica a decorrere dal 1977 in base ai seguenti elementi:

a) importo convenzionale di base delle spese di esercizio determinato con riferimento a quelle verificatesi nell'anno 1975, revisionando gli oneri di tale anno al fine di valutarne l'ammontare con riguardo ad una razionale, efficiente ed economica gestione, tenute presenti possibili comparazioni con analoghi oneri di aziende similari;

b) incidenze percentuali della spesa di personale e del complesso delle rimanenti componenti la spesa di esercizio, rispetto all'importo convenzionale di cui alla precedente lettera *a*).

I coefficienti annuali di variazione dei costi per la revisione parametrica saranno determinati, secondo modalità da definire con il regolamento di esecuzione di cui all'articolo 14, facendo riferimento: per la spesa di personale, ad un organico-tipo ed alla media ponderale annua dei costi di retribuzione globale lorda valutati convenzionalmente al terzo scatto di anzianità; per il complesso delle rimanenti componenti della spesa di esercizio, a voci fondamentali e relativi costi unitari.

Art. 4.

(*Variazioni dell'importo convenzionale di base*)

Qualora nel corso di un anno intervengano modifiche nei programmi di esercizio oppure nell'organico del personale o in altri elementi fondamentali, ritenute ammissibili dal Ministero dei trasporti, d'intesa con il Ministero del tesoro, l'importo base convenzionale delle spese di esercizio di cui alla lettera *a*) dell'articolo 3 è corrispondentemente modificato.

Art. 5.

(*Incentivazione; penalizzazione*)

Qualora, a parità di programmi di esercizio, si determinino aumenti di unità di traf-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

(*Variazioni dell'importo convenzionale di base*)

Identico.

Art. 5.

(*Incentivazione; penalizzazione*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

fico, e/o riduzione negli organici del personale, potrà essere riconosciuto al concessionario un decimo della parte differenziale della minor sovvenzione.

L'ammontare della sovvenzione al netto dell'eventuale incentivazione di cui al primo comma, ed al lordo degli oneri di cui agli articoli 7 ed 8, non potrà comunque superare l'importo del relativo disavanzo risultante dal conto economico di esercizio aziendale, tenuto per i servizi sovvenzionabili, regolarmente approvato.

Qualora, invece, si determinino, per due anni consecutivi, riduzioni di unità di traffico non obiettivamente giustificate i cui minori introiti non trovino compensazione in corrispondenti minori costi per riduzione dei programmi di esercizio e/o delle prestazioni del personale, la sovvenzione da accordare potrà essere ridotta di un importo non superiore a due decimi della parte differenziale relativa al maggiore intervento.

Al terzo anno consecutivo il concessionario incorrerà di diritto nella decadenza della concessione.

Art. 6.

(*Spese imprevedibili per eventi di carattere eccezionale*)

Le spese imprevedibili che l'azienda sostiene a seguito di eventi di carattere eccezionale per la riparazione di danni causati da forza maggiore e per lavori e forniture straordinari, concorrono alla determinazione della misura della sovvenzione di esercizio dell'anno in cui le spese stesse sono state sostenute, purchè preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Art. 7.

(*Oneri finanziari originati dalle perdite di esercizio*)

Ove, nell'anno in esame, l'azienda abbia sostenuto oneri finanziari connessi con le perdite di esercizio, gli stessi concorrono

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 6.

(*Spese imprevedibili per eventi di carattere eccezionale*)

Identico.

Art. 7.

(*Oneri finanziari originati dalle perdite di esercizio*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

alla determinazione dell'ammontare della sovvenzione nei limiti che i disavanzi di cassa medi mensili, risultanti da quelli annui valutati ai sensi degli articoli 2 e 6, rendono ammissibili sulla base del tasso medio ponderato non eccedente, comunque, quello previsto dal cartello interbancario.

Art. 8.

(*Validità della sovvenzione annua, relativa corresponsione trimestrale, vincolo per la quota destinata alla manutenzione*)

La sovvenzione definitiva determinata per un anno è liquidabile, provvisoriamente, per il periodo successivo — salvo detrazione della quota riferita a spese non ricorrenti di cui agli articoli 6 e 7 — sino all'aggiornamento della stessa in base agli elementi di cui all'articolo 3.

La corresponsione delle sovvenzioni in atto avviene a trimestralità posticipate la cui liquidazione è disposta in tempo utile da parte del Ministero dei trasporti direttamente a favore del concessionario esercente. Eventuali riduzioni per i casi previsti nel secondo comma dell'articolo 2 saranno operate a carico della successiva trimestralità.

La quota di sovvenzione destinata alla copertura delle spese di manutenzione è versata in apposito conto corrente di tesoreria intestato al concessionario esercente con vincolo in favore dell'Ufficio provinciale MCTC, avente sede nel capoluogo della regione in cui la ferrovia si svolge, che provvede allo svincolo in relazione ai lavori ed approvvigionamenti eseguiti o da eseguire.

Art. 9.

(*Fondo comune per il rinnovo degli impianti e materiale rotabile*)

A decorrere dal 1978, per il rinnovo o per l'integrazione degli impianti fissi e del

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 8.

(*Validità della sovvenzione annua, relativa corresponsione trimestrale, vincolo per la quota destinata alla manutenzione*)

Identico.

Art. 9.

(*Fondo comune per il rinnovo degli impianti e materiale rotabile*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)	(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)
materiale rotabile delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa è istituito, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, un capitolo denominato « fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiale rotabile », al fine di coordinare e razionalizzare gli interventi per le ferrovie in questione.	
Le spese approvate per ogni singola azienda, al netto di eventuali recuperi, sono finanziate, in via prioritaria, con i fondi di rinnovo disponibili presso l'azienda stessa sino alla quota relativa all'anno 1977 e, per la restante parte, con il fondo comune di cui al primo comma.	*Identico.*
L'utilizzazione del fondo comune è stabilita dal Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero del tesoro, sentito il Comitato tecnico interministeriale di cui all'articolo 13.	*Identico.*
Il materiale rotabile di proprietà sociale, rinnovato o sostituito mediante l'utilizzo dei fondi di rinnovo di proprietà statale, o mediante l'utilizzo del fondo comune, passa integralmente in proprietà dello Stato e, conseguentemente, è riconosciuta al concessionario una quota di ammortamento secca del valore di tale materiale determinato in base a stima stabilita di comune accordo. In caso di dissenso, la stima è rimessa a giudizio di arbitri nominati uno dal Ministero dei trasporti, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal Presidente del Consiglio di Stato.	*Identico.*
La predetta quota di ammortamento deve intendersi in aggiunta a quella già riconosciuta dall'articolo 2 per soli interessi, ai sensi delle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della citata legge n. 1221 del 1952.	La predetta quota di ammortamento deve intendersi in aggiunta a quella già riconosciuta dall'articolo 2 per soli interessi, ai sensi delle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.
Analoga quota è riconosciuta per il materiale rotabile di proprietà sociale che, pur non interessato a lavori di rinnovamento, sia ceduto in proprietà dello Stato con delibera del competente organo sociale recepita con decreto del Ministero dei trasporti, la cui valutazione è da stabilire come da comma precedente.	Analoga quota, la cui valutazione è da stabilire ai sensi del comma precedente, è riconosciuta per il materiale rotabile di proprietà sociale che, pur non interessato a lavori di rinnovamento, sia ceduto in proprietà dello Stato con delibera del competente organo sociale approvata con decreto del Ministro dei trasporti.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 10.

(*Tariffe*)

Le tariffe dei pubblici servizi di trasporto ferroviari in regime di concessione debbono essere variate in funzione delle variazioni subite dai costi di esercizio.

Le tariffe stesse sono approvate dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro e non potranno, comunque, risultare inferiori a quelle praticate dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Le agevolazioni tariffarie e le concessioni di viaggio a carattere gratuito debbono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Art. 11.

(*Analisi costi-benefici*)

Le aziende esercenti ferrovie in regime di concessione e le gestioni governative devono effettuare annualmente, e rimettere al Ministero dei trasporti, congiuntamente al bilancio aziendale, una analisi costi-benefici relativa al servizio da loro espletato.

Art. 12.

(*Norme transitorie*)

Per il periodo di tempo intercorrente tra l'ultima sovvenzione annua, accordata ai sensi delle disposizioni in vigore precedentemente alla presente legge, ed il 31 dicembre 1976, allo scopo di ristabilire l'equilibrio economico delle aziende interessate, si provvede:

a) per le aziende non ancora pervenute alla terza revisione della sovvenzione di esercizio, ad accordare la successiva revisione della sovvenzione in atto ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata e modificata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080;

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 10.

(*Tariffe*)

Identico.

Le tariffe stesse sono approvate dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero del tesoro e, a partire dal 1° gennaio 1979, non potranno, comunque, risultare inferiori a quelle praticate dalla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Identico.

Art. 11.

(*Analisi costi-benefici*)

Identico.

Art. 12.

(*Norme transitorie*)

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

b) per le aziende già pervenute alla terza revisione della sovvenzione ai sensi della predetta legge n. 1080 del 1971, ad accordare una integrazione alla sovvenzione in atto in funzione dei maggiori costi di personale e dell'energia, nonchè dei connessi oneri finanziari e degli effettivi introiti.

Per il 1977 restano confermate le quote dei fondi di rinnovo che risultano già stabilite all'entrata in vigore della presente legge, in aggiunta alla sovvenzione di cui all'articolo 2.

Per la ferrovia Circumflegrea, i sussidi integrativi di esercizio accordati e da accordare, ai sensi dell'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, in relazione alle perdite riferite al periodo anteriore al 1977, tenendo luogo della sovvenzione annua di esercizio, non sono ripetibili, in deroga all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338. Quelli accordati per gli esercizi decorrenti dal 1977 sino a quando non sarà data applicazione alla presente legge, saranno recuperati a carico della sovvenzione accordabile dal 1977.

In attesa che siano espletate le istruttorie per i provvedimenti di cui alle lettere *a*) e *b*) del primo comma, il Ministero dei trasporti è autorizzato a concedere acconti annui, per il periodo pregresso, sino al limite massimo annuo del 20 per cento della sovvenzione già accordata per la parte riferibile alla sola perdita di esercizio, importi che saranno recuperati a carico dei successivi interventi.

Art. 13.

(*Comitato tecnico interministeriale*)

Per l'applicazione delle disposizioni previste dalla presente legge, è istituito un Comitato tecnico interministeriale la cui composizione sarà stabilita dal regolamento di esecuzione di cui all'articolo 14.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 13.

(*Comitato tecnico interministeriale*)

Identico.

Il Comitato di cui al comma precedente adotterà le sue deliberazioni sentite le Regioni interessate.

(Segue: *Testo del Governo*)

L'onere per il funzionamento del suddetto Comitato farà carico al capitolo n. 1554 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Art. 14.

(*Regolamento di esecuzione*)

Con apposito regolamento di esecuzione, da emanarsi entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente legge, saranno stabilite le norme di applicazione su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.

Art. 15.

(*Disposizioni da emanare per il riassetto tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa*)

Con successivo provvedimento da presentare alle Camere entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge sarà provveduto, per le ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, al riassetto tecnico-economico da inquadrarsi nel piano generale dei trasporti, previa determinazione della rete delle ferrovie da mantenere in servizio.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Identico.

Art. 14.

(*Regolamento di esecuzione*)

Identico.

Art. 15.

(*Disposizioni da emanare per il riassetto tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa*)

Con successivi provvedimenti, da presentare alle Camere entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, si provvederà, per le ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, al riassetto tecnico-economico, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, di intesa con le Regioni, della rete delle ferrovie da mantenere in esercizio.

In attesa dell'emanazione dei provvedimenti di cui al comma precedente, le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, n. 1080, potranno usufruire, a partire dall'esercizio 1979, di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata e per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che potranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 16.

(*Rinvio ad altre disposizioni*)

Per quanto non previsto dalla presente legge restano in vigore, in quanto applicabili, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni.

Art. 17.

(*Provvedimenti finanziari*)

All'onere derivante dalla presente legge — valutato per l'anno 1977 in lire 5.500 milioni e per l'anno 1978 in lire 20.000 milioni — si provvede per l'anno finanziario 1977 con le somme già iscritte al capitolo n. 1652 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno medesimo.

Alla dotazione del capitolo, di cui all'articolo 9 della presente legge, si provvede, per l'anno finanziario 1978, mediante riduzione delle somme che, a titolo di rinnovi, figurano iscritte ai capitoli nn. 1652, 1653, 1654 e 7272 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, sulla scorta delle proposte che a tal fine saranno formulate dal Ministro dei trasporti.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 16.

(*Rinvio ad altre disposizioni*)

Identico.

Art. 17.

(*Copertura finanziaria*)

Identico.