

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

46° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 FEBBRAIO 1990

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET)» (952)

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nei trasporti (CIPET)» (877), d'iniziativa del senatore Senesi e di altri senatori

(Discussione congiunta e approvazione con modificazioni in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE Pag. 6, 7, 9 e *passim*
ANDÒ (DC), relatore alla Commissione ... 6, 9, 11
PICANO, sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica 9, 11
ULIANICH (Sin.-Ind.) 12
VISCONTI (PCI) 11, 12

(1) Il disegno di legge, nel testo unificato, assume il seguente titolo: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)».

«Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali» (1924)
(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 2, 3, 5 e *passim*
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.) 2
PICANO, sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica 3, 5
ULIANICH (Sin.-Ind.) 6
VISCONTI (PCI) 3, 6

«Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» (1940)
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE 12, 14
NIEDDU (DC), relatore alla Commissione ... 13

I lavori hanno inizio alle ore 11,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali» (1924)

(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali».

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è già stato esaminato prima in sede deliberante e poi in sede referente dalla nostra Commissione, che, il 1° febbraio 1990, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante su proposta del relatore, il quale ha rilevato che il parere condizionato espresso dalla 1^a Commissione permanente non ha carattere ostativo ai sensi del comma 6 dell'articolo 40 del Regolamento.

La Presidenza del Senato ha accolto la richiesta e quindi prendiamo la discussione nella nuova fase procedurale.

Ricordo che la relazione del senatore Chimenti e la discussione generale sono già state svolte nelle precedenti sedute.

MARIOTTI. Signor Presidente, vorrei ricordare che sono presentatore, insieme ai colleghi Santini e Marniga, di alcuni emendamenti volti ad estendere il provvedimento alle aziende di trasporto gestite dalle Regioni nonché ai disavanzi di esercizio del 1989, emendamenti sui quali la 5^a Commissione permanente ha già espresso parere contrario.

Ho predisposto altresì il seguente ordine del giorno:

«l'8^a Commissione permanente del Senato,

nel sottolineare la necessità di immediati interventi a favore delle aziende di trasporto sia degli enti locali che delle Regioni con riferimento anche ai disavanzi di esercizio registratisi nel 1989,

impegna il Governo ad assumere al riguardo e con urgenza un ulteriore provvedimento successivamente all'approvazione del disegno di legge n. 1924.»

(0/1924/1/8^a)

Esso vuol impegnare il Governo ad assumere urgentemente un ulteriore provvedimento dopo l'approvazione del disegno di legge n. 1924 e chiede che vengano prese in considerazione, per le provvidenze in tale futuro provvedimento, oltre che gli enti locali anche le Regioni nell'erogazione dei fondi stessi.

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Mi dichiaro favorevole a tale ordine del giorno.

VISCONTI. Anche il Gruppo comunista è d'accordo nel sollecitare il Governo a presentare un provvedimento, sebbene ancora una volta si tratta di un provvedimento tampone.

Per noi il provvedimento più auspicabile sarebbe quello di una modificazione organica della legge 10 aprile 1981, n. 151.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno presentato dal senatore Mariotti.

È approvato.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Gli enti locali sono autorizzati a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e dei servizi di trasporto in gestione diretta relativi agli esercizi 1987 e 1988. Detti mutui non possono essere concessi dalla Cassa depositi e prestiti e dalla direzione generale degli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro.

2. Le disposizioni del comma 1 si applicano anche per il finanziamento delle somme occorrenti, entro i limiti derivanti dalla partecipazione azionaria, per la ricapitalizzazione delle aziende di trasporto costituite in forma di società per azioni, quando l'ente locale riveste la posizione di unico azionista o di azionista di maggioranza.

3. I mutui di cui ai commi 1 e 2 possono essere assunti anche in eccedenza al limite di indebitamento stabilito dall'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1978, n. 43; l'importo degli interessi delle rate di ammortamento concorre, comunque, alla determinazione del limite di indebitamento per ciascuno degli anni successivi a quello in cui viene deliberata l'assunzione del mutuo.

4. I mutui possono essere regolati esclusivamente a tasso fisso, la cui misura non può superare il tasso di riferimento determinato in applicazione dell'articolo 22, comma 2, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 66, convertito, con modificazioni, nella legge 24 aprile 1989, n. 144.

È approvato.

Art. 2.

1. L'ammontare del mutuo di cui all'articolo 1 non può essere superiore:

a) per le aziende di trasporto pubbliche, all'importo del disavanzo della gestione del trasporto locale quale risulta, per ciascuno degli

anni 1987 e 1988, dal bilancio consuntivo dell'azienda, debitamente approvato;

b) per i servizi di trasporto in gestione diretta, alla risultanza in proposito evidenziata, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, nel conto consuntivo dell'ente locale debitamente approvato;

c) per le aziende costituite in forma di società per azioni, all'importo della quota a carico dell'ente locale della perdita risultante dal bilancio redatto e approvato, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

È approvato.

Art. 3.

1. L'onere di ammortamento dei mutui contratti ai sensi della presente legge è a carico dei bilanci degli enti locali.

2. Per il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui, gli enti locali possono utilizzare i contributi erariali corrisposti a valere sul fondo per lo sviluppo degli investimenti istituito presso il Ministero dell'interno. I contributi erariali sono determinati calcolando una rata di ammortamento costante annua posticipata con interesse del 5 per cento.

3. Agli enti locali è concesso a carico del bilancio dello Stato un contributo annuo corrispondente alla differenza tra l'annualità di ammortamento dei mutui contratti ai sensi della presente legge e l'annualità di ammortamento calcolata alle condizioni praticate dalla Cassa depositi e prestiti. Gli eventuali interessi di preammortamento restano a totale carico degli enti locali.

4. Per l'assunzione a carico del bilancio statale dei contributi di cui al comma 3, gli enti locali sono tenuti a trasmettere al Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale per la finanza del settore pubblico allargato:

a) copia della deliberazione consiliare di assunzione del mutuo con l'attestazione del segretario che la deliberazione stessa è divenuta esecutiva ai sensi di legge;

b) copia autentica del contratto di mutuo, con l'indicazione dei piani di ammortamento.

È approvato.

Art. 4.

1. Il termine stabilito per le Regioni dall'articolo 1, comma 7-*quinquies*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, ai fini degli adempimenti di cui al decreto del Ministro del tesoro del 9 febbraio 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 28 aprile 1987, e relative circolari esplicative, è prorogato al 31 dicembre 1989.

È approvato.

Vi è a questo punto un emendamento del relatore Chimenti volto ad introdurre un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 4, già accolto dalla Commissione in sede referente. Esso così recita:

Art. 4-bis.

1. Il termine stabilito per i comuni e le province dal primo comma dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, n. 421, limitatamente alle variazioni del bilancio conseguenti all'applicazione della presente legge, o comunque ad essa connesse, per l'anno 1989 è differito al 31 dicembre.

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo di un articolo presentato dal relatore Chimenti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 5, con l'avvertenza che ad esso sono state apportate alcune modificazioni di carattere puramente formale:

Art. 5.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 72.000 milioni per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede utilizzando, per gli stessi anni 1991 e 1992, l'accantonamento: «Concorso dello Stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto degli enti locali per gli anni 1987 e 1988 (rate ammortamento mutui)», iscritto nel bilancio triennale dello Stato, a legislazione vigente, 1990-1992, tra i fondi per provvedimenti legislativi in corso di parte corrente (allegato C/3).

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

È approvato.

Art. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

VISCONTI. Confermo il voto negativo dei senatori comunisti su questo provvedimento che riteniamo inadeguato e insufficiente.

ULIANICH. Annuncio il voto contrario dei senatori del Gruppo della Sinistra indipendente sul disegno di legge in titolo.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET)» (952)

«Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nei trasporti (CIPET)» (877), di iniziativa dei senatori Bernardi ed altri
(Discussione congiunta e approvazione con modificazioni in un testo unificato) (1)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione dei trasporti (CIPET)».

Sullo stesso argomento è iscritto all'ordine del giorno anche il seguente disegno di legge: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nei trasporti (CIPET)», di iniziativa dei senatori Bernardi, Libertini, Picano, Visca, Mariotti, Coletta, Pagani, Ulianich, Visibelli e Pollice.

Data l'identità della materia, propongo che i due disegni di legge siano discussi congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Ricordo che tali disegni di legge sono stati già esaminati, in sede referente, dalla nostra Commissione, che, il 18 gennaio scorso, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante.

Ricordo altresì che nel corso della discussione in sede referente è stato costituito un Comitato ristretto che ha elaborato un testo unificato dei due provvedimenti.

Il relatore, senatore Andò, ha già illustrato tale testo nella precedente sede e non ritiene di dover aggiungere altro. Pertanto, se non si fanno osservazioni, l'illustrazione anzidetta può essere considerata acquisita al dibattito nella sua nuova fase procedurale.

Anche la discussione generale è stata già svolta nella precedente sede.

Se non si fanno osservazioni, anche tale fase procedurale verrà considerata acquisita all'attuale fase del dibattito.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Come ha ricordato il Presidente, non intendo aggiungere altro, dando per illustrato il testo redatto dal

(1) Il disegno di legge, nel testo unificato, assume il seguente titolo: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)».

Comitato ristretto, in quanto esso è stato in quella stessa sede accolto all'unanimità.

PRESIDENTE. Essendo stati acquisiti i pareri favorevoli della 1^a e della 5^a Commissione permanente, passiamo pertanto all'esame e alla votazione degli articoli.

Come ho già detto, il Comitato ristretto ha redatto un testo unificato dei due disegni di legge.

Propongo che l'esame e la votazione degli articoli abbiano luogo sulla base di tale testo.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Do lettura degli articoli nel testo proposto dal Comitato ristretto.

Art. 1.

1. In attesa della legge di riforma dei Ministeri e nel quadro delle previsioni di riordino di cui all'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 400, è istituito nell'ambito del CIPE il Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET).

2. Il CIPET è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro del bilancio e della programmazione economica.

3. Fanno parte del CIPET, oltre al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del bilancio e della programmazione economica, i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile. Possono partecipare alle sedute del CIPET anche i Ministri del tesoro, dell'ambiente, per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e per i problemi delle aree urbane.

4. Su invito del Presidente possono altresì partecipare ai lavori del CIPET altri Ministri interessati agli argomenti oggetto delle sedute. Possono essere chiamati ad intervenire per l'esame di argomenti di rispettivo interesse, senza diritto di voto, i Presidenti delle regioni e i Presidenti delle province autonome di Trento e di Bolzano.

5. Alle sedute del CIPET assistono il Segretario generale della programmazione economica ed il coordinatore del Segretariato del CIPET di cui all'articolo 3, comma 3. Il servizio di segreteria amministrativa per le sedute del CIPET è assicurato dalla Direzione generale per l'attuazione della programmazione economica del Ministero del bilancio e della programmazione economica.

6. Per quanto non diversamente disposto dalla presente legge, l'attività del CIPET è disciplinata ai sensi dell'articolo 7, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e, in via transitoria, secondo le norme vigenti per gli altri Comitati interministeriali operanti nell'ambito del CIPE.

È approvato.

Art. 2.

1. Il CIPET è organo di informazione, di programmazione e di coordinamento per la gestione delle politiche e delle attività nel settore

del trasporto. Fatte salve le competenze del Consiglio dei ministri e del CIPE in ordine agli indirizzi della politica economica generale, il CIPET:

a) emana direttive: per il raccordo della programmazione nel settore del trasporto con la programmazione economica generale; per il coordinamento e la semplificazione delle procedure riguardanti le attività di trasporto inerenti a settori omogenei di competenza anche facenti capo a più Ministeri interessati; per la semplificazione delle procedure per l'attuazione del Piano generale dei trasporti e per la definizione degli schemi di convenzione connessi ai progetti integrati, nel rispetto delle autonomie delle regioni e degli enti locali;

b) emana direttive per l'adeguamento al Piano generale dei trasporti dei piani e programmi in corso di realizzazione o adottati da parte delle amministrazioni statali, regionali e locali, nonché delle società o enti pubblici o a prevalente partecipazione pubblica che prevedono interventi comunque incidenti nel settore del trasporto. A tal fine le amministrazioni, società ed enti sono tenuti a trasmettere al Segretariato del CIPET detti piani e le informazioni richieste o comunque ritenute utili per il loro esame;

c) emana direttive per l'articolazione del Piano generale dei trasporti in obiettivi specifici riguardanti i corridoi plurimodali, i sistemi strutturali ed organizzativi concernenti la rete di trasporti, gli interventi da adottare nei tessuti urbani e metropolitani, i criteri per la realizzazione di progetti integrati che prevedono intese con le regioni e gli enti locali. Sulla base di tali direttive le amministrazioni, società ed enti di cui alla lettera b) formulano i piani attuativi specifici che devono essere comunicati al Segretariato del CIPET; le stesse amministrazioni, società ed enti devono inviare al Segretariato del CIPET relazioni annuali sullo stato di avanzamento di detti piani. Il CIPET valuta la conformità dei piani stessi agli obiettivi del Piano generale dei trasporti ed alle direttive emanate;

d) esprime parere obbligatorio sulla conformità agli obiettivi del Piano generale dei trasporti di programmi generali e progetti di massima per interventi adottati nel settore da amministrazioni statali, regioni ed enti locali. A tal fine, i progetti e programmi sono trasmessi al CIPET, che si esprime entro sessanta giorni; decorso inutilmente tale termine il parere si intende espresso in senso favorevole;

e) emana direttive per l'armonizzazione dei criteri di analisi ed elaborazione dei dati statistici in relazione alla predisposizione del Conto nazionale dei trasporti;

f) emana direttive concernenti nuove iniziative legislative e regolamentari in ordine all'adeguamento della politica tariffaria e della disciplina in materia di contributi a soggetti pubblici e privati che operano nel settore del trasporto agli obiettivi del Piano generale dei trasporti;

g) emana direttive per l'elaborazione e l'adeguamento dei piani regionali dei trasporti al Piano generale dei trasporti. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni che non vi hanno ancora provveduto approvano i piani regionali dei trasporti; i piani stessi devono essere adeguati entro novanta giorni dalla data di emanazione della direttiva. A tal fine le regioni sono tenute ad

inviare al Segretariato, entro sessanta giorni dalla richiesta, i piani adottati; il CIPET può altresì richiedere relazioni sullo stato dei lavori per la redazione dei piani;

h) provvede con cadenza triennale, sentite le regioni, all'aggiornamento del Piano generale dei trasporti che dovrà indicare per il triennio di riferimento l'ammontare di risorse pubbliche da destinare al finanziamento di interventi nel settore del trasporto rispettivamente di parte corrente e di parte capitale; è conseguentemente abrogato il secondo comma dell'articolo 4 della legge 15 giugno 1984, n. 245;

i) esercita, su delega del Consiglio dei ministri e con riferimento ad esigenze di carattere unitario attinenti alla programmazione economica nel trasporto, nonché ad impegni derivanti da obblighi internazionali e comunitari, le funzioni di cui agli articoli 4, 5 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, limitatamente agli interventi di attuazione degli obiettivi previsti dal Piano generale dei trasporti;

l) formula proposte circa l'attività di ricerche e studi dell'Istituto superiore dei trasporti - ISTRAS.p.a.

2. In fase di predisposizione dei disegni di legge finanziaria e di bilancio il CIPET emana altresì direttive ai Ministeri e alle aziende autonome con particolare riferimento alla determinazione delle voci concernenti interventi nel settore del trasporto.

3. A decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello di entrata in vigore della presente legge gli stanziamenti per nuove iniziative legislative per investimenti nel comparto del trasporto e della viabilità vengono iscritti in un unico accantonamento del fondo speciale di conto capitale allegato al disegno di legge finanziaria. Con riguardo a tale accantonamento il CIPET approva un documento, contenente lo schema di utilizzo, da allegare alla relazione previsionale e programmatica.

4. I piani attuativi di cui alla lettera c) del comma 1 ritenuti dal CIPET non conformi agli obiettivi del Piano generale dei trasporti e alle direttive dal CIPET stesso emanate, nonché i programmi generali e i progetti di massima sui quali il CIPET ha espresso parere contrario ai sensi della lettera d) del comma 1 non possono essere finanziati a carico dei bilanci di amministrazioni pubbliche.

A questo articolo è stato presentato dal Governo un emendamento tendente ad aggiungere, al primo comma, lettera e), dopo le parole: «emana direttive» le altre: «, sentito il Segretario generale della programmazione economica,».

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Lo do per illustrato.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del Governo, tendente ad aggiungere, al primo

comma, lettera e), dopo le parole: «emana direttive» le altre: «, sentito il Segretario generale della programmazione economica,».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2 nel testo emendato.

È approvato.

Art. 3.

1. È istituito, presso il Ministero dei trasporti, il Segretariato del CIPET con compiti di istruttoria tecnica e di assistenza al comitato nelle funzioni allo stesso attribuite dalla presente legge.

2. Il Segretariato cura inoltre, in collaborazione con gli organi della programmazione economica generale, lo studio e le proposte di modifica delle procedure gestionali, nonché le valutazioni sul rapporto tra costi e benefici e sulla fattibilità dei progetti previsti dal Piano generale dei trasporti. Il Segretariato provvede inoltre alla conservazione, analisi ed elaborazione dei dati e delle informazioni tecniche ed amministrative concernenti il Piano generale dei trasporti. Il Segretariato, per l'espletamento delle sue funzioni, si avvale, attraverso apposita convenzione, dell'Istituto superiore dei trasporti - ISTRAS.p.a. nonché, ove lo reputi opportuno, con singoli affidamenti, di istituti universitari specializzati nei diversi comparti del settore del trasporto. Il Segretariato esercita i propri compiti di istruttoria tecnica in raccordo con gli uffici dei Ministeri interessati ai singoli argomenti, il cui eventuale parere è comunque tenuto a trasmettere al CIPET.

3. Al Segretariato è preposto un coordinatore nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, previo conforme parere del CIPET. Il coordinatore cessa dall'incarico per scadenza del termine fissato nell'atto di nomina. L'incarico può essere revocato con le procedure previste per il suo conferimento dal presente comma.

4. Il personale addetto al Segretariato è composto da dipendenti statali e di enti o società operanti nel settore del trasporto, comandati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in numero determinato, nel limite complessivo di trenta unità, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il CIPET. Il personale addetto al Segretariato può percepire, oltre al trattamento economico a carico dell'amministrazione, ente o società di provenienza, indennità o gettoni determinati nell'ambito delle leggi o decreti vigenti per i dipendenti dello Stato, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del CIPET.

5. Su proposta del CIPET, e nel rispetto del limite numerico complessivo indicato nel comma 4, possono essere chiamati a svolgere funzioni dirigenziali nell'ambito del Segretariato dirigenti statali, in posizione di comando per un periodo massimo di cinque anni, con la procedura di cui all'articolo 58 del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati dello Stato, approvato con

decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, o esperti assunti con contratto quinquennale di diritto privato.

6. L'articolazione degli uffici del Segretariato viene determinata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su conforme parere del CIPET.

7. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, valutato in lire 2 miliardi in ragione d'anno a decorrere dal 1990, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1990-1992 al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento. Le relative somme sono iscritte in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti. Il CIPET approva annualmente lo schema di piano di riparto delle somme stesse, su proposta del Segretariato.

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

9. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge cessano le funzioni della segreteria tecnica istituita presso il Ministero dei trasporti ai fini dell'approntamento del Piano generale dei trasporti. L'articolo 3 della legge 15 giugno 1984, n. 245, è abrogato.

A questo articolo è stato presentato da parte del Governo un emendamento tendente ad inserire, dopo il sesto comma, il seguente comma aggiuntivo:

«6-bis. Per lo svolgimento dei compiti di cui al precedente comma 2 la Segreteria generale della programmazione economica si avvale di cinque collaboratori scelti nominativamente in enti o società interessati al settore dei trasporti. Al comando provvede il Ministro del bilancio e della programmazione economica. Il trattamento economico resta a carico degli enti e delle società di appartenenza».

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. L'emendamento è volto a stabilire un coordinamento tra le strutture del Segretariato e la Segreteria generale della programmazione economica.

ANDÒ, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere contrario. Ritengo, infatti, più opportuno intervenire al riguardo con atti amministrativi.

VISCONTI. Concordo con le valutazioni del relatore.

PICANO, *sottosegretario di Stato per il bilancio e la programmazione economica*. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

VISCONTI. Apprezzo il lavoro svolto dal comitato ristretto e ritengo che il provvedimento possa essere considerato una tappa del processo di revisione organica delle competenze ministeriali. Si tratta, infatti, di un buon provvedimento interlocutorio, che ha però il limite della mancanza di un impiego coordinato dei fondi disponibili per il settore dei trasporti. L'assenza di norme più incisive per l'unificazione di tutti gli stanziamenti in essere concernenti questo comparto induce, pertanto, la mia parte politica ad astenersi dal voto.

ULIANICH. Mi associo alle considerazioni del senatore Visconti.

PRESIDENTE. Come primo firmatario di uno dei provvedimenti in discussione, non posso non ringraziare il relatore, senatore Andò, per il lavoro svolto; devo, altresì, dare atto al Governo della sensibilità dimostrata nei confronti dei problemi di cui ci stiamo occupando. Non c'è convegno sul tema dei trasporti in cui non si evochi l'urgenza di un quadro unitario di comando, quale potrà essere, appunto, il CIPET, la cui istituzione potrà consentire una programmazione coordinata.

Nel dichiarare, quindi, il voto favorevole della mia parte politica, auspico una rapida approvazione del disegno di legge da parte dell'altro ramo del Parlamento.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il testo unificato dei disegni di legge nn. 877 e 952 proposto dal Comitato ristretto, con le modifiche introdotte, che assumerà il seguente titolo: «Istituzione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET)».

È approvato.

«Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale» (1940)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale».

Avverto che sono pervenute alla Commissione numerose richieste di audizioni da parte di diverse organizzazioni sindacali. Propongo, pertanto, che nella seduta odierna si svolga soltanto la relazione sul disegno di legge in esame, onde procedere successivamente a tali audizioni.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Prego ora il relatore, senatore Nieddu, di riferire alla Commissione sul provvedimento.

NIEDDU, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame reca: «Norme in materia di quiescenza e previdenza dei dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale». Attualmente, a tale personale si applicano le norme previste per il personale civile dello Stato.

Tuttavia, la mancanza di una specifica disciplina e di un organo di gestione apposito ha reso necessario questo provvedimento con il quale vengono stabilite le competenze dell'amministrazione che deve provvedere alla liquidazione delle pensioni, l'assunzione dei relativi oneri a carico dello Stato, le disposizioni per il versamento e per le entità delle contribuzioni, nonché le procedure da seguire per la liquidazione e per le agevolazioni che vengono giustamente riconosciute alla peculiarità e alla gravosità del servizio.

Va anche precisato che dopo l'intervento della Corte dei conti del 1981, che ha eccepito sulla legittimità del pagamento delle pensioni da parte del Ministero del tesoro, provvisoriamente l'erogazione del trattamento di quiescenza viene assicurato dall'Azienda. La presa di posizione della Corte dei conti è stata determinata dalla carenza di norme chiare, precise e definite della legge istitutiva dell'Azienda. Questo disegno di legge in sostanza fa chiarezza: in esso è stabilito che le pensioni vengono erogate dal Ministero del tesoro e che la buonuscita, per il personale, viene erogata dall'Ente nazionale di previdenza e assistenza degli statali, cioè l'ENPAS. Il disegno di legge, oltre a evitare la restituzione dei contributi acquisiti da parte del Tesoro per l'intera vita amministrativa dei dipendenti nelle amministrazioni di provenienza e la contribuzione delle quote di pensione già maturate, consente di coprire interamente tutti gli oneri, senza determinare ulteriori gravami per il bilancio dello Stato.

Dal 1980, quindi prima del Commissariato per l'assistenza al volo e poi dell'Azienda, le entrate per contributi sono state di oltre 30 miliardi, mentre l'ammontare delle pensioni provvisorie erogate nello stesso periodo è stato di poco superiore ai 10 miliardi. Fino ad oggi sono state corrisposte 135 pensioni, mentre il numero delle unità in servizio ai vari livelli professionali è di 3.160 unità. Allegato al disegno di legge è pubblicato un prospetto, a mio parere molto significativo, che indica la dinamica delle entrate e delle spese derivanti dai provvedimenti precedentemente assunti. Si registra un tendenziale equilibrio che trova conforto nella copertura degli oneri, anche nel rapporto attivi-pensionati, tenendo conto dei prevedibili collocamenti in quiescenza nel prossimo decennio.

All'articolo 1 si prevede l'assunzione a carico dello Stato del pagamento delle pensioni e l'obbligo per l'Azienda di versare al Tesoro la ritenuta a carico del personale, in una misura pari a quella operata dallo Stato per i propri dipendenti, ed un contributo da parte dell'Azienda pari a due volte quello trattenuto al personale. È anche stabilito che i rapporti finanziari sorti dal 1° gennaio 1982, cioè dalla data di nascita dell'Azienda (tenendo conto che le pensioni sono state provvisoriamente pagate dall'Azienda di assistenza al volo), vengono regolati con decreto del Ministro del tesoro, quindi c'è la necessità di saldare il periodo che va dalla vecchia situazione pensionistica alla nuova.

L'articolo 2 fissa la competenza in materia di attribuzione dei trattamenti di quiescenza, sia normali che privilegiati, stabilisce i criteri per il riscatto e la ricongiunzione dei servizi ed indica anche i livelli di controllo sia nell'ambito della Ragioneria centrale del Ministero dei trasporti, sia per quanto riguarda le specifiche competenze della Corte dei conti.

Con l'articolo 3 si attribuisce alle Direzioni provinciali del Tesoro la competenza ad erogare le pensioni di reversibilità e si disciplina la misura dell'indennità integrativa in relazione al conglobamento nello stipendio di una parte di tale emolumento. Con l'articolo 4 vengono definite le componenti stipendiali che formano la base pensionabile nonchè, con decorrenza 1° gennaio 1988, vengono indicate le indennità che concorrono ad aumentare la base del trattamento di pensione. Il riconoscimento di tali indennità è limitato al 40 per cento e sono l'indennità di controllo, l'indennità di volo per i piloti, l'indennità tecnico-amministrativa e l'indennità professionale per il personale dirigente. Non è stata invece riconosciuta la specifica indennità per i quadri. Nel caso di cumulo di più indennità, naturalmente viene considerata quella economicamente più favorevole.

Con l'articolo 5, per determinati profili professionali particolarmente gravosi e usuranti, vengono riconosciute delle indennità convenzionali. In particolare si prevede la maturazione di un terzo della loro durata per il servizio reso in qualità di controllore del traffico aereo, di pilota o di operatore delle radiomisure, nonchè la maggiorazione di un quinto del servizio effettuato per i servizi resi in qualità di esperto di assistenza al volo e meteo.

L'articolo 6 puntualizza che al personale dell'Azienda si applicano, per il riconoscimento delle infermità per causa di servizio, le norme per i dipendenti civili e militari dello Stato. La competenza per la concessione è del Direttore generale, su delibera del consiglio di amministrazione. L'articolo 7 dispone la continuità del servizio prestato durante la gestione commissariale con quello svolto nei contingenti dell'amministrazione di provenienza.

L'articolo 8 infine stabilisce che restano ferme, per quanto non trattate dal provvedimento in esame, le norme in vigore per i dipendenti dello Stato in materia di trattamenti pensionistici e le prestazioni previdenziali. Si tratta di una norma di salvaguardia.

Ho avuto occasione, ieri, di sentire una delle organizzazioni sindacali la quale mi ha annunciato l'opportunità di apportare qualche modifica. È previsto anche un incontro con le altre organizzazioni sindacali e quindi mi sembra quanto mai opportuna la proposta del Presidente di rinviare la discussione ad altra seduta.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Nieddu per la sua relazione e, non facendomi osservazioni, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 12,10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. ETTORE LAURENZANO