

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2782

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(SIGNORILE)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(ROMITA)

E COL MINISTRO DEL TESORO

(GORIA)

Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica
del parco del materiale rotabile delle ferrovie
dello Stato

Presentato l'11 aprile 1985

ONOREVOLI DEPUTATI! — La legge 12 febbraio 1981, n. 17 — di finanziamento del programma integrativo — ha stabilito che il Governo presenti al Parlamento un piano poliennale di sviluppo nell'ambito del piano generale dei trasporti e da elaborare d'intesa con le regioni: non può, quindi, trattarsi che di un piano di grande portata che deve tener conto dei collegamenti ed interconnessioni con tutti gli altri sistemi di trasporto e destinato a determinare l'assetto della rete ferroviaria degli anni 2000.

Il processo costruttivo di tale nuovo piano poliennale richiederà, pertanto, tempi sicuramente medio-lunghi.

Allo stato attuale, con l'attuazione del programma integrativo, l'Azienda vede soddisfatte le esigenze più immediate e può conseguire un generalizzato recupero di efficienza e di qualità dei servizi, ma non è in grado di fronteggiare con tempestività la contingente richiesta di un miglioramento delle velocità commerciali viaggiatori e merci, almeno su specifiche relazioni.

Si pone, quindi, la necessità di attuare provvedimenti, di transizione fra il programma integrativo ed il piano poliennale, che si pongano come obiettivo il potenziamento delle infrastrutture e dei mezzi nell'ottica dell'innovazione tecno-

logica e di riduzione dei tempi di percorrenza dei treni viaggiatori e merci.

D'altro canto si può, con l'occasione, perseguire finalità collaterali e per questo non meno importanti ai fini socio-economici del paese.

È possibile, infatti, proseguire l'azione di potenziamento del parco del materiale rotabile e nel contempo evitare dannose interruzioni del ciclo produttivo dell'industria nazionale, che sta rispettando ed in qualche caso persino anticipando i termini di consegna delle commesse affidate.

Con l'occasione, è stato ritenuto necessario dare anche maggiore impulso alle innovazioni tecnologiche ed alla sperimentazione di nuovi rotabili e apparecchiature.

Circa tale esigenza, occorre chiarire che da tempo è stato avviato lo studio del materiale rotabile che dovrà costituire, negli anni '90, lo *standard* dei treni FS ad alta velocità. In considerazione però dei tempi tecnici occorrenti e della complessità degli studi e delle sperimentazioni — da attuarsi con prototipi di detto materiale, allo scopo di esaminare e mettere a fuoco tutta la problematica e gli aspetti multidisciplinari connessi con un esercizio di tale genere per quanto riguarda non soltanto le soluzioni tecniche dei rotabili ma anche quelle delle infrastrutture — i nuovi treni non potranno entrare in esercizio commerciale prima degli anni 1991-1992 e cioè in sintonia con il futuro piano poliennale che potrà, a quel traguardo temporale, in armonia con il redigendo piano generale dei trasporti, prevedere la realizzazione del sistema necessario ad un regime esteso di alta velocità sulla rete FS.

Per il conseguimento delle suesposte finalità, si è predisposto il presente disegno di legge che si compone di quattro articoli.

Con l'articolo 1, in attesa della legge di riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed in coerenza con le linee del piano generale dei trasporti, viene autorizzata, per l'anno 1985, l'adozione del programma poliennale per il rinnovo, potenziamento ed innovazione tec-

nologica del materiale rotabile della rete ferroviaria.

L'articolo 2 stabilisce la procedura da osservare per l'attuazione del programma.

Esso viene approvato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

Eventuali modifiche dovranno essere approvate con la medesima procedura.

È stabilito, inoltre, che nel programma dovranno essere specificati gli interventi per il conseguimento degli obiettivi proposti, evidenziando l'aspetto quantitativo dei beni da acquisire e la quota destinata al rinnovo.

L'importo del programma risulta determinato in 3.500 miliardi di lire, comprensivo di tutti gli oneri per maggiori occorrenze per revisione prezzi, imprevisti ed ogni altro onere prevedibile in rapporto alle normali fluttuazioni di mercato.

L'articolo 3 stabilisce i modi di finanziamento della spesa nonché l'esenzione da ogni imposta e tassa delle conseguenti operazioni di mutuo poste in essere dall'Azienda.

A tutte le operazioni di prestito viene concessa la garanzia dello Stato e alle stesse si estendono, ove compatibili, le disposizioni della legge 2 maggio 1969, n. 280, che prevedono la possibilità, nelle more dell'emissione delle obbligazioni, di ricorrere ad aperture di credito bancario da estinguersi con il ricavo delle obbligazioni stesse.

L'onere a carico dello Stato, per gli interessi riguardanti le operazioni di mutuo, è previsto in lire 15 miliardi nell'anno 1985; lire 75 miliardi nell'anno 1986; lire 100 miliardi nell'anno 1987; lire 3.485 miliardi complessivamente per gli anni dal 1988 al 1995.

Per i prestiti emessi all'estero il rischio di cambio, in misura superiore al 3 per cento, viene assunto dallo Stato.

L'articolo 4 autorizza il Ministro del tesoro a provvedere alle variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della legge.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

In attesa della legge di riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e in coerenza con le linee del piano generale dei trasporti di cui alla legge 15 giugno 1984, n. 245, è autorizzata, per l'anno 1985, l'adozione di un programma poliennale per il rinnovo, potenziamento e innovazione tecnologica del materiale rotabile della rete ferroviaria.

ART. 2.

1. Il programma di cui al precedente articolo 1 è approvato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

2. Le eventuali variazioni al programma sono approvate con le medesime procedure di cui al comma precedente.

3. Nel programma devono essere dettagliatamente indicati gli interventi per il conseguimento degli obiettivi proposti, con particolare riguardo all'aspetto quantitativo dei beni da acquisire e della quota destinata al rinnovo.

4. L'importo del programma è determinato nel limite di complessive lire 3.500 miliardi ed è comprensivo di tutti gli oneri per maggiori occorrenze per revisioni prezzi, imprevisti ed ogni altro onere prevedibile in relazione a normali fluttuazioni di mercato.

ART. 3.

1. Per il finanziamento del programma, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a contrarre mu-

tui, anche obbligazionari, sia all'interno sia all'estero, fino a concorrenza di un ricavo complessivo netto di lire 3.500 miliardi.

2. Alle operazioni di cui al comma precedente si applicano, ove compatibili, le disposizioni di cui alla legge 2 maggio 1969, n. 280, ed è concessa la garanzia dello Stato.

3. Il costo per interessi sui mutui e sulle obbligazioni di cui ai commi precedenti è posto a carico dello Stato ed è rimborsato all'Azienda in ragione di lire 15 miliardi nell'anno 1985, di lire 75 miliardi nell'anno 1986 e di lire 100 miliardi nell'anno 1987 e nel limite complessivo di lire 3.485 miliardi per gli anni dal 1988 al 1995. Per i prestiti emessi all'estero, il rischio di cambio in misura superiore al 3 per cento viene assunto dal Ministero del tesoro.

4. Le operazioni di mutuo di cui al presente articolo e tutti gli atti ad esse inerenti e conseguenti sono esenti da ogni imposta e tassa.

ART. 4.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato in lire 15 miliardi per l'anno 1985, in lire 75 miliardi per l'anno 1986 e in lire 100 miliardi per l'anno 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo n. 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo parzialmente utilizzando lo specifico accantonamento « Piano di potenziamento ed innovazione tecnologica delle linee, degli impianti e del parco del materiale rotabile della rete ferroviaria dello Stato ».

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