

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1640-A)

Relazione e testo degli articoli approvati, in sede redigente,
dalla 8^a Commissione permanente

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE SANTALCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro delle Finanze

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 MAGGIO 1974

Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento
della rete delle ferrovie dello Stato

Comunicati alla Presidenza il 17 luglio 1974

ONOREVOLI SENATORI. — Così come era stato preannunziato, il Governo, mantenendo gli impegni assunti, ha presentato il disegno di legge n. 1640, relativo al piano pluriennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato.

L'iniziativa risponde all'esigenza da tutti avvertita di potenziare uno dei modi di essere dei trasporti, quello su rotaia, che, oggi, svolge un importantissimo ruolo per lo sviluppo sociale ed economico del Paese. Basti pensare al fenomeno particolarmente significativo che negli ultimi anni è andato sempre più accentuandosi: il ritorno di notevoli correnti di traffico, sia passeggeri, sia merci dalla strada alla rotaia; fenomeno questo che si è accentuato anche in conseguenza della nota crisi energetica. Da ciò deriva che un ordinato sviluppo dei sistemi di trasporto non può realizzarsi prescindendo dal trasporto su rotaia.

È pur vero che, nell'ambito della politica generale della programmazione economica e dell'assetto del territorio, si avverte urgente la necessità, come più volte auspicato dal Parlamento, di un coordinamento dei vari programmi di intervento nel settore ferroviario con quelli previsti nei settori autostradali, idroviari, dei porti e degli aeroporti; d'altra parte, è generalmente riconosciuta l'indilazionabilità del problema dell'ammodernamento e del potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato.

L'accrescimento della mobilità delle persone e delle cose in campo nazionale ed internazionale, producendo un forte incremento dei flussi di traffico terrestre, ha accentuato il divario fra volume di traffico e livello dei servizi offerti dal sistema dei trasporti ferroviari. Appare, quindi, chiara l'esigenza di predisporre ed utilizzare con la massima urgenza una notevole mole di investimenti, al fine di mettere le Ferrovie dello Stato in condizione di stare al passo con i tempi e recuperare ritardi strutturali ed organizzativi che, spesso, hanno creato non solo disfunzioni nell'effettuazione dei servizi compatibili con le attuali disponibilità ma anche l'obiettivo impossibilità di fare più e meglio per soddisfare le richieste, sempre più pressanti ed urgenti, dell'utenza, sia nazionale che straniera.

La consapevolezza della gravità del problema e la volontà politica di affrontarlo e risolverlo sono alla base del provvedimento che il Governo ci sottopone.

Il disegno di legge al nostro esame non è il primo e certamente non sarà l'ultimo che affronta una materia tanto importante. Già le leggi 27 aprile 1962, n. 211, 6 agosto 1967, n. 688, 28 marzo 1968, n. 374 e 25 ottobre 1968, n. 1089, hanno autorizzato l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato a predisporre e realizzare programmi di opere e costruzioni per il riclassamento, l'ammodernamento ed il potenziamento dei mezzi di esercizio, delle linee e degli impianti della rete ferroviaria. Per il piano decennale 1962-1971 è stata impegnata ed utilizzata la somma di lire 1.500 miliardi. Il piano è stato articolato in due fasi quinquennali: 1962-1967 e 1967-1971, rispettivamente di 800 e di 700 miliardi di lire. Ultimo provvedimento in ordine di tempo, il finanziamento di un programma straordinario di interventi per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle Ferrovie dello Stato per l'importo di 400 miliardi di lire, approvato dal Senato il 6 maggio 1973, il cosiddetto « piano ponte », presentato dal Governo nell'attesa del piano poliennale di cui ci stiamo occupando, sia per portare avanti la intrapresa opera di riassetto della rete ferroviaria, sia per assicurare alle Ferrovie dello Stato i mezzi indispensabili per non rallentare l'opera di ammodernamento già in corso.

Un progetto di piano poliennale di opere e forniture, per l'importo complessivo di 4.000 miliardi di lire, elaborato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a completamento del piano decennale 1962-1971, è stato approvato dal CIPE il 7 settembre 1973, al fine di assicurare un primo finanziamento destinato ad una serie di interventi tali da consentire, nel periodo 1975-1979, un volume di investimenti per impianti fissi e materiale rotabile di circa 2.000 miliardi di lire.

I criteri e gli indirizzi cui il piano dovrà uniformarsi, in base alla delibera del CIPE sono:

1) l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico.

Per realizzare tale obiettivo è necessario il potenziamento delle direttrici principali, longitudinali e trasversali, al fine di eliminare le strozzature esistenti sugli itinerari impegnati da fortissima intensità di traffico, mediante il superamento delle insufficienze dovute alla limitazione della capacità di trasporto sulle arterie principali, aventi rilevanza generale e primaria per tutto il Paese;

2) l'ammodernamento ed il potenziamento, ispirati a criteri di organicità, degli impianti e delle linee meridionali ed insulari per adeguarli, finalmente, alle necessità connesse con le aumentate relazioni di affari e con le prospettive di sviluppo delle zone interessate e con il superamento degli squilibri tuttora, purtroppo, esistenti nel Mezzogiorno;

3) il potenziamento di linee e nodi collegati ai grandi centri per conseguire una maggiore circolazione di mezzi nei tratti di linea interessati dai traffici di pendolari;

4) il rafforzamento delle strutture interessate dal traffico merci. Tale tipo di traffico richiede l'adeguamento delle linee e della capacità operativa dei grandi scali di smistamento;

5) l'adeguamento delle infrastrutture al progredire delle correnti di traffico internazionale, da conseguirsi mediante interventi sui transiti di frontiera e sui loro allacciamenti con le principali linee interne e con i porti;

6) il potenziamento ed ammodernamento del parco del materiale rotabile;

7) il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale;

8) l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale, al fine di conseguire una maggiore efficienza e produttività.

Il disegno di legge presentato dal Governo, composto di 11 articoli, si ispira ai predetti criteri ed indirizzi. Esso, dopo ampia discussione è stato accolto, con modifiche, dall'8ª Commissione permanente, la quale mi ha conferito l'incarico di riferire in senso favorevole all'Assemblea.

I lavori della Commissione sono stati preceduti da un ampio esame dei problemi con-

nessi col disegno di legge, effettuato da una Sottocommissione, appositamente nominata, ai cui lavori ha partecipato l'onorevole Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Nel corso del dibattito è stata rilevata la insufficienza dello stanziamento previsto dal disegno di legge e, non essendo stato possibile accogliere le richieste di aumento per la nota congiuntura economico-finanziaria, la Commissione ha approvato, tra gli altri, un ordine del giorno che, oltre a richiedere che non siano destinate quote parti dei 2.000 miliardi dal piano poliennale alla costruzione di nuove opere della direttissima Roma-Firenze (fatta eccezione per le maggiori spese conseguenti all'aumento dei costi delle opere già appaltate), tende in particolare a sollecitare il reperimento di nuovi fondi, impegnando il Governo a presentare un disegno di legge per le maggiori esigenze della predetta direttissima Roma-Firenze e ad aumentare le percentuali dei prodotti del traffico da destinare alle spese di manutenzione e rinnovamento della rete ferroviaria.

Con tale accorgimento si rende possibile utilizzare i 2.000 miliardi di lire al soddisfacimento delle più urgenti necessità previste dal piano predisposto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

La Commissione ha ritenuto, come ho detto, di ristrutturare il disegno di legge, trasformando il « piano poliennale » in programma di interventi straordinari per il potenziamento e l'ammodernamento della rete delle ferrovie dello Stato. Conseguentemente, è stato modificato il primo comma dell'articolo 1, che, nella nuova formulazione, prevede che il Ministro dei trasporti e della aviazione civile dovrà presentare entro il 1976 un piano poliennale di sviluppo della rete ferroviaria in armonia con il piano nazionale dei trasporti, contestualmente autorizzando l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari per opere e forniture per una spesa di 2.000 miliardi, seguendo i criteri e gli indirizzi indicati dal CIPE, che risultano integralmente riportati nello stesso articolo 1, tranne modestissime modifiche dovute, in parte, a necessità di coordinamento col primo comma.

Passando ad illustrare più analiticamente il provvedimento, ricordo l'articolo 2, nel testo emendato dalla Commissione che ha soppresso il primo comma. Esso indica in 2.000 miliardi l'importo degli impegni che l'amministrazione ferroviaria è autorizzata ad assumere.

Viene precisato che 1.250 miliardi di lire saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi di lire al parco del materiale rotabile e che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel titolo II — spese in conto capitale — del bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in ragione di lire 260 miliardi per il 1975, lire 340 miliardi per il 1976, lire 400 miliardi per il 1977, lire 350 miliardi per il 1978, lire 350 miliardi per il 1979 e lire 300 miliardi per il 1980.

L'ultimo comma dell'articolo 2 riserva, sui 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, una percentuale al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale; tale percentuale, prevista nel testo governativo nella misura del 7 per cento, è stata dalla Commissione, d'intesa col Governo, elevata all'11 per cento.

L'articolo 3, così come è previsto in precedenti provvedimenti legislativi di piani poliennali, prevede che il programma di interventi da realizzare con i 2.000 miliardi di lire dovrà essere approvato con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato.

L'ultimo comma del predetto articolo è stato soppresso in conseguenza della modifica del primo comma dell'articolo 1.

Gli articoli 4 e 5 si riferiscono al reperimento dei fondi, per i quali è previsto il ricorso al mercato finanziario, ed ai relativi rimborsi da parte del Ministro del tesoro alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato delle rate di ammortamento in conto capitale.

Altro articolo sul quale richiamo la vostra attenzione è l'articolo 6, il quale fa obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed insulare.

Inoltre, all'articolo 8 si è ritenuto opportuno riconoscere compensi per rincari a seguito di variazioni dei prezzi anche per i contratti in corso di esecuzione e per quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi.

Infine gli ultimi due articoli, inseriti dalla Commissione, prevedono: il primo, l'aggiunta di un comma all'articolo unico della legge 22 dicembre 1948, n. 1456, al fine di rendere più agile l'iter delle variazioni di carattere generale di modesta entità alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato, così come già avviene in molte ferrovie europee; il secondo, il mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in « Ministero dei trasporti », esigenza questa da tempo avvertita anche al fine di sottolineare la necessità del coordinamento tra tutti i settori del trasporto.

Onorevoli senatori, nel chiudere la presente relazione e nell'invitarvi a volere confortare il disegno di legge col vostro voto favorevole, non posso non richiamare la vostra attenzione sulla importanza che riveste il provvedimento nell'attuale congiuntura che attraversa il Paese.

Esso si inquadra negli obiettivi di fondo della politica dei trasporti, assunta dal programma economico nazionale elaborato dal Governo, tende a mettere le ferrovie dello Stato in condizioni di rispondere sempre meglio e più alle esigenze della nostra società nazionale, e a dare un valido contributo alla ripresa economica del Paese.

SANTALCO, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

25 giugno 1974

La Commissione bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, comunica di esprimere parere favorevole a maggioranza.

COLELLA

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Piano poliennale per l'ammodernamento ed il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato

Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione al piano poliennale di opere e forniture per l'importo complessivo di lire 4.000 miliardi allo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

l'adeguamento delle strutture portanti del sistema ferroviario nazionale alle previsioni di sviluppo del traffico attraverso il potenziamento delle direttrici fondamentali, longitudinali e trasversali;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari per adeguarle alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree stesse;

la necessaria ristrutturazione delle tratte e dei nodi interessati dai traffici pendolari;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci;

DISEGNO DI LEGGETESTO DEGLI ARTICOLI APPROVATI
DALLA COMMISSIONE**Programma di interventi straordinari per l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato e mutamento della denominazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile**

Art. 1.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, sentiti il Comitato interministeriale per la programmazione economica e la Commissione consultiva interregionale, presenterà al Parlamento un piano poliennale di sviluppo della rete delle ferrovie dello Stato, coordinato con il piano generale dei trasporti, da definire in sede di programma economico nazionale, nel contesto delle misure intese a superare gli squilibri settoriali e territoriali del Paese. Il piano sarà comunque presentato entro il 31 dicembre 1976.

In attesa della presentazione del piano poliennale, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a dare attuazione ad un programma di interventi straordinari concernente opere e forniture per l'importo complessivo di lire 2.000 miliardi.

Il piano poliennale ed il programma di interventi straordinari hanno lo scopo di migliorare l'assetto del sistema ferroviario nazionale mediante:

identico;

l'organico ammodernamento e potenziamento delle linee meridionali ed insulari, nonchè dei collegamenti con le isole, per adeguarli alle esigenze e prospettive di sviluppo delle aree interessate;

identico;

il rafforzamento delle strutture attinenti al traffico merci, comprese quelle necessarie per i collegamenti con i principali porti;

(Segue: *Testo del Governo*)

l'adeguamento delle infrastrutture interessate dal traffico internazionale;

il rioclassamento delle linee complementari;

l'ammodernamento del parco del materiale rotabile;

l'ammodernamento degli impianti per la manutenzione e riparazione del materiale mobile;

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale con destinazione, a tal fine, di una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

l'adozione delle tecniche più avanzate nei vari settori di attività aziendale ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza e produttività.

Nell'ambito del piano poliennale di cui al primo comma l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere anche alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

Art. 2.

Il piano sarà realizzabile in due fasi, la prima delle quali della durata di un quinquennio.

Per la realizzazione della prima fase, la Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni fino alla concorrenza dell'importo di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti nel titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 260 miliardi per il 1975;
lire 340 miliardi per il 1976;

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)*identico;**identico;**identico;**identico;*

il miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale, riservando, a tal fine, una quota predeterminata degli investimenti destinati agli impianti fissi;

identico.

Nell'ambito del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata, previa approvazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica, a provvedere anche alla realizzazione di nuove linee ferroviarie di cui essa debba assumere la gestione e la cui costruzione non fosse già iniziata alla data di entrata in vigore della legge 27 luglio 1967, n. 668.

Art. 2.

Soppresso.

Per la realizzazione del programma di interventi straordinari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 2.000 miliardi di lire, dei quali 1.250 miliardi saranno destinati agli impianti fissi e 750 miliardi al parco del materiale rotabile, fermo restando che i pagamenti non potranno superare i limiti degli stanziamenti che verranno iscritti in appositi capitoli del titolo II — Spese in conto capitale — del bilancio della stessa Azienda, in ragione di:

lire 260 miliardi per il 1975;
lire 340 miliardi per il 1976;

(Segue: *Testo del Governo*)

lire 400 miliardi per il 1977;
lire 350 miliardi per il 1978;
lire 350 miliardi per il 1979;
lire 300 miliardi per il 1980.

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, il sette per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale.

Art. 3.

Il piano generale di attuazione di cui ai precedenti articoli sentita la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sarà sottoposto al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile di concerto con il Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Esso può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di interventi di cui al secondo comma dell'articolo 2 e da approvarsi con separati decreti.

Le eventuali variazioni ai piani saranno approvate nelle stesse forme.

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

In occasione del bilancio per l'anno 1979 il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile presenterà al Parlamento una relazione sull'esecuzione data nel triennio alla prima fase del piano, formulando, d'intesa con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro, e nel quadro della programmazione economica nazionale, le pro-

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)

lire 400 miliardi per il 1977;
lire 350 miliardi per il 1978;
lire 350 miliardi per il 1979;
lire 300 miliardi per il 1980.

Dei 1.250 miliardi destinati agli impianti fissi, l'undici per cento è riservato al miglioramento ambientale delle condizioni di lavoro del personale.

Art. 3.

Il programma di interventi straordinari sarà sottoposto, sentiti la Commissione consultiva interregionale e il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, al Comitato interministeriale per la programmazione economica e verrà quindi approvato con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Il programma può essere articolato in piani parziali redatti distintamente per i due settori di intervento di cui all'articolo 2, da approvarsi con separati decreti del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il bilancio e la programmazione economica e per il tesoro.

Le eventuali variazioni ai piani parziali saranno approvate con le modalità indicate nel precedente comma.

Il programma e gli eventuali piani parziali sono comunicati al Parlamento prima della emanazione dei relativi decreti.

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

Soppresso.

(Segue: *Testo del Governo*)

poste per la realizzazione della seconda fase di cui all'articolo 2.

Art. 4.

Ai fondi occorrenti al finanziamento della spesa di lire 2.000 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, a mano a mano che se ne presenterà il bisogno, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 2.000 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 per il 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, con distinta imputazione, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e specificatamente vincolate a favore degli enti mutuanti e degli obbligazionisti.

Art. 5.

Le rate di ammortamento, in conto capitale, dei mutui da contrarre e delle obbligazioni da emettere in applicazione della presente legge saranno rimborsate dal Ministero del tesoro all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e saranno pertanto iscritte negli stati di previsione della spesa di detto Ministero, e, correlativamente, negli stati di

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)

Art. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 2.000 miliardi sarà provveduto con operazioni di credito.

A tal fine l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, e ad emettere direttamente obbligazioni, in relazione alle effettive necessità, fino a concorrenza di un ricavo netto complessivo pari alla somma di 2.000 miliardi di lire. Anche il Consorzio di credito per le opere pubbliche è autorizzato a concedere i mutui suddetti.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Art. 5.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

previsione dell'entrata dell'Azienda ferroviaria.

Art. 6.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi nella prima fase del piano, all'ammodernamento e potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione della prima fase del piano di cui all'articolo 2, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti occorrenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Art. 7.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad avvalersi delle facoltà previste dal decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e successive modificazioni, ferme restando le facoltà stabilite dalle leggi, per l'Azienda stessa, in materia di progettazione ed esecuzione delle opere.

Per la costruzione delle opere programmate l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare, in base alle norme della contabilità di Stato, particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche sostenendo i relativi oneri a carico degli stanziamenti autorizzati dalla presente legge.

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)

Art. 6.

Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, è fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a lire 525 miliardi, dei 1.250 miliardi previsti dall'articolo 2 per gli impianti fissi, all'ammodernamento ed al potenziamento delle linee e degli impianti dell'Italia meridionale ed insulare.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le costruzioni e le opere destinate alla realizzazione del programma di interventi straordinari, pari ad almeno il 42 per cento del relativo ammontare, sulla base dei prezzi risultanti dalle gare e trattative a carattere nazionale, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale e insulare, che sono obbligati ad acquistare dalle industrie delle stesse regioni i macchinari, gli accessori, i semilavorati ed i finimenti per l'espletamento delle commesse acquisite.

Art. 7.

Identico.

Per la costruzione delle opere programmate l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi, in base alle norme della contabilità di Stato, particolari studi e progettazioni che richiedano speciali competenze tecniche e scientifiche, ponendo i relativi oneri a carico degli stanziamenti autorizzati dalla presente legge.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 8.

Per gli appalti di opere, nonchè per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato.

La misura percentuale di tale riconoscimento e le variazioni relative saranno stabilite dal Ministro per i trasporti e l'aviazione civile con proprio decreto, sentito il Consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in analogia con le norme della legislazione per gli appalti di opere delle altre Amministrazioni dello Stato.

Il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile determinerà, altresì, con proprio decreto, i limiti, la procedura e le modalità per l'anzidetto riconoscimento.

Art. 9.

Per le costruzioni edilizie, ricadenti nell'ambito dei comprensori ferroviari, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è tenuta a trasmettere al Sindaco del comune territorialmente interessato, il progetto esecutivo.

Il Sindaco potrà proporre osservazioni nel termine perentorio di 60 giorni. Su queste decide il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile con provvedimento definitivo.

Art. 10.

Fermo restando quanto prescritto dalle norme relative alle zone dichiarate sismiche, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad eseguire i calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in zone sismiche.

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)

Art. 8.

Per gli appalti di opere, nonchè per le concessioni di costruzioni, aggiudicati o affidati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ivi compresi i contratti in corso di esecuzione e quelli per i quali non sia stata ancora definita la revisione dei prezzi, è ammessa la facoltà di procedere al riconoscimento di compensi per rincari derivanti da variazioni dei prezzi di mercato.

Identico.

Identico.

Art. 9.

I progetti esecutivi di costruzioni edilizie da realizzare nell'ambito dei comprensori ferroviari, predisposti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono trasmessi, prima della loro formale adozione, al Sindaco del comune territorialmente interessato, il quale esprimerà il proprio parere nel perentorio termine di 60 giorni dalla data di ricezione.

Decorso detto termine, il Ministro per i trasporti e l'aviazione civile decide con provvedimento definitivo.

Art. 10.

Fermo restando quanto prescritto dalle norme relative alle zone dichiarate sismiche, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad eseguire i calcoli di stabilità delle opere ferroviarie ricadenti in dette zone.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 11.

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

(Segue: *Testo degli articoli approvati dalla Commissione*)

Art. 11.

Identico.

Art. 12.

All'articolo unico della legge 22 dicembre 1948, n. 1456, è aggiunto il seguente comma:

« Le variazioni di carattere generale alle tariffe per i trasporti delle persone e delle cose sulle ferrovie dello Stato sono approvate con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per il bilancio e la programmazione economica, a condizione che le variazioni adottate con uno o più provvedimenti successivi non superino complessivamente il 10 per cento delle tariffe vigenti al 1° gennaio dell'anno in cui le stesse entrano in vigore ».

Art. 13.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile riassume la denominazione di « Ministero dei trasporti ».