

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

22.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 GIUGNO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.	PAG.
Sostituzione:		competenza regionale - Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti (528) 235
PRESIDENTE	234	PRESIDENTE . 235, 237, 239, 241, 242, 243, 244, 245 246, 247, 248, 250, 251, 252, 253, 254
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		BAGHINO 241, 244, 245, 246, 248
Bocchi ed altri: Modificazioni agli articoli 3 e 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la durata in carica dei componenti i comitati centrale e provinciale degli albi degli autotrasportatori per conto terzi (1155)	234	BERNARDI GUIDO 241, 247, 248
PRESIDENTE	234, 235, 236	BOCCHI 237, 242, 244, 245, 246, 247, 249, 250, 251
BERNARDI GUIDO, <i>Relatore</i>	234	BRICCOLA 240
BOCCHI	234	CONTU 240, 243
FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>	235	FIORI GIOVANNINO 239, 243, 248, 249, 250
Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i> 236, 241 242, 243, 244, 246, 247, 249, 250, 251
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Legge quadro per i trasporti locali - Fondo nazionale trasporti (228);		LA ROCCA, <i>Relatore</i> 237, 241, 243 246, 247, 248, 252
Bocchi ed altri: Principi fondamentali per la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali di		MORAZZONI 244, 250, 251
		PANI 240, 242, 244, 251

La seduta comincia alle 10,10.

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

(E approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, il deputato Forte Salvatore sostituisce il deputato Cuffaro.

Discussione della proposta di legge Bocchi ed altri: Modificazioni agli articoli 3 e 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la durata in carica dei componenti i comitati centrali e provinciali degli albi degli autotrasportatori per conto terzi (1155).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Bocchi, Fracchia, Manfredini, Pani e Calaminici: « Modificazioni agli articoli 3 e 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, concernente la durata in carica dei componenti i comitati centrale e provinciale degli albi autotrasportatori per conto terzi ».

Desidero innanzitutto porgere, a nome della Commissione, i più vivi saluti al ministro Formica auspicando che possa instaurarsi la più ampia collaborazione tra Parlamento ed esecutivo per la soluzione dei gravi ed impegnativi problemi che abbiamo di fronte.

Comunico che la I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole alla proposta di legge in oggetto, mentre la IV Commissione giustizia non si è ancora pronunciata. Pur non trattandosi, in quest'ultimo caso, di parere vincolante, il termine per l'espressione dello stesso scade domani, per cui oggi potremo soltanto limitarci a svolgere la relazione e la discussione sulle linee generali.

L'onorevole Bernardi ha facoltà di svolgere la relazione.

BERNARDI, *Relatore*. La mia relazione sarà brevissima, in quanto intendo richiamarmi a quella già svolta in sede referente. In tale sede, infatti, la Commissione approvò in linea di massima due arti-

coli aggiuntivi — che sostanzialmente assorbono il contenuto del disegno di legge n. 1499 — diretti rispettivamente a prorogare il termine per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni sostitutive, per l'autotrasporto di cose in conto proprio e per conto terzi, rilasciate il 31 ottobre 1977 ed a determinare il numero di nuove autorizzazioni al trasporto di cose per conto terzi da rilasciare per singoli veicoli a motore o per complessi ed il riparto delle stesse per ciascuna provincia.

Poiché, però, è *in itinere* una revisione della legge 6 giugno 1974, n. 298, che istituiva l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi — revisione in base alla quale le licenze dovrebbero rilasciarsi per singoli veicoli — ad evitare che si crei un duplice sistema di autorizzazione ed anche in vista di un adeguamento alle esigenze scaturite dalla nuova normativa della CEE, ritengo che il testo proposto possa essere accolto dalla Commissione, sebbene si discosti dall'originaria stesura, e ne raccomando l'approvazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BOCCHI. Nel porgere, a nome del gruppo comunista, i saluti al neo ministro Formica, auspicando che la collaborazione tra il Governo e la Commissione sia la più ampia possibile, date le gravi questioni che abbiamo di fronte, dichiaro di condividere le osservazioni del relatore, onorevole Bernardi, relativamente all'urgenza dell'approvazione del provvedimento in discussione. Osservo inoltre che non si tratta, come diceva il relatore (ed è opportuno sottolinearlo), di rinnovare, ma di indicare *ex novo* in cinque anni la durata dei vari comitati; perciò, anche quelli attualmente esistenti — come pure quelli che si rinnoveranno in futuro — avranno la durata prorogata in cinque anni.

Desidero aggiungere che è anche urgente la modifica della legge n. 298 del 1974, esigenza scaturita dal lavoro e dall'impegno dei comitati e degli uffici delle amministrazioni. Ci sembra, pertanto, di dover suggerire al Governo la presenta-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

zione di un proprio progetto di legge, da affiancare alle proposte di legge presentate in materia dai gruppi comunista e democristiano, o che per lo meno prenda in considerazione queste ultime, onde completare — considerando il problema dal punto di vista delle amministrazioni — le eventuali modifiche da apportare alla stessa legge n. 298. Ciò per permettere che una normativa tanto importante possa essere attuata, in tutta la sua complessità, anche in considerazione del fatto che la direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione versa in una situazione che ci limitiamo a definire abbastanza pesante, sia al centro sia negli uffici provinciali.

I ritardi che si registrano per adempimenti anche importanti, relativi ai mezzi di trasporto, alla loro circolazione, al traffico, alla revisione ed al rilascio di documenti e patenti, ci hanno indotto a presentare la proposta di legge di cui ho detto. Mentre speriamo che sia possibile sollecitarne l'esame presso la nostra Commissione, riteniamo che sia anche opportuno che il Governo — ed in particolare il nuovo ministro — esamini questo particolare aspetto dell'amministrazione dei trasporti, che è oggetto di critiche spesso molto severe e, dobbiamo riconoscerlo, fondate. Si è anzi parlato ripetutamente della necessità di una « riforma », si è detto che si dovrebbe procedere ad una ristrutturazione del Ministero dei trasporti in senso generale, come unificazione di tutti i momenti del trasporto stesso; anche noi, del resto, abbiamo esaminato in Parlamento i vari argomenti in materia in modo disarticolato.

Vorrei infine raccomandare che, subito dopo l'approvazione della proposta di legge all'ordine del giorno, si proceda all'adeguamento di alcuni decreti ministeriali, emanati in sede di attuazione dalla legge n. 298: mi riferisco ai decreti del 24 gennaio 1979 e del 12 novembre 1979; ciò per porre i comitati e gli utenti iscritti agli albi in condizione di poter usufruire delle proroghe che oggi ci si accinge ad accordare, soprattutto con i due articoli aggiuntivi già approvati in linea di mas-

sima dalla nostra Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Nel ringraziare il relatore e l'onorevole Bocchi, ricordo che il Governo, attraverso il sottosegretario Miroglio, aveva già espresso sulla proposta di legge parere favorevole, che io oggi confermo, dichiarandomi altresì d'accordo sul testo definitivamente elaborato dalla Commissione in sede referente.

Quanto alle modifiche da apportare alla legge n. 298 del 1974, mi impegno ad esaminare la questione al più presto, per poi sottoporre un disegno di legge all'attenzione del Parlamento. Con riferimento alla situazione della motorizzazione civile, ed alla richiesta revisione di alcuni decreti ministeriali, mi riservo di consultare gli uffici, per essere pronto a riferire fin dalla prossima seduta.

PRESIDENTE. In attesa del parere della IV Commissione, ritengo opportuno rinviare a domani mattina il seguito della discussione della proposta di legge. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione delle proposte di legge Marzotto Caotorta ed altri: Legge-quadro per i trasporti locali e Fondo nazionale trasporti (228); Bocchi ed altri: Principi fondamentali per la ristrutturazione e 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 il seguito della discussione delle proposte di legge: Marzotto Caotorta ed altri: « Legge-quadro per i trasporti locali e Fon-

do nazionale trasporti», e Bocchi ed altri: «Principi fondamentali per la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale. Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti».

Comunico alla Commissione che ci è pervenuto il parere favorevole della V Commissione senza osservazioni al nuovo testo unificato delle due proposte, testo sul quale l'onorevole La Rocca ha già svolto la sua relazione nel corso della precedente seduta.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Desidero innanzi tutto ringraziare il relatore e la Commissione tutta per la diligenza posta e la rapidità con cui si è giunti alla definizione di un testo concordato su una materia di così vasta portata. Detto questo, sottopongo alla attenzione della Commissione alcuni emendamenti predisposti dal Governo e diretti ad apportare soltanto alcune modifiche tecniche al testo unificato oggi al nostro esame.

Per quanto riguarda l'articolo 2, il Governo propone di aggiungere al punto *b*) — che recita: «predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico» — le parole: «evitando aspetti concorrenziali con i servizi ferroviari».

Dopo in punto 7) dell'articolo 3 si propone l'aggiunta di un comma del seguente tenore: «Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità territoriale entro cui si attua un sistema di trasporto pubblico coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità nei periodi di punta per esigenze lavorative, scolastiche e turistiche». Questa definizione di bacino di traffico è stata predisposta sulla base di alcune definizioni contenute nelle leggi regionali o ricorrenti in alcune discussioni svoltesi a livello regionale; comunque rileggendo il testo, credo che si potrebbe anche omettere il riferimento ai «periodi di punta» in modo da tener meglio conto delle varie esigenze.

All'articolo 4 il Governo presenta tre emendamenti. Il primo tende ad inserire

dopo la lettera *d*) del secondo comma una lettera *e*) che recita: «i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui ai precedenti punti competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, d'intesa con la regione finitima interessata»: si tratta di una specificazione riguardante le linee che interessano più regioni.

Gli altri due emendamenti si riferiscono entrambi all'ultimo capoverso di detto articolo 4: uno propone di inserire dopo le parole «Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822» le parole «e successive modificazioni», per cui si tratta di un emendamento squisitamente tecnico; l'altro propone di aggiungere alla fine le parole: «ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 4 come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490, delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI; nonché di quelle contenute nella lettera *c*) dell'articolo 34, concernenti rispettivamente l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei prodotti».

Per quanto riguarda l'emendamento già predisposto dalla Commissione all'articolo 12, emendamento interamente sostitutivo del quarto comma, non sono contrario e mi rimetto alla Commissione per quanto riguarda la scelta della percentuale del 40 o del 50 per cento delle forniture da riservare alle imprese industriali ubicate nel Mezzogiorno.

Vi è poi una questione che riguarda il terzo comma dell'articolo 9, là dove si dice che per il 1981 «detto importo sarà maggiorato in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi negli anni successivi al 1975 e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del paese». Il riferimento al 1975 deve essere un errore. Non so come il Tesoro abbia dato il benestare ad una disposizione del genere.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

Comunque mi rimetto all'interpretazione che la Commissione vuole dare.

PRESIDENTE. Vorrei chiarire che il testo deriva da una proposta presentata negli anni passati, in cui effettivamente ci si riferiva al 1975. L'intenzione, almeno in sede di Comitato ristretto, era di prevedere anno per anno una rivalutazione della somma a disposizione del fondo e che nel 1981 vi fosse una maggiorazione di questo incremento rispetto al 1980. La stessa disposizione « per gli anni successivi » prevista al terzo comma dovrebbe valere per il secondo comma, che non avrebbe poi molta ragione di essere distinto; sarebbe sufficiente continuare il primo comma disponendo che nel 1981 si costituisca un fondo pari alle somme pagate nel 1980 con quel meccanismo di maggiorazione che entrerà in vigore successivamente. Questa era l'intenzione che si aveva quando si è elaborato il testo.

BOCCHI. Credo che vi sia l'esigenza di rivedere la formulazione di questo articolo. Ad integrazione di quanto diceva il presidente vorrei ricordare che tale norma è stata elaborata con l'apporto di funzionari del Ministero del tesoro; era l'indicazione precisa di un emendamento presentato dall'onorevole Degan. Faccio presente che quando abbiamo introdotto questa norma eravamo già nel 1979, quindi il 1975 era stato preso come punto di riferimento. Dovremmo fare un po' di conti perché modificando questa disposizione corriamo il rischio di non adeguare sufficientemente il fondo, e questo sarebbe un grave errore.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Se sommiamo gli aumenti dal 1975 e li capitalizziamo (perché dalla lettura della norma risulta che occorre non solo sommare, ma anche capitalizzare), dovremmo arrivare ad un aumento della base del fondo attuale di circa il 75-80 per cento. Se invece si trattasse di calcolare l'incremento medio della componente prezzi anno per anno si arriverebbe ad un aumento del

15 per cento. Il divario è quindi notevole. Occorre chiarire se il Tesoro ha fatto riferimento al valore medio o alla somma capitalizzata degli incrementi.

BOCCHI. Tutte queste preoccupazioni vengono in parte assorbite dal comma successivo. La legge finanziaria per il 1981 indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma.

PRESIDENTE. Direi di iniziare la discussione generale sul testo elaborato dal Comitato ristretto e sugli emendamenti proposti dal Governo. Quando arriveremo all'esame dell'articolo 9 faremo una breve sospensione per concordare con il relatore un testo chiaro.

LA ROCCA, *Relatore*. Debbo fare una unica osservazione relativa all'emendamento preannunciato dal Governo all'articolo 2. Penso, infatti, che siamo tutti d'accordo sul fatto che i piani regionali dei trasporti in concessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico debbono essere costruiti evitando aspetti concorrenziali con i servizi ferroviari, ma a me sembra, anche tenendo conto di quanto viene affermato al primo comma, che il termine « evitando » sia alquanto limitativo, poiché, a mio avviso, sarebbe inimmaginabile una soluzione diversa da quella prospettata.

PRESIDENTE. Ritengo che l'emendamento sarebbe più chiaro se specificassimo che si tratta di ferrovie statali.

Dichiaro aperta la discussione esulle linee generali.

BOCCHI. Desidero fare alcune considerazioni di carattere generale, riservandomi, in sede di esame degli articoli, di intervenire sugli emendamenti.

È necessario sottolineare, a mio avviso, l'importanza che questo provvedimento, frutto di un lungo lavoro di anni, riveste, auspicando anche che le regioni recepiscano con la massima rapidità lo spirito e la lettera di questa legge. Il testo presentato dal relatore, concordato con

tutti i gruppi, è stato predisposto cercando di fissare il più puntualmente possibile dei principi guida, senza con questo voler porre vincoli alle regioni, alle quali senz'altro compete una primaria potestà in materia.

Una volta approvato, il provvedimento al nostro esame dovrà essere verificato, tanto più in quanto si tratta di disposizioni che fanno riferimento a vari livelli di competenza. Il testo predisposto dalla Commissione io credo possa essere assunto a modello nel momento in cui si prendono in considerazione i problemi dei trasporti, di quelli delle persone in particolare, la cui grave situazione è giornalmente denunciata. Il trasporto delle persone, infatti, costituisce indubbiamente un importante momento dello sviluppo economico del nostro paese ed è in questa ottica che, anche a costo di essere ripetitivi, bisogna sottolineare lo sforzo compiuto da questa Commissione e le difficoltà che essa ha dovuto affrontare in una materia tanto delicata.

Un importante aspetto che va sottolineato è, a mio avviso, quello riguardante il superamento, rispetto alla vecchia normativa, dei limiti territoriali dell'autotrasporto, limiti che, per altro, sono già stati in parte superati con la creazione, ad esempio, di consorzi. Relativamente agli emendamenti testé preannunziati ed illustrati dal Governo, devo dire, in linea generale, che alcuni di essi sono senz'altro accettabili (ho detto prima che noi non ne abbiamo predisposti proprio per l'impegnativo lavoro già compiuto intorno a questo testo, in sede di Comitato ristretto). Desidero però soffermarmi su quello all'articolo 2, condividendo le osservazioni fatte in proposito dal relatore. Ritengo che la motivazione di tale emendamento venga vanificata, e quasi contraddetta, dalla lettera stessa della modifica, per le ragioni cui ho dianzi accennato, e cioè in considerazione dell'esigenza di costituire un sistema integrato di trasporto: pertanto, riteniamo che l'emendamento vada riformulato.

Aggiungendo al punto *b*) dell'articolo la frase: « evitando aspetti concorrenziali

con i servizi ferroviari », sembra che esprimiamo una certa sfiducia nei confronti di quegli organismi che dovranno predisporre il rapporto tra i due sistemi di trasporto soltanto in termini di concorrenza o competizione. Sarebbe invece più opportuno che l'emendamento suggerisse l'esigenza (ed a tal fine presenteremo eventualmente un subemendamento) di richiamare, proprio nella formulazione di questi piani regionali dei trasporti, quanto è già detto nella parte iniziale del primo comma dell'articolo: che occorre, cioè, raggiungere la massima integrazione tra i vari sistemi di trasporto (concetto che già esclude quello della concorrenzialità). Tra l'altro, devo ricordare che la normativa in materia di tariffe dei trasporti già prevede che sia evitata ogni concorrenzialità, sotto questo profilo, con i servizi ferroviari. Ad esempio, nel caso di linee automobilistiche con percorso coincidente con quello di linee ferroviarie, è stabilito che il prezzo del titolo di viaggio, singolo o di abbonamento, non sia inferiore a quello del corrispondente servizio ferroviario. Certo, quando discuteremo della riforma del sistema tariffario, dovremo probabilmente pervenire al superamento di tale concetto, proprio per la funzione sostitutiva che hanno i trasporti su gomma nei confronti di quelli su rotaia, o per l'insufficienza o l'inadeguatezza di questi ultimi, o in considerazione dell'estensione della rete ferroviaria nei diversi territori. Vi è, infatti, un'articolazione molto differenziata di tale rete, a secondo della configurazione geografica delle varie zone e del fattore di inurbazione: si pensi solo alla diversità tra i sistemi di trasporto riferentisi alle aree metropolitane e quelli che insistono su territori con minori servizi ed esigenze di mobilità.

Per quanto riguarda poi l'articolo 9, concordo con il presidente circa l'esigenza di una diversa formulazione, che garantisca il giusto adeguamento annuale — corrispondente alle necessità reali — del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, che esercitano i servizi di cui all'articolo 1: e ciò è importante,

anche se un adeguamento è già garantito dalla legge finanziaria, approvata anno per anno.

In ordine, poi, all'articolo 12, ed alla modifica del testo originario che verrà proposta, il gruppo comunista ritiene opportuno fissare al 50 per cento la quota di riserva delle forniture alle imprese industriali ubicate nei territori meridionali. Naturalmente, di tutti questi problemi discuteremo in maniera più approfondita in sede di esame degli articoli.

FIORI GIOVANNINO. Credo che il preannunciato emendamento del Governo all'articolo 2 sia eccessivamente penalizzante dell'aspetto privato del trasporto: in base ad esso — ma anche ad altre disposizioni — la regione non potrebbe, infatti, concedere un servizio qualora questo risulti concorrenziale con una linea ferroviaria.

Un'altra situazione penalizzante è quella, stabilita dal nuovo sistema delle concessioni, del mancato indennizzo in caso di non rinnovo della concessione. Potrei ammettere una sanzione del genere a fronte di inadempienze: ma trattandosi di mancato rinnovo della concessione — cioè di atto discrezionale della pubblica amministrazione — mi pare sia eccessivo parlare di perdita del diritto all'indennizzo.

Quello su cui più insisto è comunque il primo rilievo: poiché, con la normativa che ci accingiamo a varare, saranno estremamente rari i casi di concessione di servizi automobilistici a privati, si viene ad alterare profondamente una collaborazione tra settore pubblico e privato, nel campo dei trasporti, che mi sembra costituisca uno degli aspetti maggiormente positivi del vecchio sistema.

Mentre dunque preannunciamo la presentazione di eventuali emendamenti o subemendamenti, richiamiamo l'attenzione della Commissione su questi importanti aspetti, che emergono già da un esame complessivo del testo di legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo all'esame degli articoli del testo unificato delle proposte di legge. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

TITOLO I

PRINCIPI FONDAMENTALI

ART. 1.

La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle loro potestà legislative e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali. Si intendono per tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

Appartengono altresì alla competenza regionale le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma precedente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nel quadro di una visione integrata nei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi

del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico;

c) adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

Concorrono, altresì, secondo la legislazione statale, alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani di settore, e collaborano alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al punto b) del primo comma, aggiungere le parole: « evitando aspetti concorrenziali con i servizi ferroviari ».

Per cercare di conciliare le esigenze che sono state qui prospettate in relazione al problema sollevato dall'emendamento governativo, vorrei fare una proposta concreta. Intanto, è bene chiarire la situazione, e lo faccio portando un esempio concreto, cioè quello, tipico, del collegamento Cagliari-Sassari. La regione sarda, proprietaria dell'azienda regionale sarda trasporti su gomma, avrebbe potuto istituire una linea diretta tra queste due città, servendosi dell'autostrada, ma ciò le è stato impedito, perché la vigente normativa (quella che, tra l'altro, ci accingiamo ad abrogare) subordina la concessione di una tale linea al benessere del Ministero dei trasporti: e questo non lo dà, perché ritiene la nuova linea concorrenziale a quella ferroviaria già esistente (il percorso autostradale sarebbe, infatti, più rapido).

La domanda che come legislatori dobbiamo porci è questa: abrogando queste norme intendiamo concedere la possibilità alla regione sarda oggi, domani a qualunque altra, di dare la concessione anche se questa viene obiettivamente in concorrenza, o vogliamo chiedere una integrazione

tra i due tipi di servizi? In questo secondo caso la regione sarda pur potendo istituire la linea dovrà provvedere ad una integrazione tra il servizio in concessione e quello statale, magari trovando una intesa per quanto riguarda gli orari, in modo da evitare una eccessiva concorrenza e salvare tutti e due i sistemi di trasporto. A me sembra che questo sia lo scopo del Governo e quindi potrei suggerire di modificare l'emendamento del Governo nel senso di aggiungere dopo le parole « sviluppo economico » la seguente frase: « cercando l'integrazione ed evitando aspetti concorrenziali con i servizi ferroviari statali », perché di questi si tratta e non di quelli in concessione.

BRICCOLA. Personalmente concordo con l'emendamento proposto dal Governo. Noi dobbiamo guardare avanti, al futuro, e quando in questo emendamento si dice che deve essere evitato l'aspetto concorrenziale con i servizi ferroviari dobbiamo tenere presente che quelli che rimarranno sempre nel nostro paese — in considerazione del problema energetico e della conseguente difficoltà dello sviluppo dei servizi su gomma — sono proprio i servizi su rotaia. Con i servizi integrati si costituiscono aziende che in futuro potrebbero trovarsi in difficoltà, per cui ritengo che, esistendo già un servizio delle ferrovie, si dovrebbe soprattutto pensare ad adeguare questo alle particolari esigenze del territorio; piuttosto che creare linee concorrenziali.

PANI. Il concetto di integrazione presuppone che non debbano esserci aspetti concorrenziali.

BRICCOLA. Come si possono integrare le ferrovie con i servizi su gomma?

CONTU. Penso che la formulazione del presidente assicuri l'esigenza di salvaguardare il più possibile l'efficienza delle ferrovie senza per questo penalizzare le linee gestite da aziende di trasporti automobilistiche regionali. Tra l'altro in Sardegna già esiste una linea Sassari-Cagliari gestita da un privato.

BERNARDI GUIDO. Proprio sulla scia dell'esempio portato dal presidente vorrei porre un problema di portata concreta: dal momento che attualmente è di competenza del Ministero dei trasporti la concessione di una linea automobilistica alternativa alla linea ferroviaria, il ministero stesso è in grado di evitare la concorrenzialità; ma questa concorrenzialità non è una norma programmatica bensì un fatto contingente. Con questo emendamento noi poniamo una norma di carattere programmatico che non esclude che le regioni, titolari del diritto di concedere la linea automobilistica, potrebbero non essere interessate alla difesa delle ferrovie, che sono di competenza statale, per cui noi porremmo una norma che apparentemente ci appaga ma che non ha conseguenze effettive. Io non so come si possa uscire da questo dilemma.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Siamo stati spinti a formulare questo emendamento da una serie di ragioni; in pratica, secondo le informazioni che ci vengono date dall'Azienda delle ferrovie, pare che ci troviamo in presenza di veri e propri casi di concorrenza, e non dobbiamo neanche dimenticare che stiamo parlando di servizi che sono sovvenzionati dallo Stato. Cioè si arriva all'assurdo che servizi sovvenzionati dallo Stato facciano concorrenza alle linee dello Stato, il cui servizio ferroviario è penalizzato per il fatto di non avere la flessibilità negli investimenti o nello spostamento degli investimenti di cui dispongono, invece, i servizi in concessione. In definitiva, proprio oggi che in attuazione del piano integrativo degli investimenti abbiamo compiuto investimenti notevoli per la modernizzazione delle linee, le concessioni attuano un vero drenaggio dell'utenza.

Detto questo, mi dichiaro comunque disposto ad una attenuazione della portata dell'emendamento, sempre tenendo conto della necessità di evitare concorrenzialità tra servizi in concessione e servizi ferroviari, che sono vincolati dagli impianti fissi. Da ultimo non va dimenticato che non stiamo parlando di servizi coperti dal

rischio di impresa, perché in questi casi tale rischio è integrato proprio dalla sovvenzione di cui stiamo discutendo.

LA ROCCA, *Relatore*. A me sembra che quanto contenuto nell'emendamento del Governo potrebbe essere riferito anziché al punto b) dell'articolo 2 al punto 2) dell'articolo 3. A tale punto, secondo il quale le regioni devono « fissare gli indirizzi per la organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto », si potrebbero aggiungere le parole « concordandone l'integrazione con i servizi ferroviari statali anche al fine di evitarne la concorrenzialità ».

Cogliamo in questo modo l'elemento reale della proposizione; però, dal punto di vista dell'impostazione generale, non confessiamo di avere elaborato un testo pensando ad un qualche cosa che fosse concorrenziale con i servizi ferroviari.

PRESIDENTE. L'articolo 3, al punto 2), fa riferimento agli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto. L'articolo 2, al punto b), invece fa riferimento ai piani regionali, che possono essere elaborati sulla base di una linea concorrenziale con le ferrovie. La questione quindi va risolta in questa sede.

BAGHINO. Se si parla di ristrutturazione e di concorrenzialità si dà l'autorizzazione a rivedere e a modificare le concessioni, cosa che mi pare pericolosa come impostazione generale, tenendo conto che eliminiamo il controllo centrale del Ministero.

Ritengo inoltre che l'aggiunta delle parole « ferrovie dello Stato » più che ad una chiarificazione darebbe luogo ad una complicazione. La concorrenzialità deve essere generale. Vi potrebbe essere una regione che, per motivi di lottizzazione, decida di concedere un qualche cosa che non è dello Stato provocando proprio quanto la norma intende evitare.

Bisognerebbe fare in modo che l'ente che decide circa il traffico, le concessioni, eccetera, eviti il più possibile la concorrenzialità tra i vari modi di trasporto

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

e di traffico. Ricordo le lunghe discussioni che si sono avute in Commissione per quanto riguarda il traffico aereo, la concessione di linee ad altre compagnie, ai voli *charters* che si confondevano, eccetera. Tutte le preoccupazioni che si sono avute per il traffico aereo dobbiamo averle anche per il traffico terrestre.

Sono d'accordo sull'emendamento proposto dal Governo ed anche sul subemendamento dal presidente.

PRESIDENTE. Ritengo sia opportuno aggiungere la parola « statali » in quanto con il decreto del Presidente della Repubblica n. 616 le competenze di gestione delle ferrovie in concessione sono state delegate alle regioni. La delega però non è stata data per quanto concerne le linee interregionali. È meglio quindi specificare.

L'onorevole Contu ha presentato il seguente subemendamento: *sostituire la frase « evitando aspetti concorrenziali con i servizi ferroviari » con la seguente: « coordinando i servizi in concessione con i servizi ferroviari secondo criteri di massima aderenza alle esigenze di trasporto delle singole realtà socio-economiche del territorio »*. Vorrei rilevare che i servizi in concessione possono anche essere servizi ferroviari. Potremmo dire « coordinando le linee automobilistiche ».

PANI. Potremmo usare la seguente formulazione: « anche al fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento con i servizi ferroviari ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Si presuppone che i piani siano coordinati, è scritto nella premessa. Noi vogliamo sottolineare che l'elemento primo di giudizio deve essere quello di evitare la concorrenza con le ferrovie, che sono impianti fissi. La differenza è tra gli impianti fissi e quelli flessibili dei servizi in concessione.

PANI. Che cosa succede oggi quando le aziende per il trasporto pubblico attivano linee che possono essere concorrenziali con le ferrovie?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Ministero non autorizza la concessione.

PANI. Sono in grado di dimostrare che, almeno in Sardegna, il Ministero ha autorizzato linee almeno venti volte concorrenziali.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Questa è una cattiva politica.

PANI. Non ho alcuna difficoltà a trovare una formula che ricolleggi questa esigenza, però dobbiamo stare attenti a non inserire nelle leggi buone intenzioni non realizzabili materialmente.

BOCCHI. A mio parere stiamo vivisezionando i piani regionali riducendoli ad una serie di linee di trasporto, il che non corrisponde alle nostre intenzioni. Molte preoccupazioni dovrebbero essere superate (anche quelle che sono state espresse dal Governo) poiché i piani fanno parte di leggi regionali che, come tali, hanno ricevuto l'approvazione del Governo.

Circa la formulazione in questione non ho nulla in contrario a cercare di richiamare alla memoria del legislatore regionale l'esigenza di evitare la concorrenza; ma si tratta di un richiamo alla « memoria », altrimenti sviliremmo il termine « piano », relativamente a quella che è la nuova normativa tariffaria delle ferrovie dello Stato, che è ben altra cosa. Con tale formulazione corriamo questo rischio, il che mi sembra inopportuno e superfluo, nonché politicamente inadeguato. Eventualmente si potrebbe dire che le ferrovie dello Stato debbono essere poste come elemento portante di tutta la rete dei trasporti.

Sono quindi dell'avviso di non inserire l'inciso in questione, subordinatamente aderisco all'emendamento proposto dal collega Pani.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. A me sembra che la questione sia un'altra; si tratta, cioè, di fissare un vincolo ai piani regionali per quanto riguarda la concorrenza con servizi dove vi sono im-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

pianti fissi. Altrimenti si dovrebbe accettare il discorso che si possono fare piani in concorrenza.

PRESIDENTE. Propongo una aggiunta al subemendamento Pani, che dovrebbe suonare così:

Aggiungere al punto b) le seguenti parole: « anche al fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento con i servizi ferroviari e di evitare aspetti concorrenziali ».

FIORI GIOVANNINO. Vorrei dare un chiarimento. A mio avviso è giusto evitare che su un tratto di linea ferroviaria intervenga un servizio parallelo gestito da privati. A me sembra, però, che parlare di concorrenza significhi riferirsi all'aspetto economico, evitando che vi sia concorrenza sul piano tariffario: credo che questa sia una precisazione da fare se si vuol rendere chiara la formulazione dell'articolo.

CONTU. Dichiaro di ritirare il mio emendamento e di aderire a quello presentato dagli onorevoli Pani e Bocchi.

FORMICA, Ministro dei trasporti. Anche il Governo ritira il suo emendamento e accetta l'emendamento Pani e Bocchi.

LA ROCCA, Relatore. Anche il relatore è d'accordo sull'emendamento Pani e Bocchi.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Pani e Bocchi che suona del seguente tenore:

Aggiungere al punto b) dell'articolo 2, le seguenti parole: « anche al fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento con i servizi ferroviari », favorevoli relatore e Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 con la modifica testè apportata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

Nelle materie di cui agli articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

1) definire i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base dei criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità;

2) fissare gli indirizzi per la organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto;

3) fissare criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico, da parte degli enti locali, per assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

4) stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino, e favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;

5) promuovere e sostenere, nell'ambito di ogni bacino di traffico, la costituzione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali;

6) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;

7) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per irregolarità di documento id viaggio.

Desidero sottoporre all'attenzione della Commissione il fatto che, mentre in tutto l'articolo di cui ho testè dato lettura, si parla sempre di « bacino di traffico », al punto 4) si dice semplicemente « bacino ». Sarebbe opportuno, perciò, apportare una modifica formale al testo aggiungendo anche al punto 4) la dicitura completa. Pertanto, presento il seguente emendamento formale:

Al punto 4), aggiungere dopo la parola: bacino, *le altre:* di traffico.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Dopo il punto 7) aggiungere il seguente comma:

« Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità territoriale entro cui si attua un sistema di trasporto pubblico coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità nei periodi di punta per esigenze lavorative, scolastiche e turistiche ».

BAGHINO. A mio avviso, sarebbe opportuno precisare quali siano gli enti e gli organismi interessati, di cui al punto 6) dell'articolo, e magari inserire tra di essi le organizzazioni sindacali. Senza una specificazione, si demanderebbe alle regioni di fissare quali siano questi enti: se poi ciò non si facesse, chiunque potrebbe rivendicare di essere interessato all'elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Infatti, sono proprio le regioni che dovranno stabilire questo.

BAGHINO. Resta però il fatto che ci si potrebbe trovare di fronte a delle limitazioni, derivanti da valutazioni del Governo.

BOCCHI. Riprendendo quanto già detto in sede di discussione generale, osservo che quella che stiamo discutendo è una legge-quadro, e non una legge che detti norme specifiche di attuazione in settori di competenza propria e primaria delle regioni.

Richiamando la materia di cui ai primi due articoli (trasporti locali e regionali), stabiliamo che le regioni devono emanare norme al fine di raggiungere tutti gli obiettivi di cui a quest'articolo 3. E mi sembra che il punto 6) non susciti le preoccupazioni di cui ha parlato l'onorevole Baghino: anzi, introducendo ulteriori

precisazioni, potremmo esorbitare dalla struttura di una legge-quadro, e rischiare di dimenticare qualche organismo interessato al problema.

Devo però dire che non condividiamo talune affermazioni contenute nell'emendamento governativo per definire il « bacino di traffico ». Quest'ultimo, infatti, non è un qualcosa che abbia carattere orario o comunque temporale, ma è una zona territoriale in cui si registrano dei traffici; prima di tutto, ci sono quelli, più caratterizzanti, relativi alle attività scolastiche, lavorative e casalinghe, ma ve ne sono anche altri (commerciali, di diporto, eccetera), di tutti i tipi.

Poiché, quindi, il bacino di traffico comprende vari generi di traffico, proporrei due subemendamenti all'emendamento governativo, nel senso di aggiungere, dopo le parole: « trasporto pubblico » le altre: « integrato e », e di eliminare la parte finale del comma dopo la parola: « mobilità »: infatti, perché considerare solo la mobilità secondo i periodi di punta? C'è anche quella, ad esempio, del pensionato, che usa i trasporti per spostarsi da un luogo all'altro e così trascorre la giornata, che diversamente non saprebbe come impiegare.

MORAZZONI. Proprio per rispondere ai concetti espressi dal collega Bocchi, io penso che occorrerebbe invece lasciare, nella formulazione dell'emendamento governativo, almeno le parole: « nei periodi di punta ». La precisazione non è limitativa, ed inoltre occorre predisporre gli strumenti in base alle massime richieste, altrimenti si va incontro ad inconvenienti.

PANI. Veramente è discutibile se un piano debba essere predisposto in base alle esigenze dei periodi di punta!

BOCCHI. Certo, è un concetto discutibile: non si devono incentivare le punte.

PANI. Un piano dei trasporti, nell'ambito di un bacino di traffico, non può essere rapportato alle punte di traffico, perché ciò non sarebbe opportuno dal

punto di vista economico, gestionale. Certo, esso deve esprimere un fabbisogno ottimale, ma se lo dovessimo commisurare a tali punte, andremmo incontro ad un dissesto finanziario piuttosto pesante. Sarebbe come se, per far fronte ai traffici, in certi periodi intensissimi, con la Sardegna, mettessimo in linea venti navi!

PRESIDENTE. Le varie regioni ci hanno espresso la loro opinione a proposito del cosiddetto bacino di traffico. La regione Abruzzo dice: « Il bacino di traffico coincide di norma con l'area comprensoriale costituita da più comuni, nella quale sia possibile tra l'altro realizzare reti di trasporto collettivo di interesse locale in condizioni di efficienza e tenuto conto della situazione ambientale, sociale ed economica e dei fini fissati all'articolo 1 ». La regione Emilia-Romagna così si esprime: « Ai fini dell'organizzaznone dei servizi pubblici di trasporto, il territorio regionale si articola in bacini di traffico, intesi come unità territoriali a dimensioni pluricomprensoriali, entro le quali possa essere programmato e gestito in modo unitario ed efficiente un sistema integrato di trasporto ».

La regione Friuli-Venezia Giulia ritiene che « S'intende per bacino di traffico un'unità comprensoriale, costituita da più circoscrizioni comunali, entro la quale possa attuarsi un coordinato e razionale sistema di trasporto pubblico, tenuto conto della situazione ambientale, sociale ed economica e degli obiettivi menzionati nello articolo 1 ». La regione Lombardia, a sua volta, dice: « Ai fini della strutturazione organica degli autoservizi di trasporto pubblico il territorio della regione è suddiviso in bacini di trasporto entro i quali possa essere programmato un sistema unitario ed integrato di trasporto ».

La regione Piemonte si esprime in questi termini: « Per unità territoriale di gestione s'intende un bacino di trasporto comprendente la rete dei servizi di linea di ciascun comprensorio e la cui dimensione risulti più conveniente per economicità, efficienza e produttività, fattori tra loro razionalmente combinati ». Infine, la

regione Veneto dice: « Il bacino costituisce l'unità entro cui mediante apposito piano si attua un sistema di trasporto pubblico coordinato in rapporto ai suoi centri d'interesse ».

Come avete notato, in quasi tutti i casi si fa, in certo senso, un riferimento geografico; questo riferimento ai limiti non risulterebbe dall'emendamento governativo se venisse accolto il subemendamento Bocchi e Pani. Infatti, togliendo ogni riferimento alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche e non aggiungendo « giornaliero » questo bacino di traffico potrebbe essere identificato con l'intera regione. Dal momento che si sta cercando una definizione, dobbiamo in qualche modo dire cosa si intenda per fabbisogno di mobilità, o riferendoci alle definizioni date dalle regioni, o parlando di « mobilità giornaliera ».

BOCCHI. La mobilità è la mobilità.

PRESIDENTE. Ma c'è il pericolo che il bacino di traffico possa identificarsi con l'intero territorio nazionale. Una limitazione va fatta.

BAGHINO. Questo comma aggiuntivo proposto dal Governo, in definitiva, dovrebbe contenere una indicazione di bacino di traffico valida per tutte le regioni, indipendentemente dalle definizioni che di tale bacino queste possano dare al loro interno. Mi pare che parlando di « unità territoriale entro cui si attua un sistema di trasporto » si permetterebbe ad ogni regione di fissare questo ambito in un modo adeguato alle proprie esigenze (diverse dall'una all'altra), e quindi ritengo che questa formulazione sia accettabile. Inoltre, dal momento che con questo emendamento si intende dare una definizione del bacino di traffico, vorrei sapere che significato abbia proporre l'inserimento della parola « integrato ». Stabilito il bacino, stabilito che entro questo bacino vi è un sistema che deve essere coordinato, tutto ciò che è integrazione, completamento o diversificazione rientra nell'ambito di altre norme e non di questa.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

Una definizione di bacino di traffico serve e quindi bisogna darla, ma è bene non andare oltre nelle precisazioni, ed io ritengo che il riferimento ai « fabbisogni di mobilità » sia più che sufficiente. Se proprio si vuole essere più precisi, magari indicando i momenti in cui bisogna intervenire od altro — a parte il fatto che io non credo che sia necessario fare ciò nel contesto di una legge-quadro —, sono comunque convinto che non sia questo il punto adatto.

PRESIDENTE. A questo punto penso che sarebbe opportuno accantonare la discussione dell'articolo 3, in modo da consentire la riunione di un gruppo di lavoro informale in grado di concordare un testo che possa essere accettato da tutta la Commissione — anche tenendo conto delle definizioni regionali di cui vi ho dato lettura —, e di passare all'esame dell'articolo 4. Questo non comporterebbe alcun rallentamento dei nostri lavori dal momento che un rinvio sarà comunque necessario per un esame più approfondito dell'emendamento all'articolo 9, relativo all'aggiornamento annuale del valore del Fondo nazionale dei trasporti.

BAGHINO. Se accantoniamo questo articolo, sul quale la discussione è abbastanza semplice, cosa dovremo fare per l'articolo 4 al quale sono stati preannunciati ben quattro emendamenti?

A mio avviso, lo, ripeto, la legge quadro deve limitarsi a parlare di mobilità, dando una definizione di bacino di traffico che possa valere per tutte le regioni e nell'ambito della quale le regioni stesse possano far valere le loro particolari esigenze.

PRESIDENTE. Se si può arrivare ad una definizione in breve tempo tanto meglio.

BOCCHI. Io vorrei sentire il parere del relatore sull'emendamento del Governo e sui nostri subemendamenti.

LA ROCCA, *Relatore*. Il presidente avanza una proposta formale di accantonamento?

PRESIDENTE. La mia è una proposta formale, giustificata anche dalla considerazione del tempo che abbiamo impiegato per arrivare all'approvazione dell'articolo 2. Poiché ora stiamo elaborando un testo legislativo che definisce per la prima volta un concetto come quello di bacino di traffico, che è abbastanza elastico, credo che sarebbe necessario un esame tecnico da fare con un po' di tranquillità.

LA ROCCA, *Relatore*. Qual è l'opinione dei colleghi di parte comunista?

BOCCHI. Non abbiamo difficoltà ad accettare la proposta del presidente.

BAGHINO. Neanche io ho difficoltà a rinviare l'esame dell'articolo 3, però, credo che sarebbe opportuno conoscere sin da ora i pareri del relatore e del Governo, in modo che anche l'eventuale gruppo di lavoro possa regolarsi di conseguenza.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo emendamento è stato presentato dal Governo; io potrei esprimere il mio parere sul subemendamento, ma siccome ho capito che non sarà il solo, preferisco attendere.

La mobilità esiste in qualsiasi area territoriale; abbiamo voluto precisare che, nella determinazione del bacino del traffico, deve essere considerato come elemento prevalente quello della mobilità dei lavoratori, degli studenti e dei turisti. In sostanza, abbiamo voluto introdurre il principio che il bacino è al servizio dell'utenza.

LA ROCCA, *Relatore*. Forse sarebbe opportuno aggiungere dopo le parole « servizio pubblico » la parola « collettivo ». Trasporto pubblico è anche quello dei taxi, ma non è trasporto collettivo. Inoltre sarebbe bene specificare che il trasporto pubblico che regolamentiamo è quello delle persone e non delle merci.

PRESIDENTE. È evidente che, trattandosi di una definizione, occorre un minimo di ponderazione, per cui propongo un rin-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

vio dell'esame di questo articolo per approfondirne la formulazione.

LA ROCCA, *Relatore*. Credo che nella definizione si debba parlare di mobilità collettiva, senza specificare particolari forme di utenza. Il problema infatti è quello di garantire al massimo la facilità degli spostamenti nel bacino di traffico. Vorrei anche rilevare che, se si fa riferimento ad un certo raggio, nel Lazio il bacino coincide con la regione dal punto di vista degli spostamenti giornalieri. A mio avviso l'organizzazione del trasporto collettivo nel Lazio non potrà articolarsi su un solo bacino di traffico, ma su diversi. In numerosi e recenti convegni, l'ultimo dei quali si è tenuta alla Fiera di Roma, sono emerse opinioni differenti sulla questione del traffico giornaliero, che si presta a soluzioni molto discutibili.

Sarei propenso ad accogliere la formulazione dell'emendamento, ma forse un approfondimento è utile per tutti.

BERNARDI GUIDO. Mi chiedo perché dobbiamo dare una definizione legislativa ad un concetto di carattere tecnico, che varia di volta in volta. Il bacino di traffico di un consorzio industriale può limitarsi ad un trasporto di venti minuti di tempo degli operai che da casa devono raggiungere la fabbrica. Il bacino di traffico per gente che va al mare è di ben più ampio raggio. Sono le ragioni che devono stabilire la portata del bacino di traffico secondo le proprie esigenze.

Vorrei sapere se il Governo ritiene importante dare una definizione legislativa al bacino di traffico.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ritengo importante che nella determinazione del bacino di traffico sia prioritaria la valutazione di una mobilità particolare, che è quella dei lavoratori e degli studenti. Abbiamo aggiunto la mobilità turistica perché riteniamo che sia importante per diverse ragioni. È indubbio che debba essere considerata la mobilità sulla base delle realtà economiche, ma nella determinazione dei confini sono da consi-

derare prevalenti le esigenze di mobilità dei lavoratori, degli studenti e dei turisti. Non si entra nel merito, ma si stabilisce un vincolo nella determinazione dei confini del bacino. Ogni regione poi organizzerà il bacino di traffico come crede, ma considerando che nella determinazione dei confini devono essere tenute presenti con priorità queste esigenze.

PRESIDENTE. L'onorevole Bocchi ha presentato i seguenti subemendamenti all'emendamento governativo:

Aggiungere, dopo la parola: « pubblico », la parola: « integrato »;

sostituire le parole: « nei periodi di punta », con le altre: « con particolare riguardo alle ».

BOCCHI. Si tratta di una precisazione che riteniamo opportuna anche per quanto riguarda il contenuto dell'articolo 1.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento aggiuntivo Bocchi.

(È approvato).

Pongo in votazione il subemendamento sostitutivo Bocchi.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento governativo modificato dai subemendamenti testé approvati.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 con le modifiche apportate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 sono gestiti in uno dei seguenti modi:

a) in economia dagli enti locali;

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

b) mediante aziende speciali;

c) in regime di concessione.

Le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalla legge regionale che disciplinerà, tra l'altro:

a) durata e modalità delle concessioni;

b) criteri di attribuzione delle concessioni, tenendo conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazioni ai procedimenti e agli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse;

c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;

d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare, non attribuisce il diritto ad alcun indennizzo. Le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente con diritto di prelazione al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salvo espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'articolo 1 a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al terzo comma.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere al secondo comma il seguente punto e): « i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, le incombenze di cui ai precedenti punti competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, d'intesa con la regione finitima interessata ».

LA ROCCA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole sull'emendamento del Governo.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Giovannino Fiore ha presentato il seguente emendamento:

Al terzo comma, sostituire le parole: « Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro », con l'altra: « La ».

BAGHINO. Bisogna, a mio avviso, tener conto di che cosa succederebbe se venissero meno le concessioni, specie sotto l'aspetto che riguarda il personale ed i possibili licenziamenti. Sarebbe allora necessario che, come minimo, noi specificassimo che, nel momento in cui dovesse crearsi disoccupazione, la regione dovrebbe farsi carico di provvedere a tale personale. Un'altra soluzione potrebbe essere quella di trasferire il contenuto dell'emendamento Fiori in un ordine del giorno.

FIORI GIOVANNINO. Il motivo per cui ho ritenuto opportuno presentare questo emendamento risiede nel fatto che, a mio avviso, non sono assimilabili il mancato rinnovo e la revoca della concessione sul piano giuridico, anche per le conseguenze che tali fatti avrebbero sulle maestranze, come giustamente sottolineava il collega Baghino.

BERNARDI GUIDO. Sono in netto contrasto con le osservazioni del collega Fiori in quanto, a mio avviso, è insito nel concetto di concessione la possibilità che essa non venga rinnovata, senza che questo possa creare aspettative o diritti da parte del concessionario. Se così non fosse, anche sul piano dell'economia verrebbe a configurarsi una cristallizzazione delle concessioni, per cui la concorrenza, rappresentata dalle altre imprese che potrebbero aspirare a succedere con organizzazioni più economiche, verrebbe scoraggiata.

Il problema dei lavoratori è di tutt'altra natura, ma è chiaro che il diritto al-

l'indennizzo non attiene alla stabilità del posto di lavoro, ma alla lesione di un diritto del concessionario. La stabilità del posto di lavoro è un altro discorso: ma credo che sia affidato alle trattative il mantenimento di tale posto, nel caso che un'altra azienda subentri alla vecchia concessionaria.

BOCCHI. Concordo con le osservazioni fatte dal collega Bernardi, e pertanto invito l'onorevole Fiori a ritirare l'emendamento presentato. Anche perché ricordo che abbiamo discusso a lungo del problema in questione, e ci siamo fatti carico di talune preoccupazioni implicite nell'illustrazione che, del suo emendamento, ha fornito il collega Fiori: infatti, mutando il testo originario, abbiamo fatto chiaro riferimento alle concessioni « di cui al comma precedente » dell'articolo medesimo, proprio per evitare che per qualcuna delle concessioni già in atto venisse interpretato in termini negativi il mancato rinnovo che, invece, va riferito solo alle concessioni previste nel predetto comma.

Devo altresì rammentare al collega Fiori che il rinnovo avviene a concessione scaduta; qualsiasi concessione, piano o programma di lavoro è fatto in base al periodo per cui è concessa l'autorizzazione. Non vi è quindi il problema di dare un'indennità per il mancato rinnovo, in quanto questo deriva da decisioni tutto sommato autonome: c'è la conclusione di un « contratto », per cui non deve competere alcuna cosa che non sia prevista in quel contratto o in quella concessione. Ecco perché l'emendamento contrasterebbe con la sostanza del comma cui esso si riferisce.

Tra l'altro, ho anche qui appunti ed osservazioni derivanti dalle audizioni, a suo tempo svolte, dei rappresentanti regionali e sindacali per approfondire questo delicato problema: ma adesso si vorrebbe modificare un comma che, come ho già detto, abbiamo faticosamente formulato, dopo lungo lavoro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Desidero fare alcune considerazioni, che potranno fugare le preoccupazioni espresse

dall'onorevole Fiori. In primo luogo, ricordo che è principio generale di diritto, in questa materia, che non si può dare un indennizzo per qualcosa che appartiene allo Stato: questo, cioè, non può indennizzare un terzo con riferimento ad un qualcosa che viene data in concessione. Si è discusso per decenni sull'argomento, e mai alcuna magistratura amministrativa ha stabilito, in casi del genere, l'indennizzo.

La ragione che ha spinto l'onorevole Fiori a presentare il suo emendamento è il timore che, in sede di determinazione di bacino di traffico, e modificandosi una certa linea, si tolga la concessione ad una azienda, senza alcun risarcimento. Ma io osservo che al secondo comma — per i casi di risoluzione, revoca o decadenza della concessione — si è voluto solo esplicitare, e proprio in una legge, quello che, in materia, costituisce già, come ho detto, consolidata giurisprudenza: del resto, le concessioni amministrative sono precarie, si tratta di cosa nota.

Per quanto riguarda il personale, la legge n. 148 del 1931 stabilisce che esso rimane collegato, per così dire, alla linea per cui presta servizio, e non all'azienda da cui dipende: anche cambiando la concessionaria, il lavoratore mantiene il suo posto (ed infatti, non vi sono mai state lamentele da parte dei dipendenti di aziende, in questo settore, in caso di revoca o di mancato rinnovo della concessione).

Poiché l'indennizzo non è la remunerazione dei mezzi, ma corrisponde al valore di avviamento, esso va invece dato per il rilievo delle attrezzature. Ma, come ripeto ancora, per i casi di revoca o di risoluzione della concessione (ed osservo che il relativo provvedimento potrebbe essere annullato in seguito dalla magistratura amministrativa) non è ammesso indennizzo: lo Stato non può ammettere che si lucri su un qualcosa che concede.

FIORI GIOVANNINO. Non sono molto convinto delle argomentazioni qui portate per fugare le mie preoccupazioni, anche perché ho dinanzi agli occhi dei casi concreti, cui potrei riferirmi per appoggiare

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

le mie valutazioni: faccio solo l'esempio delle imprese che hanno preso in appalto la revisione dei moduli fiscali « 740 », e che ora si trovano in crisi; ebbene, il personale di queste imprese non ha dinanzi alcuna prospettiva rassicurante, dal momento che nessuno garantisce niente. Comunque, se il Governo e la Commissione lo ritengono, non ho difficoltà a ritirare il mio emendamento.

MORAZZONI. Dopo le spiegazioni del ministro in merito all'emendamento Fiori, mi domando se non fosse possibile specificare il concetto da me espresso e dire « la risoluzione delle concessioni o la loro decadenza per inadempienza », in modo da togliere la revoca.

FIORI GIOVANNINO. Ma ora si sta discutendo solo del rinnovo.

PRESIDENTE. Onorevole Morazzoni, lei avanza una proposta specifica?

La concessione normalmente dura un anno: al termine dell'anno la concessione non è risolta, è semplicemente finita. Non si tratta di risoluzione di concessione.

MORAZZONI. In definitiva è risolta. La risoluzione di un rapporto è diversa dalla revoca. La risoluzione di un rapporto giuridico si estrinseca in due modi: o è il concedente che al termine del periodo di concessione dice che il rapporto è finito, oppure è il concessionario che rinuncia.

PRESIDENTE. Non è che rinuncia, non chiede il rinnovo: in quel momento non ha nulla a cui rinunciare.

MORAZZONI. Ma il mancato rinnovo non è una conseguenza, è un fatto. Difatti il punto *d*) del secondo comma parlando di casi di risoluzione si comprende in questi anche il mancato rinnovo della concessione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Nel secondo comma si stabiliscono varie questioni. Per quanto riguarda il mancato

rinnovo - che riguarda la scadenza - va tenuto presente che la regione può fissare concessioni annuali o pluriennali al termine delle quali i concessionari non hanno alcun diritto al rinnovo, e quindi non hanno alcun diritto all'indennizzo.

MORAZZONI. Condivido. Ma allora è molto più esatto usare la formulazione che è stata usata al punto *d*).

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No. Il mancato rinnovo può anche essere per scadenza.

MORAZZONI. Abbiamo previsto tre casi: risoluzione, revoca e decadenza.

BOCCHI. La risoluzione può anche avvenire pacificamente, per trattativa consensuale; la revoca è fatta dal concedente; altra cosa è la decadenza.

PRESIDENTE. Forse sarebbe più chiaro parlare di mancato rinnovo dopo la loro scadenza?

FIORI GIOVANNINO. Questo sarebbe pleonastico!

PRESIDENTE. Effettivamente nel discutere il punto *d*) del secondo comma in sede di Comitato ristretto si erano previsti solo i casi di risoluzione, perché questa comprende fine della concessione, revoca e decadenza. Quindi, forse, sarebbe più chiaro lasciare solo l'espressione « casi di risoluzione ».

MORAZZONI. O modifichiamo l'inizio del terzo comma o modifichiamo il punto *d*) del secondo comma: questa è una osservazione di carattere giuridico e non certo politico.

FIORI GIOVANNINO. Ricordo ai colleghi che ho ritirato il mio emendamento.

PRESIDENTE. Ci troviamo di fronte ad una richiesta di chiarimento dell'onorevole Morazzoni, il quale ritiene che la dizione adottata non sia sufficientemente

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 GIUGNO 1980

chiara. Infatti o la dizione « mancato rinnovo delle concessioni » non corrisponde alla « risoluzione », oppure la « risoluzione » è qualcosa di più complessivo che comprende anche la « revoca », e in questo caso non sarebbe chiaro il punto *d*) in cui si parla di risoluzione e di revoca come fossero due cose diverse.

BOCCHI. Intanto bisogna cominciare col distinguere le due questioni, che riguardano una il comma secondo e l'altra il comma terzo dell'articolo 4. Quando abbiamo inserito nella lettera *d*), del secondo comma i tre casi previsti, abbiamo voluto precisare che le regioni disciplineranno i casi di risoluzione, e ripeto che la risoluzione può avvenire anche in termini contrattuali pacifici quando nel contratto di concessione sia scritto che questa può essere risolta d'intesa tra concedente e concessionario. C'è poi la revoca: nel contratto sarà scritto che la concessione viene revocata in una serie di casi specificamente previsti.

MORAZZONI. Per me la revoca è un modo di risoluzione del rapporto giuridico e niente altro. Voi potete fare quello che volete, ma questo è un punto su cui giuridicamente non si discute (ripeto che non ne faccio una questione di antagonismo politico).

BOCCHI. L'indennizzo si ha nel caso di mancato rinnovo del contratto e nel caso di decadenza per inadempienza.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. L'indennizzo si stabilisce attraverso una transazione nel caso in cui una concessione, data per dieci anni, venga revocata anticipatamente per motivi di organizzazione o per altri motivi.

PRESIDENTE. Dovremmo stabilire che la risoluzione per mancato rinnovo della concessione di cui al comma precedente o per decadenza della stessa per inadempienza non dà diritto all'indennizzo.

PANI. Abbiamo previsto che le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalle leggi regionali, che disciplinano i

casi di risoluzione, di revoca e di decadenza, che sono tre ipotesi distinte. Ricordo che la disciplina contenuta nella legge n. 1221 relativa alle ferrovie in concessione prevede questa triplice casistica. Le regioni disciplineranno questi casi come riterranno. La questione del mancato rinnovo è a sé stante, in quanto fa riferimento al momento in cui la concessione raggiunge il suo termine naturale, ad esempio dopo dieci anni. In questo caso la regione prevederà che si possa dare la disdetta o che si riapra la trattativa, ma il soggetto che ha esercitato quel servizio in modo regolare per il periodo prestabilito non ha diritto ad alcun indennizzo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il secondo comma prevede che le leggi regionali fissaranno i criteri da seguire nel caso di risoluzione, di revoca o di decadenza della concessione. Quanto al mancato rinnovo, il terzo comma prevede che quando scade il contratto di concessione e l'amministrazione non intende rinnovarlo, non vi è indennizzo, in quanto non vi è legittima aspettativa da parte del concessionario.

A mio avviso è esatta sia la formulazione del punto *b*) sia quella del terzo comma, che lascia aperta la determinazione di un caso giusto, che è quello di un indennizzo che deve essere dato nel caso di risoluzione anticipata dal contratto di concessione.

MORAZZONI. Chiedo che il terzo comma sia votato per parti separate, e dichiaro che mi asterrò dalla votazione del primo punto, la cui formulazione giuridica non è chiara rispetto ai concetti espressi dal relatore, dal Governo e dai colleghi degli altri gruppi.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato il seguente emendamento: *All'ultimo comma, dopo le parole: « della legge 28 settembre 1939, n. 1822 », aggiungere le parole: « e successive modificazioni ».*

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Aggiungere alla fine del quarto comma le seguenti parole: « ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 4 come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490; delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI; nonché di quelle contenute alla lettera c) dell'articolo 34, concernenti rispettivamente l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei predetti ».

LA ROCCA, *Relatore*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento governativo di cui ho dato testé lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 4 con le modifiche apportate.

(È approvato).

Poiché agli articoli 5, 6, 7 e 8 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui al primo comma, lettera c), dell'articolo 2 relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al primo comma dell'articolo 1 sono erogati dalla regione, o direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al terzo comma dell'articolo 1.

Le somme che le regioni stanziavano annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 10 e 11.

(È approvato).

ART. 6.

I contributi di esercizio di cui all'articolo 5, sono erogati dalla Regione, sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e, tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali in cui esso viene svolto;

b) i ricavi del traffico presunti derivanti dalla applicazione di tariffe minime, stabilite dalla Regione con il concorso degli enti locali interessati.

Detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Le tariffe, nonché i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto « ricavi-costi » da definirsi a livello regionale tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali;

c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5, da erogare alle imprese od esercizi di trasporto sulla base di parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi come sopra stabiliti.

L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente e con successivo conguaglio in base alle percorrenze

effettuate nell'anno a cui si riferiscono i contributi stessi.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto.

Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali, all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimborso da parte dello Stato sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.

La verifica dello stato di attuazione del piano stesso, redatto sulla base di quanto previsto dall'articolo 9-bis della legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuato mediante resoconti semestrali.

(È approvato).

ART. 7.

Le regioni, in collaborazione con gli enti locali o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6.

Per le aziende costituite in S.p.A. a totale partecipazione pubblica, il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile.

Ai fini della presente legge le imprese od esercizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a presentare i loro bilanci secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del comma quarto dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

(È approvato).

ART. 8.

I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione alle aziende, sulla base dei piani regionali di cui alla lettera b) dell'articolo 2 e dei piani di bacino di traffico di cui al numero 3) dell'articolo 3.

Detti investimenti debbono essere utilizzati anche per contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni può rimanere stabilito di accantonare l'esame degli articoli 9 e 12.

(Così rimane stabilito).

Poiché agli articoli 10, 11, 13 e 14 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 10.

Nel primo esercizio finanziario di applicazione del Fondo nazionale trasporti, alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il cui disavanzo è iscritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito con modificazioni in legge 27 febbraio 1978, n. 43, sarà assicurata dalla regione anche la copertura del disavanzo dell'anno precedente risultante dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile in aggiunta alle erogazioni di cui al secondo comma dell'articolo 7.

(È approvato).

ART. 11.

È costituito per cinque anni, sino al 1984 presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1980 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 300 miliardi di lire; la legge finanziaria indicherà le quote della residua somma destinate a gravare su ciascuno degli anni 1981, 1982, 1983, 1984.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unico, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, tecnologie di controllo, officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi od officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

(È approvato).

ART. 13.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione del secondo comma dell'articolo 9 si provvederà mediante corrispondente riduzione del capitolo n. 5926 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, del capitolo n. 1590 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno e del capitolo n. 7081 dello stato di previsione del Ministero del

bilancio e della programmazione economica, per la parte di relativa competenza.

Alla copertura del maggior onere derivante dall'applicazione dei commi terzo e quarto dell'articolo 9, si farà fronte mediante ricorso alla legge finanziaria.

(È approvato).

ART. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 10 si provvede per il 1980 con la riduzione di lire 150 miliardi del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni 1979 e 1980 recante « Fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ». La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 1.700 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1981, 1982, 1983, 1984.

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

(È approvato).

Propongo di rinviare alla seduta di domani mattina il seguito della discussione del provvedimento. Se non vi sono obiezioni, può così rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO