

## COMMISSIONE PARLAMENTARE

**consultiva in ordine all'attuazione della riforma amministrativa  
ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59**

*Martedì 21 ottobre 1997. — Presidenza del Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI. — Intervengono il Ministro per la funzione pubblica, Franco Bassanini, il Sottosegretario di Stato ai trasporti ed alla navigazione Giuseppe Soriero ed il Sottosegretario di Stato per lo spettacolo e lo sport Alberto La Volpe.*

**La seduta comincia alle 13,10.**

### Comunicazioni del Presidente.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI comunica che il Presidente del Consiglio dei Ministri, con lettera in data 15 ottobre 1997, ha trasmesso la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo in materia di razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti attuativo della delega conferita dall'articolo 4, comma 4, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n. 59.

La richiesta è stata deferita dal Presidente della Camera, d'intesa con il Presidente del Senato, ai termini del comma 4, dell'articolo 143 del Regolamento, alla Commissione parlamentare consultiva in ordine all'attuazione della riforma amministrativa ai sensi della legge 15 marzo 1997, n. 59, e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali, che dovranno esprimere il prescritto parere entro il 29 novembre 1997.

### Parere su atti del Governo.

**Schema di decreto legislativo recante il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione della delega di cui all'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59.**

*(Seguito dell'esame e conclusione. Parere favorevole con osservazioni).*

La Commissione inizia l'esame delle relative proposte emendative.

Previo invito del relatore, le proposte emendative 1 - MAGNALBÒ, BONATESTA, CARRARA, MIGLIORI, ZACCHERA, 2 - GUBERT e 3 - GUBERT vengono ritirate dai firmatari.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI invita la Commissione a passare all'esame della proposta emendativa 6 - FRATTINI, ritenendo che il contenuto della stessa assorba le proposte emendative 4 - GUBERT e 5 - GUBERT.

Il senatore Renzo GUBERT precisa, però, che gli accordi tra regioni frontaliere, quale l'Accordo di Madrid al quale si riferisce nella sua proposta emendativa, sono cosa ben diversa dagli accordi internazionali a cui invece fa riferimento il deputato Frattini.

Il deputato Luciano CAVERI, unendosi alle considerazioni del senatore Gubert, fa presente che l'Accordo di Madrid realizza una cooperazione transfrontaliera, che diventa applicazione del diritto comunitario.

Il deputato Franco FRATTINI, prendendo atto delle osservazioni emerse, propone di integrare la sua proposta emendativa aggiungendovi l'espressione: e di quelli interregionali transfrontalieri, quali l'Accordo di Madrid.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce, pertanto, nel parere la proposta emendativa 6 - FRATTINI, come riformulata.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce nel parere la proposta emendativa 7 - GUBERT.

Su invito del relatore, viene ritirata la proposta emendativa 8 - GUBERT, in relazione alla quale lo stesso relatore fa presente che saranno le stesse regioni a far salva la programmazione in sede di conferimento agli enti locali.

Su invito del relatore, la proposta emendativa 9 - GUBERT viene ritirata nella sua interezza, fatta eccezione per la parte relativa all'intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento in sede di predisposizione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione del piano di risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 98 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, parte che viene recepita nel parere.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto dei servizi lacuali, il deputato Valter BIELLI propone di inserire nel parere il riferimento, accanto ai laghi Maggiore, di Como e di Garda, al lago di Iseo.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, accoglie la proposta.

Con riferimento alla sua proposta emendativa 10, il senatore Renzo GUBERT fa presente che si intende sottrarre alla delega alle regioni la funzione di gestione di cui all'articolo 8 dello schema di decreto legislativo.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce, pertanto, nel parere la proposta 10 - GUBERT.

Su invito del relatore, viene ritirata la proposta emendativa 11 - GUBERT.

Quanto alla proposta 12 - GUBERT, il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, dichiara parere contrario, ritenendo che la proposta rischia di congelare la situazione attuale, per esempio in riferimento alle ferrovie non in concessione alle FF.SS. Invita, pertanto, al ritiro.

Il senatore Renzo GUBERT precisa che con la proposta emendativa 12 si vuole garantire il riferimento anche a società che si costituiscono per la gestione di più modalità di trasporto.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, ritiene che la formulazione adottata dal Governo all'articolo 8, comma 5, non impedisca di considerare anche le società a cui si riferisce il senatore Gubert. Ritiene, però, di accogliere nel parere la proposta nei seguenti termini: la Commissione ritiene che le imprese di cui all'articolo 8, comma 5, possono gestire diverse modalità di trasporto.

Su invito del relatore, vengono ritirate dal firmatario le proposte 13 - GUBERT e 14 - GUBERT.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce nel parere la proposta 15 - MAGNALBÒ, BONATESTA, CARRARA, MIGLIORI, ZACCHERA; invita al ritiro della proposta 16 - GUBERT, ritenendo inopportuno lasciare alle regioni la facoltà di prevedere l'intervento degli enti locali alla programmazione regionale in rela-

zione alle esigenze di mobilità di rilevanza per il loro territorio.

Il senatore Renzo GUBERT ritira la proposta emendativa 16.

In relazione alla proposta emendativa 17 - FRATTINI, il firmatario precisa che il riferimento alle organizzazioni di categoria tende a tutelare anche i soggetti che non sono imprenditori quali i tassisti.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, fa presente che la norma contenuta nello schema di decreto legislativo intende dare risalto alla consultazione di soggetti che hanno rappresentanza generale e non specifica. Con l'espressione « organizzazioni di categoria » proposta dal deputato Frattini si rischierebbe di innescare un meccanismo di contrasto di interessi. Da qui l'intenzione di allargare la platea dei soggetti consultati senza, però, fare riferimento ai soggetti che siano controparte.

Il deputato Franco FRATTINI, prendendo atto delle considerazioni del relatore, propone di inserire nel parere, accanto all'espressione « organizzazioni imprenditoriali », la locuzione « e le organizzazioni dei lavoratori autonomi ».

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce nel parere la nuova formulazione proposta dal deputato Frattini.

Su invito del relatore, vengono ritirate le proposte emendative 18 - FRATTINI, 19 - MAGNALBÒ, BONATESTA, CARRARA, MIGLIORI, ZACCHERA, 20 - FRATTINI.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, ritiene già recepita nel parere la proposta emendativa 21 - MAGNALBÒ, BONATESTA, CARRARA, MIGLIORI, ZACCHERA.

In riferimento alla proposta emendativa 22 - FRATTINI, sottoscritta anche dai senatori Luciano Magnalbò e Michele Bonatesta nonché dai deputati Nuccio Carrara, Riccardo Migliori e Marco Zacchera, il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*,

ritiene di recepirla nel parere nei seguenti termini: si sottolinea l'esigenza di disciplinare il servizio taxi con riferimento alle strutture aeroportuali situate in comuni che non siano capoluogo di regioni o province.

Su invito del relatore, vengono ritirate le proposte emendative 23 - GUBERT, 24 - LUBRANO DI RICCO.

Relativamente alla proposta emendativa 25 - GUBERT, il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, ritiene di accoglierla nel parere prevedendo che all'articolo 16, comma 3, dello schema di decreto legislativo si faccia riferimento ad un parere della regione anziché all'intesa per quanto riguarda i fini della compatibilità di rete dei servizi di trasporto che le province e i comuni possono istituire in aggiunta a quelli definiti dalle regioni.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI, preso atto del parere contrario del relatore sulla proposta emendativa 26 - BONATO, la pone in votazione.

La Commissione respinge.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, recepisce nel parere la proposta 27 - GIARETTA, relativamente ai punti *a)* e *b)*.

Il senatore Paolo GIARETTA ritira il punto *c)* della proposta emendativa 27 e propone di inserire nel parere - relativamente alla normativa transitoria di cui all'articolo 18 - la considerazione, con criteri omogenei, delle specificità dei gestori pubblici e di quelli privati.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, accoglie la nuova proposta del senatore Giaretta.

Il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, ritiene già assorbita nella sua proposta di parere la proposta emendativa 28 - DUVA.

Su invito del relatore, il deputato Franco FRATTINI ritira la proposta emendativa 29.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI fa presente che la proposta emendativa 30 - LI CALZI è superata dall'accoglimento della proposta 27 - GIARETTA.

Su invito del relatore, vengono ritirate le proposte emendative 31 - FRATTINI e 32 - GUBERT.

Quanto alla proposta emendativa 33 - BONATO, il senatore Sergio VEDOVATO, *relatore*, la recepisce nel parere nei seguenti termini: con riferimento all'articolo 20, secondo comma, si propone di prevedere che nel trasferimento delle risorse è necessario tener conto dell'esigenza di non determinare riduzione di servizi, di garantire condizioni di omogeneità per la definizione dei servizi minimi, di considerare gli eventuali futuri incrementi inflattivi. Nella valutazione dei costi si terrà conto, nel confronto tra diverse modalità di trasporto, degli oneri derivanti da inquinamento e congestione.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI, essendosi concluso l'esame delle proposte emendative, pone in votazione il parere nel testo così come riformulato dal relatore e risultante dalle deliberazioni effettuate:

« La Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione della delega di cui all'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59;

premesso che:

il Governo era stato delegato, con l'articolo 4, comma 4, lettere a), b), c), ad emanare uno o più decreti recanti con-

ferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale;

il provvedimento appare equilibrato ed in grado di avviare un processo di trasferimento di poteri, funzioni, compiti e risorse che disegna una profonda riorganizzazione del settore, trasformando il trasporto pubblico locale in un fattore di sviluppo, capace di rispondere alle esigenze e al diritto alla mobilità dei cittadini e di contribuire a migliorare le condizioni ambientali, particolarmente negli ambiti urbani. Il provvedimento assicura le condizioni per definire un quadro di integrazione modale del sistema di trasporto pubblico, presupposto indispensabile per una gestione complessivamente improntata a criteri di efficienza, di economicità e di miglioramento qualitativo del servizio;

constatato che il provvedimento rispetta i principi e i criteri direttivi della delega legislativa e ne attiva le linee guida;

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

con le seguenti osservazioni:

1) con riferimento alla lettera c), dell'articolo 3, si rileva che l'individuazione dei servizi di trasporto automobilistico interregionali effettuata col solo richiamo al numero di regioni collegate, limitato a sole due regioni, non sembra in grado di cogliere le reali caratteristiche distintive delle linee di interesse nazionale o interregionale. È possibile considerare, per le linee che collegano più di due regioni, l'applicazione della procedura di intesa prevista alla successiva lettera d) dello stesso articolo 3.

Analogamente si suggerisce di procedere per il cabotaggio marittimo di cui alla lettera b) con l'obiettivo di sviluppare il trasporto marittimo costiero di interesse locale, anche fra scali di regioni diverse, in un'ottica di integrazione modale. In ogni caso dovranno considerarsi di interesse nazionale i collegamenti marittimi tra terminali ferroviari;

2) inoltre si rileva l'opportunità quanto all'articolo 4 di richiamare con precisione un ruolo attivo delle regioni e degli enti locali con riferimento ai servizi transfrontalieri di interesse locale, assicurando in particolare alle regioni le attribuzioni di compiti di esecuzione o attuazione degli accordi internazionali e di quelli interregionali transfrontalieri, quale l'Accordo di Madrid.

Il trasporto con impianti a fune, per le sue caratteristiche intrinseche, non può che essere compreso in termini espliciti nell'ambito del trasporto locale, con un'attenta valutazione in ordine alla possibilità di trasferire in sede regionale anche le funzioni concernenti la sicurezza. Analoga valutazione si sollecita per l'attribuzione in sede decentrata delle funzioni amministrative di autorizzazione del trasporto su rotaia che utilizza le sedi stradali.

Si suggerisce, inoltre, di aggiungere all'articolo 4, comma 1, lettera c), l'aggettivo « generali » alla parola « obiettivi »;

3) relativamente all'articolo 7, comma 2, onde evitare dubbi interpretativi, è opportuno completare il richiamo ai principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge n. 59, con l'esplicita indicazione del principio di sussidiarietà;

4) con riferimento all'articolo 7, comma 4, si richiama l'attenzione sulle peculiari caratteristiche della laguna di Venezia, sia per i valori ambientali sia per la rete di collegamenti, e si sottolinea l'esigenza di individuare una disciplina normativa che assicuri una unitaria regolazione del sistema dei trasporti;

È inoltre opportuno meglio definire la relazione tra questa stessa norma e il successivo articolo 11, precisando che il riferimento alle funzioni degli enti locali in materia di trasporto lacuale deve intendersi con salvezza della previsione di cui all'articolo 11;

5) per quanto concerne l'articolo 11, si osserva che la navigazione dei Laghi Maggiore, Garda, Como (a cui sarebbe opportuno aggiungere il lago d'Iseo) fa capo ad un'unica gestione. La norma non

consente di definire con precisione se l'intera gestione sarà unitariamente trasferita in capo alle regioni territorialmente interessate, ovvero se sia ipotizzabile una diversa soluzione riferita ai diversi bacini.

In ogni caso si tratterebbe comunque di gestioni che fanno capo cumulativamente a più regioni e non sono indicate soluzioni, nemmeno procedurali, di regolamentazione dei rapporti tra i soggetti interessati.

Si propone, in riferimento al secondo comma dell'articolo 11, di prevedere l'intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento in sede di predisposizione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione del piano di risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 98 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616;

6) quanto agli articoli 8 e 9, per la delega alle regioni delle funzioni in materia di servizi ferroviari è opportuno integrare il testo in esame con due precisazioni per evitare possibili incertezze in sede applicativa: l'esclusione di oneri a carico delle regioni, conseguenti al trasferimento di beni ed impianti in applicazione dell'articolo 8, comma 3; l'inclusione delle funzioni di programmazione tra quelle trasferite ai sensi dell'articolo 9 in materia di servizi ferroviari in concessione a FS S.p.A..

Si suggerisce inoltre di completare la norma sugli accordi di programma di cui alla lettera c) del terzo comma dell'articolo 9 con il richiamo ad una graduale operatività dell'applicazione della direttiva 19/95 CEE per la liberalizzazione delle reti di trasporto.

In riferimento all'articolo 8, comma 1, si propone di eliminare, tra i compiti e le funzioni delegati alle regioni, il riferimento alla funzione di gestione.

La Commissione ritiene, inoltre, che le imprese di cui all'articolo 8, comma 5, possono gestire anche diverse modalità di trasporto.

7) per completare il quadro delle consultazioni, previste nel corso della pro-

cedura di approvazione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale da parte delle regioni, di cui all'articolo 14, comma 3, è opportuno siano sentite anche le organizzazioni imprenditoriali e le organizzazioni dei lavoratori autonomi. Si segnala la necessità che le regioni, nell'individuare i criteri per la riduzione dell'inquinamento ambientale, promuovano una particolare attenzione all'uso di modalità di trasporto e di veicoli non inquinanti, quali quelli a trazione elettrica o tramite bio-diesel;

8) le modalità di espletamento dei servizi particolari, di cui all'articolo 14, comma 4, debbono comunque riferirsi a servizi di linea ed è opportuno vengano esercitati da imprese in possesso dei requisiti professionali normativamente previsti (legge n. 21/92, decreto ministeriale 448/91). L'utilizzo di veicoli adibiti ad uso proprio può essere considerato solo in via eccezionale, ad esempio quando non sia possibile provvedere diversamente per mancanza di imprese del tipo indicato;

9) per i servizi integrativi, di cui all'articolo 14, comma 5, è opportuno introdurre alcune specificazioni normative: vanno definiti «servizi aggiuntivi» nell'accezione prevista dall'articolo 16, comma 3, nonché «servizi speciali» come indicato all'articolo 18, comma 2, lettera c). È necessario inoltre precisare il tipo dei veicoli utilizzabili, che potrebbe coincidere con la categoria M1 dell'articolo 47 del codice della strada, sempre che si riferiscano ad imprese di trasporto persone di linea o non di linea.

Si sottolinea l'esigenza di disciplinare il servizio taxi con riferimento alle strutture aeroportuali situate in comuni che non siano capoluogo di regioni o province;

10) con riferimento all'articolo 15, comma 2, è opportuno un richiamo esplicito alle Comunità montane. L'osservazione ha valenza più generale, tenuto conto del ruolo attualmente svolto nel settore da questi enti: ad esempio per la possibilità che anche le Comunità mon-

tane possano istituire servizi aggiuntivi ai sensi dell'articolo 16, comma 3, che a sua volta si ricollega alla necessità di individuare nella definizione dei servizi minimi, un riferimento specifico alle peculiari problematiche delle zone montane per l'accesso ai servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali.

Sempre in riferimento all'articolo 16, comma 3, si suggerisce di prevedere in luogo dell'intesa con la regione il parere della regione stessa relativamente alla compatibilità di rete dei servizi di trasporto che le province e i comuni possono istituire in aggiunta a quelli definiti dalla regione.

Si invita a formulare una disciplina che consenta la cessione agli enti locali di aree e beni non funzionali all'esercizio del trasporto ferroviario.

11) le esigenze dei clienti del servizio pubblico possono trovare una migliore tutela individuando livelli standard, che le regioni definiscono in una «Carta del servizio di trasporto pubblico locale», cui i contratti di servizio debbono fare riferimento, e da pubblicare sul Bollettino Ufficiale delle Regioni e di cui deve essere data adeguata pubblicità.

Si raccomanda una particolare attenzione alle esigenze degli utenti disabili anche attraverso la piena attuazione dell'articolo 26 della legge 5 febbraio 1992, n. 104;

12) quanto all'articolo 17 si suggerisce in modo netto la separazione della contabilità del concessionari riferita a servizi di trasporto da quella dei proventi derivanti dalla gestione di servizi complementari alla mobilità, escludendo che le risorse derivanti dalla gestione di parcheggi a pagamento su aree pubbliche possano essere destinate a ripiano di disavanzo e ciò anche in ottemperanza alla previsione di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 285/92;

13) quanto all'articolo 18, comma 1, la regolamentazione della durata dei contratti di servizio e dei termini per la loro revisione sembra introdurre una rigidità superflua. È possibile individuare in tre anni la durata minima e lasciare ad una

valutazione autonoma del concedente, che tenga conto delle caratteristiche specifiche del servizio e delle esigenze locali, la determinazione dei periodi di revisione.

L'esclusione di ogni indennizzo prevista dalla lettera *d*) del comma 2 dell'articolo 18, appare condivisibile su di un piano di principio; è necessario tuttavia verificare la possibilità di introdurre correttivi che evitino una dequalificazione dei servizi per effetto di mancati investimenti nei periodi a ridosso della scadenza contrattuale.

La normativa prevista dall'articolo 18 si muove in un'ottica di equilibrio tra l'esigenza di armonizzare la situazione italiana al quadro comunitario e l'avvio di un processo che tenga conto della concreta situazione del settore e, quindi, delle opportune gradualità, peraltro indicate nella delega. Si ritiene tuttavia che occorra una migliore puntualizzazione in ordine ai tempi di superamento dell'assetto attuale, sia con riferimento alle trasformazioni societarie, tenendo conto delle puntuali osservazioni formulate dalla Conferenza Unificata, sia alla normativa transitoria, di cui all'ultimo comma, considerando, con criteri omogenei, le specificità dei gestori pubblici e di quelli privati. Quanto all'articolo 18, comma 2, lettera *b*), e comma 3, se ne propone la riformulazione secondo il testo proposto dalla Conferenza unificata Stato-Regioni e Stato-Città, in modo da evitare l'eventualità di una permanenza *sine die* di situazioni di monopolio in capo alle aziende speciali;

14) all'articolo 19 si suggerisce di precisare che la copertura della spesa derivante dai contratti di servizio deve essere assicurata al momento della stipulazione del contratto stesso. Si suggerisce inoltre di precisare il trattamento fiscale degli importi dovuti dal soggetto pubblico al gestore, per le prestazioni oggetto del contratto di servizio, quantomeno prevedendo l'esclusione dal campo di applicazione IVA;

15) con riferimento all'articolo 20, secondo comma, si propone di prevedere

che nel trasferimento delle risorse è necessario tener conto dell'esigenza di non determinare riduzione di servizi, di garantire condizioni di omogeneità per la definizione dei servizi minimi, di considerare gli eventuali futuri incrementi inflattivi.

Nella valutazione dei costi si terrà conto, nel confronto tra diverse modalità di trasporto, degli oneri derivanti da inquinamento e congestione ».

La Commissione approva all'unanimità.

**Schema di decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello spettacolo, in attuazione della delega di cui all'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59.**

*(Seguito dell'esame e conclusione — Parere favorevole con osservazioni).*

La Commissione inizia l'esame delle relative proposte emendative.

Relativamente alla proposta emendativa 1 - BRACCO il deputato Luciano CAVERI, *relatore*, fa presente che la stessa Antitrust - Autorità Garante per la concorrenza e il mercato ha ritenuto la commissione di cui all'articolo 5 dello schema di decreto legislativo lesiva delle regole di concorrenza. Si dichiara, pertanto, contrario alla proposta emendativa.

Il deputato Fabrizio BRACCO, prendendo atto delle considerazioni del relatore, ritira la proposta emendativa.

In riferimento alle proposte emendative 2 - BRACCO e 3 - GUBERT in tema di rappresentanza dei genitori nella commissione di cui all'articolo 6 dello schema di decreto, il deputato Luciano CAVERI, *relatore*, fa presente che la formulazione avanzata in sede di proposta di parere si pone come posizione intermedia tra la proposta del senatore Gubert e quella del deputato Bracco, in modo da offrire al Governo lo spazio per decidere l'aumento opportuno del numero dei genitori.

Il deputato Lapo PISTELLI insiste su una formulazione più precisa, considerando che occorre impedire che il Governo sminuisca il ruolo della categoria dei genitori.

La senatrice Franca D'ALESSANDRO PRISCO fa presente che la riduzione del numero dei genitori nella commissione di cui all'articolo 6 è consequenziale alla riduzione dei membri della stessa commissione.

Invita, infine, a riflettere sulla opportunità che siano i genitori i veri garanti della tutela dei ragazzi.

Propone di inserire la figura dei rappresentanti dei genitori nella sezione competente per la visione dei film da programmare in televisione di cui alla proposta 2 - BRACCO.

Il senatore Paolo GIARETTA, ritenendo che il risparmio dello Stato non si attua con la riduzione dei componenti dei genitori, insiste sulla approvazione della proposta 3 - GUBERT, che prevede il ripristino della proporzione della rappresentanza dei genitori secondo la composizione contenuta nel decreto-legge 29 maggio 1995, n. 97.

Il deputato Franco FRATTINI concorda con le osservazioni del senatore Giaretta.

Il Sottosegretario di Stato per lo spettacolo e lo sport Alberto LA VOLPE fa presente che la riduzione del numero dei genitori avviene nell'ambito della riduzione dei membri della commissione prescritta dalla legge delega 15 marzo 1997, n. 59.

Si domanda se, effettivamente, la tutela dei bambini debba essere affidata integralmente ai genitori.

Ritiene riduttivo l'aspetto del numero dei rappresentanti dei genitori, visto che non si è in sede di votazione e reputa più

opportuno evidenziare l'aspetto della tutela dell'infanzia che è elemento fondamentale per un Paese civile.

Il deputato Luciano CAVERI, *relatore*, prende atto delle osservazioni emerse e le recepisce nel punto 3) della proposta di parere, che viene così riscritto: Resti invariata la composizione della commissione di cui all'articolo 6 con la soppressione dei supplenti.

Il deputato Luciano CAVERI, *relatore*, recepisce nel parere le proposte emendative 4 - BRACCO e 5 - BRACCO.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI, essendosi concluso l'esame delle proposte emendative, pone in votazione il parere nel testo così come riformulato dal relatore e risultante dalle deliberazioni effettuate:

« La Commissione

Esaminato lo schema di decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello spettacolo, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59;

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

con le seguenti osservazioni:

all'analisi punto per punto si intende premettere due osservazioni:

a) l'auspicio della Commissione è che la presentazione dei decreti riguardanti ciascun settore avvenga in maniera organica e non in modo episodico e con eccessivi spezzettamenti. Per quel che riguarda la materia dello spettacolo, risulta particolarmente grave che manchi a tutt'oggi un trasferimento chiaro alle regioni delle competenze amministrative in materia di spettacolo con le opportune risorse finanziarie ed il personale e lo stesso vale per il concorso delle regioni

alla definizione della politica nazionale e comunitaria;

*b)* è necessario, nel merito del decreto delegato al nostro esame, rilevare come risulti necessario un riordino complessivo di tutta la materia afferente al credito cinematografico, i cui meccanismi attuali risultano obsoleti e inadeguati, malgrado le evidenti migliorie conseguenti alle modifiche proposte;

1) valuti il Governo l'opportunità di mantenere l'articolo 3 (Commissioni di appello), poiché secondo la Commissione risulta più che sufficiente il solo grado di giudizio di cui all'articolo 2;

2) risulta anacronistico il mantenimento della Commissione di cui all'articolo 5 e se ne propone la soppressione;

3) resti invariata la attuale composizione della commissione di cui all'articolo 6 — come configurata dal decreto-legge n. 97 del 1995, convertito in legge n. 203 del 1995 — con la soppressione dei membri supplenti;

4) la commissione raccomanda forme di incentivazione per i cortometraggi, in particolare adeguando l'attuale sistema dei premi alla produzione;

5) sono auspicabili particolari forme di aggiornamento sulla produzione di spettacoli per i componenti delle commissioni oggetto del provvedimento ».

La Commissione approva all'unanimità.

Il Presidente Vincenzo CERULLI IRELLI rinvia il seguito dell'esame dello schema di decreto legislativo concernente la trasformazione dell'ente pubblico « Centro sperimentale di cinematografia » nella fondazione « Scuola nazionale di cinema », in attuazione della delega di cui all'articolo 11, comma 1, lettera *b)*, della legge 15 marzo 1997, n. 59 - previsto all'ordine del giorno della seduta odierna - ad altra seduta.

**La seduta termina alle 15,10.**

## ALLEGATO 1

**Proposta di parere presentata dal relatore, senatore Sergio Vedovato.**

La Commissione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione della delega di cui all'articolo 4, comma 4, lettera a, della legge 15 marzo 1997, n. 59;

premesso che:

il Governo era stato delegato, con l'articolo 4, comma 4, lettere a), b), c), ad emanare uno o più decreti recanti conferimento alle regioni e agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale;

il provvedimento appare equilibrato ed in grado di avviare un processo di trasferimento di poteri, funzioni, compiti e risorse che disegna una profonda riorganizzazione del settore, trasformando il trasporto pubblico locale in un fattore di sviluppo, capace di rispondere alle esigenze e al diritto alla mobilità dei cittadini e di contribuire a migliorare le condizioni ambientali, particolarmente negli ambiti urbani. Il provvedimento assicura le condizioni per definire un quadro di integrazione modale del sistema di trasporto pubblico, presupposto indispensabile per una gestione complessivamente improntata a criteri di efficienza, di economicità e di miglioramento qualitativo del servizio;

constatato che il provvedimento rispetta i principi e i criteri direttivi della delega legislativa e ne attiva le linee guida;

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

con le seguenti osservazioni:

1) con riferimento alla lettera c), dell'articolo 3, si rileva che l'individuazione dei servizi di trasporto automobilistico interregionali effettuata col solo richiamo al numero di regioni collegate, limitato a sole due regioni, non sembra in grado di cogliere le reali caratteristiche distintive delle linee di interesse nazionale o interregionale. È possibile considerare, per le linee che collegano più di due regioni, l'applicazione della procedura di intesa prevista alla successiva lettera d) dello stesso articolo 3.

Analogamente si suggerisce di procedere per il cabotaggio marittimo di cui alla lettera b) con l'obiettivo di sviluppare il trasporto marittimo costiero di interesse locale, anche fra scali di regioni diverse, in un'ottica di integrazione modale. In ogni caso dovranno considerarsi di interesse nazionale i collegamenti marittimi tra terminali ferroviari;

2) inoltre si rileva l'opportunità quanto all'articolo 4 di richiamare con precisione un ruolo attivo delle regioni e degli enti locali con riferimento ai servizi transfrontalieri di interesse locale.

Il trasporto con impianti a fune, per le sue caratteristiche intrinseche, non può che essere compreso in termini espliciti nell'ambito del trasporto locale, con un'attenta valutazione in ordine alla possibilità di trasferire in sede regionale anche le funzioni concernenti la sicurezza. Analoga valutazione si sollecita per l'attribuzione in sede decentrata delle funzioni amministrative di autorizzazione del trasporto su rotaia che utilizza le sedi stradali;

3) relativamente all'articolo 7, comma 2, onde evitare dubbi interpretativi, è opportuno completare il richiamo ai

principi di cui all'articolo 4, comma 3, della legge n. 59, con l'esplicita indicazione del principio di sussidiarietà;

4) con riferimento all'articolo 7, comma 4, si richiama l'attenzione sulle peculiari caratteristiche della laguna di Venezia, sia per i valori ambientali sia per la rete di collegamenti, e si sottolinea l'esigenza di individuare una disciplina normativa che assicuri una unitaria regolazione del sistema dei trasporti.

È inoltre opportuno meglio definire la relazione tra questa stessa norma e il successivo articolo 11, precisando che il riferimento alle funzioni degli enti locali in materia di trasporto lacuale deve intendersi con salvezza della previsione di cui all'articolo 11.

5) per quanto concerne l'articolo 11, si osserva che la navigazione dei Laghi Maggiore, Garda e Como fa capo ad un'unica gestione. La norma non consente di definire con precisione se l'intera gestione sarà unitariamente trasferita in capo alle regioni territorialmente interessate, ovvero se sia ipotizzabile una diversa soluzione riferita ai diversi bacini.

In ogni caso si tratterebbe comunque di gestioni che fanno capo cumulativamente a più regioni e non sono indicate soluzioni, nemmeno procedurale, di regolamentazione dei rapporti tra i soggetti interessati;

6) quanto agli articoli 8 e 9, per la delega alle regioni delle funzioni in materia di servizi ferroviari è opportuno integrare il testo in esame con due precisazioni per evitare possibili incertezze in sede applicativa: l'esclusione di oneri a carico delle regioni, conseguenti al trasferimento di beni ed impianti in applicazione dell'articolo 8, comma 3; l'inclusione delle funzioni di programmazione tra quelle trasferite ai sensi dell'articolo 9 in materia di servizi ferroviari in concessione a FS S.p.A..

Si suggerisce inoltre di completare la norma sugli accordi di programma di cui alla lettera c) del terzo comma dell'articolo 9 con il richiamo ad una graduale

operatività dell'applicazione della direttiva 19/95 CEE per la liberalizzazione delle reti di trasporto;

7) per completare il quadro delle consultazioni, previste nel corso della procedura di approvazione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale da parte delle regioni, di cui all'articolo 14, comma 3, è opportuno siano sentite anche le organizzazioni imprenditoriali. Si segnala la necessità che le regioni, nell'individuare i criteri per la riduzione dell'inquinamento ambientale, promuovano una particolare attenzione all'uso di modalità di trasporto e di veicoli non inquinanti, quali quelli mossi da energia elettrica;

8) le modalità di espletamento dei servizi particolari, di cui all'articolo 14, comma 4, debbono comunque riferirsi a servizi di linea ed è opportuno vengano esercitati da imprese in possesso dei requisiti professionali normativamente previsti (legge n. 21/92, decreto ministeriale 448/91). L'utilizzo di veicoli adibiti ad uso proprio può essere considerato solo in via eccezionale, ad esempio quando non sia possibile provvedere diversamente per mancanza di imprese del tipo indicato;

9) per i servizi integrativi, di cui all'articolo 14, comma 5, è opportuno introdurre alcune specificazioni normative: vanno definiti «servizi aggiuntivi» nell'accezione prevista dall'articolo 16, comma 3, nonché «servizi speciali» come indicato all'articolo 18, comma 2, lettera c). È necessario inoltre precisare il tipo dei veicoli utilizzabili, che potrebbe coincidere con la categoria M1 dell'articolo 47 del codice della strada, sempre che si riferiscano ad imprese di trasporto persone di linea o non di linea;

10) con riferimento all'articolo 15, comma 2, è opportuno un richiamo esplicito alle Comunità montane. L'osservazione ha valenza più generale, tenuto conto del ruolo attualmente svolto nel settore da questi enti: ad esempio per la possibilità che anche le Comunità mon-

tane possano istituire servizi aggiuntivi ai sensi dell'articolo 16, comma 3, che a sua volta si ricollega alla necessità di individuare nella definizione dei servizi minimi, un riferimento specifico alle peculiari problematiche delle zone montane per l'accesso ai servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;

11) le esigenze dei clienti del servizio pubblico possono trovare una migliore tutela individuando livelli standard, che le regioni possono definire in una « Carta del servizio di trasporto pubblico locale », cui i contratti di servizio debbono fare riferimento;

12) quando all'articolo 17 si suggerisce in modo netto la separazione della contabilità del concessionari riferita a servizi di trasporto da quella dei proventi derivanti dalla gestione di servizi complementari alla mobilità, escludendo che le risorse derivanti dalla gestione di parcheggi a pagamento su aree pubbliche possano essere destinate a ripiano di disavanzo e ciò anche in ottemperanza alla previsione di cui all'articolo 7 del decreto legislativo n. 285/92;

13) quanto all'articolo 18, comma 1, la regolamentazione della durata dei contratti di servizio e dei termini per la loro revisione sembra introdurre una rigidità superflua. È possibile individuare in tre anni la durata minima e lasciare ad una valutazione autonoma del concedente, che tenga conto delle caratteristiche specifiche

del servizio e delle esigenze locali, la determinazione dei periodi di revisione.

L'esclusione di ogni indennizzo prevista dalla lettera d) del comma 2 dell'articolo 18, appare condivisibile su di un piano di principio; è necessario tuttavia verificare la possibilità di introdurre correttivi che evitino una dequalificazione dei servizi per effetto di mancati investimenti nei periodi a ridosso della scadenza contrattuale.

La normativa prevista dall'articolo 18 si muove in un'ottica di equilibrio tra l'esigenza di armonizzare la situazione italiana al quadro comunitario e l'avvio di un processo che tenga conto della concreta situazione del settore e, quindi, delle opportune gradualità, peraltro indicate nella delega. Si ritiene tuttavia che occorra una migliore puntualizzazione in ordine ai tempi di superamento dell'assetto attuale, sia con riferimento alle trasformazioni societarie, sia alla normativa transitoria, di cui all'ultimo comma, la cui durata massima potrebbe essere ridotta;

14) all'articolo 19 si suggerisce di precisare che la copertura della spesa derivante dai contratti di servizio deve essere assicurata al momento della stipulazione del contratto stesso. Si suggerisce inoltre di precisare il trattamento fiscale degli importi dovuti dal soggetto pubblico al gestore, per le prestazioni oggetto del contratto di servizio, quantomeno prevedendo l'esclusione dal campo di applicazione IVA.

## ALLEGATO 2

**Proposte emendative al parere predisposto dal relatore sullo schema di decreto legislativo recante il conferimento alle regioni ed agli enti locali delle funzioni e dei compiti in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione della delega di cui all'articolo 4, comma 4, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59.**

*Proposta emendativa relativa al punto 1)*

Si propone di riformulare nel seguente modo l'articolo 3:

« Costituiscono servizi pubblici di trasporto di interesse nazionale:

*a)* i servizi di trasporto aereo, ad eccezione dei collegamenti che si svolgono esclusivamente nell'ambito di una regione e dei servizi elicotteristici;

*b)* i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione;

*c)* i servizi di trasporto automobilistico a carattere internazionale e le linee interregionali che collegano più di tre regioni;

*d)* i servizi di trasporto ferroviario internazionali e nazionali di percorrenza medio-lunga, caratterizzati da elevati standard qualitativi;

*e)* servizio di trasporto ferroviario di merci pericolose, nocive ed inquinanti;

2. I servizi di cui alle lettere *c)* e *d)* sono tassativamente individuati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro 45 giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno in Consiglio dei Ministri prov-

vede motivatamente ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera *c)*, della legge n. 59 ».

1.

Magnalbò, Bonatesta, Carrara, Migliori, Zacchera.

*Proposta aggiuntiva del punto 1)*

Si propone di includere tra le eccezioni di cui alla lettera *a)* dell'articolo 3, comma 1, anche i trasporti aerei tra regioni confinanti o, in alternativa, fissare un raggio massimo, onde evitare che per le regioni piccole sia esclusa ogni competenza nel settore del trasporto aereo.

2.

Gubert.

*Proposta modificativa del punto 1) della proposta di parere*

Si propone di sostituire all'articolo 3, comma 1, le lettere *c)*, *d)* ed *e)* con le seguenti:

*c)* i servizi di trasporto automobilistico di rilevanza internazionale, con esclusione di quelli frontalieri, e le linee interregionali che collegano più di tre regioni;

*d)* i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga, caratterizzati da elevati standards qualitativi, nonché facenti parte di un sistema integrato con rilevanza economica nazionale. Detti servizi sono tassativamente individuati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, previa intesa con la Conferenza

Stato-Regioni. Qualora la predetta intesa non sia raggiunta entro 45 giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri provvede motivatamente ai sensi dell'articolo 1, comma 4, lettera c) della legge n. 59;

e) i servizi di trasporto ferroviario di merci pericolose, nocive ed inquinanti che non si svolgano esclusivamente all'interno del territorio di una regione.

3.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 2)*

Si propone di sostituire il comma 1, della lettera a), dell'articolo 4 con il seguente:

«gli accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi di trasporto di persone e merci che interessino due o più Stati, con la esclusione di quelli frontaliere con Paesi confinanti ex adiacenti che sono delegati alla Regione territorialmente interessata».

4.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 2)*

Si propone di aggiungere all'articolo 4, comma 1, lettera a) dopo le parole « persone e merci », aggiungere le seguenti: « ad eccezione dei servizi transfrontalieri rientranti nel campo di operatività di accordi tra regioni frontaliere ai sensi dell'Accordo di Madrid o di altri accordi di portata locale ».

5.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 2)*

Al punto 2) della proposta di parere, dopo le parole « interesse locale » aggiungere:

« assicurando in particolare alle regioni l'attribuzione di compiti di esecu-

zione o attuazione degli accordi internazionali relativi ».

6.

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 2)*

Si propone di inserire all'articolo 4, comma 1, lettera c), dopo la parola « obiettivi » la seguente: « generali ».

7.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 2)*

Si propone di aggiungere all'articolo 7, comma 1, dopo la locuzione « che non richiedono unitario esercizio a livello regionale » la seguente: « e fatta salva la programmazione regionale ».

8.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 5)*

Si propone di riformulare l'articolo 11 nel seguente modo:

1. La competenza sui servizi di trasporto svolti dalla gestione governativa per la navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda è trasferita alle regioni Piemonte, Lombardia e Veneto entro il 1° gennaio 2000, previo il risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 98 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616.

2. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, d'intesa con le regioni interessate e la provincia autonoma di Trento, predispone il piano di risanamento tecnico-economico contenente, tra l'altro, i criteri per l'affidamento in concessione a una o più società dei servizi di cui al primo comma. Il piano è approvato entro

il 31 marzo 1998 dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

**9.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 6)*

Si propone di modificare l'articolo 8, comma 1, nel seguente modo:

1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

a) le gestioni commissariali governative, affidate dall'articolo 2, commi da 1 a 10, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, alle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la ristrutturazione e la trasformazione societaria;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A..

**10.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 6)*

Si propone di modificare l'articolo 8, comma 2, nel seguente:

«Le regioni subentrano allo Stato quali enti concedenti dei servizi di trasporto di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'articolo 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, i programmi di investimento infrastrutturale e tecnologico per l'effettiva integrabilità dei predetti servizi nei sistemi regionali di trasporto nonché, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616».

**11.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 6)*

Si propone di:

1) sopprimere all'articolo 8, comma 5, la seguente locuzione: «ad imprese già esistenti o che saranno costituite per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale o locale»;

2) sostituire all'articolo 8, comma 5, la locuzione: «Dette imprese» con la seguente: «Le imprese affidatarie»;

aggiungere all'articolo 8, comma 5, dopo la locuzione: «I contratti di servizio assicurano» la seguente: «, anche attraverso la gestione unitaria di diversi modi di trasporto,».

**12.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 6)*

Si propone di aggiungere all'articolo 9, comma 2, dopo la locuzione: «entrano in vigore» la seguente: «non oltre».

**13.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 6)*

Si propone di aggiungere all'articolo 13, dopo il comma 2, il seguente:

1. Qualora l'inerzia sia imputabile agli Enti locali, le regioni fissano un congruo termine per provvedere, trascorso il quale adottano i provvedimenti necessari in sostituzione degli stessi».

**14.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 7)*

Si propone di sostituire - all'articolo 14, comma 2, lettera b) - le parole da «favorendo» fino ad «ambientale» con le

seguenti: « dando la priorità nelle aree di maggiore concentrazione abitativa alla trazione elettrica o tramite biodiesel. »

**15.**

Magnalbò, Bonatesta, Carrara,  
Migliori, Zacchera.

*Proposta aggiuntiva del punto 7)*

Si propone di sostituire - all'articolo 14, comma 2, lettera b) - la locuzione « tenendo conto della programmazione degli enti locali ed in particolare dei piani di bacino predisposti dalle province e, ove esistenti, dalle città metropolitane » con la seguente: « in base alle procedure stabilite nelle leggi regionali per la partecipazione degli enti locali alla programmazione regionale in relazione alle esigenze di mobilità di rilevanza per i loro territori. »

**16.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 7)*

Si propone di aggiungere all'articolo 14, comma 3, dopo le parole « organizzazioni sindacali » le parole « organizzazioni di categoria ».

**17.**

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 8)*

Si propone di sostituire all'articolo 14, il comma 4 con il seguente:

« 4. Per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale in territori a domanda debole, per garantire le esigenze minime di mobilità, le regioni possono utilizzare:

c) i servizi di piazza e quelli a noleggio con conducente esercitati con autovetture e disciplinati dalla legge 21/92;

d) i servizi di noleggio con conducente effettuati con autobus o veicoli aventi capacità di trasporto superiore a 9 posti compreso il conducente ».

**18.**

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 8)*

Si propone di sopprimere all'articolo 14 comma 4 le parole da « ivi compresa l'utilizzazione di veicoli » fino alla fine.

**19.**

Magnalbò, Bonatesta, Carrara,  
Migliori, Zacchera.

*Proposta aggiuntiva del punto 9)*

Si propone di sostituire all'articolo 14 il comma 5 con il seguente:

« 5. Per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale nelle aree urbane e suburbane, al fine di contribuire al decongestionamento del traffico ed alla riduzione dell'inquinamento del traffico ed alla riduzione dell'inquinamento ambientale, gli enti locali possono integrare i servizi di linea utilizzando i servizi pubblici non di linea aventi i requisiti di cui alla legge 21/92 con particolare riferimenti agli operatori tassisti per la costituzione di servizi di taxi collettivi ».

**20.**

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 9)*

Si propone di sopprimere all'articolo 14, comma 5, dopo la parola « linea » le parole « tramite autovetture » e sostituirle con le seguenti: « esclusivamente tramite autovetture a trazione elettrica o a biodiesel ».

**21.**

Magnalbò, Bonatesta, Carrara,  
Migliori, Zacchera.

*Proposta aggiuntiva del punto 9)*

Si propone di aggiungere all'articolo 14, dopo il comma 5, i seguenti commi 6 e 7:

« 6. Ad integrazione dell'articolo 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, i titolari di licenza dei veicoli adibiti al trasporto di persone di cui all'articolo 82 comma 5 dello stesso decreto, possono adibire gli stessi veicoli, fuori servizio, ad uso personale o familiare, anche con eventuale traino previo aggiornamento della carta di circolazione.

7. Per i collegamenti con gli aeroporti aperti al traffico civile i titolari di licenze di taxi rilasciate dal comune capoluogo di regione, di provincia, nonché dal comune o dai comuni nel cui ambito ricade l'aeroporto, sono autorizzati ad effettuare il servizio di piazza. La competenza a disciplinare le tariffe, le condizioni di trasporto e di svolgimento del servizio, ivi compresa la fissazione del numero massimo di licenze rilasciate da ciascun comune proporzionalmente al bacino di utenza aeroportuale è delegata al Presidente della regione che ivi provvede con decreto, sentita la Commissione consultiva regionale di cui all'articolo 4 della legge 15 gennaio 1992, n. 21. »

22.

Frattoni.

*Proposta aggiuntiva del punto 10)*

Si propone di sopprimere all'articolo 15, comma 2, la locuzione « nonché dai Presidenti delle Province, dai Sindaci interessati » è soppressa.

23.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 10)*

Si propone di aggiungere all'articolo 15, dopo il comma 2, il seguente comma:

Le aree del demanio non più necessarie per il trasporto ferroviario sono sdemanializzate e trasferite ai comuni e alle province ai valori stimati dall'UTE, che le utilizzeranno con prioritaria attenzione alle esigenze della riqualificazione del sistema integrato dei trasporti ».

24.

Lubrano Di Ricco.

*Proposta aggiuntiva del punto 10) da trasformare in 10-bis)*

Si propone di sostituire l'articolo 16, comma 3, con il seguente:

Le Province e i Comuni possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla Regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, purché coerenti con quest'ultimi. In tal caso l'esercizio è regolato da contratti di servizio aggiuntivi, da stipulare con le Aziende esercenti i servizi minimi, agli stessi patti e condizioni e con onere a carico dei bilanci degli Enti che li hanno disposti ».

25.

Gubert.

*Proposta modificativa del punto 13)*

Si propone di:

« Sopprimere l'articolo 18 ».

26.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 13)*

Si propone di:

a) riformulare all'articolo 18 il comma 2, lettera b), e il comma 3 secondo il testo proposto dalla Conferenza unificata Stato-Regioni e Stato-Città, in modo da evitare l'eventualità di una permanenza sine die di situazioni di monopolio in capo alle aziende speciali;

b) prevedere all'articolo 18, comma 3 un regime transitorio in favore delle aziende pubbliche di durata più limitata rispetto a quanto previsto nello schema di decreto;

c) prevedere altresì un regime transitorio per le imprese private esercenti servizi di trasporto pubblico locale per un periodo di durata più limitata, a sua volta, rispetto alle aziende pubbliche ».

**27.**

Giaretta.

*Proposta aggiuntiva del punto 13)*

Si propone di aggiungere al punto 13) la seguente espressione:

« ..., sia alla normativa transitoria, di cui all'ultimo comma, della quale occorre prevedere una durata massima più ridotta (2 - 3 anni) per evitare di vanificare le finalità anti-monopolistiche del decreto legislativo in argomento e per scongiurare i rischi di contenzioso con l'Unione Europea ».

**28.**

Duva.

*Proposta parzialmente soppressiva del punto 13)*

Le parole da « individuare » a « minima e » del punto 13) sono soppresse.

**29.**

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 13)*

Si propone di sostituire all'articolo 18, comma 3, il periodo che inizia con le parole « Per le società » e finisce con le parole « dei servizi » con il seguente:

« Le regioni possono prevedere un regime transitorio della durata di non più di due anni nel quale è consentita la

proroga degli affidamenti dei servizi ai gestori che li esercitano all'entrata in vigore della presente legge ».

**30.**

Li Calzi.

*Proposta soppressiva del punto 14)*

Sostituire il punto 14 con il seguente: « Si ritiene opportuno evitare la permanenza dell'assetto attuale ed anche la sua sostituzione con strumenti che non garantiscano l'effettiva devoluzione ai privati dei servizi con procedure di affidamento mediante gara ».

**31.**

Frattini.

*Proposta aggiuntiva del punto 14)*

Si propone di inserire all'articolo 20, comma 1-bis:

1-bis. È comunque assicurata l'autonomia gestionale delle società che esercitano i servizi di trasporto ferroviario di cui alle lettere a) e b) del comma 1 dell'articolo 8, attraverso l'adozione delle misure necessarie ad adeguare l'attività svolta al mercato, per fornire prestazioni efficaci con la minor spesa possibile in relazione alla qualità dei servizi richiesti, per conseguire l'equilibrio finanziario. A tal fine è operata la separazione contabile tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'esercizio del servizio di trasporto, restando facoltativa la separazione organica o istituzionale.

**32.**

Gubert.

*Proposta aggiuntiva del punto 14)*

Si propone di inserire all'articolo 20, comma 2, dopo le parole articolo 22, comma 2, le seguenti:

« A condizione che il trasferimento di competenze e di risorse non comporti una

riduzione dei servizi su basi provinciali, non vi sia una riduzione dei servizi interni, i servizi minimi siano omogenei su scala nazionale, la risorsa sia incrementata almeno dall'inflazione di settore, siano rispettati gli accordi inerenti il potenziamento dei servizi nell'ambito del progetto Alta Velocità.

Nel conteggio, ai fini della scelta del settore più conveniente dei costi del trasporto su gomma, si internalizzino i costi esterni quali inquinamento e congestione ».

**33.**

Bonato.

## ALLEGATO 3

**Proposta di parere presentata dal relatore, deputato Luciano Caveri.****Schema di decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello spettacolo, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59.**

La Commissione

Esaminato lo schema di decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello spettacolo, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59;

premessi che:

il Governo era stato delegato con l'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59 ad emanare un decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento dello spettacolo.

**ESPRIME PARERE FAVOREVOLE**

con le seguenti osservazioni:

All'analisi punto per punto si intendono premettere due osservazioni:

a) l'auspicio della Commissione è che la presentazione dei decreti riguardanti ciascun settore avvenga in maniera organica e non in modo episodico e con eccessivi spezzettamenti. Per quel che riguarda la materia dello spettacolo, risulta particolarmente grave che manchi a tutt'oggi un trasferimento chiaro alle re-

gioni delle competenze amministrative in materia di spettacolo con le opportune risorse finanziarie ed il personale e lo stesso vale per il concorso delle regioni alla definizione della politica nazionale e comunitaria;

b) è necessario, nel merito del decreto delegato al nostro esame, rilevare come risulti necessario un riordino complessivo di tutta la materia afferente al credito cinematografico, i cui meccanismi attuali risultano obsoleti e inadeguati, malgrado le evidenti migliorie conseguenti alle modifiche proposte;

1) valuti il Governo sulla reale opportunità di mantenere l'articolo 3 (Commissioni di appello), poiché secondo la Commissione risulta più che sufficiente il solo grado di giudizio di cui all'articolo 2;

2) risulta francamente anacronistico il mantenimento della Commissione di cui all'articolo 5 e comunque sarebbe preferibile il trasferimento di questi compiti alle regioni, prevedendo commissioni locali altrettanto rappresentative;

3) va valutata all'articolo 6 l'opportunità, nel riordino proporzionale dei membri della Commissione, di definire un criterio che aumenti il numero dei rappresentanti dei genitori.

## ALLEGATO 4

**Proposte emendative al parere predisposto dal relatore sullo schema di decreto legislativo concernente il riordino degli organi collegiali operanti presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento dello spettacolo, in attuazione della delega di cui all'articolo 11, comma 1, lettera a), della legge 15 marzo 1997, n. 59.**

*Proposta soppressiva del punto 2)*

Soppressione del punto 2), in quanto già sottratta ad ogni autorizzazione l'apertura di sale cinematografiche fino a 1300 posti.

1.

Bracco.

*Proposta soppressiva del punto 3)*

Sopprimere il punto 3), in quanto nel decreto si è proceduto ad una progressiva riduzione dei membri della commissione rispetto alla precedente composizione. Nella riduzione proporzionale si è avuta anche una riduzione della presenza dei genitori, riaumentandone il numero si tornerebbe al testo precedente del decreto-legge 97/95. Eventualmente si può pensare ad una composizione diversificata delle diverse sezioni prevedendo la presenza di un maggior numero di genitori nella sezione competente per la visione dei film da programmare in televisione.

2.

Bracco.

*Proposta aggiuntiva del punto 3)*

Sostituire il punto 3) con il seguente:

« 3) all'articolo 6 va ripristinata la proporzione della rappresentanza dei ge-

nitori (quattro membri su 10 o 11), essendo questa l'unica che viene ridotta nello schema di decreto legislativo rispetto alla composizione attualmente prevista e quindi la riduzione soltanto di essa assume un significato che va oltre quello generale di riduzione della numerosità dei componenti delle commissioni ».

3.

Gubert.

*Proposta aggiuntiva: punto 4)*

Aggiungere un punto 4), in cui si raccomandino forme di incentivazione per i cortometraggi, in particolare adeguando l'attuale sistema dei premi alla produzione.

4.

Bracco.

*Proposta aggiuntiva: punto 5)*

Aggiungere un punto 5), in cui suggerire particolari forme di aggiornamento sulla produzione di spettacoli per i componenti delle commissioni oggetto del provvedimento.

5.

Bracco.