

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 343-A)

*Urgenza ai sensi dell'articolo 77,
primo comma, del Regolamento*

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE SPANO Roberto)

Comunicata alla Presidenza il 23 gennaio 1984

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Elaborazione del Piano generale dei trasporti

presentato dal Ministro dei Trasporti

di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici

col Ministro della Marina Mercantile

col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 24 NOVEMBRE 1983

ONOREVOLI SENATORI. — Il dibattito sulla politica dei trasporti si è incentrato, ormai da molti anni, sulla esigenza di predisporre un punto di riferimento unitario, di impulso e di raccordo di tale politica. È diffusa infatti la consapevolezza degli sprechi e delle disfunzioni derivanti dalla persistente, frammentaria suddivisione di competenze tra più Dicasteri, in un settore in cui l'integrazione tra i diversi modi di trasporto (ferroviario, stradale, marittimo ed aereo) è sempre più indispensabile per evitare aggravi di costo che finiscono poi per ripercuotersi sull'intero ciclo economico.

Basti pensare, ad esempio, in che misura sulla crisi degli scali portuali pesano le carenze e la scarsa efficienza delle infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale. Si tratta allora di operare uno sforzo, allo stesso tempo culturale e politico, per delineare una adeguata pianificazione di tutte le competenze e le iniziative riguardanti il settore dei trasporti.

Fallito il disegno, forse troppo ambizioso, di una complessiva politica di programmazione, è giunto il momento di operare la necessaria razionalizzazione dei singoli comparti del nostro sistema economico, a cominciare proprio da quel sistema di trasporti che costituisce l'indispensabile premessa infrastrutturale per ogni prospettiva di sviluppo.

Raccogliendo dunque gli stimoli provenienti da un ormai lungo processo di elaborazione, sia a livello politico che sul piano tecnico — un processo del quale la Conferenza nazionale dei trasporti, svoltasi nell'ottobre del 1978, ha rappresentato una tappa saliente — è urgente, a questo punto, pervenire a sbocchi concreti, mettendo mano ad uno strumento di incisiva programmazione delle future scelte in materia di trasporto.

Di questa esigenza si è resa interprete la 8ª Commissione allorchè, nell'ottobre scorso, in sede di esame della tabella dei tra-

sporti, ha invitato il Governo, con uno specifico ordine del giorno, a presentare in tempi ristretti un'apposita iniziativa legislativa per la predisposizione del piano generale dei trasporti.

Va dato atto al ministro Signorile di aver saputo raccogliere con tempestività questa sollecitazione, presentando al Parlamento il disegno di legge n. 343, che costituisce una importante novità nel modo di affrontare ed impostare la politica dei trasporti nel nostro Paese.

Si può affermare in sintesi che la prospettiva di un piano generale dei trasporti, da redigersi in tempi brevi, anche se compatibile con la complessità delle scelte da operare, esprime il primo, serio tentativo di passare da una miriade di interventi, di volta in volta mediati in sede governativa e parlamentare, ad una visione programmatica e coordinata.

Vi è in primo luogo la presa d'atto che in questa materia i centri decisionali sono venuti articolandosi in un sistema complesso che va dallo Stato agli enti locali fino agli operatori economici privati con la conseguenza che le scelte riguardanti la struttura e la funzionalità della nostra rete di trasporti devono essere dotate della necessaria duttilità per calarsi in modelli gestionali non omogenei, evitando duplicazioni e sprechi.

In secondo luogo il piano rappresenta il tentativo di consentire al Parlamento decisioni globali, in luogo di interventi frammentari e non coordinati, con la possibilità di interloquire direttamente sul disegno generale, organizzativo e funzionale, all'atto stesso in cui il disegno prende forma.

L'elaborazione di un piano generale mira a creare due vincoli fondamentali: per un verso impone al Governo una salutare meditazione sull'intero sistema dei trasporti ed una coerenza delle scelte che, di volta in volta, è chiamato a compiere; per un altro verso sollecita il Parlamento ad una razio-

nalizzazione della spesa, per indirizzarla su un terreno di maggiore produttività e di più stretta aderenza agli interessi della collettività.

Nel contempo si attua, nei limiti del possibile, una sostanziale delegificazione delle scelte di indirizzo politico: non saranno le singole leggi di intervento a garantire interessi peculiari, rendendoli peraltro impermeabili rispetto ad altre esigenze concorrenti, ma l'insieme delle scelte in questo settore sarà affidato ad uno stretto dialogo Parlamento-Governo, avendo presente l'intero sistema delle comunicazioni in tutte le sue interrelazioni.

L'esperienza maturata per il piano di ristrutturazione delle Ferrovie — con il suo parziale scollamento rispetto alle concrete esigenze di intermodalità del trasporto, con la rigidità delle sue scelte, con le vischiosità della sua traduzione in termini finanziari — seppure ha esaltato il ruolo di mediazione del Parlamento, ha tuttavia reso evidente che una seria programmazione del settore dei trasporti passa attraverso lo strumento dell'atto amministrativo generale e di indirizzo, quale appunto deve essere il piano generale dei trasporti e — ma questo sarà compito del Parlamento — attraverso il suo puntuale collegamento con la legge finanziaria e i documenti di bilancio.

Questa sorta di « *deregulation* » della politica dei trasporti appare quindi il passaggio necessario per far recuperare al Parlamento il ruolo centrale e propulsivo della politica dei trasporti, al di là di effimere decisioni su singoli problemi o interventi.

* * *

L'8ª Commissione ha attentamente esaminato il testo del disegno di legge proposto dal Governo ed ha concordato sull'opportunità di introdurre una serie di modifiche tendenti, essenzialmente, a precisare le caratteristiche e gli obiettivi del piano generale dei trasporti nonché le procedure per la sua elaborazione.

L'articolo 1 è stato riformulato, anche alla luce delle osservazioni contenute nel pa-

rere della 1ª Commissione, nel senso di stabilire che la peculiare finalità del piano è quella di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano. Si è ritenuto anche opportuno sostituire al termine del 31 dicembre 1984, inizialmente previsto dal disegno di legge, quello di un anno dall'entrata in vigore della legge, in modo da consentire un più congruo lasso di tempo per un processo di elaborazione di cui non sfugge la complessità.

L'articolo 2, nella stesura originaria del Governo, prevedeva che alla elaborazione del piano provvedesse un Comitato, presieduto dal Ministro dei trasporti e composto da altri nove Ministri nonché dai Presidenti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano.

Dopo un ampio dibattito su questo punto, la Commissione, ritenuto che la composizione del Comitato potesse risultare pletorica e quindi non particolarmente scorrevole sul piano operativo, ha modificato l'articolo nel senso che, ferma rimanendo la componente ministeriale, è stata ridotta a cinque Presidenti delle regioni la rappresentanza di queste ultime. Si è previsto peraltro che alle riunioni del Comitato possano partecipare i Presidenti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano, qualora siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.

La Commissione ha poi modificato la procedura di elaborazione del piano, prevedendo che, entro otto mesi dall'entrata in vigore della legge, il Comitato concluda i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predisponesse lo schema del piano. Tale schema è quindi esaminato dal CIPE e trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari.

Una procedura così articolata consente di associare il Parlamento al processo di elaborazione del piano e ciò non certo per allentare, una volta di più, una equivoca com-

mistione di ruoli con l'Esecutivo, bensì nella consapevolezza che ci si trova di fronte ad uno strumento inteso a determinare i fondamentali indirizzi programmatici della politica dei trasporti, sui quali è senz'altro opportuno sollecitare la preventiva e più ampia verifica di posizioni. La credibilità e la concreta portata vincolante di uno strumento programmatico di questo tipo, certamente decisivo per la futura politica dei trasporti, non potranno infatti che essere corroborate dalla acquisizione del parere parlamentare.

L'articolo 2, nella nuova stesura, prevede infine che il piano generale dei trasporti sia approvato dal Consiglio dei ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

All'articolo 3, che disciplina l'istituzione ed il funzionamento della struttura di supporto del Comitato incaricato della elaborazione del piano, la Commissione ha introdotto alcune modifiche, denominando Segreteria tecnica la struttura in questione, stabilendo che per tutto il personale chiamato a comporla si applichi l'istituto del comando e prevedendo altresì la soppressione di questo organismo a conclusione della procedura di approvazione del piano.

Al fine di snellire il processo di approntamento del piano, lo stesso articolo 3 prevede poi che i progetti ed i contratti, fino all'importo complessivo di lire 500 milioni, vengano approvati dalla competente amministrazione senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti. Per gli affari di importo superiore alla predetta cifra è previsto, in sostituzione dei prescritti pareri, il conforme parere di un Comitato presieduto dal Ministro dei trasporti e composto, su designazione delle rispettive Amministrazioni di appartenenza, da magistrati del Consiglio di Stato e della Corte dei conti, da un Avvocato dello Stato e da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato. Sui provvedimenti in questione rimane fermo il controllo successivo della Corte dei conti.

L'articolo 4 è stato rimaneggiato dalla Commissione la quale ha anzitutto previsto

che, in sede di discussione dei documenti finanziari, il Ministro dei trasporti riferisca al Parlamento circa lo stato di attuazione del piano generale dei trasporti. È stata poi introdotta la possibilità di un aggiornamento del piano, con cadenza almeno triennale, da parte del CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentite le Regioni interessate.

Anche per gli aggiornamenti del piano si è ritenuto opportuno prevedere l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari nonché una procedura di approvazione analoga a quella prevista per lo stesso piano.

L'articolo 5, che stanziava 25 miliardi per la predisposizione del piano e sul quale la Commissione bilancio ha espresso parere favorevole, non è stato modificato dalla Commissione. Come risulta dalla specifica documentazione prodotta dal Ministro dei trasporti, va tenuto conto al riguardo che il piano sarà il prodotto di una elaborazione di grosso rilievo tecnico, caratterizzata da diverse fasi, riguardanti la raccolta dei dati, la individuazione degli indicatori tecnici e di quelli economici, la omogeneizzazione degli strumenti di piano esistenti a livello regionale. Occorrerà altresì procedere alla definizione degli scenari macroeconomici di riferimento ed alla loro verifica di fattibilità, alla formulazione dei modelli per il controllo nel tempo delle scelte effettuate, alla prospettazione dei vari strumenti abilitati alla gestione del piano.

* * *

Consapevole dell'importanza rivestita dal provvedimento in esame ai fini della messa a punto di un efficace quadro di riferimento programmatico in un settore nevralgico per l'economia nazionale, com'è quello dei trasporti, la 8^a Commissione ha dato mandato al relatore di sollecitare l'urgente approvazione del disegno di legge con le modifiche in precedenza illustrate.

SPANO, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore FRANZA)

19 gennaio 1984

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime anzitutto una valutazione estremamente positiva dell'obiettivo al quale l'iniziativa tende e che si concreta nell'elaborazione di un piano complessivo ed organico dei trasporti, ponendo in tal modo le premesse necessarie per affrontare una problematica la quale in larghissima misura condiziona la vita della nostra società.

Nell'esprimere pertanto parere favorevole al suo ulteriore *iter*, la Commissione formula le osservazioni di seguito precisate.

Osserva preliminarmente la necessità di specificare la funzione del piano, puntualizzando che lo stesso è espressione del potere di coordinamento e di indirizzo dello Stato, al fine di armonizzare l'esercizio delle competenze amministrative nella materia in esame.

Relativamente agli effetti del piano, va chiarito che esso non può in alcun modo essere preclusivo dell'esercizio del potere d'iniziativa legislativa, che trova il suo fondamento a livello costituzionale.

Circa i rapporti tra Stato e Regioni a statuto speciale che abbiano nella materia dei trasporti competenza « primaria », andrà assicurata la realizzazione di « intese » per quelle parti del piano che incidono sul territorio della singola Regione a statuto speciale.

Quanto alle Regioni a statuto ordinario, è altresì opportuno richiamare l'articolo 81

del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, per quanto attiene la disciplina generale degli interventi in materia di assetto del territorio.

Particolare attenzione dovrà altresì prestare la Commissione di merito alle modalità di formazione del piano, puntualizzando le singole fasi procedurali, in modo da assicurare la piena tutela delle attribuzioni costituzionalmente protette. Al riguardo si suggerisce quanto segue:

a) va assicurata la partecipazione delle singole Regioni a livello di organi costituzionali delle stesse (Presidente della giunta o assessore delegato);

b) le stesse esprimeranno, entro un termine perentorio, un parere per quanto di competenza;

c) successivamente, il piano sarà sottoposto al vaglio delle competenti Commissioni parlamentari, nonché della Commissione parlamentare per le questioni regionali, prima della definitiva approvazione da parte del Governo, ponendo a tal fine termini aventi carattere perentorio.

Quanto alla materia dei pareri e dei controlli, la Commissione fa presente che risulta inopportuno modificare in sede di normazione avente carattere settoriale, la disciplina generale vigente; le esigenze — certamente apprezzabili di celerità nella predisposizione del piano — potranno essere fatte valere mediante la posizione di termini abbreviati

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

aventi natura perentoria, per la espressione dei pareri ritualmente previsti.

Ove detti pareri non fossero acquisiti tempestivamente, entro i termini fissati, sarebbe eventualmente possibile ricorrere al meccanismo delineato dall'articolo 3 del disegno di legge, precisando peraltro che il comitato ivi istituito venga nominato su designazione degli organi (Consiglio di Stato, Avvocatura dello Stato, eccetera) di cui si reputa opportuna la consultazione. A quest'ultimo riguardo, la Commissione mette in luce l'inopportunità della presenza nel detto comitato di funzionari della Ragioneria gene-

rale dello Stato e di magistrati della Corte dei conti.

La Commissione, con riferimento a ipotesi emendative prospettate anche dal rappresentante del Governo, fa presente, sebbene le stesse non costituiscano oggetto formale di esame, che va recisamente respinta l'eventualità di collocare fuori ruolo il personale servente del comitato incaricato della elaborazione del piano.

Segnala infine alla Commissione di merito l'esigenza di una indicazione congrua delle singole voci di spesa, in sede di definizione della clausola di copertura.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore CASTIGLIONE)

18 gennaio 1984

La Commissione, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, non si oppone al suo ulteriore corso pur rilevando la necessità di evitare che stanziamenti in conto capitale vengano utilizzati per finalità correnti.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Entro il 31 dicembre 1984 il Governo della Repubblica, al fine di assicurare, con il concorso delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano, una direzione unitaria alla politica ed agli interventi nel settore dei trasporti, approva, previa deliberazione del CIPE e del Consiglio dei ministri, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, il Piano generale dei trasporti.

Il Piano approvato dal Governo determina le direttrici alle quali devono attenersi le iniziative legislative e gli interventi amministrativi delle amministrazioni pubbliche per il settore dei trasporti nell'ambito delle rispettive competenze.

Art. 2.

Per la elaborazione del Piano generale dei trasporti di cui al precedente articolo 1, è costituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un Comitato composto dal Ministro dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della difesa, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo, dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dal Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica nonchè dai presidenti o rappresentanti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano.

Alle riunioni del Comitato partecipano i presidenti o rappresentanti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bol-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonchè di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Provincie autonome di Trento e di Bolzano, il Governo della Repubblica, nel termine di un anno dalla entrata in vigore della presente legge, approva il piano generale dei trasporti, secondo le procedure previste dal successivo articolo 2.

Soppresso.

Art. 2.

Per la elaborazione del piano generale dei trasporti di cui al precedente articolo 1, è costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un Comitato composto dal Ministro dei trasporti, che lo presiede, e dai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, della difesa, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della marina mercantile, del turismo e dello spettacolo, dal Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, dal Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica, nonchè da cinque Presidenti delle regioni designati dalla Conferenza permanente dei Presidenti delle regioni.

Alle riunioni del Comitato possono partecipare i Presidenti delle regioni e delle provincie autonome di Trento e di Bolzano, che

(Segue: *Testo del Governo*)

ziano, che siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.

In luogo dei Ministri componenti del Comitato possono partecipare i Sottosegretari di Stato all'uopo delegati.

Entro il 30 settembre 1984 il Comitato di cui al primo comma conclude i suoi lavori, sulla base dei quali il Ministro dei trasporti propone al CIPE e al Consiglio dei ministri lo schema del Piano generale dei trasporti.

Le funzioni istruttorie e di segreteria del Comitato sono svolte dall'ufficio tecnico per il Piano di cui al successivo articolo 3.

Questo provvede altresì a fornire periodicamente al Ministro dei trasporti gli elementi occorrenti per le relazioni di cui al successivo articolo 4.

Art. 3.

Per l'istruttoria e l'approntamento del Piano, nonchè per i compiti di cui all'ultimo comma del precedente articolo 2, presso il Ministero dei trasporti, è istituito un ufficio tecnico, per il funzionamento del quale il Comitato si avvale, entro il limite complessivo di cinquanta unità, di un contingente di personale stabilito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile.

Il predetto contingente è composto da dipendenti dei Ministeri di cui al primo comma e da personale comandato di altre amministrazioni dello Stato, nonchè, ove occorra, da personale degli enti pubblici. Fanno

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

siano interessate agli argomenti indicati nell'ordine del giorno.

Ai lavori del Comitato possono partecipare i sottosegretari di Stato su delega dei Ministri e gli assessori competenti su delega dei Presidenti delle regioni.

Entro otto mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispone lo schema del piano generale dei trasporti.

Soppresso.

Soppresso.

Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari.

Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Art. 3.

Le funzioni istruttorie ai fini dell'approntamento del piano sono svolte da una apposita Segreteria tecnica istituita presso il Ministero dei trasporti, per il funzionamento della quale il Comitato di cui al precedente articolo 2 si avvale, entro il limite complessivo di cinquanta unità, di un contingente di personale stabilito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici e della marina mercantile.

Il predetto contingente è composto, mediante apposito comando, da dipendenti dei Ministeri di cui al primo comma e di altre Amministrazioni dello Stato, nonchè, ove occorra, da personale degli enti pubblici. Fanno

(Segue: *Testo del Governo*)

altresì parte del contingente non più di quindici esperti assunti con contratto a termine per prestazioni professionali di elevata qualificazione con scadenza non oltre il 31 dicembre 1984, con le modalità di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 luglio 1973, n. 428, convertito nella legge 4 agosto 1973, n. 497.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti, di intesa con i Ministri indicati al primo comma, determina il contingente, ivi compresi gli esperti di cui al precedente comma, nomina il capo dell'ufficio e disciplina l'organizzazione e l'attività interna dell'ufficio stesso.

I progetti e i contratti nonchè le convenzioni per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture, inerenti all'approntamento del Piano e fino all'importo complessivo di lire 500 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente amministrazione, senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 500 milioni di lire è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un comitato presieduto dal Ministro dei trasporti o da un Sottosegretario di Stato da lui delegato e composto da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da un avvocato dello Stato e da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato.

I relativi provvedimenti sono inviati alla Corte dei conti per il controllo successivo.

Art. 4.

Il Ministro dei trasporti riferisce in Parlamento trimestralmente, oltre che nel corso della discussione sul bilancio di previsione e sulla legge finanziaria, sullo stato dei lavori per la definizione del Piano.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

no altresì parte del contingente non più di quindici esperti assunti con contratto a termine per prestazioni professionali di elevata qualificazione con scadenza non oltre il 31 dicembre 1984, con le modalità di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 luglio 1973, n. 428, convertito nella legge 4 agosto 1973, n. 497.

Con proprio decreto il Ministro dei trasporti, di intesa con i Ministri indicati al primo comma, determina il contingente, ivi compresi gli esperti di cui al precedente comma, nomina il capo della Segreteria tecnica e ne disciplina l'organizzazione e l'attività interna. La Segreteria tecnica è soppressa dopo l'approvazione del piano da parte del Consiglio dei ministri.

Identico.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 500 milioni di lire è prescritto, in sostituzione dei pareri richiesti dalle norme vigenti, il conforme parere di un comitato, presieduto dal Ministro dei trasporti o da un sottosegretario di Stato da lui delegato, e composto, su designazione delle rispettive Amministrazioni di appartenenza, da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da un avvocato dello Stato e da un funzionario della Ragioneria generale dello Stato.

Identico.

Art. 4.

In sede di discussione del bilancio di previsione e della legge finanziaria, il Ministro dei trasporti riferisce al Parlamento circa lo stato di attuazione del piano generale dei trasporti.

(Segue: *Testo del Governo*)

Il Ministro dei trasporti riferisce al CIPE al termine della fase di impostazione del Piano, allo scopo di verificarne la congruità dei presupposti con i criteri della programmazione economica.

Art. 5.

All'onere relativo alla predisposizione e alla redazione dell'intero Piano, entro il limite di 25 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 501 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'anno 1984.

All'uopo la predetta somma sarà versata all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per lo stesso anno 1984.

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

Art. 6.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentite le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano.

Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai Regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

Identico.