

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 1633)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**

(VIGLIANESI)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(FERRARI - AGGRADI)

e col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(GIOLITTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 MARZO 1971

Aggiornamento della legge 2 agosto 1952, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 2 agosto 1952, n. 1221, riguardante provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione, ebbe tra l'altro lo scopo (artt. 2, 5 e 6) di adeguare le sovvenzioni di esercizio alle mutate condizioni economiche delle aziende ferro-tranviarie quali si erano venute a determinare nel periodo post-bellico e che si prevedeva si sarebbero definitivamente assestate in un periodo di tempo relativamente breve.

Affinchè le sovvenzioni rivalutate risultassero, poi, quanto più possibile aderenti alle future necessità economiche di esercizio, che si supponevano ormai in via di stabilizza-

zione, la stessa legge (art. 8) stabilì che le sovvenzioni medesime, e quindi le previsioni degli introiti e delle spese di esercizio da includere nel nuovo piano finanziario, potessero essere revisionate una prima volta entro il primo triennio e, una seconda volta, allo scadere del triennio successivo alla predetta revisione, e ciò in base a tutti gli elementi forniti dalla realtà della gestione così come essa si andava configurando in relazione alle effettive condizioni economiche dell'esercizio.

A mezzo delle successive revisioni si sarebbe quindi dovuto pervenire a determinare l'ammontare della sovvenzione con la maggiore possibile aderenza alle effettive e

definitive condizioni economiche di esercizio delle aziende sino al termine della concessione.

Senonchè, mentre alle previsioni degli introiti e di alcune voci di spesa si può agevolmente pervenire con margini di scarti trascurabili o compensabili tra di loro, una attendibile previsione del costo del personale è pressochè impossibile, dato che la entità delle retribuzioni è in continua e fortissima ascesa per ragioni che risiedono al di fuori dell'economia aziendale.

Occorre tenere presente, infatti, che le aziende ferro-tranviarie sono caratterizzate da una fortissima entità numerica di personale — non riducibile che in misura assai esigua, diversamente da quello che avviene in altri rami industriali —, che il costo unitario delle retribuzioni, a seguito dell'applicazione di accordi sindacali nazionali, dei punti scala mobile, di disposizioni legislative concernenti i contributi per oneri previdenziali ed assistenziali, eccetera, ha raggiunto, specialmente negli ultimi tempi, percentuali di aumento elevatissime e che la spesa per il personale è, già oggi, pari all'80 per cento delle spese complessive dell'esercizio.

È evidente, perciò, che non si possono formulare previsioni sugli aumenti di tale spesa da valere per un lungo periodo di tempo e cioè per periodi che vanno dai venti ai trenta anni. Ciò è causa di fortissimi squilibri nell'andamento della gestione economica delle aziende, tali da impedire, nel modo più assoluto, il proseguimento dei servizi da esse svolti e da creare, ovviamente, le condizioni per il depauperamento degli impianti e del materiale.

Al fine di evitare i gravissimi inconvenienti che si vanno verificando presso le varie aziende concessionarie, in conseguenza della complessa situazione fin qui esposta, si rende assolutamente necessario che l'Amministrazione possa procedere, almeno per ora, ad una ulteriore revisione della sovvenzione d'esercizio oltre le due revisioni oggi previste.

A tale fine è stato predisposto l'allegato disegno di legge che permette di fronteg-

giare la situazione di necessità, in cui si trova il settore, senza pregiudicare il definitivo assetto della materia relativa ai pubblici servizi di trasporto in concessione, assetto che dovrà ovviamente essere definito nel quadro di una programmazione organica e di una aggiornata organizzazione nazionale e regionale.

Il disegno di legge prevede, all'articolo 1, la possibilità che il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile autorizzi una terza revisione triennale dopo la seconda, e con decorrenza dallo scadere del triennio di efficacia della revisione precedente, laddove intervengano mutamenti nelle condizioni economiche dell'esercizio.

La revisione in aumento dovrà, comunque, essere subordinata, da un lato, alla condizione che il mutato rapporto tra prodotti e spese sia tale da compromettere la regolarità e la sicurezza dell'esercizio e, dall'altro, all'adozione da parte dei concessionari di tutte le economie possibili con il ricorso, se del caso, ad ulteriori trasformazioni, semplificazioni e riduzioni dei servizi.

Tenuto poi conto che l'intervallo di tempo tra una revisione e l'altra è piuttosto lungo e che può, in effetti, risultare anche maggiore, stante la pratica impossibilità di procedere simultaneamente ad istruttorie lunghe e complesse per un considerevole numero di aziende, e che nel frattempo il cumulo dei disavanzi di esercizio è causa di oneri finanziari per interessi passivi, per cui lo Stato sarebbe poi esposto a maggiori interventi finanziari, lo stesso articolo 1 prevede la possibilità di concedere, nel corso del triennio, integrazioni della sovvenzione non superiori, nel complesso, al 20 per cento della sovvenzione stessa, da conguagliare successivamente.

L'articolo 2 prevede che possa tenersi conto, in sede di revisione della sovvenzione d'esercizio, della quota di ammortamento ed interessi o della sola quota d'interessi — rispettivamente per le spese relative a lavori agli impianti fissi o per approvvigionamento di nuovo materiale rotabile — della spesa di ammodernamento, in quanto sicuramente accertabile e semprechè sia risultata

effettivamente necessaria per l'esecuzione dei lavori debitamente approvati, rimasta a carico del concessionario perchè non coperta nè da utili di gestione nè da interventi finanziari dello Stato in contributo o sovvenzione.

Con tale disposizione si intende ovviare ad una disparità di trattamento sinora verificatasi tra società concessionarie, perchè oneri del tipo in argomento sono stati riconosciuti sovvenzionabili solo in taluni casi specifici previsti da leggi speciali (ferrovia S. Maria Capua Vetere - Piedimonte d'Alife: legge 26 luglio 1965, n. 971; ferrovia Trento-Malè: legge 31 ottobre 1966, n. 951; ferrovia circumvesuviana: legge 1° marzo 1968, n. 187; ferrovie della Sardegna: legge 17 febbraio 1968, n. 120).

L'articolo 2 prevede che anche la misura annua dei fondi di rinnovo da costituire per l'armamento, la linea aerea ed il materiale rotabile possa formare oggetto di revisione triennale; viene anche disposto, a maggior garanzia del conseguimento del fine al quale detti fondi sono preordinati, che le quote annue dei fondi di rinnovo vengano direttamente trattenute dall'Amministrazione su ciascuna trimestralità della sovvenzione, per essere investite alla fine di ciascun anno nei modi di legge.

L'articolo 3 estende l'applicabilità delle disposizioni della legge n. 1221 del 1952, e successive modificazioni ed integrazioni, anche ai servizi di navigazione interna in regime di concessione, sinora esclusi, nonché a tutti gli impianti aperti all'esercizio dopo il 1° luglio 1952, e ciò per evidenti ragioni di eguaglianza di trattamento.

Tale articolo statuisce, poi, al terzo comma, che per gli impianti per i quali non si sia ancora applicata la legge n. 1221 del 1952 le sovvenzioni, da determinare con decorrenza dal primo esercizio del quale si accerti la passività, saranno disancorate dai limiti previsti dall'articolo 2 della stessa legge n. 1221, nella considerazione che, a distanza di quasi venti anni, detti limiti sono ormai del tutto superati e assai distanti dal livello dell'attuale situazione economica.

L'articolo 4 riguarda la possibilità di sostituire le filovie extraurbane in regime di concessione con servizi automobilistici paralleli in applicazione dell'articolo 2 del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933, n. 629, e dell'articolo 1, lettera c), della citata legge n. 1221 del 1952.

L'articolo 5 detta norme, infine, circa la copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

Dopo il primo comma dell'articolo 8 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono aggiunti i seguenti:

« Qualora, anche dopo la seconda revisione, intervengano mutamenti nelle condizioni economiche dell'esercizio, lo stesso Ministro è autorizzato a disporre una terza revisione.

I provvedimenti di revisione per l'aumento della sovvenzione d'esercizio saranno in ogni caso subordinati:

a) alla condizione che il mutato rapporto tra prodotti e spese nelle voci considerate nei piani finanziari istituiti per la determinazione e revisione delle sovvenzioni sia tale da compromettere, a giudizio insindacabile dell'Amministrazione statale, sulla base dei criteri all'uopo indicati dalla Commissione interministeriale di cui al successivo articolo 10, la regolarità e la sicurezza dell'esercizio;

b) all'adozione da parte dei concessionari di tutte le economie compatibili con l'importanza dei servizi esercitati, anche ricorrendosi, ove sia possibile senza danno per l'economia delle zone servite, ad ulteriori trasformazioni, semplificazioni e riduzioni dei servizi in applicazione delle leggi vigenti.

Anche la decorrenza della terza revisione è fissata allo scadere del triennio d'efficacia della revisione precedente.

Ove nel corso del triennio intercorrente tra l'una e l'altra revisione si manifestino disavanzi d'esercizio rispetto ai quali risulti insufficiente la sovvenzione in atto, e che giustifichino l'intervento dello Stato per assicurare il regolare funzionamento dei servizi, il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, su conforme parere della Commissione interministeriale prevista dal suc-

cessivo articolo 10, può concedere, nel triennio medesimo, integrazioni della sovvenzione di cui sopra.

Dette integrazioni non potranno, nel loro complesso, superare il 20 per cento della sovvenzione accordata ai sensi della presente legge e saranno recuperate a carico della maggior sovvenzione che risulterà dovuta in sede della successiva revisione.

Le presenti disposizioni valgono anche per le sovvenzioni determinate con provvedimenti di legge ».

Art. 2.

In sede di revisione della sovvenzione di esercizio potrà tenersi conto della quota di ammortamento ed interessi o della sola quota di interessi — rispettivamente per spese relative a lavori agli impianti fissi o per approvvigionamento di nuovo materiale rotabile — della spesa di ammodernamento, sicuramente accertabile ed effettivamente necessaria per l'esecuzione di lavori debitamente approvati, rimasta a carico del concessionario perchè non coperta nè dagli utili di esercizio, nè dagli interventi finanziari dello Stato in contributo o sovvenzione.

Valgono per le relative quote di sovvenzione le disposizioni di cui all'ultima parte dell'articolo 7 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

Le revisioni triennali possono riguardare anche la misura annua dei fondi di rinnovo da costituirsi per gli impianti e per il materiale rotabile.

Le quote annue dei fondi di rinnovo saranno direttamente trattenute dall'Amministrazione su ciascuna trimestralità della sovvenzione, per essere investite, alla fine dell'anno cui si riferiscono, con le modalità previste dal regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito nella legge 22 dicembre 1930, n. 1752.

Art. 3.

Le disposizioni di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni ed

integrazioni, sono estese ai servizi di navigazione interna in regime di concessione.

Le disposizioni medesime sono altresì applicate anche agli impianti aperti all'esercizio posteriormente alla data del 1° luglio 1952.

Per gli impianti per i quali non sia stata ancora data applicazione alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, le sovvenzioni, da determinarsi con decorrenza dal primo esercizio annuale di cui si accerta la passività, potranno superare i limiti stabiliti dall'articolo 2 della stessa legge.

Art. 4.

Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito nella legge 8 maggio 1933, n. 629, ed alla lettera c) del primo comma dell'articolo 1 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, sono applicabili anche alle filovie extraurbane in regime di concessione.

Art. 5.

All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.000 milioni per l'anno 1971, si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.