

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

19.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 15 MAGGIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE.

	PAG.
Proposte di legge (Discussione e rinvio):	
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Legge-quadro per i trasporti locali - Fondo nazionale per i trasporti (228);	
BOCCHI ed altri: Principi fondamentali per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale - Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti (528) .	217
PRESIDENTE	217, 219, 220
BAGHINO	219
LA ROCCA, <i>Relatore</i>	218, 219

Discussione delle proposte di legge: Marzotto Caotorta ed altri: Legge-quadro per i trasporti locali e Fondo nazionale trasporti (228); e Bocchi ed altri: Principi fondamentali per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale. Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti (528).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Garocchio, Lucchesi, Morazzoni, Pezzati, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi Vittoria e Sanese: « Legge-quadro per i trasporti locali e Fondo nazionale trasporti »; Bocchi, Spagnoli, Fracchia, Pani, Baldassari, Calaminici,

La seduta comincia alle 12,25.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Casalino, Cominato Lucia, Cuffaro, Gradi, Manfredini, Monteleone, Ottaviano, Pernice, Tamburini, Vignola e Sarti: « Principi fondamentali per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale. Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti ».

Prima di dare inizio ai nostri lavori desidero sottolineare la notevole attesa che si è determinata sul provvedimento in discussione da parte delle regioni e delle categorie interessate.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di svolgere la relazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Desidero dare innanzitutto atto alle forze politiche della consapevolezza manifestata con l'assenso a richiedere la sede legislativa per il provvedimento oggi in discussione al fine di accelerare al massimo l'esame dello stesso.

Al fine di dare una risposta esauriente alla intera problematica del settore è necessario affrontare definitivamente la questione della spesa che attiene ai pubblici trasporti sia in sede di gestione, e quindi di esercizio, sia di formulazione e realizzazione dei programmi di investimento secondo quel criterio che tutti diciamo di perseguire, ma che non trova coerenti atteggiamenti nei fatti.

Mi rifaccio alle premesse già svolte durante l'esame in sede referente del provvedimento oggi all'ordine del giorno richiamandomi, altresì, ai temi sviluppati in sede di Comitato ristretto.

Il testo redatto da quest'ultimo era stato inviato per i pareri alle Commissioni interessate; queste hanno formulato diverse osservazioni sulle quali riferirò durante l'illustrazione dell'articolato.

Sempre in sede referente si pose la questione di valutare questi pareri; questo è stato fatto da un gruppo di lavoro informale il quale ha consentito al relatore di predisporre un nuovo testo da sottoporre all'esame della nostra Commissione.

Alla fase di elaborazione del nuovo testo ha partecipato il rappresentante del Governo; tale intervento però non è riu-

scito a fugare le perplessità che rimangono in piedi poiché il contributo del Governo si rifaceva alle situazioni precedenti. È quindi indispensabile conoscere il parere del Governo sul nuovo testo. Mi limiterò, in proposito, a sottolineare le modifiche apportate al testo, sulla base dei pareri espressi dalle Commissioni affari costituzionali, interni e bilancio.

Per quanto riguarda l'articolo 1, in recepimento dei pareri della I Commissione affari costituzionali e della Commissione interni, si è ripristinato il vecchio testo, mantenendo alla competenza dei comuni e delle province le materie di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, riservando alla regione la potestà legislativa e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali.

Nell'ultimo comma dell'articolo 1 avevamo poi previsto la necessità dell'adeguamento, secondo le procedure previste dai rispettivi statuti, delle norme di attuazione degli statuti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano. La I Commissione affari costituzionali ha ritenuto che una dizione di questo genere vulnerasse il potere autonomo delle regioni di legiferare; pertanto abbiamo provveduto alla soppressione di questo comma. È implicito che le regioni, se vorranno dare attuazione a questo provvedimento, dovranno procedere ad una modifica dei loro statuti anche, se necessario, adottando la procedura prevista per la modifica di leggi costituzionali.

L'articolo 2 è rimasto immutato.

Per quanto riguarda l'articolo 3, la dizione al punto 2: « organizzare e ristrutturare i servizi di trasporto », è stata sostituita, in recepimento del parere della I Commissione affari costituzionali, con la dizione: « fissare gli indirizzi per la organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto ». Sono poi state modificate quelle dizioni in contraddizione con il principio, affermato all'articolo 1, circa i poteri di rilascio delle concessioni.

È stata poi adottata una nuova formulazione dell'articolo 4, sulla base delle osservazioni formulate dalla V Commissione

bilancio, relative allo stabilimento dei criteri generali per il rilascio delle concessioni. Il nuovo testo non si differenzia sostanzialmente dal vecchio, ma contribuisce a chiarirlo meglio. In particolare si precisa che le forme di esercizio delle concessioni saranno disciplinate con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità. Era questo un punto un po' trascurato nel vecchio testo, apparendo implicito nella sostanza. È stato altresì chiarito, rispetto al vecchio testo, il problema dell'entrata in vigore della legge. Abbiamo in proposito ritenuto opportuno far riferimento all'emanazione delle leggi regionali.

L'articolo 5 è rimasto invariato. L'articolo 6, alla lettera *b*), è stato cambiato in accoglimento del parere della Commissione affari costituzionali: mentre la prima formulazione prevedeva la semplice consultazione degli enti locali interessati, il nuovo testo stabilisce che deve esserci il concorso degli enti locali alla elaborazione delle tariffe.

PRESIDENTE. Tale formulazione mi lascia perplesso perché non è chiaro come si realizzerà questo concorso.

BAGHINO. Vorrei rilevare che nel testo non è chiaro che il concorso è per la determinazione delle tariffe.

PRESIDENTE. Per questa obiezione, credo sia sufficiente spostare una virgola, in modo che il punto *b*) risulti così formulato: « i ricavi del traffico presunti derivanti dalla applicazione di tariffe minime, stabilite dalla regione con il concorso degli enti locali interessati ».

LA ROCCA, Relatore. In accoglimento dei suggerimenti avanzati dalle organizzazioni interessate e del parere della Commissione affari costituzionali, la Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, chiamata a stabilire di concerto con il ministro del tesoro il rapporto tra costi effettivi del servizio e tariffe, non è integrata dai rappresentanti dell'ANCI e dell'UPI.

Per quanto concerne l'articolo 7, accogliendo le osservazioni della Commissione bilancio, è stato inserito un comma che riguarda le aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica circa il ripiano dei disavanzi di esercizio.

Il nuovo testo dell'articolo 9 fa riferimento, per l'entrata in vigore della legge, al 30 dicembre 1980 anziché al 1° gennaio. Questo ha comportato la variazione complessiva dei termini indicati sia in sede di regolamentazione del fondo per il ripiano dei disavanzi di esercizio sia di regolamentazione del fondo per investimenti.

L'articolo 10, nella nuova formulazione, si rende necessario per un riallineamento delle competenze, poiché mentre le aziende municipalizzate avevano il ripiano sulla base del preventivo, le aziende a partecipazione statale lo avevano a consuntivo.

L'articolo 11, concernente il fondo per investimenti, stabilisce che è costituito per cinque anni e fino al 1984 un fondo per investimenti, mentre prima la data fissata era il 1983.

L'articolo 12 è inalterato rispetto al vecchio testo (articolo 11), salvo che per il quarto comma che, in un primo tempo era stato cambiato con il seguente: « È fatto obbligo di riservare il 50 per cento delle forniture del materiale rotabile di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, a favore delle imprese industriali ubicate nei territori indicati nell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218 ». Tale dizione avrebbe creato una situazione di grave difficoltà per le aziende che costruiscono carrozzerie e parti di veicoli e pertanto, al fine di contemperare le varie esigenze, questa mattina abbiamo formulato una nuova dizione, che è la seguente: « Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, le regioni concordano, in sede di commissione consultiva interregionale, un programma globale di riparti-

zione, in modo da assicurare che il 40 per cento (50 per cento) almeno delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati nell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218 ».

Il nuovo testo assicura non solo il 40 per cento ma ben di più, perché in realtà alle industrie meridionali andrà una quota maggiore. Sarà inoltre possibile salvaguardare gli interessi delle parti che potevano essere compromessi dalla vecchia normativa.

Per quanto riguarda gli altri articoli, infine (disposizioni finanziarie e finali), non vi sono variazioni rispetto al testo precedentemente redatto dalla Commissione in sede referente.

A conclusione di questa breve relazione, vorrei ricordare l'estrema urgenza — cui ha fatto riferimento anche il Presidente — dell'approvazione del provvedimento in esame. Credo infatti che i termini ivi indicati — qualora questo iter legislativo non si concludesse entro la fine di maggio o, al massimo, entro i primi giorni del prossimo mese — potrebbero apparire un po' velleitari sia ad un osservatore esterno, sia a coloro che hanno operato in questa sede. Dico ciò perché va tenuto presente che siamo alla vigilia di una consultazione elettorale e che, dopo tale scadenza, avrà luogo un processo di formazione degli organi di talune regioni, che richiederà del tempo: è difficile quin-

di immaginare che le regioni possano legiferare in materia prima del prossimo autunno. Pertanto, se il limite che ho precedentemente indicato per l'approvazione della proposta di legge non fosse rispettato, verrebbe a determinarsi nuovamente la stessa situazione degli anni passati e in sostanza, neppure quest'anno riusciremmo a porre in essere questi strumenti fondamentali di riordino del settore.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per aver illustrato il nuovo testo unificato dei provvedimenti in discussione, che si discosta dal precedente, in quanto recepisce i contenuti dei pareri espressi in materia dalle Commissioni consultate e da vari esperti ascoltati nel corso di alcune audizioni cui la nostra Commissione ha proceduto nel passato.

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,05.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO