

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE

44.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 GENNAIO 1981

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.	PAG.
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		
MARZOTTO CAOTORTA ed altri; BOCCHI ed altri: Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore (<i>Approvata dalla X Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato</i>) (228-528-B)	624	
PRESIDENTE	624, 629, 631, 636, 637	
BAGHINO	627, 631, 636, 638	
BOCCHI	625, 629, 636	
FARAGUTI	627	
FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>	625, 628 629, 636, 637	
LA ROCCA, <i>Relatore</i>	624, 625, 628	
		LIOTTI 626, 636
		MELEGA 636, 637, 638
		PANI 637
		POTI 638
		Votazione segreta:
		PRESIDENTE 638
		<hr/>
		La seduta comincia alle 10,40.
		OTTAVIANO, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta precedente.
		(È approvato).

Discussione della proposta di legge Marzotto Caotorta ed altri; Bocchi ed altri: Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore (Approvata dalla X Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato) (228-528-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Bianco Ilario, Caravita, Casini, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Garocchio, Lucchesi, Morazzoni, Pezzati, Piccoli Maria Santa, Porcellana, Portatadino, Quarenghi, Sanese; Bocchi, Spagnoli, Fracchia, Pani, Baldassari, Calaminici, Casalino, Cominato, Cuffaro, Gradi, Manfredini, Monteleone, Ottaviano, Pernice, Tamburini, Vignola e Sarti: « Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore », già approvata dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 19 giugno 1980 e modificata dal Senato nella seduta del 16 dicembre 1980.

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole.

Prima di dare la parola all'onorevole La Rocca, vorrei fare un'osservazione su una questione procedurale che è intervenuta e che purtroppo ha avuto conseguenze gravi per l'applicazione del provvedimento in esame. Mentre la nostra Commissione aveva approvato la proposta di legge nella seduta del 19 giugno 1980, il Senato l'ha approvata con modificazioni soltanto il 16 dicembre ed inoltre non ha provveduto tempestivamente a trasmettere il messaggio alla Camera dei deputati, talché, nonostante il mio interessamento e quello del ministro dei

trasporti — che ringrazio — presso gli uffici della Camera, non è stato possibile assegnare alla nostra Commissione il provvedimento prima della fine dell'anno. Nello stampato è scritto che la proposta di legge è stata trasmessa il 18 dicembre 1980, ma a quella data non era ovviamente ancora assegnata, per cui — ripeto — non è stato possibile iscriverla all'ordine del giorno della Commissione entro il 1980. La conseguenza è che la somma di 150 miliardi stanziata per gli investimenti, compresa nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1979, passa dal 1° gennaio nei residui passivi. Ciò determina una diminuzione degli investimenti in questo settore per 150 miliardi.

Si tratta di una conseguenza deplorabile, che è da addebitare sia al ritardo con cui il Senato ha provveduto ad approvare, con modificazioni, la proposta di legge, sia al ritardo nella trasmissione del messaggio, che non ha consentito alla nostra Commissione di approvare in tempo la proposta stessa. Sono fatti che certamente non possiamo apprezzare.

L'onorevole La Rocca ha facoltà di riferire sulle modifiche apportate dal Senato.

LA ROCCA, *Relatore*. Possiamo constatare con soddisfazione che la proposta di legge approvata dalla nostra Commissione nel giugno dello scorso anno è rimasta sostanzialmente inalterata sia nell'impostazione di principio sia nella metodologia indicata per offrire alla collettività un servizio dei trasporti pubblici locali qualitativamente migliore e nel complesso meno oneroso. È con soddisfazione che constatiamo che l'intenso ed approfondito lavoro da noi svolto è stato valutato positivamente dall'altro ramo del Parlamento, come risulta d'altra parte dalle dichiarazioni di voto sul provvedimento.

Mi preme anche ricordare come decisivo sotto questo profilo sia stato l'intervento che il Governo, in modo particolare il ministro dei trasporti, ha compiuto nel sollecitare a superare le residue obiezioni, che pure si erano manifestate in sede di

Commissione bilancio del Senato, sul provvedimento, in modo tale che oggi possiamo effettivamente limitare la nostra discussione generale a quei pochi punti di modifica, tutti di carattere formale.

L'unica modifica sostanziale che l'altro ramo del Parlamento ha apportato riguarda lo slittamento di un anno dell'applicazione della legge.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Solo per quanto riguarda il fondo dei ripiani dei disavanzi di esercizio.

LA ROCCA, *Relatore*. Tale slittamento si è reso necessario in quanto il Senato ha approvato solo nello scorso dicembre il provvedimento in esame, per cui tutti gli adempimenti che la legge prevede debbano essere svolti dalle assemblee regionali per la determinazione delle normative di competenza e dagli enti locali per l'applicazione di quelle che deriveranno dalle normative regionali ed anche dall'adeguata riflessione sui programmi di ristrutturazione delle aziende, di previsione dei progressivi ripiani dei *deficit* aziendali secondo i meccanismi contenuti nel testo della proposta di legge in esame, tali adempimenti — dicevo — sono inevitabilmente slittati.

Pertanto, per evitare il rischio di ripetere cose già dette in passato, mi permetto di sollecitare i colleghi all'approvazione della proposta di legge in oggetto nel testo pervenutoci dal Senato. Faccio, inoltre, presente che l'introduzione di modificazioni potrebbe far correre il rischio di riaprire la discussione su una serie di problemi che, per brevità, nemmeno cito, ma che sono stati sottolineati in sede di prima lettura sia presso la Commissione bilancio sia presso la Commissione affari costituzionali dei due rami del Parlamento, tanto più che, rispetto alla prima approvazione di questa Commissione, sono mutate alcune condizioni oggettive la cui discussione, appunto, differirebbe ulteriormente l'entrata in vigore del provvedimento.

Concludo raccomandando nuovamente la rapida approvazione della proposta di legge nel testo pervenutoci dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

BOCCHI. Nel preannunciare il voto favorevole del gruppo comunista alla proposta di legge in discussione così come è stata modificata dal Senato, vorrei sottolineare il fatto che questo provvedimento rappresenta un fatto nuovo nella nostra legislazione. Riteniamo, infatti, che essa debba considerarsi un primo avvio di effettiva legge-quadro del Parlamento nazionale in relazione alle competenze che sono quasi esclusivamente di tipo regionale e locale.

Dobbiamo purtroppo registrare ritardi che hanno costretto l'altro ramo del Parlamento ad apportare modificazioni relativamente all'entrata in vigore di una parte della legge, quella relativa al ripiano dei disavanzi di esercizio delle società e delle imprese di trasporto regionale e locale, ritardi che derivano anche — è necessario sottolinearlo —, per il passato, da una non completa adesione dei vari governi a questa iniziativa che trova la sua origine in proposte di legge di vari gruppi parlamentari, in particolare, se mi è permesso richiamarlo, di quello comunista, che risale alla scorsa legislatura.

Credo, quindi, che sia il caso non solo di sollecitare la approvazione della proposta di legge in esame, ma anche di premere perché il Governo — siamo certi che il ministro se ne assumerà l'onere — si faccia carico di recuperare i ritardi del passato.

Il provvedimento in discussione contiene un complesso di norme che riguardano il Ministero dei trasporti — quindi l'amministrazione centrale —, le regioni e le imprese che esercitano il trasporto pubblico. È importante, per evitare di trovarci alla scadenza dell'esercizio corrente nella necessità di richiedere delle proroghe, che il Ministero dei trasporti, per la parte che gli compete, sia immediatamente impegnato a dare esecuzione ai provvedimenti che nella proposta di legge sono previsti. Mi riferisco, in particolare, alla parte che riguarda il fondo di investimen-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1981

ti per un ammontare di duemila miliardi in cinque anni, seicento dei quali possono già essere assegnati alle regioni che, quindi, possono spenderli nell'esercizio corrente.

Voglio aprire, a questo punto, una parentesi sulle considerazioni del relatore, secondo il quale i 150 miliardi di lire già previsti nel 1979 sono passati a residui passivi, per affermare che si tratta, invece, di somme non più recuperabili. Va, inoltre, ricordato che i 150 miliardi erano il frutto di un accordo raggiunto in questa Commissione sulla base di emendamenti presentati dal gruppo comunista alla legge finanziaria.

Il Senato ha provveduto al recupero delle somme fissando due quote, ciascuna di 300 miliardi di lire, per gli anni 1980-1981. È pertanto molto importante che questo provvedimento sia approvato quanto prima con l'impegno dell'attuale ministro dei trasporti non solo di dare alle aziende ed alle imprese di trasporto i mezzi di cui hanno bisogno, ma anche di assicurare un piano di attività e di realizzazioni per le imprese che abbiano particolare rilevanza nel settore sia pubblico sia privato.

Il Governo, tuttavia, ha altre competenze, come quelle che fanno riferimento alla legge-quadro, e cioè al fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi delle aziende che esercitano il trasporto pubblico. Va detto, però, che i principi ispiratori contenuti nei provvedimenti governativi appaiono ormai superati, specie nella parte riguardante la finanza locale; di cui stiamo, fra l'altro attendendo la riforma generale.

Se non vado errato, il progetto governativo per la finanza locale prevede per il 1981 per le aziende di trasporto una maggiorazione del 10 per cento rispetto all'anno precedente, maggiorazione che noi riteniamo insufficiente. Mi auguro, pertanto, che da parte di altri gruppi politici e da parte dello stesso ministro vi sia l'impegno a fare sì che nella fase di attuazione del fondo nazionale dei trasporti si tenga conto delle condizioni reali in cui operano le varie imprese di trasporto, al

fine di porre ordine in un settore che per troppo tempo è stato trascurato, se non addirittura abbandonato.

Con eguale sollecitudine il Ministero dei trasporti dovrà porre mano alla stesura del nuovo codice della strada, anche perché nelle varie norme contenute nel testo unico relativo alla disciplina ed al codice della strada vi sono numerosi provvedimenti di carattere occasionale che rendono complicata e difficile la definizione degli spazi di operatività delle aziende di trasporto. Infatti, spesso si tratta di norme che risalgono ai lontani anni Venti e Trenta e che presentano, quindi, le incongruenze che ciascuno di noi può immaginare.

Inoltre, per mettere le regioni in condizione di potere, attraverso provvedimenti di loro competenza, attuare completamente il provvedimento che ci accingiamo a votare, è indispensabile che si crei un raccordo tra regioni, Ministero dei trasporti e Governo, dal momento che molte regioni sono costrette ad adottare provvedimenti di proroga e di rinvio in sede di attuazione di leggi (mi riferisco, in particolare, all'attuazione della riforma sanitaria).

Con queste osservazioni preannuncio il voto favorevole del gruppo comunista alla proposta di legge in discussione, nel testo modificato dal Senato.

LIOTTI. Il dibattito che si è svolto nel corso di vari mesi sia in questa Commissione sia al Senato in merito a questo provvedimento credo abbia evidenziato in modo esplicito la volontà dei vari gruppi politici, tra i quali certamente il gruppo socialista, di portarlo a compimento.

Non possiamo che ribadire la volontà che questo provvedimento sia definitivamente approvato. Ovviamente ci rammarichiamo per i ritardi che hanno impedito la sua applicazione entro il 1980 ed auspichiamo che le difficoltà che il presidente ha evidenziato come procedurali, ma che hanno indubbi riflessi negativi nel settore, possano essere in qualche modo superate. A tal fine, in sintonia con la volontà espressa dal gruppo comunista,

presentremo un ordine del giorno che impegni il Governo a recuperare questi 150 miliardi all'interno della legge finanziaria e a renderli disponibili per l'applicazione di questo provvedimento. Ci auguriamo che tale volontà sia recepita positivamente dal Governo.

FARAGUTI. Credo che il dibattito che si è sviluppato sul provvedimento in esame ci esima in seconda lettura dal tornare sulle ragioni che ci inducono ad esprimere su di esso un giudizio positivo. D'altra parte il gruppo democratico cristiano ha dato un contributo notevole alla definizione del provvedimento stesso. Dobbiamo tuttavia esprimere il nostro vivo rammarico per lo slittamento che il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio ha avuto, considerando che esso introduce un meccanismo che costringerà le aziende a praticare una politica di risanamento nel settore tariffario, sia pure dopo un certo periodo di rodaggio. Città come Genova, Roma, Milano, Torino ed altre, che soffrono per le conseguenze dell'attuale politica dei trasporti pubblici, soffriranno per l'impossibilità di arrivare nel corso di quest'anno alla razionalizzazione della politica tariffaria, mentre le aziende di trasporto non potranno beneficiare del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio, che le avrebbe costrette a confrontarsi con il meccanismo positivo e razionalizzante previsto dal provvedimento in esame.

Comunque sia, deve essere chiaro che la responsabilità di questo rinvio non può essere addebitata ad alcuna parte politica.

A nome del gruppo democratico cristiano preannuncio il voto favorevole alla approvazione definitiva della proposta di legge.

BAGHINO. Confessiamo che, vista la particolare attenzione posta dai senatori su questo provvedimento, speravamo che ce lo ritrasmettessero con profondi mutamenti, per le considerazioni che in prima lettura abbiamo svolto e che sono state svolte anche nell'altro ramo del Parlamen-

to, ma che non si sono tradotte sostanzialmente in un miglioramento del testo. Abbiamo almeno la possibilità di tornare su certe riflessioni, non per ripeterci o per sostenere tesi che sono già state accantonate, come risulta dal voto espresso al Senato e che sarà espresso in questa sede, ma per considerare tra noi qualche cosa che ci dovrà venire in mente nel futuro. In definitiva, vi è chi dice che questo provvedimento è razionale, perché con esso finalmente si dà un compito preciso alle regioni, ma di fatto si tratta di un provvedimento parziale. Non so come potrà ogni regione definire una politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano nazionale dei trasporti e del proprio piano settoriale. Questo avverrà quando il piano nazionale dei trasporti sarà stato approvato e posto in attuazione; sarà il Ministero ad istituire il fondo, dal quale erogherà le somme secondo le soluzioni che le regioni avranno trovato, ma senza alcun collegamento tra regione e regione e tra queste e lo Stato. Si demanda alla regione un compito senza aver stabilito i principi ai quali le regioni debbono attenersi.

Lo slittamento al 1982 è stato giustificato al Senato con l'esigenza di dare la possibilità alle regioni di attuare le norme necessarie ad applicare la legge. Ma questo ritardo non comporta forse complicazioni, disagi, disfunzioni nelle decisioni prese dai singoli comuni in materia di trasporti?

Ritengo che ci troveremo fatalmente al 31 dicembre 1981 nella condizione di dover rilevare che le regioni non hanno potuto attuare quanto previsto dalla presente legge, anche perché sono quanto mai complicate ed artificiose le parti del provvedimento che comportano un intervento delle regioni. Come logica conseguenza di tutto questo avremo un ulteriore slittamento dei tempi di attuazione.

Purtroppo, l'altro ramo del Parlamento — per il quale, per altro, non abbiamo elementi di critica — che avrebbe potuto tradurre queste considerazioni in modifiche, non l'ha fatto, né se ne è preoc-

cupato il Governo al quale certamente tale compito spettava in via primaria.

Ci trova, poi, perfettamente consenzienti l'istituzione del fondo nazionale con il compito di ripianare i disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private. La conduzione dei servizi pubblici in modo economicamente valido costituisce un principio da tenere presente non solo per quanto riguarda i servizi locali, ma per tutti gli altri tipi di trasporto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche approximate dal Senato.

LA ROCCA, Relatore. Credo che si debba prendere atto con soddisfazione del fatto che, al di là di osservazioni che in qualche caso attengono più al costume della nostra vicenda politica che alla sostanza del provvedimento in esame, nella discussione odierna non si sia registrato alcun dissenso rispetto alla necessità di procedere alla rapida approvazione della proposta di legge in esame.

Non è compito del relatore fornire le risposte alle domande che sono state indirizzate all'esecutivo; da questo punto di vista mi permetto, anzi, di sollecitare il Governo a predisporre, ai fini della praticabilità dei meccanismi contenuti nel provvedimento, interventi assolutamente nuovi rispetto alla tradizione del nostro paese, nell'ambito del dicastero dei trasporti l'immediata messa a punto delle strutture necessarie a rendere operativi gli adempimenti previsti dal provvedimento. Ciò sarà agevolato dal fatto che, come sappiamo tutti, all'interno del Ministero dei trasporti esistono notevoli capacità tecniche ed umane, capacità che, però, vengono quotidianamente sprecate. Sarebbe, pertanto, necessario creare una struttura permanente che si occupi con continuità ed efficacia di questo particolare settore.

La legge nella sua praticabilità rischia ritardi di attuazione nel dispiegamento della sua azione se la struttura ministeriale e le regioni non corrisponderanno tempestivamente ai compiti affidati loro.

È necessario, quindi, compiere un'azione politica di sollecitazione, di promozione specie in ordine ad alcune situazioni regionali che in passato su questi temi hanno dimostrato scarsa attenzione. In questo senso, pur sottolineando ancora una volta il quadro di perfetta autonomia in cui operano le regioni, è necessario sottolineare che l'iniziativa di coordinamento è fondamentale ai fini dell'attuazione della legge sia dal punto di vista del ripiano dei disavanzi di esercizio, sia da quello, più importante e decisivo, della spendibilità dei finanziamenti che debbono essere in questa prima fase indirizzate alla utilizzazione degli elementi infrastrutturali di cui l'organizzazione del trasporto collettivo ha estremo bisogno, piuttosto che come si è fatto negli anni passati, alla sia pure facile soluzione di problemi parziali come quello relativo all'incremento del materiale rotabile, che è un problema certamente importante ma che non è il solo.

FORMICA, Ministro dei trasporti. Il Governo ha poco da aggiungere a quanto hanno già esposto il relatore ed i colleghi intervenuti nella discussione che si sono soffermati sul ritardo che ha subito il provvedimento al Senato e sulle modifiche da questo introdotte.

Per quanto riguarda le conseguenze del ritardo sul ripiano del disavanzo per l'anno 1980 da parte delle aziende di trasporto locali, è stata prevista un'integrazione nel decreto-legge sulla finanza locale, integrazione del 10 per cento che giustamente l'onorevole Bocchi ha definito insufficiente ed in contraddizione con quanto stabiliva la legge circa gli incrementi agli stanziamenti degli anni precedenti. Comunque, non appena ottenuta la disponibilità da parte del Ministero del tesoro, in sede di conversione in legge del decreto-legge il Governo si impegnerà secondo le indicazioni fornite dai colleghi.

Un'altra conseguenza dovuta allo slittamento di cui dicevo prima riguarda il fondo degli investimenti, per cui, come ha già detto il presidente all'inizio della seduta, i 150 miliardi previsti per il 1979

vanno a residuo dal momento che approviamo il provvedimento nel 1981. A questo punto, essendo ciò dovuto a cause tecniche e cioè al ritardo più volte ricordato, non ritengo utile modificare il testo e rinviarlo al Senato, ma penso sia più corretto modificare la legge finanziaria.

Per quanto riguarda le raccomandazioni formulate dal relatore affinché il Ministero provveda quanto prima all'attuazione della parte di propria competenza nel quadro del coordinamento con le regioni, posso assicurare che già nei giorni scorsi abbiamo avuto un incontro con la direzione generale della motorizzazione civile nel corso del quale è stato costituito un gruppo di lavoro; inoltre, nei prossimi giorni è prevista una riunione con i rappresentanti delle regioni al fine di raggiungere un'armonizzazione fra i comportamenti dei diversi assessorati regionali.

Infine, nell'impegnarmi a tenere informata la Commissione riguardo ai provvedimenti che adotteremo, devo solo aggiungere che presso l'altro ramo del Parlamento è già stata predisposta la relazione per la legge delega concernente il nuovo codice della strada.

BOCCHI. Poiché il nuovo codice della strada non potrà essere approvato in tempi brevi, le mie preoccupazioni riguardavano solo eventuali provvedimenti legati strettamente a quello oggi in discussione.

FORMICA, Ministro dei trasporti. Certamente questi potranno essere oggetto di discussione tra noi e le regioni ai fini di eventuali modifiche che agevolino la situazione delle aziende di trasporto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

Gli articoli 1, 2 e 3 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 4 nel seguente testo:

ART. 4.

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

a) in economia degli enti locali;

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;

e) 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 alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente di intesa con la regione finitima interessata.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempimento 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, salva 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, e successive modificazioni, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'articolo 1 a decorrere dall'entrata in vigore

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1981

delle rispettive leggi regionali di cui al secondo comma, 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 predetti effetti postali.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 4.

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

- a) in economia dagli enti locali;
- 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 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 alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente di intesa con la regione finitima interessata.

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, salva 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, e successive modificazioni, 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 secondo comma, 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 predetti effetti postali.

Pongo in votazione l'articolo 4 nel testo del Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 5 nel seguente testo:

ART. 5.

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

Le somme che le regioni stanzianno 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

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1981

ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 10 e 11.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lettera c) dell'articolo 2 relativi ai servizi di trasporto pubblico locale, di cui al primo comma dell'articolo 1, sono erogati dalla regione 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 9 e 11.

BAGHINO. Poiché non intendiamo ritardare ulteriormente l'iter del provvedimento, tradurremo in un ordine del giorno l'emendamento che avremmo voluto proporre, tendente a fissare una data per l'erogazione delle somme per l'esercizio del servizio. Infatti, senza una data precisa e senza la previsione di penalità, le aziende e le imprese in caso di ritardo saranno obbligate ad assumere prestiti al tasso attuale, che è molto gravoso, con ulteriori appesantimenti dei loro bilanci. Presenteremo quindi un ordine del giorno, affinché il Governo demandi alle regioni il compito di fissare una data precisa per l'erogazione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 nel testo approvato dal Senato.

(È approvato).

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 6 nel seguente testo:

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 dall'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 di intesa con la Commissione consultiva 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 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 effettuata mediante resoconti semestrali.

Il Senato lo ha così modificato:

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 dall'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 di intesa con la Commissione consultiva 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 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 del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuata mediante resoconti semestrali.

Pongo in votazione l'articolo 6 nel testo del Senato.

(E approvato).

Gli articoli 7 e 8 non sono stati modificati.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 9 nel seguente testo:

ART. 9.

È istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1981 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1980 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1981 e per gli anni successivi detto importo sarà modificato anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del paese.

La legge finanziaria per il 1981 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonché il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura.

A partire dall'anno 1981 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi dell'articolo 1 della legge 10 maggio 1976, n. 356, sono ridotte in un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma.

Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

Le regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 31 ottobre 1980, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1980 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonché del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corresponsione del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6.

Sarà sentito, altresì, il parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sui programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 9.

È istituito, a partire dall'esercizio finanziario 1982, presso il Ministero dei trasporti un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1982 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1981 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende

di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1982 e per gli anni successivi detto importo sarà modificato anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del paese.

La legge finanziaria per il 1982 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonché il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura.

A partire dall'anno 1982 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi dell'articolo 1 della legge 10 maggio 1976, n. 356, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma.

Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

Le regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 31 ottobre 1981, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1981 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonché del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corresponsione del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle azien-

de di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6.

Sarà sentito, altresì, il parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sui programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Pongo in votazione l'articolo 9 nel testo del Senato.

(È approvato).

L'articolo 10 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 11 nel seguente testo:

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.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato 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, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1981

non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

Il Senato lo ha così modificato:

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 ciascuno degli anni 1980 e 1981 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 200 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato 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, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

Pongo in votazione l'articolo 11 nel testo del Senato.

(È approvato).

L'articolo 12 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 13 nel seguente testo:

ART. 13.

Alla copertura dell'onere derivante dalla 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 del terzo comma dell'articolo 9, si farà fronte mediante ricorso alla legge finanziaria.

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

Il Senato ha soppresso questo articolo.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 14 nel seguente testo:

ART. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 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.

Il Senato ha così modificato questo articolo che, a seguito della soppressione del precedente, è diventato articolo 13:

ART. 13.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 il relativo onere, valutato in lire 300 miliardi in ciascuno degli anni 1980 e 1981, viene fronteggiato rispettivamente a carico e mediante riduzione dei capitoli 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1979, 1980 e 1981. La legge finanziaria, nell'ambito della residua autorizzazione complessiva di lire 1.400 milioni, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare su ciascuno degli anni 1982, 1983 e 1984.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 14 GENNAIO 1981

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

MELEGA. Il gruppo radicale voterà contro l'approvazione di questo articolo, in quanto avrebbe preferito che le somme per il finanziamento del fondo fossero reperite in altri capitoli di bilancio.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13 (ex 14) nel testo del Senato.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno.

Gli onorevoli Liotti, Marzotto Caotorta, Potì e La Rocca hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

nel constatare come i ritardi nell'approvazione della proposta di legge n. 228-528-B obblighino a considerare perenti 150 miliardi destinati ad investimenti e ritenendo questo fattore contrastante con la volontà del legislatore oltre che con le esigenze e con le attese del settore,

impegna il Governo

ad apportare le opportune correzioni alla legge finanziaria del 1981 di imminente approvazione perché la suddetta somma possa essere reintegrata e conseguentemente utilizzata (0/228-528-B/1/10).

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Onorevole Liotti, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

LIOTTI. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Bocchi, Pani, Calaminici, Cominato e Casalino hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

in occasione dell'approvazione della proposta di legge n. 228-528-B,

impegna il Governo

a provvedere con la massima sollecitudine agli adempimenti del Ministero dei trasporti previsti dal suddetto provvedimento e ad adeguare le nuove norme del codice della strada con i principi e le indicazioni in esso contenuti (0/228-528-B/2/10).

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo.

PRESIDENTE. Onorevole Bocchi, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

BOCCHI. No, signor presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Baghino e Parlato hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

impegna il Governo

a far sì, per quanto attiene alla propria competenza, che la erogazione — prevista dall'articolo 5 della proposta di legge n. 228-528-B — relativa all'esercizio di cui all'articolo 2, lettera c), avvenga entro il 31 marzo di ogni anno (0/228-528-B/3/10).

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

BAGHINO. No, signor presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Melega ha presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

impegna il Governo

a reperire la copertura finanziaria per il finanziamento del Fondo nazionale trasporti di cui alla proposta di legge numero 228-528-B per gli anni 1982, 1983 e 1984 dai capitoli di spesa del Ministero della difesa (0/228-528-B/4/10).

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non posso accogliere l'ordine del giorno, in quanto non rientra nella competenza del dicastero dei trasporti.

MELEGA. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Permettetemi, non in qualità di presidente, ma come firmatario della proposta di legge in esame, di fare una dichiarazione di voto anche a nome del gruppo democratico cristiano.

Il provvedimento in discussione segna il coronamento di una lunga battaglia iniziata con altri colleghi fin dalla VI legislatura, quando fu presentata da un gruppo di colleghi e da me una proposta di legge-quadro per il trasporto locale. Tale proposta fu ripresentata nella VII legislatura, arrivò a buon punto, ma il suo iter fu interrotto dall'anticipato scioglimento delle Camere, Ripresentata per la terza volta, tale proposta sta ora per essere approvata, il che significa che la tenacia dei parlamentari può essere premiata quando riesce a riattivare consenso sia nei settori politici, sia tra i cittadini.

Non posso, tuttavia, non notare come lo slittamento di un anno dell'entrata in vigore del fondo per il ripiano dei disavanzi d'esercizio, causato dal lungo periodo di tempo che il Senato ha impiegato nell'esame del provvedimento, comporterà il fatto che resterà ancora in vigore l'attuale sistema di ripiano di tali disavanzi che è iniquo, in quanto fa riferimento alla spesa storica del 1977. Inoltre, come hanno rilevato alcuni colleghi, anche quel 10 per cento stanziato con decreto-legge sarà insufficiente e sarà in ogni caso inadeguato qualunque aumento di tale percentuale finché essa continuerà ad essere uguale per tutte le aziende. Mi auguro, pertanto, che si possa prevedere già per il 1981 ad un'oculata distribuzione di tali finanziamenti con il contributo delle regioni. Ciò ha tanto più valore, in quanto le regioni potranno ve-

ramente iniziare quell'opera di controllo che è certamente uno dei fini principali che questa legge si è prefissa, che per anni è stata auspicata dalle categorie interessate, dai sindacati, che hanno appoggiato l'iter di questa legge e che noi ci proponiamo, come funzione del Parlamento, di mettere in atto nel settore di nostra competenza.

PANI. Vorrei soltanto rilevare, riprendendo un'espressione usata poc'anzi dal presidente, che effettivamente la tenacia dei parlamentari di diversi gruppi, tra cui - credo di doverlo sottolineare - quello comunista, ha consentito di battere finalmente le resistenze che, in modo altrettanto tenace e grave, sono venute dal Governo nella persona soprattutto del ministro del tesoro.

Tale tenacia, inoltre, ha consentito di premiare una proposta che oggettivamente punta alla riorganizzazione del trasporto urbano ed extraurbano, ad introdurre in tale sistema l'elemento della programmazione, del riordino della materia, della certezza dei flussi finanziari, che punta - ripeto - a dare all'organo regionale, al potere regionale una competenza più precisa e definitiva proprio nel sistema della riorganizzazione della politica del trasporto urbano ed extraurbano.

Il gruppo comunista ritiene che il provvedimento in esame rappresenti un grosso passo in avanti nella direzione di rendere tutto il sistema, oltre che più ordinato, anche più economico e, quindi, più rispondente alle esigenze dei cittadini. Vogliamo, tuttavia, sottolineare che, per attuare questa legge che ci accingiamo ad approvare, occorrerà un impegno straordinario e serio da parte del Governo, come abbiamo sottolineato nel nostro ordine del giorno. La nostra è, pertanto, una dichiarazione di voto convinta e favorevole, anche se riteniamo necessario sottolineare nuovamente l'esigenza che il Governo risponda pienamente e tempestivamente a tutti gli adempimenti di sua competenza.

MELEGA. Annuncio il voto favorevole del gruppo radicale sul provvedimento in esame che, a nostro avviso, si muove nella direzione — da noi ritenuta primaria — di un decentramento regionale, pur con l'esplicita riserva da me avanzata in sede di esame degli articoli a proposito dell'opportunità, da parte del Governo, di reperire i fondi per questo e per altri provvedimenti non dallo stato di previsione del Ministero del tesoro, ma da quello del dicastero della difesa, fondi normalmente destinati a scopi bellici cui noi ci opponiamo.

POTÌ. Ribadisco il voto favorevole del gruppo socialista per le ragioni già esposte dal collega Liotti, nonché per le argomentazioni portate dal presidente e dal ministro. Noi auspichiamo un riordino nel settore del trasporto locale per una maggiore efficienza e correlazione tra lo sviluppo economico, l'assetto del territorio e l'organizzazione del trasporto.

Esprimo anche soddisfazione per l'accoglimento da parte del Governo del nostro ordine del giorno tendente al recupero degli investimenti che altrimenti sarebbero andati perduti.

BAGHINO. Annuncio il voto favorevole del gruppo del MSI-destra nazionale al provvedimento in esame, così come, d'altronde, è avvenuto nell'altro ramo del Parlamento, con l'auspicio che il Ministero dei trasporti si adoperi perché questo provvedimento, nella sua parte concreta — quella che permetterebbe di adeguare e razionalizzare i servizi dei trasporti locali — sia sveltito il più possibile, anche superando certe pastoie che attualmente si manifestano e che nell'annunciata riunione dei rappresentanti degli assessori addetti ai trasporti delle regioni si avvenga ad un impegno perché il piano regionale possa tener conto di tutte le interdipendenze tra regione e regione, in modo che, in assenza del piano generale dei trasporti non si creino situazioni difficili da governare.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà immediatamente votata a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge MARZOTTO CAOTORTA ed altri; BOCCHI ed altri: « Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore » (*Approvata dalla X Commissione permanente della Camera e modificata dal Senato*) (228-528-B):

Presenti e votanti . . .	37
Maggioranza	19
Voti favorevoli . . .	37
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate, Baghino, Baldassari, Bernardi Guido, Bocchi, Briccola, Calaminici, Casolino, Cominato, Contu, Dutto, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Forte Salvatore, Gradi, Grippo, Lamorte, Ligato, Liotti, Lucchesi, Manfredini, Marzotto Caotorta, Melega, Monteleone, Morazzoni, Ottaviano, Pani, Parlato, Pernice, Pezzati, Picano, Potì, Robaldo, Rubino, Russo Ferdinando, Tamburini.

La seduta termina alle 12.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA