SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 1357-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE CARRI)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

approvato dalla 10ª Commissione permanente (Trasporti e Aviazione civile, Marina mercantile, Poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 2 agosto 1978 (V. *Stampato n.* **2245**)

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 3 agosto 1978

Finanziamento integrativo di lire 1.665 miliardi per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile e degli impianti di sicurezza e segnalamento della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione programmate nel Mezzogiorno, e provvedimenti per aumentare la capacità operativa della stessa Azienda

---

Comunicata alla Presidenza il 4 agosto 1978

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — Con il presente disegno di legge ci si propone di realizzare nel contempo almeno due obiettivi che non sono di secondaria importanza anche in rapporto alla difficile situazione economica del nostro Paese.

Da un lato si tratta infatti di dotare le ferrovie dello Stato di materiale rotabile indispensabile per migliorare il servizio e l'efficienza dell'Azienda. Dall'altro di consentire all'industria costruttrice di materiale rotabile una attività produttiva che sia tale da mantenere e sviluppare, sia pure entro certi limiti, gli attuali livelli di occupazione.

Non credo sia il caso di richiamare qui la complessità della situazione che da questo punto di vista si è venuta a determinare. Per sommi capi si può dire che gran parte del materiale rotabile delle ferrovie è obsoleto, tecnicamente superato ed inadeguato a soddisfare le crescenti esigenze di trasporto pubblico ferroviario soprattutto nelle aree metropolitane.

Tale carenza si avverte anche in rapporto alla esigenza di una più ampia utilizzazione della rete ferroviaria esistente tanto che, in più di una circostanza, si è posto in rilievo il fatto che solo 5.000 dei 16.000 chilometri della nostra rete ferroviaria statale sono adeguatamente utilizzati. Il 75 per cento del personale è del resto impiegato solo nel 25 per cento della rete.

Per quanto riguarda l'industria del settore, con il calo delle commesse, si è avuto un grave contraccolpo dal punto di vista produttivo anche per quanto riguarda la attività di esportazione.

In meno di 15 anni gli addetti sono passati da 30.000 agli attuali 13.000 riducendosi di più della metà.

Molte delle industrie del settore lavorano al di sotto della loro capacità produttiva. Quelle dell'EFIM ubicate al Sud come la Sofer di Napoli, l'Omeca di Reggio Calabria, la Ferrosud di Matera, a circa il 38 per cento della loro capacità produttiva.

Si imponeva quindi un provvedimento straordinario che fosse in grado di soddisfare le crescenti esigenze di trasporto ferroviario e di garantire nel settore la ripresa e lo sviluppo della attività produttiva.

Questa necessità è stata del resto sottolineata da più parti nel corso degli ultimi anni anche in rapporto alla inadeguatezza dei provvedimenti adottati in passato.

Nel 1974 con la legge n. 397 del 14 agosto si stabilì infatti un impegno di spesa di 750 miliardi da spendere in cinque anni. Ma questo impegno si dimostrò ben presto insufficiente non tanto e non solo per far fronte alle esigenze complessive dell'Azienda ma anche per rispettare l'attuazione dei programmi previsti dalla stessa legge.

L'aumento crescente dei costi di produzione che in questo periodo si è verificato, a causa degli alti livelli di inflazione, ha ridotto a meno del 50 per cento le capacità di acquisto di materiale rotabile previste dalla legge con la somma indicata di 750 miliardi tanto che, per rispettare i primi ordinativi, si sono impiegati altri 250 miliardi di lire, dei 1.250 previsti sempre dalla legge n. 397 e destinati a impianti fissi.

Una nuova legge si rende perciò indispensabile per completare il piano di interventi straordinari, dare un minimo di continuità all'assegnazione delle commesse, e quindi alla produzione di materiale rotabile sino al 1980, nonchè per assicurare alla nostra industria di sopravvivere e svilupparsi particolarmente nel Sud garantendo l'occupazione ed evitando anche in questo settore il ricorso alla cassa integrazione per gli operai occupati oltre a fenomeni di smobilitazione.

Ai 1.600 miliardi di finanziamenti, previsti inizialmente nel testo del Governo, la Camera ha aggiunto 65 miliardi di lire destinati alla costruzione delle tre officine di riparazione già previste dal piano di interventi straordinari a Saline, San Nicola di Melfi e Nola, assicurando una possibilità di occupazione complessiva per 1.800 lavoratori circa. Si tratta di una decisione che mi pare vada senz'altro accolta per accelerare i tempi di esecuzione delle opere, superare i ritardi che già si manifestano, favorire lo sviluppo della occupazione al Sud e disporre degli impianti necessari alla riparazione dei mezzi in dotazione delle ferrovie dello Stato in una vasta area, quale è quella del Mezzogiorno e delle isole, nella quale si deve procedere con un particolare impegno allo sviluppo ed al potenziamento delle ferrovie superando l'attuale stato di arretratezza.

Dei 1.600 miliardi di lire previsti nel testo originario del Governo, 250 andranno alla copertura delle maggiori spese delle commesse in corso e 1.150 per le occorrenze del parco rotabile. Sarà così possibile affidare commesse concernenti 180 locomotive, 115 automotori di manovra, 250 carrozze a lungo percorso, 56 carrozze-letto, 20 *self-service*, 3.000 carri merci e una nave traghetto per la Sardegna; è prevista inoltre la costruzione di prototipi e attrezzature sperimentali. L'aspetto più qualificante è tuttavia la costruzione di oltre 1.000 carrozze speciali per pendolari, con 122.000 posti a sedere. Vengono altresì stanziati 200 miliardi per gli impianti fissi di sicurezza e segnalamento.

Quest'ultimo stanziamento si rende indispensabile, oltre che per ragioni di sicurezza come già detto, anche in rapporto alla necessità di introdurre nuove e più avanzate tecniche di trasporto con l'uso, su scala sempre più ampia, della elettronica.

Al riguardo è importante il richiamo che si fa alla costruzione di nuovi prototipi da utilizzare, secondo le indicazioni contenute nel progetto di elaborazione del piano poliennale presentato recentemente dal Governo, per la costruzione della linea diretta Cagliari-Macomer-Sassari con impianti elettrici monofase simili a quelli già in uso su quasi tutte le linee ferroviarie degli altri Paesi del mondo e che domani potranno consentire migliori condizioni di esportazione di impianti e tecnologie ferroviarie prodotti in Italia.

In considerazione poi delle difficoltà con le quali si è mossa in passato l'Azienda delle ferrovie dello Stato per l'attuazione dei piani straordinari di intervento e in particolare nell'assegnazione delle commesse, con questa legge si propongono nuove procedure e nuovi criteri per la gestione dei fondi disponibili. Norme e procedure che dovrebbero consentire di rispettare, se non accelerare, i tempi di realizzazione dei vari piani di interventi straordinari a favore delle ferrovie. Tali norme riguardano l'attività di studio e di progettazione dei vari prototipi e mezzi ferroviari, l'entità delle commesse, le procedure di assegnazione, le anticipazioni da contrarre, le garanzie che un'adeguata aliquota di commesse sia assegnata alle aziende del Sud, le procedure di appalto, nonchè la individuazione dei modi di copertura della spesa con l'autorizzazione alle ferrovie dello Stato a contrarre mutui, anche obbligazionari, sia all'interno che all'estero e ad emettere direttamente obbligazioni.

Si tratta di norme particolarmente importanti, in grado di evitare gli inconvenienti che si sono verificati spesso nel passato e che, in alcuni casi, hanno dato luogo ad ingiustificati residui passivi impedendo all'Azienda di spendere con la necessaria sollecitudine e tempestività anche quel poco che per le ferrovie dello Stato è stato via via stanziato nel corso degli ultimi anni.

Con questa legge si dà quindi avvio ad un processo per molti aspetti nuovo, che potrà consentire lo sviluppo dell'attività delle ferrovie aumentando il parco rotabile a loro disposizione. Tutto ciò corrisponde ad una esigenza largamente avvertita nel Paese per superare le carenze che permangono nel trasporto ferroviario e gli squilibri territoriali che si sono venuti a determinare, per andare ad una più ampia utilizzazione della rete esistente aumentando la produttività dell'Azienda e riducendone i costi di gestione. Più in generale l'introduzione di nuovo materiale rotabile può consentire, con l'au-

mento delle capacità di trasporto pubblico ferroviario, di ridurre i costi di trasporto che gravano sulla collettività contribuendo così alla ripresa economica.

Il provvedimento dovrà essere accompagnato, come si è auspicato alla Camera con uno specifico ordine del giorno, da altre misure di finanziamento che siano integrative del piano di interventi straordinari in corso di applicazione e che riguardono in particolare gli impianti fissi per un totale che nei prossimi tre anni si presume non possa essere inferiore ai 3.500 miliardi di lire, facendo rientrare questa spesa nella elaborazione del piano triennale in discussione fra le forze politiche della maggioranza e che dovrà essere discusso contestualmente al bilancio dello Stato nei prossimi mesi.

Questi provvedimenti di carattere straordinario dovrebbero consentire a loro volta di procedere ad una più generale opera di ristrutturazione e miglioramento che sia tale da fare davvero delle ferrovie dello Stato, come in più di una circostanza si è sostenuto, l'asse portante di un nuovo sistema di trasporti. A tal fine è auspicabile, che all'approvazione di questo disegno di legge facciano seguito la definizione del piano poliennale, il cui progetto è già stato discusso dalla Camera dei deputati, nonchè la elaborazione del piano generale dei trasporti.

Sulla base delle precedenti considerazioni la 8ª Commissione sollecita l'approvazione del disegno di legge nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati.

CARRI, *relatore*

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

3 agosto 1978

La Commissione Programmazione economica e bilancio, esaminato il disegno di legge, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

GIACOMETTI

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a proseguire l'azione intrapresa per l'ammodernamento ed il potenziamento del parco del materiale rotabile, degli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento, nonchè per il completamento delle tre nuove officine di grande riparazione programmate nel Mezzogiorno.

Art. 2.

Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 1, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere, anche in via immediata, impegni fino alla concorrenza di 1.665 miliardi di lire, dei quali 1.400 miliardi saranno destinati al parco del materiale rotabile, 200 miliardi agli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento e 65 miliardi al completamento delle tre nuove officine programmate nel Mezzogiorno, 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 400 miliardi per il 1978;
lire 580 miliardi per il 1979;
lire 685 miliardi per il 1980.

Con la legge di approvazione del bilancio annuale, si provvederà a modificare la predetta ripartizione per adeguare gli stanziamenti inseriti in bilancio all'effettivo andamento dei pagamenti.

L'importo di 1.400 miliardi per il parco del materiale rotabile sarà destinato:

a) ai maggiori oneri globali, per revisione prezzi e varianti, relativi alle forniture e lavorazioni occorrenti per le costruzioni di materiale rotabile affidate a carico dello stanziamento accordato con la legge 9 marzo 1973, n. 52;

b) ai maggiori oneri globali, per revisione prezzi e varianti relativi alle commesse di materiale rotabile affidate a carico del finanziamento approvato con la legge 14 agosto 1974, n. 377, e alla integrazione occorrente per l'allestimento di una nave traghetto da destinare ai collegamenti per la Sardegna;

c) a nuove costruzioni di rotabili, con particolare riguardo per le locomotive elettriche e per le vetture impiegate nei servizi viaggiatori suburbani e pendolari, nonchè per i carri destinati al trasporto intermodale;

d) a sperimentazione e costruzione di prototipi.

Art. 3.

Il programma di utilizzo delle somme di cui all'articolo 2 sarà sottoposto, sentito 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 dei trasporti.

Il programma di utilizzo dei 200 miliardi destinati alla realizzazione degli interventi relativi agli impianti fissi di sicurezza e di segnalamento sarà altresì sottoposto alla Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Il programma di utilizzo delle somme di cui all'articolo 2 può essere articolato in piani distinti per i settori di intervento. Il programma sarà comunicato al Parlamento prima dell'emanazione dei relativi decreti ministeriali. Le eventuali variazioni al programma saranno approvate nelle stesse forme.

Il Ministro dei trasporti darà comunicazioni al Parlamento ogni anno, in allegato al bilancio di previsione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, dello stato

di attuazione del programma al 31 dicembre dell'anno precedente a quello di presentazione di detto bilancio.

Art. 4.

Ai fondi occorrenti per il finanziamento della spesa di lire 1.665 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 1.665 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 del 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, numero 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.

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 previsione dell'entrata della Azienda ferroviaria.

Art. 5.

È fatto obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di riservare una quota delle forniture e delle lavorazioni occorrenti per le nuove costruzioni ed opere di cui all'articolo 2, pari ad almeno il 45 per cento del relativo ammontare, agli stabilimenti industriali dell'Italia meridionale ed 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, purchè ivi prodotti ed a prezzi e qualità che risultino congrui con riferimento a parametri obiettivi di mercato.

È fatto altresì obbligo all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato di destinare una somma non inferiore a 80 miliardi dei 200 miliardi destinati dall'articolo 2 agli impianti di sicurezza e di segnalamento, all'ammodernamento ed al potenziamento delle infrastrutture dell'Italia meridionale ed insulare.

Art. 6.

Su richiesta delle imprese appaltatrici di opere o fornitrici di beni e di servizi, da realizzare con i fondi della presente legge, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere alle stesse una anticipazione fino al venti per cento dell'intero prezzo contrattuale, anche se l'appalto o fornitura fa carico a più esercizi finanziari.

Per la concessione dell'anticipazione l'impresa contraente è tenuta a prestare le garanzie previste dall'articolo 1 del decreto del Ministro del tesoro 25 novembre 1972.

A detti contratti non si applica la disposizione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 1 del suddetto decreto.

La revisione dei prezzi contrattuali sulle opere eseguite e sui beni o servizi forniti sarà accordata per l'importo eccedente quello anticipato.

Per il recupero dell'anticipazione di cui al primo comma la trattenuta da effettuare

sugli acconti, ai sensi dell'articolo 2 del suddetto decreto ministeriale 25 novembre 1972, è commisurata al venti per cento dell'importo di ciascun acconto.

Art. 7.

Per gli appalti di opere che si eseguono a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o dei suoi concessionari è ammessa, in deroga all'articolo 7 della legge 2 febbraio 1973, n. 14, la facoltà di adottare nei relativi procedimenti di gara mediante licitazione privata le forme di pubblicità di volta in volta ritenute più idonee in relazione all'urgenza, alla natura ed all'entità delle opere da eseguire, secondo criteri da fissare con decreto del Ministro dei trasporti entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Nell'assegnazione delle commesse previste dalla presente legge, da esperire di norma con gara a licitazione privata, sono da preferire imprese, raggruppamenti di imprese o consorzi capaci di conseguire la dimensione economica, il grado di specializzazione, l'organizzazione anche per la ricerca e la esportazione adeguate alle esigenze del settore delle costruzioni ferroviarie; a tale fine si procederà ad una selezione preliminare di qualificazione dei concorrenti da condurre dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sulla base delle capacità produttive dimostrate dalle singole ditte e della esperienza acquisita nelle precedenti forniture per le ferrovie dello Stato e finalizzata al conseguimento di una ristrutturazione produttiva del settore.

Le commesse di cui al precedente comma vengono assegnate per lotti consistenti ed omogenei ai sensi dell'articolo 10 della legge 9 marzo 1973, n. 52.

Art. 8.

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 di opere, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ha facoltà di affidare a terzi particolari studi e progettazioni che richiedono speciali competenze tecniche e scientifiche, sempre che gli uffici dell'Azienda non siano in grado di provvedervi direttamente.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è autorizzata a provvedere agli affidamenti di cui al precedente capoverso anche in economia per cottimi, secondo le norme in vigore in materia nella stessa Azienda.

Art. 9.

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