

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1670

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GRIPPO, RIDI, LUCCHESI, SANGUINETI, BAGHINO**

*Presentata il 13 ottobre 1987*

**Legge quadro in materia di ferrovie d'interesse regionale  
già concesse all'industria privata**

**ONOREVOLI COLLEGHI!** — Uno dei problemi importanti ed irrisolti sino ad oggi per completare il sistema ferroviario è quello delle ferrovie concesse. Dei 20.100 chilometri di linee costituenti la rete ferroviaria italiana, 8.000 chilometri sono linee complementari e secondarie e 3.600 chilometri sono concesse. La legge 8 gennaio 1978, n. 297, faceva obbligo al Governo di elaborare un disegno di legge sulle ferrovie concesse prevedendo il passaggio o alle ferrovie dello Stato o alle regioni. Tutte le iniziative, a cominciare da quella dell'allora Ministro Preti ad oggi, non hanno riscontrato felice conclusione. La necessità di una riorganizzazione attraverso l'ammodernamento ed il risanamento si rende indispensabile sia per l'accentuarsi del pendolarismo e della mobilità, sia per conseguire economie nei costi di gestione, sia per ottenere un mi-

glioramento della qualità della vita soprattutto in termini di decongestione delle aree metropolitane secondo criteri ispiratori di programma, definiti con la legge 10 aprile 1981, n. 151, sia al fine di assicurare un organico ed equilibrato sistema di trasporto che, rifuggendo dagli sprechi e dalle suggestioni particolaristiche, faciliti la ripresa economica del Paese. Preoccupante infatti appare la situazione della rete ferroviaria in concessione sia sotto il profilo quantitativo, per il graduale abbandono di tratti di rete causati dal trasferimento alla strada, con servizi sostitutivi, del traffico, sia per il degrado dello stato degli impianti, in relazione ad una contenuta politica manutentoria e alla mancanza di un piano organico di investimenti. Il tipo di servizio che alle ferrovie viene oggi richiesto è ben diverso da quello di un tempo ed è

funzionale alle necessità conseguenti alla concentrazione degli insediamenti urbani ed alla nascita delle grandi aree a carattere metropolitano: si afferma cioè la necessità di servizi continuativi, frequenti e celeri, per soddisfare le esigenze di estese categorie di utenti, primi tra tutti i pendolari.

Il problema fondamentale non è certo quello di difendere con strumenti, spesso protezionistici, la posizione concorrenziale del trasporto su rotaia; si tratta invece di creare un contesto giuridico-istituzionale in cui la tecnica ferroviaria fruisca, come le altre tecniche, di una effettiva parità di trattamento che consenta alla ferrovia di essere reintegrata nella sua funzione. La posizione del trasporto ferroviario deve essere definita non solo dalle misure che direttamente lo riguardano — e che costituiscono quella che suole definirsi « politica ferroviaria », ma anche, e talvolta in modo determinante, da tutte le misure concernenti gli altri modi di trasporto e che si inseriscono in un quadro unico di politica dei trasporti.

Quasi più del 30 per cento della popolazione è concentrato in comuni di oltre 100.000 abitanti rispetto al tempo in cui sono sorte le ferrovie concesse, quando soltanto l'8 per cento della popolazione viveva in comuni superiori ai 100.000 abitanti. È necessario migliorare la produttività aziendale e migliorare il rapporto tra servizi resi e costi ai quali detti servizi vengono prodotti. La conurbazione, l'area metropolitana va vista come « luogo » della ferrovia, « luogo » ormai prevalente con tutti i problemi di ingombro, di intrusione, di rumore e, dove possibile, di partecipazione all'innovazione urbanistica.

Considerando poi che gli utenti pendolari che arrivano in città dall'area metropolitana non terminano certo il proprio spostamento alla stazione ferroviaria, ma devono raggiungere la destinazione ubicata nell'area urbana, si rende necessario che la rete delle ferrovie locali sia strettamente integrata con la rete urbana, in modo che questa possa garantire all'u-

tente pendolare un elevato grado di accessibilità al posto di lavoro o di studio.

Molti sono stati i tentativi di intervento nel settore ferrovie concesse disciplinate, mediante l'istituto della concessione (a cominciare dal testo unico sulle ferrovie in concessione, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, successivamente integrato e modificato da varie leggi).

Il Ministro dei trasporti, in adempimento dell'articolo 15 della citata legge n. 297 del 1978, predispose un « Piano di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione o in gestione governativa », piano che è stato presentato al Senato della Repubblica con un disegno di legge nell'VIII legislatura (S. 790), sin dall'inizio del 1980; tale disegno era stato preceduto da un altro (S. 785) relativo all'erogazione di sovvenzione di esercizio. Gli interventi legislativi sono stati:

regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447. — Testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica o gli automobili;

legge 14 giugno 1949, n. 410. — Concorso dello Stato per la riattivazione dei pubblici servizi di trasporto in concessione;

legge 2 agosto 1952, n. 1221. — Provvedimenti per l'esercizio e per il potenziamento di ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione;

legge 24 luglio 1959, n. 622. — Interventi in favore dell'economia nazionale;

legge 31 ottobre 1966, n. 950. — Disposizioni per il completamento dei lavori in costruzione della ferrovia Circumflegrea per l'acquisto di materiale rotabile;

legge 1° marzo 1968, n. 187. — Disposizioni per l'ammodernamento della ferrovia Circumvesuviana;

legge 18 marzo 1968, n. 368. — Disposizioni per il rinnovamento, ammodernamento e potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della ge-

stione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane ed autoservizi integrativi;

legge 29 maggio 1969, n. 315. — Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati;

legge 3 giugno 1971, n. 443. — Ero-gazione di un contributo straordinario dello Stato per le ferrovie Circumvesu-viane e Cumana;

legge 29 novembre 1971, n. 1080. — Modifiche ed integrazioni alla legge 2 agosto 1951, n. 1221, recante provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento delle ferrovie e di altre linee di trasporto in regime di concessione;

decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5. — Trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale di navigazione e porti lacuali e dei relativi personali ed uffici;

legge 16 luglio 1974, n. 309. — Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi;

legge 21 dicembre 1974, n. 701. — Ulteriore ammodernamento del tronco italiano Domodossola-Confine svizzero della ferrovia internazionale Domodossola-Locarno;

legge 24 febbraio 1975, n. 53. — Autorizzazione di una maggiore spesa di lire 4.700 milioni per il rinnovamento, l'ammodernamento e il potenziamento dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie calabro-lucane;

legge 24 febbraio 1975, n. 54. — Ero-gazione di un contributo straordinario

dello Stato per la Ferrovia Circumvesu-viana in regime di concessione;

legge 16 ottobre 1975, n. 493. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, concernente provvedimenti per il rilancio dell'economia riguardante incentivi a favore delle piccole e medie imprese, agricoltura, interventi per il Mezzogiorno e trasporti (finanziamento di lire 200 miliardi per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea);

legge 16 marzo 1976, n. 86. — Disposizioni per l'ammodernamento e il potenziamento della ferrovia Alifana;

decreto del Presidente della Repubblica 1° ottobre 1976, n. 1101. — Regolamento di esecuzione della legge 29 maggio 1969, n. 315, riguardante nuove disposizioni in materia di PL in consegna a privati;

decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616. — Attuazione della delega di cui all'articolo 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382;

legge 8 giugno 1978, n. 297. — Revisione annua della sovvenzione di esercizio per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, cumana, Circumflegrea;

legge 16 maggio 1980, n. 176. — Conversione in legge del decreto-legge 13 marzo 1980, n. 66, concernente interventi in garanzia dell'esercizio di pubblici servizi di trasporto in regime di concessione.

Ed infine il decreto-legge n. 2390 presentato dal Governo nella IX legislatura a cui si ispira la presente proposta di iniziativa parlamentare che tiene conto dell'ampio dibattito svoltosi nella Commissione Trasporti della Camera e di alcune significative convergenze.

Le condizioni finanziarie di queste ferrovie — come del resto delle maggiori — non hanno consentito un loro potenziamento: ciò non è potuto avvenire con ricorso ad una legge per l'ammodernamento delle ferrovie concesse salvo qual-

che eccezione. I principali elementi caratteristici delle linee e dell'esercizio, oltre quelle citate dello scartamento (scartamento ordinario 1.435 millimetri) adottato anche dalle ferrovie dello Stato), e quelle con lo scartamento di un metro, sono:

doppio binario: è in esercizio solo su alcuni limitati tronchi ad intensissimo traffico (Milano-Saronno, Roma-Lido, Napoli-Torre Annunziata), tutto il resto è a semplice binario;

caratteristiche plano-altimetriche: sono molto varie, sullo scartamento ordinario si ha la pendenza massima del 60 per cento sul tronco da Ponte S. Giovanni a Perugia S. Anna, ma normalmente anche nelle linee meno favorevoli non si supera il 35 per cento, mentre sono abbastanza diffusi raggi minimi di 100 metri specie sulle linee (Roma nord, Sangritana, ecc.) che hanno adottato lo scartamento ordinario in sostituzione del precedente ridotto; sullo scartamento ridotto si hanno pendenze massime del 60 per cento e raggi fino a 500 metri ed eccezionalmente anche minori, con sistemi di trazione ed elettrificazioni ancora incompleti ed impianti di sicurezza che destano in parte vive preoccupazioni.

Le società che gestiscono ferrovie concesse sono 28, per una lunghezza complessiva di chilometri 3.269,8 di cui 2.121,4 chilometri a scartamento ordinario (1.435 millimetri) e 1.508,4 chilometri a scartamento ridotto: il tipico scartamento ridotto italiano (950 millimetri) è impiegato su 1.395,4 chilometri mentre tre linee (la Domodossola-Confine svizzero, la Trento-Malè e la Genova-Casella), per complessivi 112,5 chilometri, hanno lo scartamento metrico. Si rileva che 167,8 chilometri sono a doppio binario, mentre 3.462 chilometri (il 95,38 per cento) sono a semplice binario; è da evidenziare inoltre che 1.411,9 chilometri sono a trazione elettrica. Considerate per aree geografiche, le ferrovie concesse sono presenti nel Nord e Centro Italia per un totale di 1.399 chilometri (38,54 per cen-

to); nell'Italia meridionale con 1.491 chilometri (41,08 per cento); in Sicilia con 113 chilometri (3,11 per cento) ed infine in Sardegna con 627 chilometri (17,2 per cento), dove esse rappresentano il 59 per cento dell'intera rete dei servizi su rotaia, maggiore quindi della rete ferroviaria statale dell'isola.

Il traffico svolto su tali linee, secondo i dati completi del 1981, consiste in 3,3 miliardi di viaggiatori-chilometro e 44,7 milioni di tonnellate-chilometro: dal 1971 al 1981 il traffico merci ha avuto una riduzione dell'1,3 per cento mentre quello viaggiatori ha avuto un aumento del 19 per cento; in tale periodo i traffici merci su strada sono aumentati in tonnellate-chilometro del 67 per cento.

In confronto con le ferrovie dello Stato, che nel suddetto periodo hanno avuto un aumento del 19 per cento del traffico viaggiatori (1971-33,9 miliardi di viaggiatori-chilometro e 1981-40 miliardi) ed una riduzione dello 0,6 per cento del traffico merci (1971-17,2 miliardi di tonnellate-chilometro e 1981-17,1 miliardi) si deduce che l'aumento del traffico viaggiatori è pressoché analogo.

Già nella ottava legislatura furono presentati due provvedimenti, uno che prevedeva sovvenzioni annue d'esercizio in favore delle ferrovie in regime in concessione statale ed in gestione commissariale governativa (S. 785), ed un altro (S. 790) per il risanamento tecnico ed economico delle ferrovie in regime di concessione statale ed in gestione commissariale governativa. Se pur presentati con notevole ritardo, in quanto il Governo in base alla legge n. 297 del 1978 avrebbe dovuto predisporre un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione nel cui ambito, d'intesa con le regioni, si sarebbero dovute prevedere la soppressione di alcune linee, la sostituzione di altre con servizi automobilistici nonché l'individuazione delle linee, di interesse locale e nazionale, da mantenere in esercizio, i due disegni di legge sopra ricordati, che prevedevano un impegno complessivo nel-

l'arco di un decennio di 2.300 miliardi, costituivano comunque l'attuazione della citata legge.

Lo scioglimento anticipato delle Camere non consentì l'approvazione dei due provvedimenti, anche se dobbiamo dire che, nelle more, il Parlamento approvò la legge 10 aprile 1981, n. 151, che rappresentava un punto di riferimento certo nella materia del trasporto locale compreso quello su rotaie. Nella IX legislatura fu poi presentato dal Governo un altro disegno di legge più organico (AC n. 2390) che non fu approvato per lo scioglimento anticipato delle Camere. Tale provvedimento assumeva il carattere di legge-quadro sulle ferrovie di interesse regionale già concesse all'industria privata, identificando le funzioni da delegare secondo l'articolo 117 della Costituzione e stabilendo l'adeguamento della disciplina finanziaria alla legge n. 151 del 1981, la delegificazione della materia del trasferimento e del riscatto, l'istituzione, in luogo dei commissari governativi, di gestioni regionali secondo le normative della CEE, la sostituzione del sistema di sovvenzioni di esercizio, la previsione di misure d'incentivazione specifiche, la riconduzione ed equilibrio dei costi di gestione fino al 1984, il risanamento tecnico attraverso progetti speciali, il punto più interessante restava costringere quello riguardante la questione delle concessioni governative, con distinzione tra momento della delega e momento del trasferimento di funzione. Al disegno di legge originariamente varato dal Governo nella IX legislatura, furono apportate una serie di modifiche concordate con il Governo stesso, che ne riqualificavano il testo quale effettiva legge-quadro, recante norme di carattere generale, per la regolamentazione dei vari aspetti tecnici, economici e giuridici a cui le regioni avrebbero dovuto attenersi rendendo meno complesse le procedure previste e il passaggio di servizio dalle gestioni commissariali governative a società per azioni a totale o prevalente partecipazione pubblica, anche appositamente costituite, oltre la tutela dei diritti acquisiti per tutto

il personale delle linee trasferite. Così come si è provveduto in concreto, attraverso l'articolo 2 della legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), a modificare meccanismo e dotazione finanziaria, assicurando contributi in misura pari agli oneri per capitale d'interesse derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre, anche all'estero, nel limite complessivo di 5.000 miliardi, adeguabile sulla base dell'andamento dei tassi, per la realizzazione di investimenti. L'ammontare iniziale, previsto originariamente era di 800 miliardi in 5 anni, addirittura notevolmente inferiore a quei 2.340 miliardi in 10 anni previsti nel 1980 dal citato disegno di legge S. 790. Dal provvedimento furono poi assorbite altre proposte di legge d'iniziativa parlamentare quale quelle Bianchi di Lavagna ed altri presentata il 6 marzo 1986 ed avente per oggetto « Partecipazione finanziaria dello Stato alla realizzazione delle opere sostitutive di passaggio a livello lungo le ferrovie in concessione o gestione commissariale governativa ». In tale progetto di legge il contributo per l'eliminazione del passaggio a livello veniva assegnato secondo una graduatoria basata sui volumi di traffico, in relazione alla specifica norma dell'Ente d'unificazione del materiale ferroviario (UNIFER), che introduce il momento di traffico calcolato con la formula  $M=SF$  (\*).

$$(*) S = \frac{S1+S2+S3+S4}{4}$$

(Dove S1, S2, S3, S4, sono le quantità di veicoli stradali transitati complessivamente nelle 24 ore della stessa giornata in quattro settimane consecutive).

$$F = \frac{F1+F2+F3+F4}{4}$$

(Dove F1, F2, F3, F4, sono le quantità di treni transitati complessivamente nei due sensi nelle 24 ore degli stessi giorni scelti per la determinazione del volume medio giornaliero).

Fu anche ritenuto opportuno assorbire la proposta di legge n. 3124 d'iniziativa dei deputati Grippo, Ridi e Demitry, relativa alla soppressione delle assuntorie di stazione, di fermata e di passaggio a livello delle ferrovie in concessione e sistemazione del relativo personale.

Partendo dal disegno di legge C. 2390 e dal dibattito ampio che si svolse nella Commissione trasporti, con significative

convergenze, ed al fine di contrastare tentativi di ripartizione senza definire prioritariamente meccanismi e criteri delle disponibilità consolidate nella legge finanziaria 1987, si è ritenuto opportuno ripresentare la presente proposta di iniziativa parlamentare che ripropone il lavoro svolto nella passata legislatura da tutti i gruppi parlamentari con l'aggiunta di ulteriori apporti.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Delega di funzioni amministrative in materia di ferrovie di interesse regionale).*

1. A partire dal 1° gennaio dell'anno seguente la data di entrata in vigore della presente legge, le funzioni amministrative statali in materia di linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, sono delegate alle regioni nel cui territorio sono esercitati gli impianti.

2. A partire dalla data prevista dal comma 1, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentite le competenti Commissioni parlamentari, possono altresì essere delegate le funzioni in materia di linee ferroviarie secondarie, gestite dall'Ente ferrovie dello Stato, dichiarate nel piano generale dei trasporti di esclusiva rilevanza regionale, e per le quali inter venga richiesta da parte della regione interessata.

3. Le modalità di esercizio dei servizi ferroviari delegati che si svolgono parzialmente in regioni limitrofe, sono stabilite dalla regione delegataria d'intesa con le regioni nel cui territorio si svolge la parte minore dell'esercizio ferroviario.

4. Restano di competenza statale, oltre le funzioni di indirizzo e coordinamento, quelle relative al piano generale dei trasporti, nel cui ambito vanno puntualizzati gli obiettivi e le azioni di cui alla presente legge, alla determinazione dei criteri generali tecnico-costruttivi, all'emanazione di norme tecniche per la salvaguardia della incolumità pubblica e per la realizzazione di esigenze unitarie di ordine tecnologico e produttivo, nonché le funzioni di controllo della sicurezza degli impianti e di collaudo delle opere ferroviarie.

5. Restano in particolare di competenza statale le funzioni attinenti all'approvazione dei progetti di costruzione di nuove ferrovie o di varianti di quelle esi-

stenti e del relativo materiale rotabile. I provvedimenti conseguenti sono adottati dal Ministro dei trasporti, sentita la commissione tecnica interministeriale, integrata da rappresentanti regionali, già disciplinata dall'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221.

6. La disciplina di cui alla presente legge si applica, in quanto compatibile, con i relativi statuti, nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano.

#### ART. 2.

##### *(Gestione regionale).*

1. Al fine di assicurare la trasparenza delle decisioni e l'economicità dell'esercizio, le linee ferroviarie e quelle sostitutive esercitate in gestione commissariale governativa non in danno del concessionario, sono affidate a società a totale o prevalente partecipazione pubblica, anche appositamente costituite, nel rispetto dell'unitarietà dei bacini di traffico, di cui all'articolo 3, ultimo comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151.

2. Alle società od enti di cui al comma 1 è affidato altresì l'esercizio delle linee ferroviarie, in concessione all'industria privata, allorché la concessione venga definitivamente a cessare e non sia riaffidata entro un anno al medesimo o a nuovo concessionario, nonché l'esercizio delle linee ferroviarie di cui al comma 2 dell'articolo 1.

3. Gli impianti ferroviari delle linee gestite dalla società di cui ai commi 1 e 2, costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni dell'amministrazione regionale, di cui i soggetti affidatari hanno piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata. I beni destinati al pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dei soggetti affidatari.

4. Gli utili netti delle gestioni delle ferrovie di interesse regionale sono destinati a costituire fondi di riserva per ammortizzare perdite di esercizio e a fini di autofinanziamento delle gestioni stesse.



## ART. 3.

*(Partecipazione dell'amministrazione centrale alla gestione di ferrovie delegate).*

1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 2458 e seguenti del codice civile nelle società per azioni che gestiscono, in virtù di concessione od affidamento, ferrovie di interesse regionale ed al cui capitale partecipi lo Stato o un ente pubblico nazionale, il consiglio di amministrazione deve essere composto da un numero di membri non inferiore a tre di cui uno almeno nominato dal Ministro dei trasporti fra i funzionari della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Restano ferme le disposizioni di termini relativi al riscatto ed alla acquisizione dei beni al concedente, allo scadere della concessione.

## ART. 4.

*(Piani regionali).*

1. Nell'ambito delle azioni previste dall'articolo 2 della legge 10 aprile 1981, n. 151, le regioni, entro il 31 maggio di ciascun anno, adottano, in relazione all'anno successivo, il piano che provvede in particolare alla istituzione di nuove linee ferroviarie, all'affidamento in concessione di linee già assunte in gestione regionale, di cui all'articolo 2 della presente legge, alla realizzazione dei programmi di rinnovo ed alla soppressione di linee non suscettibili di risanamento, nonché ad ogni altra misura necessaria per una integrazione delle linee ferroviarie con le linee gestite dalle ferrovie dello Stato o con le altre modalità di trasporto di interesse regionale. Nel piano può altresì essere autorizzata, per un periodo predeterminato, l'istituzione o continuazione di servizi automobilistici sostitutivi di linee temporaneamente sospese.

2. Il piano di cui al comma 1 definisce, inoltre con indicazioni analitiche per ciascuna impresa di trasporto ferroviario

di interesse regionale e nel rispetto degli indirizzi generali stabiliti dallo Stato, le necessità finanziarie occorrenti:

a) per gli obblighi di pubblico servizio che la regione, ai sensi dell'articolo 5, intende mantenere o introdurre nei confronti delle imprese di trasporto ferroviario di interesse regionale;

b) per la normalizzazione dei conti, ai sensi dell'articolo 5, delle imprese di trasporto ferroviario di interesse regionale, ivi compresi gli oneri per quota capitale e finanziamenti relativi a mutui accesi dalle gestioni commissariali governative a pareggio dei disavanzi, fino alla data di entrata in vigore della presente legge;

c) per i contributi e gli aiuti che, nei limiti del regolamento CEE 1107/70, come modificato dal regolamento CEE 1473/75 e dal regolamento CEE 1658/82, la regione intende concedere alle imprese ferroviarie per costi di manutenzione, funzionamento e rinnovi, a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, nonché per sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio dei bilanci aziendali;

d) per la realizzazione di opere sostitutive di passaggi a livello lungo le linee ferroviarie di interesse regionale in conformità di un piano annuale di riparto dei contributi di cui all'articolo 9, tra le domande pervenute entro il 31 ottobre di ciascun anno da parte del Ministro dei trasporti. Sono ammesse a finanziamento le opere sostitutive di passaggi a livello il cui momento di traffico sia superiore ad ottocentomila unità.

3. Al fine di raggiungere il riequilibrio occupazionale delle imprese ferroviarie di interesse regionale, le imprese pubbliche o private di trasporto regionale o operanti in settori connessi che, sulla base di programmi di ricollocamento concordati con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, assumano personale di ruolo delle linee soppresse ovvero trasferite, possono chiedere alla regione, per due anni, un

contributo pari al costo di ciascuna unità di personale assorbita, nei limiti del trattamento economico goduto al momento del passaggio. Il relativo onere è incluso nel piano previsto dai commi 1 e 2 con allegati i relativi programmi. Tra il personale indicato nel presente comma sono compresi anche gli assuntori, i loro coadiutori e sostituti addetti alle assuntorie di stazione, di fermata e di passaggio a livello delle ferrovie di interesse regionale, di cui alla legge 3 febbraio 1965, n. 14, con una frequenza giornaliera superiore ai 10 treni, per programma di esercizio in vigore al 31 dicembre 1985.

4. Entro cinque giorni dal termine di cui al comma 1, il piano con i relativi allegati è trasmesso al Ministro dei trasporti ed al Ministro del tesoro.

5. In mancanza di adozione nei termini del piano regionale provvede entro il successivo 31 luglio il Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, intesa la Commissione parlamentare per le questioni regionali. Per la predisposizione del piano sostitutivo sono nominati uno o più commissari *ad acta* che, per l'espletamento dell'incarico, possono avvalersi anche degli uffici dell'amministrazione centrale dello Stato. Degli oneri conseguenti si tiene conto in sede di assegnazione dei fondi alle regioni interessate.

#### ART. 5.

*(Recezione materiale  
della disciplina comunitaria).*

1. A partire dal 1° gennaio dell'esercizio finanziario seguente la data di entrata in vigore della presente legge, alle imprese ferroviarie di interesse regionale, si applicano, in quanto compatibili, i regolamenti comunitari nn.1191/69 e 1107/70 relativi alle compensazioni per obblighi di servizio pubblico e per normalizzazione dei conti.

2. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con

decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con i ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, vengono determinate, nell'ambito dei regolamenti CEE richiamati e con la finalità di armonizzarne la disciplina con quella operante per le ferrovie nazionali, le voci di compensazione nonché i tempi e le modalità di applicazione delle stesse. Con le stesse modalità vengono determinate eventuali successive variazioni del decreto ministeriale.

3. I titolari di concessione o di subconcessione di società a totale partecipazione pubblica possono optare per il mantenimento del regime di aiuti previsti dalla vigente disciplina legislativa e convenzionale. Restano fermi i termini relativi al riscatto ed alla acquisizione dei beni al concedente allo scadere della concessione.

4. Per la determinazione della sovvenzione annua integrativa di cui alla lettera c) del comma 2, dell'articolo 4, è istituito un piano finanziario comprendente:

a) all'attivo:

1) l'importo annuo dei prodotti dell'esercizio;

2) eventuali sussidi e contributi corrisposti per l'esercizio dalle regioni o dagli enti locali;

3) l'importo annuo determinato ai sensi dei regolamenti comunitari 1191/69 e 1192/69 relativi agli obblighi di servizio pubblico ed alla normalizzazione dei conti;

4) l'importo annuo determinato ai sensi del regolamento comunitario 1107/70, come modificato dai successivi regolamenti 1473/75 e 1658/82;

b) al passivo:

1) l'importo annuo delle spese di esercizio, comprese quelle di carattere eccezionale per eventuali interventi sul piano tecnico ed amministrativo debitamente autorizzati, con inclusione anche degli ac-

cantonamenti per trattamento di fine lavoro ai sensi della legge 29 maggio 1982, n. 297, come modificata dal decreto-legge 29 gennaio 1983, n. 17, convertito con modificazioni, dalla legge 25 marzo 1983, n. 79, nonché degli oneri finanziari per interessi passivi originati dai disavanzi di esercizio e relative provviste;

2) le eventuali quote finanziarie e patrimoniali già riconosciute nel piano finanziario di cui alle lettere *c)*, *d)*, *e)* dell'articolo 6 della legge 2 agosto 1952, n. 1221;

3) le quote di ammortamento dei beni mobili ed immobili di proprietà dell'impresa esercente, nei limiti delle aliquote fiscalmente ammesse;

4) eventuali oneri per assorbimento di personale di ruolo proveniente da linee ferroviarie soppresse o trasferite all'Ente ferrovie dello Stato;

5) interessi sui capitali investiti dall'impresa esercente, rientranti nei cespiti attivi di bilancio, sulla base del vigente tasso ufficiale di sconto, al netto di quelli eventualmente già inclusi sotto il numero 2).

5. In base alle risultanze di detto piano finanziario sarà determinata la sovvenzione annua per il periodo preso in considerazione, liquidabile provvisoriamente per il periodo successivo sino all'aggiornamento della stessa.

6. La corresponsione alle imprese esercenti è da disporre in tempo utile, a trimestralità anticipate; eventuali riduzioni per i casi previsti dall'articolo 203 del Testo unico sulle ferrovie in concessione con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, sono operate a carico della trimestralità successiva.

#### ART. 6.

*(Delegificazione).*

1. Tutte le disposizioni di legge e di regolamento attinenti all'organizzazione aziendale della produzione dei servizi fer-

roviari di interesse regionale ed alla rilevazione statistico-contabile degli stessi, ove compatibili con la presente legge e con le disposizioni inderogabili del codice civile, restano efficaci quali norme di servizio interne dell'impresa concessionaria o affidataria, e come tali, modificabili dai rispettivi organi statutari, previa delibera autorizzativa della regione delegataria.

2. La disposizione di cui al comma 1 non si applica per quanto attiene la materia della sicurezza nella prestazione del lavoro e della utilizzazione dei servizi di trasporto.

3. Nel quadro organizzativo di cui al comma 1, le imprese di trasporto di interesse regionale sono tenute, a domanda degli interessati da presentarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad inquadrare nell'ambito del proprio personale dipendente gli assuntori, i loro coadiutori e sostituti addetti alle assuntorie di fermata e di passaggio a livello delle ferrovie di cui alla legge 3 febbraio 1965, n. 14, con una frequenza giornaliera superiore a 10 treni per programma di esercizio in vigore al 31 dicembre dell'anno precedente alla data di entrata in vigore della presente legge, sempreché, nel caso di sostituti, questi abbiano effettuato nell'ultimo anno una prestazione lavorativa pari o superiore a 150 ore.

4. Il personale di cui al comma 3 è inquadrato con qualifica rispettivamente di addetto di fermata, guardia titolare di fermata e manovale, se proveniente da assuntorie con una frequenza giornaliera di almeno 60 treni, e di addetto di fermata, guardia titolare di fermata e manovale, se proveniente da assuntorie con frequenza giornaliera da 11 a 59 treni. Le qualifiche così attribuite comprendono le mansioni ed i compiti precedentemente svolti dagli assuntori, coadiutori e sostituti in relazione agli articoli 2, 13 e 14 della legge 3 febbraio 1965, n. 14.

5. L'inquadramento, di cui al comma 4, cui corrisponde l'iscrizione al Fondo nazionale di previdenza per gli addetti ai pubblici servizi di trasporto presso l'INPS, è subordinato al possesso da

parte degli interessati dei seguenti requisiti:

a) essere cittadini italiani e godere dei diritti politici;

b) avere conseguito la licenza elementare;

c) avere i requisiti di idoneità fisica da accertare con i criteri delle visite mediche di revisione di secondo grado stabiliti dalle norme vigenti in materia;

d) avere la maggiore età, ma non aver superato i 55 anni e sei mesi alla data di entrata in vigore della presente legge, in deroga, per le assunzioni di ruolo, al punto 2 dell'articolo 10 dell'allegato A al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, ferme restando le mansioni contemplate allo stesso punto 2;

e) avvenuta instaurazione del rapporto di assuntoria e/o di lavoro, al 31 dicembre dell'anno precedente la data di entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 7.

##### *(Provvista dei fondi).*

1. Sulla base dei piani e dei programmi regionali di cui all'articolo 4, il Ministro dei trasporti propone al Ministro del tesoro, d'intesa con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, gli stanziamenti necessari per contributi ed aiuti di cui alla lettera c) del comma 2 del citato articolo 4, nonché per sovvenzioni straordinarie ai fini dell'equilibrio dei bilanci aziendali delle ferrovie di competenza regionale, per l'inserimento nella legge finanziaria. In tale sede possono essere introdotti specifici vincoli al fine di accelerare il risanamento delle gestioni delle ferrovie di interesse regionale, di assicurare un'adeguata redditività degli investimenti e di garantire la sicurezza degli impianti.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, dispone l'ero-

gazione alle regioni interessate, nei limiti delle spese ritenute ammissibili, con scadenze trimestrali anticipate nel corso dell'anno finanziario, delle somme indicate nel comma 2 dell'articolo 4. L'erogazione resta sospesa in relazione alle imprese che gestiscono linee interregionali per le quali non si realizzi tra le regioni interessate l'intesa prevista dal comma 3, dell'articolo 1.

3. Ciascuna regione rende noto mediante resoconto allegato al piano di cui all'articolo 4, lo stato di attuazione dei piani di intervento economico-finanziario, con particolare riferimento a quelli indicati nel comma 1.

#### ART. 8.

*(Tariffe ferroviarie regionali).*

1. Le tariffe del trasporto ferroviario di interesse regionale ed i relativi adeguamenti devono tendere ad assicurare l'equilibrio delle gestioni aziendali ferroviarie.

2. Le tariffe per il trasporto delle persone nonché gli aumenti o riduzioni per speciali categorie, sono determinate da ciascuna regione sulla base degli indirizzi generali nazionali di politica economica e tariffaria stabiliti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), in modo che i ricavi presunti coprano quota parte dei costi effettivi del servizio nella misura che viene annualmente stabilita, per le varie zone omogenee del territorio nazionale, con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

3. Le tariffe di cui ai commi 1 e 2 vengono determinate in riferimento all'inizio di ciascun esercizio finanziario e vengono proposte dalle regioni nel piano di cui all'articolo 4.

4. Restano di esclusiva competenza delle gestioni regionali e dei concessionari la determinazione delle tariffe del tra-



sporto di cose, delle condizioni generali di trasporto, della nomenclatura e classificazione delle cose, nonché le condizioni particolari di tariffe relative a servizi o trasporti determinati e la concessione di facilitazione di carattere eccezionale per singoli trasporti.

5. Quando esigenze commerciali lo richiedano, le singole imprese esercenti possono stabilire, anche in relazione al trasporto di persone, accordi particolari con l'utenza, svincolati dalle tariffe in vigore, per l'acquisizione e/o il mantenimento del traffico. Su tali tariffe non operano le compensazioni di cui all'articolo 5.

#### ART. 9.

*(Fondo investimenti).*

1. La dotazione del fondo di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è integrata per il quinquennio 1987-1991 con l'ulteriore complessiva assegnazione valutata in lire 800 miliardi, da iscriversi in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, per essere destinata specificatamente alla concessione di contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato che le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa possono contrarre, anche all'estero, nel limite complessivo di 5.000 miliardi, adeguabile sulla base dell'andamento dei tassi per la realizzazione di investimenti.

2. Alle aziende i contributi vengono erogati con le seguenti modalità:

a) i contributi vengono erogati ai soggetti interessati, con decreto del Ministro dei trasporti, emanato di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, intesa la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 12 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sulla base di singoli progetti da allegare ai piani di cui all'articolo 4 della presente legge;

b) i progetti devono essere accompagnati da relazioni specificative dei costi e benefici degli interventi, da studi di fattibilità tecnico-economica ed amministrativa e da piani finanziari di ammortamento dei mutui occorrenti;

c) il contributo statale si riferisce ai singoli progetti e non si applicano le percentuali di proporzionalità tra armamento e materiale rotabile di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151;

d) deve essere assicurata nel corso del quinquennio un'adeguata rotazione nell'accesso ai contributi fra i soggetti e le regioni interessate, con priorità alle aree metropolitane e attraverso un piano finanziario ripartito in più esercizi;

e) per il quinquennio 1987-1991 almeno 30 miliardi di lire per ciascun anno sono da riservare al finanziamento delle opere di cui alla lettera d) del comma 2 dell'articolo 4.

#### ART. 10.

*(Misure urgenti di organizzazione).*

1. Fino all'entrata in vigore della normativa di riforma del Ministero dei trasporti, le funzioni residuali in materia di ferrovie concesse all'industria privata e gli altri compiti affidati allo Stato dalla presente legge sono svolti dalla direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

2. È affidato il compito al Ministro dei trasporti di assicurare, nell'ambito della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, la costituzione di una direzione centrale per i trasporti locali affidata a un dirigente generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al fine di svolgere le competenze riservate al Ministero dei trasporti dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, nonché dalla presente legge, di attivare la programmazione regionale dei trasporti locali, di coordinare quest'ultima con il piano nazionale per i trasporti e di condurre studi sui costi e

sulla produttività dei servizi di trasporto pubblico.

3. Per adempiere alle finalità di cui al precedente comma 2, può essere comandato presso la Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, fino alla riforma del Ministero dei trasporti, nel limite massimo di trenta unità, personale proveniente da amministrazioni ed aziende, statali o locali, che abbiano specifica competenza nella materia dell'economia dei trasporti e della gestione del territorio.

#### ART. 11.

*(Norme transitorie).*

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa delibera del Consiglio di amministrazione dell'Ente ferrovie dello Stato, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione parlamentare per le questioni regionali, viene dichiarato il riscatto delle linee concesse all'industria privata da includere nella rete dell'Ente ferrovie dello Stato. Con le stesse modalità può essere disposta l'inclusione nella rete nazionale di linee ferroviarie in gestione commissariale governativa.

2. Le indennità relative ai riscatti di cui al comma 1 vengono corrisposte dall'Ente ferrovie dello Stato, ivi compreso quello addetto alle assuntorie di cui al comma 3 dell'articolo 6, secondo piani finanziari pluriennali da includere nei programmi ordinari di investimento aziendale.

3. In caso di realizzazione di progetti adottati in attuazione dei piani regionali dei trasporti miranti al recupero di aree attraverso ristrutturazioni organizzative e tecnologiche comportanti specifiche soluzioni tecniche, per favorire anche la intermodalità tra mezzi ferroviari e mezzi stradali, utilizzando gli spazi offerti con l'abbassamento del piano del ferro e successiva copertura a livello stradale ovvero con la creazione di piattaforme a coper-

tura delle strutture ferroviarie, gli enti pubblici finanziatori, cui il relativo costo ha fatto carico, acquisiscono il diritto di superficie sulle aree così realizzate. Immobili, opere ed impianti di linee ferroviarie, acquisiti dall'azienda esercente a proprie spese, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, restano nella piena disponibilità dell'azienda proprietaria per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi.

4. Il personale addetto ai servizi ferroviari trasferiti all'Ente ferrovie dello Stato può chiedere, entro trenta giorni dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica di cui al comma 1, di passare alle dipendenze del predetto ente. L'inquadramento nell'ente che ha decorrenza giuridica ed economica dalla data di trasferimento delle linee, è effettuato con il riconoscimento delle posizioni giuridiche acquisite sulla base di un quadro di equiparazione approvato con decreto del Ministro dei trasporti, intese le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, tra qualifiche di provenienza e profili professionali del personale delle ferrovie dello Stato. I trattamenti economici eventualmente più favorevoli sono assicurati mediante attribuzione di assegno personale riassorbibile.

5. Il personale di cui al comma 4 acquisisce le abilitazioni previste per il personale operante nelle ferrovie dello Stato e, ove risulti inidoneo, è utilizzato per mansioni di altro profilo professionale, anche di categoria inferiore. Può parimenti essere utilizzato in mansioni non corrispondenti al profilo professionale attribuito ove si renda necessario per esigenze organizzative dell'ente.

6. Al fine di favorire processi di mobilità, anche interaziendale, è consentito, sulla base di programmi di riqualificazione concordati con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, volti a conseguire recuperi di produttività e di efficienza tecnico-economica, il passaggio diretto tra le imprese interessate, ivi compreso

l'Ente ferrovie dello Stato, del personale di ruolo delle linee ferroviarie soppresse o trasferite, con il mantenimento delle posizioni giuridiche ed economiche acquisite. Il predetto passaggio può avvenire anche in soprannumero rispetto agli organici in atto, da riassorbire in relazione alle successive vacanze di posto per cessazioni dal servizio per qualsiasi causa.

7. Il personale del Ministero dei trasporti, Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, già collocato fuori ruolo ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855, e dell'articolo 18 della legge 7 agosto 1982, n. 526, all'atto della cessazione dell'incarico in dipendenza della soppressione o del trasferimento delle gestioni cui è addetto, rientra nell'amministrazione di appartenenza ed è utilizzato per incarichi speciali da parte del Ministro dei trasporti.

8. I posti fuori ruolo ricoperti dal personale di cui al comma 7 sono soppressi all'atto del rientro all'amministrazione di appartenenza del personale stesso.

9. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni previste dalla legge 2 agosto 1952, n. 1221, il tasso di riferimento è quello ufficiale di sconto vigente, aumentato di due punti.

10. Per gli impegni già assunti dal medesimo Ministero anteriormente alla data di attuazione della delega delle funzioni amministrative si applicano le disposizioni di cui ai commi secondo e terzo dell'articolo 125 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

11. Le spese di gestione per la manutenzione degli impianti e materiali sostenute dalle imprese esercenti ferrovie e altre linee di trasporto ad impianto fisso, sono interamente deducibili nel periodo d'imposta in cui vengono sostenute, ivi compresi gli esercizi che alla data di entrata in vigore della presente legge non sono stati ancora definiti dal punto di vista fiscale.

12. Per le ferrovie le cui funzioni amministrative non siano state delegate alle regioni valgono, per quanto applicabili, le

disposizioni della presente legge, con la istituzione di appositi capitoli di bilancio nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti in relazione delle occorrenze finanziarie per il riequilibrio economico di gestione e per investimenti patrimoniali da valutare in conformità degli articoli 4 e 5.

13. Per le finalità del presente articolo è autorizzato il conferimento all'Ente ferrovie dello Stato della somma di lire 41 miliardi nell'anno 1988, di lire 59 miliardi nell'anno 1989, e di lire 50 miliardi nell'anno 1990. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento scritto, ai fini del bilancio triennale 1985-87, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione commissariale governativa ».

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

#### ART. 12.

*(Fondo regionale).*

1. Per le finalità di cui agli articoli 4 e 9 è costituito nello stato di previsione del Ministero dei trasporti un apposito fondo in cui affluiscono:

a) le disponibilità per competenza, residui e cassa in essere all'entrata in vigore della presente legge sui capitoli 1652, 1653, 1654, 7206, 7272 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1986. A decorrere dall'esercizio successivo, la somma da assegnare al fondo è stabilita con la legge finanziaria;

b) la somma di lire cento miliardi per l'anno 1988, di lire 36 miliardi per l'anno 1988, di lire 45 miliardi per l'anno 1987 e di lire 170 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991.

2. L'erogazione alle regioni ai sensi del comma 2 dell'articolo 7, ha luogo

con decorrenza dal termine di cui al comma 1 dell'articolo 1.

3. Nell'ambito del fondo di cui al comma 1, la quota annua di lire 160 miliardi per il primo quinquennio è destinata alle finalità di cui all'articolo 19, quattordicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887, sulla base dei piani finanziari di cui alla lettera *b*) del comma 2 dell'articolo 9 della presente legge.

4. All'onere derivante dai versamenti al fondo di cui alla lettera *b*) del comma 1 del presente articolo, si provvede quanto a lire 81 miliardi nell'anno 1988, lire 35 miliardi nell'anno 1989 e lire 35 miliardi nell'anno 1990 mediante integrale utilizzo dell'accantonamento « Interventi a favore delle ferrovie concesse e riscatto di alcune di esse » e quanto a lire 19 miliardi nell'anno 1988, lire 1 miliardo nell'anno 1989 e lire 10 miliardi nell'anno 1990 mediante utilizzo di parte dell'accantonamento « Risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione commissariale governativa », accantonamenti iscritti, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, rispettivamente ai capitoli 6856 e 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio, ove occorra anche con variazioni compensative nel conto dei residui passivi.