SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1009)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(LATTANZIO)

di concerto col Ministro del Tesoro

(STAMMATI)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(MORLINO)

NELLA SEDUTA DEL 23 NOVEMBRE 1977

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

ONOREVOLI SENATORI. — Il rapporto di concessione tra Stato ed azienda concessionaria, nel campo dei pubblici servizi di trasporto, deve presentare i caratteri di un preordinato e continuativo equilibrio economico, indispensabile per garantire lo svolgimento dell'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità. A ciò mirava la sovvenzione di esercizio prevista dagli atti di concessione quando, dall'istituzione del piano finanziario tra previsti introiti e spese, emergeva una passività che, in periodi di stabilità economica, poteva considerarsi a carattere ricorrente e di entità non molto dissimile tra un anno e l'altro.

Tale equilibrio è venuto però a modificarsi profondamente dopo la fine del secondo conflitto mondiale per effetto di una serie di fattori tra loro concomitanti per i quali le spese sono costantemente e progressivamente cresciute — come, del resto, tuttora crescono — mentre gli introiti sono aumentati con vischiosa lentezza ed in proporzione assai inferiore alla lievitazione dei costi.

All'alterazione dell'equilibrio economico manifestatosi subito dopo il conflitto mondiale, lo Stato intese porre rimedio con la emanazione della legge 2 agosto 1952, numero 1221, contenente norme per l'esercizio, l'ammodernamento e potenziamento di ferrovie ed altre linee di trasporto in regime di concessione.

Pur nella limitazione dei fondi disponibili (18 miliardi iniziali più 6 successivi), si mirò, da un lato, ad un parziale ammo-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

dernamento degli impianti (con la totale eliminazione della trazione a vapore) e, dall'altro, a garantire l'equilibrio economico di gestione attraverso l'adeguamento della sovvenzione di esercizio prevista dagli originari atti di concessione o, in mancanza, attraverso la concessione di una sovvenzione *ex-novo*. Per quelle linee, poi, non suscettibili di risanamento economico con le provvidenze di cui sopra, si procedette alla loro sostituzione con servizi automobilistici (circa chilometri 2.000 di lunghezza di esercizio corrispondenti, presso a poco, ad un terzo dell'estensione delle ferrovie in regime di concessione, attualmente valutabile in chilometri 4.000 circa).

Nella favorevole previsione che le condizioni economiche generali potessero andare incontro ad una generale stabilizzazione o, quanto meno, nei riguardi dello specifico settore, che ad una controllabile lievitazione dei costi di esercizio potesse porsi rimedio attraverso la manovra tariffaria unita ad un prevedibile incremento di traffico, la predetta legge n. 1221 del 1952 previde (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 per assicurare la continuità dell'esercizio e la corresponsione delle paghe al personale.

A distanza così di circa venti anni dalla citata legge n. 1221 del 1952 si pervenne all'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 massima parte delle linee ferroviarie, è stata da tempo effettuata dal Ministero dei trasporti.

Il quinquennio già trascorso caratterizzato da un accentuato processo inflazionistico; le spese per le retribuzioni al personale — che, dei complessivi costi di esercizio, rappresentano il 75-80 per cento — nel frattempo più che raddoppiatesi; il forte aumento dei costi per l'energia di trazione; gli oneri finanziari per interessi passivi sui finanziamenti bancari, il tutto solo in modestissima parte compensato dagli aumenti tariffari praticati nell'ultimo triennio, hanno costituito un insieme di fattori che hanno posto le aziende concessionarie in una situazione economico-finanziaria ormai insostenibile.

La situazione avanti esposta pone in chiara evidenza l'imprescindibile necessità di emanare nuove opportune disposizioni che consentano di promuovere l'equilibrio economico delle ferrovie in regime di concessione in quanto è di tutta evidenza che le gestioni, turbate dalla costante progressiva lievitazione dei costi, seguiterebbero ad accumulare disavanzi di esercizio la cui entità risulta pregiudizievole per la prosecuzione degli stessi servizi.

In relazione ai motivi di urgenza avanti illustrati è pertanto necessario emanare nuove norme che si collochino nel vuoto legislativo che le condizioni economiche generali hanno determinato in questo particolare settore, norme che si propongono con il disegno di legge allegato, composto di 17 articoli che qui di seguito si illustrano.

Articolo 1. — La concessione delle nuove sovvenzioni annue viene, per ora, limitata alle sole quattro aziende per le quali, ai sensi dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, sono stati stanziati 200 miliardi di lire per il loro ammodernamento e potenziamento, e cioè, ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea.

La norma è in armonia con il dettato dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, concernente l'attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382, che prevede il risanamento tecnico ed economico a cura dello Stato quale presupposto per delegare alle Regioni l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione. Infatti, poichè con la citata legge n. 493 del 1975 per

le anzidette quattro ferrovie è già stato previsto uno stanziamento per interventi patrimoniali inerenti all'ammodernamento e potenziamento degli impianti, si ritiene opportuno intervenire anche nel settore dell'andamento gestionale al fine di assicurare, con le necessarie integrazioni annue, l'equilibrio economico di esercizio.

Non si è ritenutuo, al momento, di intervenire a favore di tutte le altre ferrovie, in quanto i problemi di gestione e di ammodernamento di queste ultime dovranno preventivamente essere valutati nell'ambito del piano di riassetto delle ferrovie medesime. Solo dopo l'attuazione di tale approfondito esame, sarà possibile determinare il comportamento che lo Stato dovrà assumere nei riguardi delle altre aziende, compatibilmente anche con le disponibilità di bilancio. Ciò è in armonia con la disposizione, contenute nel successivo articolo 15, del provvedimento con il quale lo Stato si fa carico di procedere, entro termini prefissati, a tali incombenze.

Articolo 2. — Precisa che l'intervento finanziario dello Stato si esplica attraverso il finanziamento di una parte delle spese di esercizio che non trova compensazione negli introiti, e ciò al fine di promuovere la gestione dei servizi ferroviari in condizioni di equilibrio economico. A conferma della disposizione contenuta nell'articolo 203 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, il pagamento della sovvenzione è subordinato allo svolgimento del servizio.

Articolo 3. — Si riferisce alla principale norma innovativa, per quanto attiene alle revisioni delle sovvenzioni di esercizio, rispetto alle procedure sinora seguite in applicazione della legge 2 agosto 1952, n. 1221. Ed infatti, in luogo delle revisioni triennali delle sovvenzioni è previsto — a partire dal 1977 — l'aggiornamento annuale al fine di limitare i gravosi oneri per interessi passivi che, per il finanziamento dei disavanzi, maturano in favore degli istituti bancari. L'aggiornamento stesso è da eseguire, per evidenti ragioni di speditezza e di responsabilizzazione delle concessionarie, con il sistema della revisione parametrica, ancorando i parametri da prendere a base innanzitutto alle spese di personale — che, delle complessive spese rappresentano, come si è detto, il 75-80 per cento — e, poi, alle voci fondamentali delle altre spese di esercizio, da stabilire con regolamento di esecuzione secondo gli aspetti più caratteristici delle singole aziende.

La revisione parametrica è da eseguire con ancoraggio alle risultanze-indice preventivamente ammesse per l'anno 1975 quale « normale *standard* » delle spese e consumi dell'esercizio per assicurare il previsto programma con l'organico di personale regolarmente approvato.

Determinati i coefficienti di variazione dei costi delle voci di spesa parametriche tra l'anno base 1975 e quelli a partire dal 1977 — con procedure omogenee per quanto riguarda sia la fonte di rilevazione dei dati che la loro successiva evoluzione — gli stessi sono da applicare agli importi delle voci parametriche precedentemente stabiliti per il 1975, pervenendo in tal modo all'aggiornamento delle spese di esercizio, dalle quali, detratti gli effettivi introiti, viene determinata la nuova misura della sovvenzione. Questa, secondo quanto stabilito dall'articolo 5, non può risultare superiore al disavanzo aziendale, salvo l'eventuale incentivazione prevista dallo stesso articolo.

Articolo 4. — L'esercizio ferroviario deve necessariamente adeguarsi alle esigenze del traffico per cui, ove i programmi di esercizio o l'organico del personale o altri elementi fondamentali debbano variare, sono da variare, corrispondentemente, gli importi convenzionali dell'anno base 1975.

Articolo 5. — Altra forma di responsabilizzazione del concessionario è prevista in questo articolo attraverso il riconoscimento o la penalizzazione di un decimo e di due decimi, rispettivamente, della minore o maggiore sovvenzione rispetto a quella che si sarebbe determinata, ove, attraverso l'opera del concessionario stesso, non fossero migliorati taluni fattori influenti sulle condizioni economiche dell'esercizio o non ne

fossero compensati eventuali aspetti peggiorativi nel giro di due anni consecutivi. Al terzo anno, senza che il concessionario abbia operato per ristrutturare l'esercizio in conformità alle ridotte esigenze del traffico, sarà dichiarata la decadenza della concessione.

Articolo 6. — Consente l'inclusione, nella determinazione della misura della sovvenzione, di spese straordinarie dovute a danni causati da forza maggiore, purchè preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti. Ogni tipo di attività può incontrare spese del genere, ma i servizi ferroviari in modo particolare, avendo impianti e materiali maggiormente esposti lungo l'arco delle varie linee e quindi soggetti a calamità naturali (frane, alluvioni, fulmini, valanghe, smottamenti della sede ferroviaria, ecc.) o a danneggiamenti per casi fortuiti (incidenti vari, incendi, furti, ecc.). Nei casi e negli anni in cui tali spese si verificano non può non tenersene conto nella valutazione della misura della sovvenzione.

Articolo 7. — Nessuna attività industriale o commerciale può esplicarsi senza l'ausilio del mercato finanziario offerto dagli istituti bancari, sicchè tra le normali spese di gestione rientrano anche i conseguenti oneri. Tenuto conto che la corresponsione della sovvenzione è anticipata rispetto al periodo cui si riferisce e che l'aggiornamento operabile ai sensi dell'articolo 3 avverrebbe nel corso dell'anno successivo, nella valutazione della nuova misura della sovvenzione stessa non può omettersi l'inclusione degli oneri finanziari effettivamente sostenuti, beninteso nei limiti giustificati dai disavanzi di cassa medi mensili, sulla scorta di particolari conteggi, ed al tasso medio ponderato non eccedente quello previsto dal cartello interbancario.

Articolo 8. — Benchè la revisione della sovvenzione debba avvenire annualmente, tuttavia, in attesa dell'espletamento dei relativi adempimenti, deve restare necessariamente in vigore la misura della sovvenzione determinata per l'anno precedente con detrazione di quelle partite eventualmente incluse ai sensi degli articoli 6 e 7, non avendo le stesse carattere ricorrente.

A conferma della disposizione già prevista dalla legge n. 1221 del 1952 la corresponsione della sovvenzione è da disporsi a trimestralità posticipate e, al fine di limitare al massimo il ricorso al credito bancario e, quindi, i conseguenti interessi passivi, la liquidazione delle trimestralità è da disporre, da parte del Ministero dei trasporti, direttamente a favore dell'azienda esercente ed in tempo utile affinchè la riscossione possa avvenire alla scadenza del trimestre stesso. Eventuali riduzioni per i casi previsti dal secondo comma dell'articolo 2 sarebbero operate a carico della successiva trimestralità.

Infine, allo scopo di garantire la regolare esecuzione dei lavori di manutenzione agli impianti fissi ed al materiale rotabile, la quota di sovvenzione destinata alla copertura di tali spese è da versare in apposito conto di tesoreria con vincolo in favore dell'Amministrazione che provvederà allo svincolo in relazione ai lavori ed approvvigionamenti eseguiti o da eseguire.

Con tale accorgimento si eviterà che le esigenze di altri settori dell'esercizio possano assorbire la parte di sovvenzione destinata alle manutenzioni a scapito della piena efficienza degli impianti e materiali.

Articolo 9. — In luogo dei fondi di rinnovo da costituire annualmente presso ogni singola azienda, inclusi nella sovvenzione di esercizio e quindi finanziati dallo Stato, stante le generali condizioni deficitarie delle aziende stesse, è prevista — con decorrenza 1978 — la costituzione di un « fondo comune per rinnovo impianti fissi e materiali rotabili » con apposito capitolo nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Con le disponibilità di tale fondo si potrà provvedere, tanto per le ferrovie in regime di concessione quanto per quelle in gestione governativa, a razionalizzare gli interventi, in funzione delle disponibilità, secondo una scala di priorità ed attraverso forniture

globali ed unificate con evidenti economie di tempo e di spese.

Le spese eseguite e le forniture effettuate restano acquisite a proprietà statale ed inoltre, allo scopo, da un lato, di eliminare la proprietà promiscua del materiale rotabile e, dall'altro, di immettere gradualmente lo Stato nel possesso del materiale rotabile stesso frazionando gli oneri nei residui anni di concessione, è previsto che la quota di proprietà sociale sia riscattata dallo Stato attraverso la corresponsione di una quota di ammortamento secca del relativo valore stimato di comune accordo o, in caso di dissenso, rimesso al giudizio di un collegio arbitrale.

Con tale quota si completa quella d'interesse già ammessa nel piano finanziario ai sensi delle lettere *d*) ed *e*) dell'articolo 6 della legge n. 1221 del 1952 per cui il materiale acquisito risulterà equamente indennizzato. Attraverso la stessa procedura il concessionario può cedere allo Stato anche la restante parte del materiale rotabile di sua proprietà non interessato ai lavori di rinnovamento.

Con l'anzidetto meccanismo si faciliterà il trapasso degli esercizi alla mano pubblica a fine concessione, le cui scadenze sono mediamente accentrate, salvo alcuni casi, entro il prossimo decennio; l'onere a carico dello Stato per il rilievo del materiale rotabile (gli impianti fissi sono invece reversibili allo Stato gratuitamente) viene in tal guisa realizzato.

Articolo 10. — In un periodo, come l'attuale, caratterizzato da un accentuato processo inflazionistico, non si può ammettere che, a fronte di costi di esercizio che crescono inesorabilmente, le tariffe restino pressochè bloccate per anni mentre l'utenza, attraverso il meccanismo della scala mobile, adegua le proprie retribuzioni al costo della vita.

Malgrado gli introiti rappresentino attualmente — nel migliore dei casi — appena il 20 per cento circa dei costi di esercizio, occorre provvedere, se non si vuole creare un divario ancora più marcato, che periodicamente, all'espansione dei costi, debbano apportarsi correlativi ritocchi tariffari.

Per evidente snellezza di procedura se ne prevede l'approvazione da parte del Ministero dei trasporti di concerto con quello del tesoro stabilendo che le tariffe stesse non potranno risultare inferiori a quelle dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Agevolazioni tariffarie e concessioni gratuite dovranno essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Articolo 11. — Allo scopo di porre le aziende esercenti — siano esse in regime di concessione o in gestione governativa — nella condizione di esaminare, accanto al consuntivo economico di gestione, l'apporto che il servizio ha recato sul piano sociale, si fa obbligo alle aziende stesse di rimettere al Ministero dei trasporti un'analisi costi-benefici del servizio espletato. Ciò in funzione del tipo di utenza e merci trasportate, del contributo che l'infrastruttura ha recato nello sviluppo economico delle zone servite e cioè dei servizi assicurati alle attività commerciali, ai centri di lavoro ed a quelli scolastici e turistici. In concreto, quindi, sarà da ricercare, di anno in anno, la correlazione esistente tra costi di esercizio e benefici resi e, pertanto, l'effettiva funzione che, indirettamente, l'intervento dello Stato ha assolto attraverso la corresponsione della sovvenzione di esercizio che quei benefici ha consentito di assicurare.

Con le norme di attuazione saranno comunque stabilite le procedure che le aziende dovranno seguire per pervenire alla predetta analisi.

Articolo 12. — Le norme proposte con il presente disegno di legge andranno in vigore dal 1977, sicchè s'impongono norme transitorie allo scopo di stabilire l'equilibrio economico delle aziende interessate a tutto il 1976. A tal fine si opera una distinzione tra ferrovie non ancora pervenute alla terza ed ultima revisione della sovvenzione di esercizio ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 1080 del 1971 per le quali, in presenza di un diritto acquisito, si dovrà procedere

all'aggiornamento della sovvenzione in applicazione delle norme previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata e modificata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080, e quelle, invece, già pervenute a tale ultimo intervento, per le quali si procederà ad una integrazione della sovvenzione in atto in funzione dei maggiori costi di personale e dell'energia, tenendo conto dei connessi oneri finanziari e degli effettivi introiti conseguiti. Per la ferrovia Circumflegrea, che ha sinora fruito, in luogo della sovvenzione annua, di sussidi integrativi ai sensi della lettera *b*) dell'articolo 27 del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, si procederà alla concessione di detti sussidi anche per il periodo successivo al 1977. In proposito, mentre gli interventi concessi e da concedere a ripiano delle perdite accertate a tutto il 1976 saranno considerati in luogo della sovvenzione annua che avrebbe potuto concedersi ai sensi della legge n. 1221 del 1952, quelli accordati dal corrente anno in poi saranno invece conguagliati con la sovvenzione da determinare ai sensi delle presenti nuove norme.

Le istruttorie per pervenire alla determinazione degli interventi di cui sopra sono lunghe e laboriose; di qui la necessità di andare incontro alle esigenze aziendali attraverso la corresponsione di acconti commisurati sino al 20 per cento della sovvenzione di esercizio in atto. Ciò a conferma, del resto, della norma già contenuta nell'articolo 2 della legge n. 1080 del 1971 con la finalità anche di contenere gli oneri finanziari per interessi passivi sulle esposizioni debitorie verso gli istituti bancari.

Articolo 13. — Per l'applicazione delle nuove norme, di contenuto essenzialmente tecnico, è prevista l'istituzione di un Comitato tecnico ministeriale, la cui composizione sarà poi stabilita dal regolamento di esecuzione che dovrà emanarsi a completamento della nuova legge che qui si propone.

Articolo 14. — Prevede l'emanazione del regolamento di esecuzione entro sessanta giorni dalla pubblicazione della legge, che dovrà contenere le norme di pratica applicazione, la cui elaborazione sarà svolta di concerto dai Ministeri dei trasporti, del tesoro e del bilancio.

Articolo 15. — Per i servizi ferroviari secondari, svolti in regime di concessione ed in gestione governativa, si dovrà pervenire al loro riassetto tecnico-economico da inquadrarsi nel piano generale dei trasporti, con determinazione delle linee ferrovairie da mantenere in servizio. Le nuove proposte dovranno essere presentate alle Camere entro sei mesi dalla data di pubblicazione della legge.

Articolo 16. — Per quanto non previsto dalle nuove norme è stabilito che restano in vigore, in quanto applicabili, le attuali disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed integrazioni.

Articolo 17. — Per quanto concerne le occorrenze finanziarie per l'attuazione delle nuove norme si prevede di doverle fronteggiare con lo stanziamento già iscritto al competente capitolo n. 1652 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'esercizio in corso, mentre per quelli successivi si provvederà con gli stanziamenti che saranno previsti nei corrispondenti capitoli di bilancio.

Per quanto, poi, riguarda lo stanziamento del futuro capitolo previsto dall'articolo 9 per il fondo comune destinato al rinnovo di impianti e materiali, si provvederà, in fase di prima attuazione per il 1978, con corrispondenti riduzioni degli importi che, con le medesime finalità sono previsti nei capitoli n. 1652 (sovvenzioni di esercizio), n. 1653 (fondi per le gestioni governative), n. 1654 (sussidi integrativi di esercizio) e n. 7272 (interventi per investimenti patrimoniali gestioni governative), secondo le indicazioni che saranno fornite dal Ministero dei trasporti.

Come di consueto, infine, il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

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 socondo 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 annua 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 traffico, e/o riduzione negli organici del per-

sonale, 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 alla determinazione dell'ammontare della sovvenzione nei limiti che i disavanzi di cassa medi mensili, risultanti da quelli an-

nui 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 — signo 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 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.

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.

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.

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.

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.

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 Mini-

stero 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;

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.

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 concreto 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.

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.