

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 2623

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

(ANDREOTTI)

e dal Ministro dei Trasporti

(BERNINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 GENNAIO 1991

Conversione in legge del decreto-legge 24 gennaio 1991, n. 25, recante integrazione dell'articolo 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210, in materia di partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato a società aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione di linee e infrastrutture ferroviarie

ONOREVOLI SENATORI. — La domanda di mobilità delle persone e delle merci evolve sempre più velocemente verso servizi di alta qualità, competitivi, economicamente vantaggiosi per l'insieme del Paese in quanto ne riducono la dipendenza energetica, migliorano la qualità della vita dei suoi abitanti, rispettano il territorio.

La risposta europea a tale domanda è costituita dall'alta velocità ferroviaria.

Anche l'Italia ha compiuto tale scelta e il programma dei nuovi investimenti ferroviari, approvato con decreto del Ministro dei

trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, del 30 aprile 1990, n. 48/T, prevede la costruzione delle nuove linee ad alta velocità Milano-Napoli e Torino-Venezia.

Il costo dell'investimento è molto elevato e, nelle attuali condizioni normative, lo Stato deve sopportarlo integralmente, tramite l'ente Ferrovie dello Stato.

Inoltre, investimenti di tali dimensioni possono essere realizzati solo avendo la certezza della tempestiva disponibilità delle risorse finanziarie necessarie e tale requisito è, al momento, assai difficile da garantire

da parte dello Stato. In tale situazione, le modalità di realizzazione delle opere, i tempi di esecuzione ed i costi conseguenti rischiano di sfuggire dal controllo, portando lo stesso investimento al di fuori di una logica imprenditoriale ed economica.

Per superare tali limiti e difficoltà è necessario consentire all'ente Ferrovie dello Stato di agire in ottica d'impresa, capace di attrarre capitali privati e di cointeressare eventualmente imprese pubbliche e/o private in grado di apportare risorse proprie, nonchè fonti di finanziamento a condizioni di mercato.

Con tali premesse, in un quadro di programmazione delle politiche dei trasporti che garantiscano l'effettiva concorrenza fra i modi, il sistema di trasporto ad alta velocità può consentire l'equilibrio economico delle componenti di gestione e un sostanziale recupero, valutabile in circa

il 60 per cento, dei costi di realizzazione, attraverso finanziamenti reperibili sui mercati internazionali da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, restando a carico dello Stato il residuo 40 per cento. Resta a carico dello Stato anche la quota interessi sul 60 per cento durante il periodo di costruzione delle opere e di avviamento dell'esercizio.

L'ente, infine, deve procedere con urgenza alla realizzazione delle opere, per le quali è già in corso la progettazione.

È indispensabile ed urgente, pertanto, autorizzare l'ente Ferrovie dello Stato a costituire subito una o più società ad *hoc* con la eventuale partecipazione minoritaria di altri soggetti.

* * *

L'accluso decreto viene quindi sottoposto all'esame del Parlamento, ai fini della sua conversione in legge.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 24 gennaio 1991, n. 25, recante integrazione dell'articolo 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210, in materia di partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato a società aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione di linee e infrastrutture ferroviarie.

Decreto-legge 24 gennaio 1991, n. 25, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 20 del 24 gennaio 1991.

Integrazione dell'articolo 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210, in materia di partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato a società aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione di linee e infrastrutture ferroviarie

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di favorire l'afflusso delle necessarie risorse finanziarie per gli investimenti connessi a nuove linee ferroviarie ed al potenziamento delle relative infrastrutture;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del 22 gennaio 1991;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dei trasporti;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

1. In attesa dell'entrata in vigore della riforma dell'ordinamento dell'ente «Ferrovie dello Stato», all'articolo 2, primo comma, lettera *h*), della legge 17 maggio 1985, n. 210, dopo le parole: «lo svolgimento di attività coordinate in materia di trasporti» sono aggiunte le seguenti: «, nonchè lo studio, la progettazione e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;».

2. In caso di partecipazione, mediante conferimento di beni immobili, al capitale delle società di cui al comma 1 aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie, alla stima di tali beni provvede il Ministro delle finanze, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti.

Articolo 2.

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

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

Dato a Roma, addì 24 gennaio 1991.

COSSIGA

ANDREOTTI - BERNINI

Visto, *il Guardasigilli*: VASSALLI