

CAMERA DEI DEPUTATI N. 339

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BOTTA, MANFREDI, FERRARINI, DE LORENZO, CERUTTI,
PAGANELLI, LUSETTI, ANGELINI PIERO, PIERMARTINI, RE-
BULLA, MARTUSCELLI, BONSIGNORE, GALLI, D'ADDARIO,
MILANI, FORNASARI, ARMELLIN**

Presentata il 2 luglio 1987

Piano decennale per la realizzazione di infrastrutture intermodali

ONOREVOLI COLLEGHI! — Negli ultimi tempi sono state approvate numerose ed importanti leggi per dotare il paese di un sistema moderno di trasporti.

Ricordiamo, tra le più recenti, la legge 12 febbraio 1981, n. 17 (programma integrativo delle ferrovie), la legge 17 agosto 1982, n. 531 (piano decennale per la grande viabilità) ed altre.

Altre iniziative legislative del Governo sono state recentemente approvate dal Parlamento per conferire razionalità ed integrare tra loro i vari sistemi di trasporto (legge 15 giugno 1984, n. 245 - Piano generale dei trasporti).

Con la presente proposta di legge ci prefiggiamo di fornire uno strumento per la costruzione delle strutture intermodali che consenta una effettiva e concreta integrazione dei sistemi viario, ferroviario,

marittimo ed aereo, per il trasferimento di merci dall'uno all'altro sistema.

Si tratta di strutture che i paesi ad economia avanzata hanno già realizzato da tempo, in alcuni casi con soluzioni tecniche d'avanguardia e di dimensioni faraoniche, con le quali si realizza una rapidissima ed efficiente integrazione dei sistemi di trasporto.

In Italia le iniziative per la creazione di strutture intermodali hanno finora avuto carattere episodico e sono limitate, per la maggioranza, alla integrazione dei sistemi stradali con quelli ferroviari.

Sono iniziative nate dalla domanda e dalla esigenza degli operatori del trasporto merci, cui hanno aderito enti locali e l'Azienda delle ferrovie dello Stato, creando apposite società per la gestione delle poche infrastrutture realizzate.

L'esigenza di tali infrastrutture si va facendo tuttavia sempre più avvertita e molte sono le iniziative allo studio o in procinto di decollare operativamente; senza un'azione di coordinamento c'è il rischio di una dispersione delle risorse in iniziative che potrebbero essere un utile duplicato le une delle altre.

Di qui l'esigenza di predisporre un piano per la realizzazione delle infrastrutture intermodali che tenga conto non solo delle localizzazioni più opportune, ma soprattutto delle priorità strategiche.

A ciò mirano gli articoli 1 e 2 della nostra proposta, che disciplinano anche le modalità procedurali per la formazione del piano in questione.

Per quanto attiene alla fase realizzativa, la nostra proposta si caratterizza per la estrema flessibilità delle soluzioni avanzate e per l'onere veramente contenuto a carico del bilancio dello Stato.

Di fronte alla necessità di attivare occasioni di occupazione e di fornire beni infrastrutturali necessari allo sviluppo dell'economia, ed all'impossibilità di reperire le necessarie risorse nel bilancio dello Stato sempre più prosciugato dalle spese correnti, non potevamo che « ripescare » le soluzioni già percorse per dotare il paese della più diffusa infrastruttura viaria: e cioè la concessione di costruzione e gestione.

Abbiamo circondato tale soluzione di tutte le cautele che la passata esperienza ha dimostrato necessarie per evitare che si riverificassero taluni effetti negativi che il sistema concessorio, o meglio l'uso distorto in taluni casi fattone, ha evidenziato.

In particolare abbiamo previsto:

che le società concessionarie siano caratterizzate da una preminente presenza pubblica garantita da enti locali, aziende pubbliche o società concessionarie di altre infrastrutture a prevalente capitale pubblico;

che a tale presenza pubblica si affianchi però una robusta partecipazione privata, che riteniamo interessi soprat-

tutto gli operatori del settore, sia come realizzatori che come fornitori delle opere;

che le società concessionarie abbiano tutta la snellezza operativa delle società di capitali e la loro flessibilità imprenditoriale;

che da ciò consegua una elevata capacità a reperire autonomamente le necessarie risorse finanziarie con ricorso al mercato azionario, obbligazionario e finanziario;

che, in particolare ricorrendo a quest'ultimo, sia garantita la parità degli oneri finanziari tra società che si rivolgono al mercato estero o a quello interno dei capitali. Ciò si consegue prevedendo la concessione di contributi in conto interessi su mutui contratti sul mercato interno in modo da ridurre il tasso delle operazioni a livello di quelle contratte all'estero e, dato il perdurante differenziale inflattivo tra la nostra e le altre economie, a tassi di maggior favore;

che le tariffe per la concessione dei servizi, elemento determinante per la formazione di seri e attendibili piani finanziari, siano stabilite esclusivamente in funzione dell'economicità della gestione delle società concessionarie;

che l'imposizione di livelli tariffari inferiori a quelli sopradetti faccia carico al bilancio dello Stato.

Queste cautele ci consentono di guardare con tranquillità all'avvio di un importante piano di realizzazione di infrastrutture intermodali di interesse nazionale, il cui unico onere a carico dello Stato è costituito dai contributi in conto interesse, di cui si è detto, oltre alla eventuale riserva di quote sulle disponibilità del FIO (Fondo investimenti e occupazione).

Eventuali ulteriori oneri sono solo quelli che potrebbero derivare dall'imposizione di livelli tariffari non economici, ma ciò dipenderà dallo Stato stesso e dalle sue scelte politiche nel settore dei trasporti, non dal sistema qui proposto.

Peraltro, tali scelte non possono essere precluse per le evidenti necessità ed opportunità di mantenere soluzioni flessibili ad un sistema di trasporti da integrare e razionalizzare secondo un piano generale che, approvata la relativa legge per la sua formazione, deve ancora essere ideato e tracciato.

Ovviamente il piano riguarda solo le infrastrutture di interesse nazionale, rimanendo da esso escluse le soluzioni che le regioni e gli enti locali vorranno darsi

in ordine alla viabilità e ai sistemi di trasporto di rilevanza locale.

Onorevoli colleghi, la necessità per la nostra economia di dotarsi di efficienti strutture intermodali e di contribuire anche tramite esse a integrare e razionalizzare il sistema dei trasporti, lo scarso onere a carico delle pubbliche finanze, le occasioni di occupazione che offre la presente proposta ci inducono a sperare ed in ogni caso a sollecitare una sua rapida approvazione.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Negli anni 1987-1996 è attuato il piano decennale per la realizzazione delle infrastrutture intermodali di rilevanza nazionale da realizzare secondo le modalità di cui alla presente legge.

ART. 2.

1. Il piano localizza le strutture intermodali di cui all'articolo 1, ne definisce la tipologia, e indica le priorità di realizzazione.

2. Il piano è predisposto dal Ministro dei lavori pubblici d'intesa con il Ministro dei trasporti, con il Ministro della marina mercantile, con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con le regioni interessate.

3. Il piano è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per acquisirne il parere, che deve essere espresso nei termini previsti dai rispettivi regolamenti.

4. Trascorso tale termine il piano è adottato dal Ministro dei lavori pubblici con proprio decreto, che recepisce le eventuali diverse indicazioni espresse nel parere di cui al comma 3. L'adozione del piano equivale a dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza delle opere in esso previste.

5. Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie in sede di attuazione, il Ministro dei lavori pubblici adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista dai commi 2, 3 e 4.

6. Lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione della Relazione previsionale e programmatica.

ART. 3.

1. Alla realizzazione delle strutture intermodali si provvede mediante concessione di costruzione e gestione.

2. La concessione non può avere durata inferiore ai trenta anni.

3. La concessione è assentita dal Ministro dei lavori pubblici sentiti i Ministri indicati all'articolo 2, comma 2, valutata la compatibilità ambientale dei singoli progetti.

4. Il decreto di affidamento in concessione definisce altresì la relativa convenzione da stipularsi con i concessionari.

5. La convenzione deve regolare:

a) il programma di costruzione delle infrastrutture intermodali concesse;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva, ivi comprese le infrastrutture complementari di adduzione alla infrastruttura primaria, e dell'esecuzione dei lavori in corso di opera, nonché i collaudi provvisori e definitivi;

c) l'erogazione di contributi di cui all'ultimo comma, nonché dei contributi di cui all'articolo 5;

d) l'assunzione da parte del concessionario di tutti gli oneri di costruzione nonché di esercizio per tutta la durata della concessione;

e) la devoluzione degli introiti di gestione a favore del concessionario;

f) la nomina, nel collegio dei sindaci, di cinque membri designati rispettivamente dal Ministro dei lavori pubblici, dal Ministro del tesoro, dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, dal Ministro della marina mercantile e dal Ministro dei trasporti. Presiede il collegio il sindaco designato dal Ministro del tesoro;

g) le tariffe per la prestazione dei servizi determinate con criteri di cui all'articolo 7;

h) i casi in cui possano essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione e di criteri per la

loro determinazione, salvo in ogni caso il disposto del comma 2 dell'articolo 7.

6. Alla convenzione devono essere necessariamente allegati il progetto di massima e il piano finanziario dell'infrastruttura concessa.

7. La concessione è conferita a società per azioni costituite ai sensi degli articoli 2333 e seguenti del codice civile. Una quota non inferiore al 45 per cento delle azioni in cui è ripartito il capitale sociale della società concessionaria deve comunque essere riservata alla sottoscrizione dei privati. Tale quota può essere ridotta ove il capitale sociale non sia interamente sottoscritto entro sei mesi dall'apertura delle sottoscrizioni.

8. Il capitale sociale non può essere inferiore al 30 per cento del costo presunto dell'infrastruttura concessa.

9. Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, in sede di ripartizione delle disponibilità annuali del Fondo investimenti e occupazione, determina — sulla base delle priorità individuate dal piano — le quote da attribuire alle società concessionarie a titolo di parziale contributo in conto capitale alla realizzazione delle infrastrutture concesse, ovvero agli enti pubblici, alle amministrazioni ed aziende pubbliche, alle società concessionarie di infrastrutture pubbliche a prevalente capitale pubblico al fine dell'assunzione delle partecipazioni azionarie nelle società di cui al presente articolo.

ART. 4.

1. Le società di cui all'articolo 3, al fine di reperire l'occorrente provvista finanziaria, sono autorizzate ad emettere obbligazioni ai sensi degli articoli 2410 e seguenti del codice civile, nonché azioni ordinarie e di godimento, ai sensi degli articoli 2346 e seguenti del codice civile. Le società sono altresì autorizzate a compiere ogni operazione finanziaria ritenuta idonea, compresa l'emissione di titoli atipici, previa autorizzazione della Commis-

sione nazionale per le società e la borsa che, al fine della massima celerità nel rilascio delle stesse, può istituire, nell'ambito del servizio società, un ufficio specializzato per le società di cui all'articolo 3.

2. Le società stesse sono autorizzate a contrarre mutui sul mercato dei capitali sia nazionale che estero. Sui mutui contratti in valuta estera, sia direttamente dalle società concessionarie, se a ciò espressamente autorizzate, sia dagli istituti di credito autorizzati dal Ministero del tesoro, è accordata la copertura dello Stato sul rischio di cambio in base alle leggi vigenti al momento della stipula del mutuo.

3. Gli enti pubblici, le amministrazioni pubbliche e le aziende autonome pubbliche nonché le società concessionarie di infrastrutture pubbliche a prevalente capitale pubblico sono autorizzate ad assumere partecipazioni azionarie nelle società di cui all'articolo 3 anche in deroga alle proprie leggi istitutive e ai propri statuti; possono altresì, a tal fine, conferire, ai sensi degli articoli 2342 e seguenti del codice civile, alle società stesse aree o altri immobili od impianti e macchinari di loro proprietà da utilizzare per la realizzazione delle infrastrutture di cui alla presente legge. Le aree possono essere altresì concesse in diritto di superficie.

4. La stessa facoltà può essere esercitata da ogni altro socio delle società di cui all'articolo 3.

ART. 5.

1. Alle società alle quali viene accordata la concessione di costruzione e di esercizio ai sensi dell'articolo 3, può essere concesso dallo Stato un contributo sugli interessi dei mutui contratti sul mercato interno dei capitali ai sensi del comma 2 dell'articolo 4.

2. La misura del contributo è determinata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, in relazione al tipo di mutuo contratto, alla

sua durata e al piano di ammortamento, in modo da garantire ai mutuatari, in media, oneri finanziari corrispondenti a quelli ottenibili sul mercato estero dei capitali.

3. I contributi del presente articolo non sono cumulabili con quelli previsti dal comma 9 dell'articolo 3.

4. Per la concessione dei contributi di cui al presente articolo è autorizzata l'iscrizione nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici di un limite di impegno di 5 miliardi per il 1987 e di 5 miliardi per il 1988.

5. Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione del presente articolo si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1987, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento « Opere infrastrutturali nelle aree metropolitane e recupero delle aree urbane degradate ».

ART. 6.

1. Ai fini della localizzazione delle opere di cui alla presente legge e della loro realizzazione, si applicano le disposizioni dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, fermo restando che le eventuali intese con le regioni interessate sono curate dal Ministro dei lavori pubblici.

ART. 7.

1. Le tariffe per la prestazione dei servizi resi dalle strutture intermodali, determinate in funzione delle esigenze di economicità della gestione, sono approvate dal Ministro dei lavori pubblici sentito il Ministro dei trasporti.

2. Qualora ricorrano particolari esigenze di carattere economico e sociale in base alle quali si rendano opportuni livelli tariffari inferiori a quelli proposti dalle società concessionarie in funzione delle esigenze di economicità dell'eserci-

zio, la differenza tra i livelli tariffari proposti e quelli stabiliti dai Ministri competenti è posta a carico del bilancio del Ministero dei trasporti.

3. Nello stato di previsione del Ministero dei trasporti è costituito un apposito fondo, la cui dotazione viene determinata annualmente con la legge finanziaria, al fine di integrare i bilanci delle società concessionarie in relazione alle minori entrate conseguenti all'applicazione di quanto previsto al comma 2.