

SENATO DELLA REPUBBLICA

— VI LEGISLATURA —

(N. 700-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE SANTALCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, marina mercantile, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 13 dicembre 1972 (V. Stampato n. 543)

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

di concerto col Ministro delle Finanze

col Ministro del Tesoro

**e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
e degli interventi straordinari nel Mezzogiorno**

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 20 dicembre 1972*

Finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire

Comunicata alla Presidenza il 23 febbraio 1973

ONOREVOLI SENATORI. — Il Parlamento con le leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374, e 25 ottobre 1968, n. 1089, ha autorizzato l'Azienda delle ferrovie dello Stato a predisporre ed a realizzare un piano decennale di opere e costruzioni per il rinnovamento, il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi d'esercizio, delle linee e degli impianti della rete ferroviaria.

Per tale piano decennale 1962-1972 è stata destinata, con le diverse leggi, la somma di lire 1.500 miliardi. Il piano è stato articolato nelle due fasi quinquennali 1962-1967 e 1967-1972, rispettivamente di 800 e di 700 miliardi di lire.

La prima fase è ormai completamente attuata ed ha interessato, nel complesso, interventi agli impianti fissi per 480 miliardi e per l'allestimento di nuovi mezzi del parco rotabile per 320 miliardi.

Per le opere ricadenti nell'area del Mezzogiorno e per commesse di materiale rotabile affidate alle industrie relative sono stati riservati rispettivamente 200 e 125 miliardi. Cioè in complesso 325 miliardi che superano la prescritta aliquota del 40 per cento (320 su 800).

Un riepilogo illustrativo dei provvedimenti attuati con detta prima fase (ripartiti per categoria di interventi e per ubicazione territoriale) figura nella relazione che, per legge, viene presentata annualmente al Parlamento in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria (allegato A, pagine 109-131).

La seconda fase trovasi tuttora in corso di realizzazione.

Precisamente, ad oggi, sono stati già approvati progetti, assunti impegni di spesa ed avviati lavori per 660 miliardi sul complesso dei 700 disponibili.

Le somme ormai erogate, per stati di avanzamento consunti, si aggirano sui 350 miliardi.

L'attuazione del programma stesso, che procede con la massima alacrità, prevede una spesa di 390 miliardi per opere alle

linee ed impianti e di altri 310 miliardi per commesse di materiale rotabile.

Anche per i 700 miliardi della seconda fase vi sarà ampio rispetto della riserva per il Mezzogiorno; cioè non meno di 280 miliardi (156 per gli impianti e 124 per il parco).

Sui provvedimenti contemplati per l'anzidetto secondo quinquennio 1967-72 e sul progressivo stato di loro attuazione viene parimenti riferito ogni anno al Parlamento con la relazione sul bilancio di cui si è prima fatto cenno (vedere allegato B, pagg. 99-107).

In sintesi, cioè, l'intero « piano decennale » di 1.500 miliardi ha interessato:

lavori agli impianti fissi per 870 miliardi;

commesse per materiale rotabile per 630 miliardi.

La completa attuazione del « piano decennale » verrà ad assicurare alla rete delle Ferrovie dello Stato un livello di efficienza superiore a quello del passato, ma non sufficiente per fronteggiare tutte le esigenze di traffico ormai sul tappeto, né tanto meno quelle che si profilano per gli anni a venire.

Ciò in dipendenza soprattutto della perdita di valore in termini reali che i 1.500 miliardi del « piano decennale » hanno subito nel corso del tempo per effetto dei sensibili rincari di mercato verificatisi dal 1962 ad oggi, nonché per le nuove esigenze manifestatesi nel volgere degli anni a seguito dell'evoluzione dei traffici e del progredire della tecnica dei trasporti su rotaia.

Da qui, onorevoli colleghi, la necessità del disegno di legge al nostro esame, che ha già riportato l'approvazione della Camera dei deputati.

Il disegno di legge, che prevede il finanziamento di un « piano-ponte » di 400 miliardi di lire, è stato predisposto dal Governo dopo avere considerati e valutati i provvedimenti necessari per portare a compimento l'intrapresa opera di riassetto della propria rete, onde adeguarla ai maggiori compiti che la ferrovia dovrà assolvere in futuro, e nell'attesa del piano poliennale di 4.000 miliardi, attualmente all'esame del

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

CIPE, anche al fine di assicurare alle Ferrovie i mezzi indispensabili per non rallentare l'opera di ammodernamento in corso.

Il CIPE con delibera del 23 marzo 1972 ha dato l'assenso a che venisse presentato al Parlamento il disegno di legge oggi al nostro esame.

Il « piano ponte » a seguito di alcuni emendamenti apportati dalla Camera, prevede in via prioritaria:

a) la realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari e i servizi merci;

b) la costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del piano decennale di cui alle leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374, e 25 ottobre 1968, n. 1089;

c) l'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

d) il quadruplicamento della Roma-Firenze;

e) il potenziamento dei mezzi di trazione del parco e l'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi della rete;

f) l'ammodernamento ed il miglioramento ambientale dei posti di lavoro;

g) il potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee, nonché delle linee al servizio dei maggiori porti.

Il programma dettagliato di impiego dei 400 miliardi, predisposti sulla base dei conformi indirizzi dell'articolo 2 approvati, come previsto dall'articolo 3, dai Ministeri interessati (Trasporti e aviazione civile, Bilancio e programmazione economica, Tesoro), sarà comunicato, per effetto di una modifica apportata dalla Camera al testo governativo, al Parlamento ed alle Regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti.

La Camera ha ridotto a tre anni i tempi di erogazione dei 400 miliardi che nel testo originario erano previsti in quattro anni; inoltre, all'articolo 9, ha portato da 107 a 130 miliardi — sui 267 miliardi previsti all'articolo 1 —, la somma da destinare all'am-

modernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

Dei 400 miliardi, 267 sono destinati per impianti fissi e 133 per il parco del materiale rotabile.

È prevista la riserva per il Mezzogiorno in ragione del 40 per cento sul totale, cioè almeno 160 miliardi, di cui 107 per gli impianti e 53 per i mezzi.

Va detto infine che il Governo ha accettato un ordine del giorno, presentato da tutti i Gruppi, che lo impegna ad impiegare i 267 miliardi per gli impianti fissi, di cui all'articolo 1, come segue:

40 miliardi per quanto attiene ai pendolari;

42 miliardi per trasporto merci;

95 miliardi per impianti nel Mezzogiorno;

40 miliardi per la direttissima Roma-Firenze;

50 miliardi per opere urgenti e di rilievo in tutta Italia, raggiungendo in termini globali la distinzione di una somma non inferiore a 130 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

Onorevoli senatori, è evidente, come già è stato sottolineato, che il provvedimento al nostro esame non può avere la pretesa di risolvere i grossi problemi che assillano l'Azienda delle ferrovie dello Stato. Esso difatti si pone come un provvedimento stralcio rispetto al prossimo piano poliennale in atto all'esame del CIPE.

A nessuno sfugge la necessità di proseguire, in sede di esame del provvedimento definitivo e cioè del piano poliennale, che speriamo possa venire presto al nostro esame, il dibattito già proficuamente iniziato in sede di 8^a Commissione, in occasione dell'esame del bilancio dei Trasporti, su un nuovo assetto istituzionale dell'Azienda ferroviaria, la quale, a nostro avviso, fra l'altro dovrebbe godere di una maggiore autonomia

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

per rispondere sempre meglio alle esigenze di una società in continuo progresso.

L'8^a Commissione ha preso in esame il disegno di legge, e, dopo ampio dibattito, i commissari si sono riservati di presentare eventuali emendamenti ed ordini del giorno in Assemblea, al fine di accelerare l'iter del provvedimento.

Onorevoli senatori, credo di poter concludere questa breve relazione invitando il Senato a volere approvare con sollecitudine il disegno di legge in esame, nel testo trasmessoci dalla Camera dei deputati, al fine di mettere l'Azienda delle ferrovie dello Stato nelle condizioni di poter subito operare.

SANTALCO, *relatore*

PARERE DELLA 5^a COMMISSIONE PERMANENTE**(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)**

Roma, 23 gennaio 1973

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

F.to COLELLA

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

In attesa dell'approvazione del secondo programma economico nazionale nel quale sarà inquadrato il programma pluriennale delle ferrovie, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare esecuzione ad un piano di opere per l'ammodernamento e il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete per l'importo di lire 400 miliardi, di cui 267 miliardi per gli impianti fissi e 133 miliardi per il parco del materiale rotabile.

Art. 2.

L'importo indicato all'articolo 1 sarà destinato:

alla realizzazione di impianti e mezzi di esercizio interessanti i servizi per pendolari e i servizi merci;

alla costruzione di opere, impianti e mezzi di esercizio per il completamento della seconda fase del piano decennale di cui alle leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374 e 25 ottobre 1968, n. 1089;

all'attuazione di progetti relativi ad impianti specifici del Mezzogiorno;

al quadruplicamento della Roma-Firenze;

al potenziamento dei mezzi di trazione e del parco e all'ammodernamento e potenziamento degli impianti fissi della rete;

all'ammodernamento e al miglioramento ambientale dei posti di lavoro;

al potenziamento delle linee di collegamento della rete ferroviaria italiana con le confinanti reti ferroviarie europee, nonché delle linee al servizio dei maggiori porti.

Art. 3.

Il programma di costruzioni e di opere di cui all'articolo 1 sarà approvato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del bilancio e programmazione economica e del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui all'articolo 1 e da approvarsi con separati decreti.

Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento e alle regioni interessate, prima dell'emanazione dei relativi decreti.

Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile darà comunicazione ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda ferroviaria, dello stato di attuazione del piano al 31 dicembre dell'anno precedente quello di presentazione di detto bilancio.

Art. 4.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per la realizzazione del piano di cui all'articolo 1, è autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza dell'importo indicato nell'articolo stesso, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel Titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 110 miliardi nel 1973;

lire 165 miliardi nel 1974;

lire 125 miliardi nel 1975.

Art. 5.

Per la più rapida realizzazione delle opere di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avva-

lersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Resta anche in facoltà dell'Azienda ferroviaria di affidare a terzi particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche. Le relative spese faranno carico agli stanziamenti previsti dalla presente legge.

Art. 6.

I fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 400 miliardi saranno provveduti 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, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla occorrente somma di 400 miliardi. 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 stipularsi tra la 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 d'ammortamento, per capitale ed interessi, dei mutui e delle obbligazioni saranno iscritte, con distinta imputazione, nei bilanci dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Art. 7.

Le rate d'ammortamento, in conto capitale, 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 previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

Art. 8.

Tutte le operazioni di credito autorizzate dalla presente legge, compresa l'emissione diretta di obbligazioni, nonchè tutti gli atti inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

Art. 9.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 130 miliardi, dei 267 miliardi previsti dall'articolo 1, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere di cui all'articolo 1, pari ad almeno il 40 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e 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.

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Art. 10.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di realizzare una adeguata programmazione poliennale delle commesse secondo criteri di omogeneità e di consistenza tali da consentire una efficace razionalizzazione della produzione ed un au-

mento della capacità produttiva degli stabilimenti industriali interessati.

Art. 11.

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