

(N. 1262-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE VINCELLI)

Comunicata alla Presidenza il 3 febbraio 1981

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato

approvato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, poste e telecomunicazioni, marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 19 dicembre 1980 (V. Stampato n. 1488)

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

e col Ministro dei Lavori Pubblici

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 13 gennaio 1981*

ONOREVOLI SENATORI. — La politica dei trasporti nel nostro Paese è stata contrassegnata nell'ultimo decennio da profonde revisioni di ordine concettuale e programmatico, talune dettate da eventi di portata mondiale come la grave crisi energetica, altre determinate essenzialmente dalla necessità di adeguare il modello di trasporto alla nostra realtà territoriale regionale ed urbana, profondamente mutata in questi ultimi anni. Il ruolo del trasporto è stato determinante per la crescita economica del nostro Paese; ma questo non vuol dire che esso abbia trovato realizzazione secondo criteri di complementarità dei vari comparti, di economia, di efficienza e di aggiornamento tecnologico: in altri termini, i presupposti di una espansione razionale e programmatica non hanno trovato attuazione. Ne sono risultate dispersioni ed improduttività, e perciò sprechi, le cui ripercussioni negative si ripropongono oggi in dimensione allarmante e sollecitano pertanto scelte vitali per il futuro. La perdita di efficienza, intesa come livello ottimale di prestazione del servizio, è stata progressiva fino a raggiungere caratteri vistosi di fronte a una domanda-utenza in continua espansione. Tutto questo ha poi avuto riscontro obiettivo nell'analisi comparativa con i sistemi di trasporto di molti altri Paesi europei.

Si impone, quindi, una radicale inversione di tendenza che, attraverso l'elaborazione del piano generale dei trasporti, privilegi il momento della programmazione, quale necessaria premessa per la realizzazione di un coordinato sistema nazionale di trasporto.

Il piano generale dei trasporti costituisce, infatti, lo strumento operativo indispensabile non solo per correggere le distorsioni e le strozzature in atto nel sistema, ma anche per ottenere la razionalizzazione dell'uso delle risorse e la loro ottimizzazione nell'ambito dei vari sottosistemi.

La progressiva restrizione delle risorse disponibili e l'aumento delle spese di parte corrente pongono il problema di conseguire

risultati maggiori ai costi più bassi adeguando così alla domanda in continua espansione l'offerta complessiva dei servizi di trasporto.

Realizzare una politica di piano non significa, infatti, solo individuare le occorrenze in termini di investimenti, ma anche realizzare la migliore utilizzazione delle risorse, eliminando sacche di disutilizzazione, sovrabbondanza di offerta, servizi inadeguati e costosi.

Occorre in altri termini che nel settore dei trasporti si avvii una politica coordinata di sviluppo che affermi il valore fondamentale del criterio dell'integrazione fra i vari modi di trasporto, con preferenza per le scelte intermodali e finalizzi gli investimenti sul piano territoriale verso il modo di trasporto ritenuto più idoneo allo sviluppo economico e sociale del Paese.

Tale politica coordinata, da un lato dovrebbe determinare un significativo aumento della produttività, sia complessiva che per modo di trasporto, dall'altro portare ad un notevole risparmio energetico. Proprio in quest'ottica, dopo la conferenza nazionale dei trasporti dell'ottobre 1978, furono elaborati i « progetti finalizzati », volti a realizzare progetti di interdipendenza e di coordinamento degli investimenti pubblici nel settore dei trasporti.

Tuttavia, accanto a questa esigenza di lungo periodo di realizzare la pianificazione generale del sistema di trasporto nazionale, mediante l'elaborazione del Piano generale dei trasporti, esiste la necessità di intervenire in tempi brevi per provvedere ad apportare quelle modifiche infrastrutturali ritenute urgenti, o per rifinanziare opere e forniture in precedenza approvate.

Nel quadro vasto delle disfunzioni del sistema dei trasporti nel nostro Paese, di cui si è detto, il trasporto ferroviario, in modo forse più rilevante di ogni altro comparto, ha messo in luce ritardi tecnologici e strutturali che hanno evidenziato la sua incapacità funzionale e di rispondere ai nuovi bisogni

che nel frattempo la collettività nazionale andava ponendo. La mancata impostazione di programmi lungimiranti, la notevole labioriosità dell'*iter* amministrativo, l'assenza di una politica di aggiornamento costante inteso come unica forma per garantire l'attualità del sistema, si sono tradotte nello scadimento globale, qualitativo e quantitativo, del servizio reso, senza oltretutto riuscire ad eliminare o quanto meno ad attenuare significativamente i gravi fattori negativi elencati prima.

E tutto questo purtroppo emerge chiaramente, ove si ponga mente alla complessa struttura amministrativa attuale dell'Azienda ferroviaria, che proprio per la farraginosità delle procedure ha dovuto operare con strumenti inadeguati e decisamente sorpassati, allontanando di fatto il sistema del trasporto ferroviario dagli obiettivi di efficienza e competitività, al di fuori dei quali non potrà avere un mercato accettabile.

Le forze politiche e sindacali hanno da tempo avvertito questa realtà, sottolineando l'esigenza impellente di configurare un modello di trasporto ferroviario duttile, ampiamente autonomo nelle sue molteplici esigenze di gestione, dotato insomma di uno spirito manageriale assai diverso da quello originale, e in grado di competere, per tecnologia e versatilità di prestazioni, non solo con gli altri modi di trasporto, ma anche con la realtà del settore a livello degli altri paesi europei. I vari ministri dei trasporti che si sono succeduti in questi anni si sono posti l'obiettivo di realizzare un simile modello di trasporto ferroviario, utilizzando a questo scopo i risultati delle varie commissioni di studio a ciò preposte e delle indagini conoscitive avviate in sede parlamentare. Il disegno di legge sulla riforma dell'Azienda ferroviaria, la cui definizione in sede legislativa non dovrebbe essere lontana, è frutto in gran parte delle esigenze nel frattempo maturate e di questa nuova visione.

C'è poi il ruolo che le realtà regionali devono avere non solo nel contesto del trasporto nazionale, ma anche nella stessa ristrutturazione dell'Azienda ferroviaria. È in fondo la concezione stessa del nostro assetto territo-

riale che tende ad adeguarsi a queste diverse realtà, dove peculiari caratterizzazioni storiche, sociali ed economiche, nonché le linee direttive di uno sviluppo ad esse commisurato, assumono un peso preponderante nell'economia gestionale del trasporto.

Questo aspetto costituisce il punto fondamentale della recente legge sul trasporto regionale ed interregionale.

Gli elementi che sono stati fin qui esposti nei loro tratti essenziali possono far comprendere meglio il significato e l'importanza del disegno di legge concernente il « Finanziamento per l'esecuzione di un programma integrativo di interventi di riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee, dei mezzi e degli impianti e per il proseguimento del programma di ammodernamento e potenziamento del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato » che è stato trasmesso dall'altro ramo del Parlamento. La risoluzione della X Commissione della Camera dei deputati che ne ha ispirato in larga parte i principi di impostazione, ed il dibattito che ne è seguito, hanno dato a questo disegno di legge, pur nella sua finalità apparentemente limitata di programma integrativo in attesa del piano poliennale, un contenuto politico e programmatico di ben più vasta portata, in quanto in esso c'è già l'orientamento ad attenuare ogni elemento riduttivo della dinamica operativa dell'Azienda ferroviaria. Il disegno di legge assume pertanto un rilievo non indifferente nel contesto più ampio della politica del trasporto nel nostro Paese, e per certi versi ne può influenzare profondamente l'esito, se si riconosce che il programma integrativo disposto dal disegno di legge rappresenta la fase iniziale condizionante della creazione di un sistema di trasporto ferroviario idoneo.

A riprova di questo basti considerare che la realizzazione del piano dovrebbe consentire di superare il progressivo affollamento dei principali itinerari e decongestionare i nodi più importanti della rete ferroviaria mediante il potenziamento di itinerari alternativi.

Ciò, mentre risolve alcuni dei più gravi problemi attuali del traffico ferroviario, è

anche presupposto indispensabile per l'acquisizione di nuove correnti di traffico.

Sul piano strutturale, gli interventi di ri-classamento e di potenziamento di alcune linee della rete complementare e secondaria, ed il miglioramento delle linee interne del Mezzogiorno e delle Isole, consentiranno all'Azienda di disporre di una rete ferroviaria più omogenea, sia in termini di produttività che di efficienza.

Fondamentali sono anche altri obiettivi come il completamento del quadruplicamento della linea Roma-Firenze, con la conseguente utilizzazione totale dell'opera come volume di traffico e tempi di percorrenza, e quello di un razionale e programmato intervento per la protezione di quella parte della rete ferroviaria più soggetta a dissesti idrogeologici.

Il complesso delle opere previste dal piano crea, altresì, le condizioni per un migliore collegamento del sistema ferroviario nazionale con il sistema dei trasporti europeo, in quanto una parte cospicua dei finanziamenti è diretta alla sistemazione dei nodi nevralgici della rete e a favorire i collegamenti con i porti nazionali. Di fatto tali collegamenti hanno spesso natura accidentale e non realizzano specifici obiettivi di integrazione.

Ciò è particolarmente grave, in presenza di un piano energetico nazionale che fa ritenere probabile il trasporto per ferrovia di enormi quantità di carbone, dai porti di attracco ai punti di utilizzazione.

Particolare interesse rivestono poi le opere previste per potenziare i collegamenti ferroviari nell'ambito dello Stretto di Messina.

In questo settore è necessario pervenire alla elaborazione di un piano coordinato che realizzi la migliore integrazione dei vari modi di trasporto, in modo da risolvere i problemi urgenti di collegamento delle aree metropolitane dello Stretto.

L'aumento della qualità e della quantità del trasporto ferroviario che potrà conseguire dall'attuazione del piano, non determinerà, quindi, effetti positivi solo di ordine aziendale, in termini di aumento di produttività come conseguenza di una migliore e più intensa utilizzazione di mezzi ed impianti, ma produrrà anche effetti indotti di notevole rilievo, a cominciare da quelli più

ovvii di decongestionamento delle arterie stradali, per l'effetto del maggiore flusso di viaggiatori e merci assorbito dal trasporto ferroviario e di conseguente risparmio energetico per connessione con la utilizzazione di fonti alternative a quella del petrolio.

Il disegno di legge all'esame prevede altresì una serie di norme intese a dotare l'Azienda ferroviaria di una serie di strumenti di ordine normativo ed organizzativo, idonei a produrre un aumento della capacità di spesa e, più in generale, della efficienza operativa.

Attuare un piano così complesso dal punto di vista tecnico-finanziario, e provvedere al tempo stesso alla ordinaria gestione, operando con strutture insufficienti e rispettando le estenuanti e complesse procedure amministrative di spesa, avrebbe infatti messo in forse la stessa realizzazione tempestiva delle opere previste.

Particolare importanza rivestono, quindi, le norme che potenziano la capacità di spesa dell'Azienda al limite dei 2.000 miliardi annui, accelerando le procedure in modo da consentire la disponibilità delle forniture necessarie in termini relativamente brevi.

In conclusione il disegno di legge all'esame, pur nell'apparente, ridotta finalità di programma integrativo, crea le premesse indispensabili per l'elaborazione di un piano poliennale di sviluppo da definirsi nell'ambito del piano generale dei trasporti.

Nei 23 articoli, di cui è composto il disegno di legge, molti sono i punti che rivestono particolare interesse.

In particolare l'articolo 1 stabilisce le finalità che il piano integrativo intende perseguire e che sono dirette non solo a consentire la prosecuzione di opere e forniture già previste nei piani precedenti o di avviare a soluzione i più urgenti problemi dell'esercizio ferroviario (miglioramento del servizio, aumento delle capacità di trasporto sia merci che pendolare, regolarità della circolazione, aumento della produttività), ma anche e soprattutto ad adeguare il sistema ferroviario ad esigenze più complessive di sviluppo economico.

In direzione del soddisfacimento di tali esigenze si pongono: l'integrazione fra le li-

nee meridionali ed insulari con quelle del Centro-Nord; la riqualificazione delle trasversali appenniniche; la creazione di itinerari alternativi, il potenziamento dei collegamenti con i porti ed il miglioramento delle linee relative ai valichi di confine.

Per realizzare l'insieme di queste finalità, l'articolo 2 autorizza l'Azienda ad assumere impegni di spesa fino alla concorrenza di 12.450 miliardi di lire.

Le procedure da osservare per l'utilizzazione dei finanziamenti sono dettate all'articolo 3, che prevede, limitatamente al programma di opere per 8.800 miliardi concernente gli impianti fissi e di 150 miliardi per le navi traghetto, il parere della Commissione consultiva interregionale e del CIPE, nonché l'approvazione del Ministro dei trasporti. Per quanto attiene, invece, l'utilizzo dei 3.500 miliardi, destinati al parco del materiale rotabile, è previsto il parere del CIPE e l'approvazione con decreto del Ministro dei trasporti.

L'articolo dispone pure in merito ad eventuali variazioni compensative di spesa tra opere o forniture previste nel programma.

Ogni anno, il Ministro dei trasporti è tenuto a dare comunicazione al Parlamento dello stato di attuazione del programma in occasione della presentazione del bilancio di previsione dell'Azienda.

Gli articoli 4 e 5 determinano, rispettivamente, i modi di reperimento dei finanziamenti occorrenti per la copertura di spese e l'esenzione di ogni imposta e tassa nelle conseguenti operazioni di mutuo poste in essere dall'Azienda.

L'articolo 6 fa obbligo all'Azienda non solo di destinare una somma non inferiore a 2.210 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare, ma anche di riservare almeno il 45 per cento dell'importo globale delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni ed opere agli stabilimenti industriali operanti nel Mezzogiorno e nelle Isole.

La riserva opera anche per gli stanziamenti relativi a ricerche, studi e progettazioni connesse con le nuove opere. È un vincolo che il disegno di legge pone, come con-

seguenza giusta, naturale, di un lungo dibattito politico tuttora in corso indirizzato a rivitalizzare le fonti di lavoro nel Sud, come premessa indispensabile per lo sviluppo economico e sociale di questo territorio. La completezza con cui le norme vincolano l'Azienda in tal senso fa ritenere che esse rappresentino una reale occasione di rilancio per le aree depresse.

L'articolo 7 del disegno di legge autorizza l'Azienda a riservare gli inviti, per appalti che richiedono una specifica competenza di lavori ferroviari, a ditte iscritte nell'albo nazionale dei costruttori riconosciute in possesso di speciali requisiti di capacità precedentemente stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti.

Per quanto riguarda l'assegnazione di commesse di materiale rotabile, essa viene effettuata mediante gara a licitazione privata cui possono essere ammesse o singole imprese o raggruppamenti di imprese che abbiano un adeguato grado di specializzazione.

La finalità di tali norme è quella di favorire, attraverso la scelta oculata del contraente, la realizzazione tempestiva delle opere, nonché la riqualificazione produttiva delle industrie del settore.

Per garantire l'Azienda nei confronti delle ditte appaltatrici e per realizzare il massimo della tempestività nell'esecuzione dei contratti, l'articolo 8 prevede che l'Azienda è autorizzata a chiedere negli appalti di opere e forniture, oltre alla normale cauzione, anche una idonea fideiussione bancaria, progressivamente svincolabile con il completamento delle opere.

L'articolo 9 consente all'Azienda di concedere anticipazioni fino al 20 per cento dell'intero prezzo contrattuale anche al fine di realizzare offerte più vantaggiose.

L'articolo 10 consente all'Azienda di accertare direttamente la conformità delle opere alle prescrizioni dei piani urbanistici e dei programmi edilizi.

Per quanto concerne studi e progettazioni che richiedono speciale competenza tecnica, qualora l'Azienda non sia in grado di provvedervi direttamente, l'articolo 11 stabilisce che essi possono essere affidati anche a terzi.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'articolo 12 stabilisce, poi, che l'Azienda delle ferrovie dello Stato può provvedere alla soppressione di passaggi a livello, d'intesa con le Regioni interessate e, ove occorra, con l'ANAS. Per analoghi interventi può, altresì, accordare contributi a comuni e province.

L'articolo 13 consente ai direttori dei servizi ed ai direttori compartimentali di dare provvisoria esecuzione a contratti non ancora approvati, purchè le relative prestazioni si riferiscano a proposte già approvate in linea tecnica e finanziaria degli organi competenti.

Un altro punto di rilievo riguarda la facoltà per l'Azienda di procedere all'acquisto, alla costruzione ed alla locazione diretta di alloggi da affidare in concessione ai dipendenti, nonchè la possibilità, nella ipotesi di alienazione di questi alloggi, del diritto di prelazione nell'acquisto, ai ferrovieri concessionari di questi alloggi, o ai loro eredi (art. 14). Questa disposizione tende a sanare una situazione di disagio in cui non pochi ferrovieri si trovano, dovendo prestare il loro servizio in sedi molto distanti dalla loro originaria residenza. Essa, inoltre, tende a garantire una più fluida mobilità del personale.

Il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria saranno affidati a cinque unità speciali cui saranno preposti funzionari con qualifica di dirigente generale (art. 15). Ancora, in seno all'Azienda viene istituito il Centro elettronico unificato (art. 16). Si tratta di creare un sistema informativo integrato aziendale, non solo per poter disporre di dati aggiornatissimi, ma anche per poter programmare sulla scorta di elementi conoscitivi certi. È una innovazione che rientra nell'ambito di quelle modernità imprenditoriale ed efficienza competitiva di cui si parlava poc'anzi.

Un altro punto da sottolineare riguarda l'istituzione, in seno all'Azienda, del settore autonomo della navigazione per quanto attiene ai collegamenti ferroviari-marittimi tra il continente e le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 17). Questi collegamenti sono da tempo oggetto di vivissima attenzione per le notevoli implicazioni di ordine economico, commerciale e turistico che comportano; l'esigenza di un riassetto funzionale in queste aree era stata più volte ribadita in sede parlamentare e ministeriale.

Gli articoli 18 e 19 attengono rispettivamente alla determinazione delle dotazioni di personale dirigente da utilizzare presso le unità speciali, all'andamento delle dotazioni organiche di personale dirigente ed alle modalità di copertura dei posti di primo dirigente.

L'articolo 20 prevede poi ulteriori aumenti ai limiti delle competenze finanziarie spettanti ai dirigenti dell'Azienda ferroviaria.

L'articolo 21 consente al Ministro di delegare non solo al direttore generale ma anche al direttore del servizio commerciale la competenza a concedere riduzioni tariffarie.

L'articolo 22 trasferisce all'Azienda delle ferrovie dello Stato le residue competenze del Ministero dei lavori pubblici in materia di costruzioni ferroviarie.

L'articolo 23, infine, autorizza il Ministro del tesoro a provvedere alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della legge.

Sulla base delle considerazioni fin qui esposte circa il rilievo e l'urgenza del disegno di legge, il relatore, ottemperando al mandato affidatogli dalla 8^a Commissione, ne sollecita l'approvazione da parte dell'Assemblea.

VINCELLI, relatore

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

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

(Estensore MANCINO)

21 gennaio 1981

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore BOLLINI)

27 gennaio 1981

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza non si oppone al suo ulteriore corso.

Si fa inoltre presente che, a giudizio del rappresentante del Tesoro, sulla base di una valutazione sulla quale la Commissione consente, sarebbe opportuno far slittare al 1981 la decorrenza del piano di spesa pluriennale previsto dall'articolo 2 con la specifica indicazione del limite annuale dei pagamenti; ove si accogliesse tale suggerimento la prima quota di spesa sarebbe quella di 1.300

miliardi relativa al 1981, mentre la quota di 750 miliardi relativa al 1980 diverrebbe lo stanziamento terminale da imputare all'anno 1986. Conseguentemente, in tal caso, il primo comma dell'articolo 23 andrebbe modificato sostituendo le parole: « 100 miliardi » con le altre: « 112 miliardi ». La quota di ammortamento infatti da iscrivere a carico del bilancio statale va rapportata al volume complessivo dell'operazione di ricorso al mercato per il quale viene data contestuale autorizzazione all'azienda autonoma delle Ferrovie.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Governo presenterà al Parlamento, entro il 31 dicembre 1982, un nuovo piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria nazionale da definirsi nell'ambito della elaborazione del piano generale dei trasporti.

Il piano poliennale è elaborato d'intesa con le regioni.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in attesa del piano poliennale, è autorizzata a dare esecuzione, nel periodo 1980-1985, ad un programma integrativo di interventi per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, nonchè dei mezzi di esercizio, per l'importo complessivo di 12.450 miliardi di lire.

Nel piano poliennale di sviluppo e nel programma integrativo di cui ai commi precedenti dovranno essere rispettati i criteri e le priorità stabilite dalla risoluzione numero 8-00001 approvata dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati il 1° giugno 1978.

Il programma integrativo ha lo scopo:

a) di assicurare il finanziamento integrativo occorrente per le opere e le forniture già previste dai precedenti programmi di investimenti straordinari ferroviari in conseguenza degli intervenuti rincari nei costi, ivi compresa la revisione dei prezzi;

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 della circolazione dei treni ed all'incremento della produttività;

c) di superare le insufficienze strutturali che limitano l'integrazione fra le linee me-

ridionali ed insulari e quelle del centro-nord, eliminando le strozzature dei trasporti ferroviari tra il continente e la Sicilia e tra il continente e la Sardegna;

d) di assicurare gli interventi per la riqualificazione organica delle trasversali appenniniche e delle linee di collegamento di maggior rilievo delle zone interne del Mezzogiorno e delle isole, per la creazione di itinerari alternativi, nonchè per un recupero di efficienza sulla rete complementare e secondaria;

e) di provvedere alle opere necessarie per la tutela delle acque dall'inquinamento, secondo il dettato della legge 10 maggio 1976, n. 319 e della legge 24 dicembre 1979, n. 650, adeguando i propri impianti entro il termine di un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, in deroga ai termini fissati dalle leggi di cui sopra;

f) di potenziare i collegamenti con i porti e migliorare il sistema delle linee relative ai valichi di confine anche allo scopo di adeguare le relazioni dell'intero bacino mediterraneo con il nord Italia e l'Europa;

g) di assicurare una adeguata razionalizzazione ed integrazione della rete ferroviaria italiana al sistema ferroviario europeo;

h) di adeguare il parco del materiale rotabile e gli impianti fissi delle stazioni, le navi-traghetto, le rampe di accesso e i porti a quanto previsto dagli articoli 20 e 21 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384;

i) di avviare gli interventi più urgenti per la protezione della rete ferroviaria nelle zone soggette a dissesto idrogeologico, per quanto di competenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nonchè per il rinnovamento degli impianti o per la soppressione dei passaggi a livello o per il miglioramento delle relative condizioni di esercizio;

l) di realizzare l'elettificazione della rete ferroviaria della Sardegna in corrente alternata monofase a 25 mila volts.

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 8.950 miliardi di lire, dei quali 1.835 miliardi saranno destinati al rifinanziamento di opere già in precedenza programmate, 4.200 miliardi al riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti, 250 miliardi agli alloggi di cui al successivo articolo 14, 315 miliardi al completamento del quadruplicamento della linea Roma-Firenze ivi compresa la revisione prezzi, 150 miliardi per le navi traghetto destinate al servizio ferroviario, 2.000 miliardi per il riclassamento e la protezione della sede ferroviaria, 200 miliardi da destinare al riclassamento, potenziamento ed ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria compresa nei territori dell'Italia meridionale ed insulare di cui al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

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

- a) 750 miliardi di lire per l'anno 1980;
- b) 1.300 miliardi di lire per l'anno 1981;
- c) 1.750 miliardi di lire per l'anno 1982;
- d) 1.750 miliardi di lire per l'anno 1983;
- e) 1.750 miliardi di lire per l'anno 1984;
- f) 1.650 miliardi di lire per l'anno 1985.

Per il proseguimento del programma di ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile, di cui alla legge 18 agosto 1978, n. 503, nonché per il rifinanziamento delle forniture in precedenza programmate e le esigenze specifiche di mezzi di trazione connesse all'elettrificazione a corrente monofase 25 kv delle linee ferroviarie dello Stato della rete sarda, l'Azienda au-

tonoma delle ferrovie dello Stato è inoltre autorizzata ad assumere impegni fino a concorrenza del complessivo importo di 3.500 miliardi, fermo restando che i relativi pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli di bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in ragione di:

- 1) 500 miliardi di lire per l'anno 1981;
- 2) 600 miliardi di lire per l'anno 1982;
- 3) 700 miliardi di lire per l'anno 1983;
- 4) 800 miliardi di lire per l'anno 1984;
- 5) 900 miliardi di lire per l'anno 1985.

Art. 3.

Il programma di opere relative al finanziamento di 8.800 miliardi di lire destinato agli impianti fissi e di 150 miliardi per le navi traghetto sarà sottoposto, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, 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 approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il programma di utilizzo della somma di 3.500 miliardi di lire, destinata all'ammodernamento ed al potenziamento del parco del materiale rotabile, sarà sottoposto, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, al Comitato interministeriale per la programmazione economica, e approvato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, trasmette alle Camere il programma di utilizzo delle somme stanziato con la presente legge per acquisire il parere delle Commissioni permanenti competenti per materia.

Trascorsi 60 giorni dalla trasmissione di cui al precedente comma, il Ministro dei trasporti provvede all'assunzione dei relativi impegni.

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le eventuali variazioni ai programmi saranno approvate con le medesime procedure di cui ai commi precedenti.

Le eventuali variazioni compensative di spesa tra le opere e le forniture contemplate nei programmi suddetti, purchè in misura non superiore complessivamente al 20 per cento dell'importo originario di ciascuna opera o fornitura, potranno essere approvate con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale.

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 dei programmi al 31 dicembre dell'anno precedente, nonchè della valutazione, ripartita per annualità, delle maggiori occorrenze eventualmente necessarie per il completamento delle opere e delle forniture previste. Gli stanziamenti per tali maggiori occorrenze verranno disposti annualmente con la legge finanziaria.

Art. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 12.450 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, nonchè ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione ad effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 12.450 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 specificamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Le rate di ammortamento, per 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 previsione della spesa di detto Ministero e, correlativamente, negli stati di previsione dell'entrata dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Con le stesse modalità di cui ai precedenti commi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad emettere direttamente obbligazioni anche per completare il finanziamento delle costruzioni e delle opere autorizzate con l'articolo 7 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Per le obbligazioni emesse ai sensi del precedente comma, il rimborso del Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è limitato alla rata di ammortamento in conto capitale, in conformità a quanto stabilito dal terzo comma dell'articolo 9 della legge 25 ottobre 1968, n. 1089.

Art. 5.

Le operazioni di mutuo di cui all'articolo precedente e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

Le esenzioni di cui al comma precedente si applicano anche ai mutui da contrarre per completare il finanziamento di spese di investimento autorizzate con legge.

Art. 6.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a 2.210 miliardi di lire, dei 4.200 destinati al conseguimento delle finalità indicate alle lettere *b)*, *c)*, *d)*, *e)* ed *h)* dell'articolo 1 della presente legge, 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 costruzioni ed opere di cui all'articolo 2, pari ad almeno il quarantacinque per cento del loro importo globale, agli stabilimenti industriali localizzati nei territori dell'Italia meridionale e insulare in base al testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218, i cui responsabili sono obbligati, secondo le prescrizioni dei capitolati, ad acquisire dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite, purchè ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

La riserva di cui al presente articolo è operante anche per gli stanziamenti relativi a ricerche, studi e progettazioni connessi con le nuove costruzioni ed opere, di cui all'articolo 2 della presente legge, realizzati da enti ed istituti localizzati nel Mezzogiorno e ritenuti idonei dal Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 7.

Per gli appalti che richiedono una specifica competenza di lavori ferroviari o che riguardano la realizzazione di opere prevalentemente in presenza dell'esercizio ferroviario, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a riservare gli inviti alle ditte iscritte nell'albo nazionale dei co-

struttori che dimostreranno, singolarmente o raggruppate in forma di associazione temporanea ai sensi degli articoli 20 e 23 della legge 8 agosto 1977, n. 584, di essere in possesso degli speciali requisiti che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali e imprenditoriali maggiormente rappresentative sul piano nazionale.

Il suddetto decreto prevederà altresì la istituzione presso l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di una Commissione nella quale siano rappresentate le organizzazioni maggiormente rappresentative degli imprenditori e delle cooperative, per la formazione di elenchi dei soggetti di cui al precedente comma.

L'assegnazione delle commesse di materiale rotabile prevista dalla presente legge viene esperita di norma con gare a licitazione privata alle quali dovranno essere ammesse imprese, raggruppamenti di imprese o consorzi che abbiano adeguato grado di specializzazione e dimensione economica e che siano capaci di conseguire l'organizzazione anche per la ricerca o l'esportazione. A tal fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sulla base delle capacità produttive già dimostrate dalle singole ditte o dall'esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato.

Le commesse di cui al precedente comma vengono assegnate per lotti consistenti ed omogenei, ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52, in modo da favorire il conseguimento di economie di scala ed una ristrutturazione produttiva in linea con l'esperienza industriale internazionale del settore.

Art. 8.

Per gli appalti di opere che si eseguono a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o per le concessioni di sola costruzione, l'Azienda medesima, in aggiunta

alla normale cauzione, è autorizzata a chiedere agli imprenditori aggiudicatari degli stessi appalti o concessioni a seguito di licitazioni private, di appalti concorsi ovvero di trattative private, idonea fidejussione bancaria di adempimento con le modalità previste dagli articoli 54 e seguenti del regolamento per l'amministrazione del patrimonio e per la contabilità generale dello Stato, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, e successive modificazioni, raggugliata al settanta per cento dell'importo del contratto.

La fidejussione di adempimento è svincolata per scaglioni pari al dieci per cento dell'importo contrattuale raggugliato a singole opere o forniture completate in ogni loro parte.

Lo svincolo è raggugliato a frazioni delle singole opere o forniture, fermo restando il limite di importo per scaglioni, purchè anche le frazioni cui si riferisce lo svincolo medesimo siano regolarmente completate in ogni loro parte.

Art. 9.

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, la impresa contraente è tenuta a prestare una delle seguenti garanzie per una somma pari all'anticipazione stessa maggiorata del cinque per cento:

1) fidejussione, ai sensi del primo comma dell'articolo 1944 del codice civile, di uno degli istituti bancari indicati dall'articolo 54, terzo comma, del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, sostituito dal decreto del Presidente della Repubblica 22 maggio 1956, n. 635;

2) cauzione in titoli di Stato o garantiti dallo Stato o in obbligazioni emesse o

garantite da enti finanziari di diritto pubblico o da enti di gestione a partecipazione statale, al valore di borsa del giorno precedente la consegna dei titoli.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 25 novembre 1972, n. 307.

La revisione dei prezzi contrattuali non si applica alle somme anticipate secondo il primo comma del presente articolo a partire dalla data del pagamento delle somme stesse.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare sugli acconti, con le modalità stabilite dall'articolo 2 del citato decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972, è commisurata al venti per cento dell'importo di ciascun acconto.

Art. 10.

Per le opere da eseguirsi a cura o per conto dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, l'accertamento delle conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici e dei programmi edilizi, nonché la progettazione di massima delle opere, sono fatti dalla stessa Azienda d'intesa con le regioni interessate, che devono sentire preventivamente gli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti stabilirà, con proprio decreto, le distanze minime che dovranno essere osservate nella costruzione di edifici o manufatti nei confronti delle officine e degli impianti delle ferrovie dello Stato nei quali si svolgono particolari lavorazioni.

Art. 11.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, numero 2150, convertito nella legge 22 dicem-

bre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda stessa, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nell'affidare in concessione le eventuali opere, è obbligata a seguire, nella scelta del concessionario, le disposizioni previste per il sistema degli appalti.

Per la costruzione di opere e per le forniture di beni e servizi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi, persone fisiche o persone giuridiche, particolari studi e progettazioni che richiedono speciali competenze tecniche e scientifiche, sempre che gli uffici dell'Azienda non siano in grado di provvedervi direttamente. Gli incarichi da affidare alle persone fisiche sono conferiti a tempo determinato, non possono superare l'anno finanziario e possono essere rinnovati per non più di due volte.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere agli affidamenti di cui al precedente comma anche in economia per cottimi, secondo le norme in vigore in materia nella stessa Azienda.

Parimenti è data facoltà all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di comprendere negli appalti le procedure espropriative relative all'acquisizione, all'asservimento od alla occupazione temporanea di beni occorrenti per la realizzazione delle opere.

Art. 12.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze dell'esercizio, può provvedere alla soppressione di passaggi a livello mediante manufatti sostitutivi o deviazioni stradali, secondo criteri sui quali sia stata sentita la regione interessata, e, per quanto concerne la viabilità statale, d'intesa con l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS).

La realizzazione dei manufatti può essere anche a totale carico dell'Azienda medesima.

L'Azienda predetta può altresì accordare contributi, riferiti alle conseguenti economie d'esercizio, a Province, Comuni o Con-

sorzi di Comuni, per analoghi interventi connessi a prevalente interesse della viabilità ordinaria. Analoghi contributi possono essere accordati ai titolari per la eliminazione di servitù.

Art. 13.

Per le esigenze dell'esercizio ferroviario, il Direttore generale, i Direttori dei servizi centrali e i Direttori compartimentali della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in pendenza dell'approvazione dei contratti di appalti e di forniture, sono autorizzati a dare, entro il limite massimo delle rispettive competenze, provvisoria esecuzione alle prestazioni oggetto dei contratti stessi e a disporre i relativi pagamenti in conto delle prestazioni rese, purchè le prestazioni medesime si riferiscano a proposte approvate, in linea tecnica e finanziaria, dagli organi competenti.

Art. 14.

Per tutto il periodo di durata di ciascun piano di interventi ed al fine di favorire la mobilità del personale in relazione all'attuazione del piano medesimo, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, è autorizzata a procedere all'acquisto, alla costruzione e alla locazione diretta di alloggi da affidare in concessione ai dipendenti con le modalità che saranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Con le stesse modalità, al fine di favorire la preparazione professionale del personale, l'Azienda è altresì autorizzata a prendere in locazione o ad acquistare fabbricati da utilizzare per l'istruzione professionale.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è anche autorizzata a procedere all'acquisto o alla costruzione di alloggi da affidare in concessione, con le modalità di cui

al primo comma del presente articolo, al personale destinato ai nuovi impianti ed insediamenti.

Gli alloggi costruiti o acquistati dalla Azienda in base al primo e terzo comma del presente articolo sono vincolati a soddisfare esigenze di servizio e sono, pertanto, esclusi dalla cessione in proprietà.

Qualora l'Azienda decidesse di alienare in futuro questi od altri alloggi, perchè non più destinati ad alloggi di servizio, compete un diritto di prelazione nell'acquisto ai ferrovieri concessionari degli stessi o ai loro eredi.

Gli alloggi di cui ai commi che precedono devono avere le caratteristiche tipologiche previste dalla legge 5 agosto 1978, numero 457, e nel procedere all'acquisto l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato deve uniformarsi ai criteri e alle modalità indicate nell'articolo 7 del decreto-legge 15 dicembre 1979, n. 629, convertito nella legge 15 febbraio 1980, n. 25.

Art. 15.

Per la realizzazione delle opere previste dai programmi di interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete ferroviaria dello Stato sono istituite cinque unità speciali, alle quali sono preposti funzionari con qualifica di Dirigente generale, con le seguenti attribuzioni:

a) curare gli studi per l'esecuzione delle nuove opere previste dal programma di interventi, programmare gli interventi stessi secondo un ordine di priorità, con i necessari collegamenti con i Servizi dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti locali, seguire la progettazione delle opere in armonia con gli strumenti urbanistici vigenti, anche sotto l'aspetto dell'assetto del territorio, coordinare la perfetta sincronia di tutte le strutture con particolare riguardo a quelle periferiche chiamate ad operare per l'esecuzione del piano;

b) gestire in zone baricentriche rispetto a quelle delle nuove opere da realizzare,

che saranno stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, l'esecuzione delle opere edili e degli impianti di armamento, nonché tutti i nuovi impianti tecnologici attinenti alla elettrificazione delle linee ed alla circolazione dei treni. Tali realizzazioni dovranno essere coordinate sotto l'aspetto normativo, amministrativo e del contenzioso dai Servizi lavori e costruzioni ed impianti elettrici dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche in dipendenza della esecuzione dei relativi lavori in presenza o in connessione dell'esercizio ferroviario.

Ai fini del coordinamento generale con le altre strutture dell'Azienda, i dirigenti delle suddette unità speciali riferiscono al Comitato tecnico amministrativo in occasione dell'adozione di programmi generali di intervento o di programmi di gestione e relative priorità ed in ogni caso, almeno mensilmente, in ordine all'andamento della esecuzione delle opere.

I dirigenti di cui al precedente comma, nonché i dirigenti di cui agli articoli 16 e 17 fanno parte del Comitato tecnico amministrativo.

Art. 16.

È istituito, in seno all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il Centro elettronico unificato cui è affidato il compito dell'elaborazione elettronica dei dati al fine di creare un sistema informativo aziendale integrato, che consenta di deliberare scelte operative e di programmazione sulla base di elementi certi e costantemente aggiornati.

Il Centro dipende funzionalmente dal Direttore generale ed è retto da un dirigente generale.

Art. 17.

È istituito, in seno all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il settore autonomo della navigazione, con il compito di curare gli affari di competenza del Ministero dei trasporti che si riferiscono alla navi-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gazione ed al collegamento ferroviario-marittimo tra il continente e le isole della Sardegna e della Sicilia.

Il settore dipende funzionalmente dal Direttore generale ed è retto da un dirigente generale.

Art. 18.

Le dotazioni di personale dirigente, da utilizzare presso le nuove unità di cui ai precedenti articoli 15, 16 e 17, saranno determinate, per specializzazione professionale, con decreto del Ministro dei trasporti, previo parere del Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nell'ambito degli aumenti di posti previsti dal successivo articolo 19.

Le dotazioni del restante personale saranno determinate, con le stesse modalità di cui al precedente comma, nell'ambito delle vigenti piante organiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, tenendo conto dell'oltre organico previsto dall'articolo 2 della legge 29 ottobre 1971, n. 880, e successive modificazioni.

Art. 19.

Per le esigenze aziendali connesse alla attuazione della presente legge, la tabella XII - Quadro L, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, numero 748, è integrata di n. 7 posti per la qualifica di Dirigente generale, di n. 38 posti per la qualifica di Dirigente superiore e di n. 58 posti per la qualifica di Primo dirigente.

Ai sensi dell'articolo 15 della legge 17 agosto 1974, n. 396, il Ministro dei trasporti provvederà con proprio decreto, previo parere del Consiglio di amministrazione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, in relazione alle esigenze aziendali, all'individuazione della funzione dirigenziale per ognuno dei posti

previsti dal primo comma del presente articolo per la qualifica di Dirigente superiore e Primo dirigente.

Per la copertura dei posti di Primo Dirigente vacanti in ciascun Servizio e distintamente per specializzazione professionale alla data di entrata in vigore della presente legge, fatta salva la riserva prevista dall'articolo 62, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, si provvede ai sensi dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 583. Alla copertura dei posti di Primo Dirigente derivanti dall'aumento di organico disposto dalla presente legge, nonchè di quelli che si renderanno successivamente vacanti, si provvede ai sensi dell'articolo 7 della legge 26 marzo 1958, n. 425 ed a norma dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 583. Alla determinazione delle percentuali da coprire con le modalità sopraindicate si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio d'amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale. Agli scrutini per merito comparativo sono ammessi gli impiegati che alla data del 31 dicembre dell'anno precedente a quello di indizione rivestano la qualifica di Ispettore capo aggiunto o una delle qualifiche ad esaurimento di cui all'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, o che alla stessa data abbiano maturato 4 anni di anzianità nella qualifica di Ispettore principale, ovvero almeno 5 anni nella carriera direttiva.

Art. 20.

I limiti di somme indicati negli articoli 7, 8 e 9 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, già raddoppiati con legge 25 maggio 1978, n. 233, sono ulteriormente raddoppiati per i dirigenti dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Art. 21.

L'articolo 9 del regio decreto-legge 25 gennaio 1940, n. 9, convertito nella legge 13 maggio 1940, n. 674, è sostituito dal seguente:

« Il Ministro dei trasporti può delegare al Direttore generale ed al Direttore del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato, fissandone i rispettivi limiti di competenza, l'esercizio della facoltà datagli dall'articolo 7 del presente decreto limitatamente peraltro alle concessioni la cui durata, anche per effetto di proroghe, non sia superiore ad un anno.

Le riduzioni dei prezzi di trasporto concesse dal Direttore generale e dal Direttore del servizio commerciale delle ferrovie dello Stato devono essere comunicate semestralmente al Consiglio di amministrazione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato».

Art. 22.

Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, la residua competenza in materia di costruzioni ferroviarie riservata al Ministero dei lavori pubblici a norma dell'articolo 1 della legge 27 luglio 1967, n. 668, è trasferita all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, anche per quanto attinente alle opere per le quali i lavori, alla stessa data, siano ancora in corso.

I fondi disponibili, alla data di cui al precedente comma, nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici e destinati alla esecuzione delle opere devolute alla competenza dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ai sensi di detto comma, sono trasferiti in apposito capitolo del bilancio della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il finanziamento di tutti gli ulteriori oneri conseguenti, sia di carattere patrimoniale sia derivanti comunque dalla gestione dei lavori, fino al completamento delle opere e procedure divenute di competenza dell'Azienda

da autonoma delle ferrovie dello Stato, non grava sul finanziamento di cui all'articolo 1.

A decorrere dalla data di trasferimento, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato subentra al Ministero dei lavori pubblici nei rapporti contrattuali ancora in corso. Ai predetti contratti continua ad applicarsi la normativa che, in materia di esecuzione e gestione delle opere, è vigente per il Ministero dei lavori pubblici.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreti del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e del tesoro, saranno definite le modalità relative al passaggio delle competenze di cui al presente articolo dal Ministero dei lavori pubblici all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per ciascuna opera dovranno essere verbalizzati tutti gli aspetti tecnici ed amministrativi, ivi compresa la situazione in atto per ogni rapporto con i terzi non ancora definito, secondo le modalità previste dai decreti di cui al comma precedente.

Alle riduzioni di organico, da disporre in misura pari alle unità di personale assegnate all'ufficio nuove costruzioni ferroviarie della Direzione generale del coordinamento territoriale, si provvederà con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, da adottare successivamente al trasferimento delle competenze di cui al primo comma del presente articolo.

Art. 23.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'anno 1980 in lire 100 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario.

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