

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1995

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato ROMANI

Disposizioni per l'incentivazione del trasporto ferroviario

*Presentata il 20 novembre 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore dei trasporti costituisce una delle componenti più critiche per assicurare lo sviluppo del sistema economico. Tuttavia, i ritardi accumulatisi in questo comparto, e l'assenza, nel corso degli ultimi decenni, di un indirizzo politico chiaro in materia hanno determinato, nel nostro Paese, uno stato di grave crisi, che giunge in molti casi a determinare una vera e propria paralisi dei sistemi della mobilità. In particolare, il sistema dei trasporti italiano risulta eccessivamente fondato sul trasporto stradale, il quale ha conosciuto uno sviluppo, in termini di quantità di merci trasportate, assolutamente squilibrato, che si associa alla contemporanea marginalizzazione del trasporto ferroviario e di quello marittimo. Tale situazione ha comportato una serie di gravi problemi: in primo luogo, appare evidente il

congestionamento della rete stradale italiana, con particolare riferimento a quella autostradale, con tutte le conseguenze, anche in termini di efficienza del servizio stesso, che ciò comporta. In secondo luogo, risulta ormai dimostrato come il trasporto stradale di merci determini una serie di esternalità negative per l'intera collettività non più sostenibili, sia sul piano dell'impatto ambientale, sia su quello della sicurezza della circolazione, sia, infine, in termini di rapida obsolescenza delle stesse infrastrutture autostradali.

Sebbene il tema del riequilibrio modale nel sistema dei trasporti sia da lungo tempo al centro dell'agenda politica, al di là degli *slogan*, le misure concretamente varate per invertire tale processo e per incrementare la quota di traffico affidata alle modalità di trasporto alternative alla

strada si sono finora dimostrate limitate ed insufficienti.

La proposta di legge intende intervenire proprio su tale problematica, incentivando le imprese di autotrasporto a caricare i propri mezzi su ferrovia, soprattutto per coprire quei tratti di percorso nei quali è più elevato il livello di congestionamento delle arterie stradali. In particolare, l'intervento legislativo è volto a ridurre il costo del trasporto per ferrovia dei veicoli di trasporto merci su strada, riducendo lo svantaggio competitivo di cui soffre attualmente tale modalità di trasporto rispetto al trasporto su strada. In parallelo, la proposta intende rafforzare la dotazione infrastrutturale del comparto ferroviario, incentivando l'acquisto dei carri ferroviari speciali necessari per il trasporto dei camion.

L'articolo 1 prevede la concessione di contributi a fondo perduto in favore dei soggetti che esercitano servizi ferroviari sul territorio nazionale, al fine di incentivare il trasporto di veicoli adibiti al trasporto merci su carri ferroviari. I soggetti destinatari dei contributi sono tenuti a ridurre, in misura non inferiore al 50 per cento, le tariffe praticate ai soggetti esercenti attività di trasporto su strada di cose per il servizio di trasporto su ferrovia dei veicoli adibiti al trasporto merci. L'ammontare dei contributi è stabilito in 25 milioni di euro (circa 50 miliardi di lire) nel 2002, e in 50 milioni di euro (circa 100 miliardi di lire) per ciascuno degli anni 2003 e 2004. La formulazione della disposizione è tale da comprendere nell'ambito di applicazione dell'agevolazione la più ampia platea di soggetti attivi nel settore del trasporto ferroviario, comprendendovi sia le imprese esercenti attività di trasporto ferroviario in senso stretto, sia quelle imprese che svolgono servizi comunque riconducibili al trasporto su ferrovia di mezzi di trasporto merci. La norma proposta si fonda inoltre sul coinvolgimento delle stesse imprese di trasporto ferroviario, che, a fronte dei contributi incassati, saranno tenute a praticare sconti per il trasporto dei veicoli di trasporto merci.

L'articolo 2 prevede un'ulteriore forma di sostegno al trasporto combinato, introducendo una contribuzione statale, sempre a fondo perduto, in favore dei soggetti esercenti servizi ferroviari, per l'acquisto dei carri ferroviari speciali necessari per l'effettuazione del trasporto per ferrovia dei veicoli adibiti al trasporto su strada di cose; l'ammontare dei contributi è stabilito nella misura pari al 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto dei carri ferroviari speciali. A tal fine sono autorizzati tre limiti di impegno decennali di 5 milioni di euro (circa 10 miliardi di lire) per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

L'articolo 3 demanda ad appositi contratti di programma, da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i soggetti destinatari dei contributi, l'assegnazione e la ripartizione degli stessi, nonché le modalità di applicazione delle riduzioni tariffarie. La disposizione prevede altresì il parere parlamentare sugli schemi di contratto di programma prima della loro stipula, nonché la redazione, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di una relazione annuale alle Camere sullo stato di attuazione dei contratti stessi. Il ricorso allo strumento del contratto di programma, che trova del resto significativi precedenti proprio nella regolazione dei rapporti tra Stato e soggetti esercenti attività di trasporto ferroviario, è anch'esso ispirato all'esigenza di assicurare la riduzione degli adempimenti burocratici e la più ampia flessibilità nell'applicazione delle misure, consentendo di instaurare una utile interlocuzione tra le imprese di trasporto ferroviario interessate ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che consentirà di modulare gli interventi di sostegno ed assicurare loro la massima efficacia. Al contempo, in considerazione della strategicità dell'intervento, la norma affida al Parlamento il compito di esaminare preventivamente il contenuto dei contratti di programma, e di svolgere un ruolo di monitoraggio sul progressivo avanzamento del programma di sostegno.

L'articolo 4 reca le norme di copertura finanziaria degli oneri recati dal provve-

dimento, che ammontano complessivamente a 155 milioni di euro (circa 300 miliardi di lire) nel triennio 2002-2004 ed a 275 milioni di euro (circa 530 miliardi di lire) fino al 2013.

Le misure contenute nella proposta di legge non possono evidentemente portare di per sé a soluzione le complesse problematiche che affliggono il sistema dei

trasporti, ma intendono costituire un primo concreto passo in direzione del riequilibrio modale ed un importante segnale di una reale attenzione del mondo politico nei confronti del settore, cui dovranno ovviamente seguire ulteriori iniziative per la complessiva ristrutturazione del sistema della mobilità delle merci e delle persone.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Contributi per incentivare il trasporto per ferrovia di veicoli destinati al trasporto su strada di cose).*

1. Ai soggetti esercenti i servizi ferroviari sulla rete ferroviaria del territorio nazionale, eseguiti in autoproduzione o con acquisto della trazione, sono concessi contributi a fondo perduto per il triennio 2002-2004, al fine di incentivare il trasporto su carri ferroviari di veicoli destinati al trasporto su strada di cose.

2. L'ammontare dei contributi di cui al comma 1 è stabilito nella misura massima di 25 milioni di euro per il 2002, 50 milioni di euro per il 2003 e 50 milioni di euro per il 2004.

3. I soggetti di cui al comma 1, per poter fruire dei contributi di cui al presente articolo, sono tenuti ridurre, in misura comunque non inferiore al 50 per cento, le tariffe praticate ai soggetti abilitati all'esercizio di attività di trasporto su strada di cose, per il servizio di trasporto su carri ferroviari di veicoli destinati al trasporto su strada di cose.

### ART. 2.

*(Contributi per l'acquisizione di carri ferroviari speciali per l'effettuazione dei servizi di trasporto combinato).*

1. Ai soggetti di cui all'articolo 1, comma 1, sono concessi contributi a fondo perduto per l'acquisizione di carri ferroviari speciali per l'effettuazione dei servizi di trasporto combinato di cui al medesimo articolo 1, in misura pari al 20 per cento del costo sostenuto per l'acquisto dei carri. A tal fine sono autorizzati limiti di impegno decennali di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

## ART. 3.

*(Contratti di programma).*

1. L'assegnazione e la ripartizione dei contributi di cui agli articoli 1, comma 1, e 2, comma 1, nonché le modalità di applicazione delle riduzioni tariffarie di cui al citato articolo 1, comma 3, sono disciplinate mediante contratti di programma, da stipulare tra i soggetti di cui all'articolo 1, comma 1, ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte degli organi competenti per materia, prima della stipulazione, gli schemi dei contratti di programma di cui al comma 1 e dei relativi eventuali aggiornamenti.

3. Gli organi competenti di cui al comma 2 esprimono un parere motivato sui contratti di cui al comma 1, entro un mese dalla data di assegnazione.

4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti riferisce annualmente a ciascuna delle due Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma di cui al presente articolo.

## ART. 4.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, pari a 25 milioni di euro per il 2002, 50 milioni di euro per il 2003 e 50 milioni di euro per il 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 2, pari a 5 milioni di euro nel 2002, 10 milioni di euro nel 2003 e 15

milioni di euro a decorrere dal 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



Lire 500 = € 0,26



\*14PDL0014390\*