

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 822)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

(COSSIGA)

di concerto col Ministro dei Trasporti

(PRETI)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ANDREATTA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 MARZO 1980

Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66,
concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi
di trasporto in regime di concessione

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 2 agosto 1952, n. 1221, contenente norme intese a sanare l'alterazione dell'equilibrio economico del rapporto di concessione tra Stato e aziende concessionarie di pubblici servizi di trasporto, prevede la concessione di sovvenzioni di esercizio mediante revisioni periodiche.

Nella favorevole previsione che le condizioni economiche generali potessero andare incontro ad una generale stabilizzazione, la predetta legge n. 1221 del 1952 consentì (articolo 8) due sole revisioni triennali della sovvenzione annua per quegli opportuni adattamenti che le effettive condizioni economiche degli esercizi potevano suggerire.

La situazione economica generale ha però avuto una evoluzione completamente diversa da quella ipotizzata, sicchè dopo la seconda revisione triennale delle sovvenzioni di esercizio le concessionarie vennero a trovarsi in condizioni economiche deficitarie progressivamente crescenti che ponevano gravi problemi, sia per assicurare la continuità dell'esercizio e la corresponsione delle paghe al personale, sia per la stessa sopravvivenza delle aziende esercenti in rapporto al dettato degli articoli 2446 e 2447 del codice civile.

A distanza così di circa 20 anni dalla citata legge n. 1221 del 1952 si pervenne alla emanazione della legge 29 novembre 1971, n. 1080, che, modificando ed integrando la

precedente, consentì, tra l'altro (articolo 1), una terza ed ultima revisione delle sovvenzioni di esercizio, che, per la quasi totalità delle linee ferroviarie, è stata da tempo effettuata dal Ministero dei trasporti.

In mancanza di norme legislative che consentano ulteriori revisioni delle sovvenzioni di esercizio, viene a mancare la garanzia costituita dalla legittima aspettativa di futuri interventi dello Stato a cui gli istituti di credito possano ancorare i loro finanziamenti; pertanto, anche il reperimento dei mezzi finanziari per assicurare le competenze al personale è divenuto pressochè impossibile.

In relazione alla situazione avanti esposta, con legge 8 giugno 1978, n. 297, vennero emanate « provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea » per le quali venne disposta la revisione annua parametrica della sovvenzione di esercizio, al fine di « promuovere la gestione dei servizi ferroviari in condizioni di equilibrio economico ».

Per tutte le altre ferrovie che avevano già fruito della terza ed ultima revisione della sovvenzione, ai sensi della citata legge numero 1080 del 1971, l'articolo 15 della stessa legge n. 297 prevede la facoltà di accordare alle stesse « acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del 20 per cento della sovvenzione in atto », prevedendo che tali acconti erano da recuperare sugli importi che dovranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma dello stesso articolo 15, il quale ha previsto la presentazione di un piano da parte del Governo per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa.

A tale disposizione è stata data attuazione con la presentazione al Parlamento di due distinti disegni di legge, dei quali uno concernente la ristrutturazione delle linee attraverso ulteriore sostituzione di tronchi ferroviari in autoservizi, l'inclusione di alcune linee nella rete delle ferrovie dello Stato e l'ammodernamento e potenziamento dei

servizi ferroviari e, l'altro, la revisione annua delle sovvenzioni di esercizio.

Con quest'ultimo si provvede per il riassetto economico attraverso la revisione annua parametrica delle sovvenzioni annue di esercizio, sulla base degli stessi criteri previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297.

L'emanazione di nuove norme è quanto mai urgente in relazione alla circostanza che, ai sensi dell'articolo 15 della richiamata legge n. 297, dal 1° gennaio 1980 hanno cessato di aver vigore per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221 e successive modificazioni ed integrazioni, nonchè le disposizioni di cui all'articolo 27, lettera b), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

Per quanto sopra si è determinato un vuoto sia giuridico, per la caducazione delle norme in vigore, sia di fatto perchè quando anche le stesse non avessero cessato di avere vigore dal 1° gennaio 1980, sarebbe venuta comunque a mancare la possibilità di intervenire per il ripiano delle perdite delle ferrovie pervenute alla terza ed ultima revisione della sovvenzione.

Il disegno di legge presentato si basa sulle analoghe norme della legge 8 giugno 1978, n. 297, che verrebbero pertanto estese a tutte le ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa.

Tenuto però conto delle lunghe e laboriose indagini per la effettuazione delle revisioni parametriche per tutte le aziende del settore, l'articolo 4 del predetto disegno di legge dà facoltà al Ministero dei trasporti di concedere acconti annui fino al limite massimo cautelativo dell'80 per cento delle maggiori perdite effettivamente verificatesi, acconti da recuperare con la determinazione della nuova sovvenzione.

Ciò consentirà di contenere l'aggravio degli onerosi interessi passivi verso istituti bancari ed enti previdenziali nei confronti dei quali si sono create le esposizioni debitorie a fronte dei disavanzi di esercizio.

In considerazione, tuttavia, del tempo richiesto per l'approvazione dell'anzidetto disegno di legge si è determinata la straordinaria necessità e l'urgenza di dover differire la data del 1° gennaio 1980, in cui è venuta a cessare la precedente normativa, alla data in cui entrerà in vigore quella nuova, rimuovendo, quindi, l'attuale vuoto legislativo, e, nello stesso tempo, emanare una disposizione-ponte tra la vecchia e la nuova normativa anticipando il contenuto dell'anzidetto articolo 4 del disegno di legge già presentato al fine di fornire alle aziende esercenti una parziale copertura dei disavanzi arretrati scoperti, in quanto ogni ulteriore pre-finanziamento attraverso il sistema bancario per fronteggiare le maggiori perdite in corso deve considerarsi precluso.

A ciò si è provveduto con l'adozione di un decreto-legge, anche allo scopo di porre le aziende esercenti in condizione di poter soddisfare gli oneri per le retribuzioni al personale, ivi compresi quelli recati dal rinnovo del contratto nazionale di categoria, la cui ritardata applicazione ha causato vivo malcontento.

Il decreto-legge si compone di tre articoli, concernenti:

Articolo 1. — Il differimento del termine del 1° gennaio 1980 previsto ai commi terzo e quarto dell'articolo 15 della legge n. 297 del 1978 alla data in cui entreranno in vigore le nuove norme che andranno a sostituire le precedenti.

Articolo 2. — La facoltà al Ministero dei trasporti — Direzione generale motorizzazione civile e trasporti in concessione — di concedere alle aziende interessate acconti sino al massimo dell'80 per cento delle maggiori perdite effettivamente verificatesi per i decorsi anni, nonchè analogo acconto sulla maggiore presumibile perdita dell'anno 1980; acconti da recuperare in sede di determinazione della nuova sovvenzione annua.

Articolo 3. — La disposizione finanziaria circa le necessarie occorrenze che trovano capienza negli stanziamenti dei capitoli 1652 e 1654 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti.

Il decreto-legge viene ora presentato al Parlamento, ai fini della sua conversione in legge.

DISEGNO DI LEGGE

—

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi a garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione.

Decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 19 marzo 1980.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità e l'urgenza di emanare provvedimenti per consentire al Ministero dei trasporti interventi finanziari intesi a garantire la continuità e la regolarità dei pubblici servizi di trasporto ferroviario in concessione, in attesa dell'emanazione di nuove norme in attuazione dell'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 1980;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri dei trasporti e del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto:

Articolo 1.

Il termine del 1° gennaio 1980, previsto dal terzo e dal quarto comma dell'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, n. 297, quale limite di efficacia, per le ferrovie in regime di concessione, delle disposizioni contenute nei citati commi, è differito alla data di entrata in vigore delle nuove norme legislative per il risanamento delle ferrovie stesse, in base ai criteri stabiliti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297.

Articolo 2.

In attesa dell'emanazione delle nuove norme di attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 15 della legge 8 giugno 1978, numero 297, e dell'espletamento delle istruttorie relative all'aggiornamento della sovvenzione annua di esercizio, il Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — è autorizzato ad erogare alle ferrovie in regime di concessione, sentito il Comitato tecnico interministeriale di cui all'articolo 13 della legge 8 giugno 1978, n. 297, acconti sino al limite massimo dell'80 per cento delle maggiori perdite annue di esercizio effettivamente verificatesi rispetto a quelle considerate per la determinazione della sovvenzione annua già accordata.

Tali acconti, concedibili anche sulle presunte perdite di esercizio dell'anno 1980, saranno recuperati in sede di determinazione della nuova sovvenzione annua.

Articolo 3.

All'onere derivante dall'applicazione del presente decreto si provvede, per l'anno 1980, con gli stanziamenti iscritti ai capitoli 1652 e 1654 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno medesimo.

Articolo 4.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 marzo 1980.

PERTINI

COSSIGA — PRETI — ANDREATTA

Visto, *il Guardasigilli*: MORLINO