SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

121° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GENNAIO 1992

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici» **(2981)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 16
PATRIARCA *(DC)* 14, 15
SENESI *(Com.-PDS)* 15

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

I lavori hanno inizio alle ore 9,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici» (2981)

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge «Legge-quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali».

Stante l'assenza del relatore, senatore Chimenti, illustrerò personalmente il disegno di legge in titolo.

Vorrei mettere in evidenza che le norme di distribuzione dei fondi di cui al presente disegno di legge seguono la logica del decreto-legge n. 310, convertito nella legge 22 dicembre 1990, n. 403 che fa obbligo alle aziende di trasporto pubblico di fare un piano finanziario per il progressivo rientro e quindi, sia pure non organicamente e in maniera incompleta, si spera che da questo provvedimento non risulti un'erogazione «a pioggia» indiscriminata di risorse finanziarie.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Poichè nessuno domanda di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Il sottosegretario Santonastaso, come anche il sottoscritto, quale relatore alla Commissione, rinuncia alla replica.

Passiamo quindi all'esame dell'articolato.

Annuncio la presentazione di alcuni emendamenti che si intendono illustrati con la discussione svoltasi ieri sulla riforma del trasporto pubblico locale. ne do lettura:

Sostituire il titolo con il seguente: «Concorso dello Stato nel ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto pubbliche degli enti locali e delle Regioni».

0.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo.

1.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 2.

2.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 3.

3.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 4.

4.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 5.

5.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 6.

6.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo 7.

7.1 BERNARDI

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

«Le norme di cui agli articoli 2 e 2-*bis* del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, nonchè di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, si applicano anche ai disavanzi dell'esercizio 1991 registrati dalle aziende di trasporto pubbliche e dai servizi di trasporto in gestione diretta degli enti locali e delle aziende di trasporto pubbliche, private e in concessione delle Regioni».

8.2 BERNARDI

Sostituire il comma 4 con i seguenti:

4. Lo Stato contribuisce alla copertura dei disavanzi 1991 delle aziende di trasporto esercitate in regime di gestione governativa ed in concessione, di competenza statale, con erogazione straordinaria di 105 miliardi. Il contributo di cui al presente comma sarà attribuito in proporzione all'ammontare dei disavanzi accertati nei bilanci consuntivi 1991 delle aziende anzidette.

5. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 400 miliardi per l'anno 1992, lire 920 miliardi per l'anno 1993 e lire 745 miliardi annui a decorrere dell'anno 1994, si provvede:

a) quanto a lire 400 miliardi per l'anno 1992, a lire 670 miliardi per il 1993 e 565 miliardi per il 1994 mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento «Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali (rate ammortamento mutui)» iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992;

b) quanto a lire 250 miliardi per l'anno 1993 e lire 180 miliardi per l'anno 1994, mediante corrispondente riduzione dell'accantonamento «Sistemazione disavanzi 1991 aziende trasporto (rate ammortamento mutui)» iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992.

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

8.3 BERNARDI

Sopprimere l'articolo.

9.1 BERNARDI

Sopprimere l'articolo.

10.1 BERNARDI

SENESI. Per quanto riguarda il nostro gruppo si intendono illustrati gli emendamenti da noi presentati. ne do lettura:

All'articolo 1, sostituire il comma 3 con il seguente:

«3. Sono assimilati al trasporto pubblico locale, ai fini dell'applicazione della presente legge, i servizi effettuati con carattere complementare ma necessari, rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale, anche se svolti su itinerari alternativi e, o, a chiamata, nonchè quelli che si svolgono in acque marittime aperte alla navigazione promiscua o destinati ad assicurare il collegamento con le isole minori, o tra centri abitati costieri».

1.2 SENESI

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

«Art. 1-*bis*.

1. A decorrere dall'inizio dell'esercizio successivo alla entrata in vigore della presente legge, le funzioni amministrative statali in materia di linee ferroviarie in concessione, comprese quelle in gestione commissariale governativva, sono delegate alle regioni nel cui territorio sono esercitati gli impianti.

2. Sono altresì delegate alle regioni interessate, le funzioni amministrative, in materia di esercizio di linee ferroviarie secondarie di rilevanza esclusivamente regionale, gestite dalll'Ente delle ferrovie dello Stato, per le quali intervenga, entro sei mesi, richiesta di affidamento da parte delle regioni interessate.

3. Le regioni esercitano direttamente o subdelegandole alle autorità di bacino, le funzioni amministrative ad esse delegate ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616. Il Ministro dei trasporti è incaricato di provvedere alla trasmissione alle regioni degli atti concernenti le funzioni delegate con la presente legge.

4. Le modalità di esercizio dei servizi ferroviari delegati che si svolgono parzialmente in regioni limitrofe, sono stabiliti dalla regione delegante d'intesa con le regioni nel cui territorio si svolge la parte minore dell'esercizio ferroviario.

5. Restano di competenza statale, oltre le funzioni di indirizzo e coordinamento, per la realizzazione di esigenze unitarie di ordine tecnologico e produttivo, nonchè le funzioni di controllo della sicurezza degli impianti e di collaudo delle opere ferroviarie.

6. Entro un anno dalla intervenuta delega alle regioni, cessano le gestioni commissariali governative. Le regioni sono tenute, entro tale termine a provvedere a nuove forme di gestione, assegnando i predetti servizi ferroviari, a soggetti pubblici o privati in possesso dei requisiti richiesti per la gestione dei servizi pubblici di trasporto, mediante contratti di servizio atti a disciplinare obblighi e diritti delle parti».

1.0.1 SENESI

Sostituire l'articolo 2 con il seguente:

«Art. 2.

1. I servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale debbono essere esercitati da soggetti aventi il possesso dei requisiti tecnici ed economici, secondo princìpi di economicità e di efficienza da conseguirsi anche attraverso un assetto dei servizi, basato sulla non concorrenzialità tra i vari modi di trasporto, nonchè un miglioramento delle gestioni aziendali mediante piani di ristrutturazione e di risanamento da conseguirsi, anche con accorpamento delle stesse.

2. Ai fini del possesso dei requisiti tecnici, le ragioni hanno facoltà di autorizzare l'utilizzazione da parte dei soggetti gestori, di materiale rotabile e di attrezzature di cui il soggetto stesso risulti proprietario, o ne abbia la disponibilità mediante contratto di usufrutto, di comodato, di locazione con facoltà di compera o con contratto di noleggio».

2.2 SENESI

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

«Art. 3.

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti un Fondo nazionale per i trasporti locali, da ripartirsi fra le regioni a statuto ordinario, per il concorso nelle spese delle regioni per il rimborso degli oneri derivanti dall'applicazione degli obblighi di servizio e tariffari, a favore delle aziende pubbliche e private, che esercitano i servizi di cui all'articolo 1 e 1-*bis*.

2. Il fondo per il concorso dello Stato negli oneri per il rimborso degli obblighi di servizio e tariffari, è determinato in modo da assicurare la copertura, nei limiti del 50 per cento della differenza tra il costo standardizzato di riferimento e le entrate previste in applicazione del coefficiente di esercizio di cui al successivo articolo 6.

3. Le regioni provvedono alla assunzione degli oneri relativi agli obblighi di servizio, da esse imposti ai sensi della presente legge, mediante l'istituzione di un apposito capitolo di spesa da iscrivere nei bilanci di previsione delle regioni stesse. Alla copertura della relativa spesa, le regioni provvedono utilizzando risorse proprie e quelle ad esse assegnate dal fondo di cui al presente articolo.

5. Il Fondo è ripartito con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988, n. 400, con riferimento ai programmi biennali».

3.2 SENESI

Sostituire l'articolo 4 con il seguente.

«Art. 4.

1. Per il conseguimento dei predetti princìpi, le regioni:

a) definiscono la politica dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali; attraverso la formazione dei Piani regionali dei trasporti e dei loro aggiornamenti, ripartiscono il territorio in bacini di traffico, facendoli di norma coincidere con i territori delle province e delle città metropolitane;

b) predispongono i piani regionali dei trasporti ed i loro aggiornamenti, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento con i servizi di propria competenza o ad esse delegate;

c) adottano programmi biennali di assetto dei servizi che nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 2 ed in coerenza con quanto previsto nei punti *a*) e *b*), assicurino un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato tra i vari modi in rapporto ai fabbisogni di mobilità espressi dalle comunità locali.

2. I piani regionali dei trasporti, contengono gli indirizzi programmatici per le azioni amministrative e per gli interventi finanziari rivolti:

a) alla razionalizzazione dei flussi di mobilità delle persone e delle merci, riguardanti l'offerta dei vari modi di trasporto nel territorio regionale e nelle sue aree urbanizzate, nonchè per l'accesso alle infrastrutture ed ai servizi di particolare significatività e attrazione per la domanda;

b) al coordinamento e alla integrazione, tra i vari modi di trasporto, presenti nel territorio regionale, in funzione di migliorare la produttività e l'efficenza dell'offerta;

c) al governo organizzativo, funzionale ed economico dei trasporti pubblici di interesse locale.

d) alla emanazione di indirizzi per la formazione dei piani di bacino e dei piani della mobilità urbana e del traffico.

3. Le province e le città metropolitane, di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, assumono le funzioni di autorità di bacino, secondo il loro ordinamento, curano la elaborazione dei piani di bacino di trasporto, concorrono alla predisposizione dei programmi biennali di servizio, esercitano le funzioni amministrative proprie, delegate e subdelegate dalla Regione.

4. I piani di bacino costituiscono lo strumento per l'attuazione delle misure di programmazione, amministrative e finanziarie. Essi, tra l'altro devono, contenere la individuazione della rete dei servizi ritenuti necessari per assicurare una funzionale ed integrata organizzazione del trasporto pubblico.

5. Le regioni, disciplinano modalità e termini, per la preventiva verifica di conformità al piano regionale dei trasporti, dei piani di bacino.

6. I programmi di cui al comma 1, lettera *c*), sono trasmessi, entro il 30 aprile dell'anno precedente il biennio considerato da ciascun programma, al CIPET il quale, verificata la compatibilità degli stessi con il Piano generale dei trasporti e con i princìpi enunciati nell'articolo 2, entro il termine di sessanta giorni esprime parere in merito alla ammissibilità ai finanziamenti previsti dalla presente legge».

4.2 SENESI

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

«Art. 5.

1. Per gli adempimenti previsti dall'articolo 4, le regioni provvedono ad emanare norme idonee a:

a) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto, con riferimento anche ai principi comunitari, disciplinando gli esercizi e le strutture aziendali e assicurando il coordinamento tra le diverse tipologie dei servizi;

b) promuovere e favorire la costituzione di organismi, società a capitale pubblico e privato, di forme di cooperazione tra imprenditori, per la gestione a livello di bacino o di aree di sub-bacino, della rete dei servizi;

c) adottare modalità e strumentazioni atte per una capillare integrazione dei servizi e degli orari, con particolare riferimento alla connessione e alla intermodalità della rete dei servizi di trasporto;

d) promuovere e partecipare alla formazione di contratti di programma tra enti locali e imprese di trasporto pubblico, ivi compreso l'ente ferrovie dello Stato, aventi ad oggetto la gestione dei servizi, la definizione degli obblighi di servizi pubblico ed il rimborso dei relativi oneri finanziari;

e) stabilire l'adozione di sistemi e livelli tariffari per le varie modalità di trasporto, in grado di consentire l'integrazione tra i vari modi di trasporto o tra i diversi soggetti gestori nell'ambito di uno o più ciascun bacini od aree di servizio.

f) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori.

5.2 SENESI

Sostituire l'articolo 6 con il seguente:

«Art. 6.

1. *Per l'attuazione dei fini di cui al precedente articolo,* il Ministro dei trasporti, sulla base dei programmi di cui all'articolo 4 determina entro il 31 luglio precedente a ciascun biennio, con propri decreti adottati ogni due anni per ciascuna regione, il costo standardizzato *di riferimento* del trasporto, inteso quale limite massimo di costo chilometrico di produzione del servizio il coefficiente di esercizio da rispettare, nell'arco del biennio, inteso quale rapporto tra i ricavi teorici presunti ed il costo standardizzato.

2. Nella determinazione dei costi standardizzati *di riferimento* si deve tener conto:

a) dei costi del personale riferiti ad organici-tipo per modalità di trasporto;

b) degli altri costi di esercizio, compatibili con una razionale, efficiente ed economica gestione, avuto riguardo anche ai costi delle altre modalità di trasporto e ad analoghi costi di aziende similari in campo comunitario, *comprensivi degli oneri per accantonamenti.*

3. Nella determinazione dei ricavi presunti si deve tener conto:

a) della domanda di trasporto, individuando i livelli minimi di utilizzazione dei servizi;

b) di livelli tariffari che assicurino la copertura di tali costi, ad eccezione della quota di costo riferita alla socialità del servizio e alla tutela delle categorie protette dalla legge.

6.2 SENESI

Sostituire l'articolo 7 con il seguente:

«Art. 7.

1. In attesa della entrata in vigore delle disposizioni in materia di autonomia impositiva, di cui alla legge 14 giugno 1990, n. 158, a decorrere dall'esercizio successivo alla entrata in vigore della presente legge, il fondo per la compensazione degli obblighi di servizio è dotato di una disponibilità finanziaria pari all'importo determinato dal Ministro del tesoro, assommando tutti gli interventi finanziari dello Stato, relativi all'esercizio in corso, per contributi, concorsi, sovvenzioni sugli oneri di gestione, a favore dei servizi di trasporto disciplinari dalla presente legge, ivi compresi, quelli relativi all'applicazione del contratto collettivo degli autoferrotranvieri ed a quelli risultanti dal complesso dei disavanzi di esercizio relativi al 1990 oggetto di assunzione dei mutui come disciplinati dal decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito con modificazioni con legge 22 dicembre 1990, n. 403.

2. Al fondo come sopra determinato si applicano le variazioni previste dall'articolo 27-*quater* del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 786, convertito con modifiche con la legge 26 febbraio 1982, n. 52.

3. A decorrere dalla istituzione del Fondo di cui all'articolo 5 lettera *a*), la quota di tributi erariali spettanti alle Regioni a statuto ordinario ai sensi dell'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sono ridotte di una misura pari all'importo corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1981 dalle citate Regioni ai servizi di trasporto locale di propria competenza e certificato dalle Regioni medesime in complessive lire 531.771.982.000.

4. Il fondo di cui al presente articolo viene annualmente ripartito tra le regioni, con decreto del Ministro dei trasporti, entro e non oltre 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato. Il Ministro dei trasporti con proprio decreto provvede, alla ripartizione del fondo tra le regioni, avuto riferimento:

a) per quanto ai servizi trasferiti o delegati alle regioni con la presente legge, assegnando a ciascuna regione un importo pari a quello risultante delle certificazioni del Ministro dei trasporti per i singoli servizi trasferiti o delegati;

b) per quanto alla somma residua:

per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla popolazione residente in ciascuna regione;

per un importo pari al 20 per cento in proporzione diretta al numero degli occupati in ciascuna regione;

per un importo pari al 20 per cento in proporzione diretta alla popolazione frequentante la scuola media superiore;

per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla superficie territoriale di ciascuna regione;

per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla superficie dei territori classificati collinari e montani;

per un importo pari al 30 per cento da assegnare alle regioni nelle quali insistono le aree metropolitane di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, in una relazione ponderata al peso demografico che le predette aree hanno rispetto alla popolazione totale della regione interessata.

5. Ai fini della applicazione dei parametri di cui al comma precedente, il Ministro dei trasporti assume i dati più recenti resi disponibili dall'ISTAT, alla data di effettuazione del riparto.

7.2 SENESI

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

«Art. 7-*bis*.

1. Le regioni, entro il 30 settembre di ciascun anno, procedono all'indizione delle conferenze di servizio, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, previo esame delle proposte formulate dalle autorità di bacino e dai Comuni sedi di servizi urbani, sentite le organizzazioni delle imprese ed aziende di gestione dei servizi, per la determinazione, per l'anno successivo, delle tariffe economiche del trasporto pubblico di interesse locale, distintamente per tipi e modi di trasporto, per condizioni ambientali e di traffico.

2. Le tariffe economiche, sono determinate in funzione della necessità di equilibrio economico delle gestioni e sono calcolate con riferimento:

a) alla quantità dei servizi offerti intesi come posti-chilometro offerti;

b) ai costi obiettivi di produzione del servizio, come risultanti dalle somme dei costi diretti ed indiretti, comunque necessari ed obiettivamente indispensabili all'espletamento dei servizi stessi, ivi compresi gli oneri per gli accantonamenti destinati al trattamento di fine rapporto (TFR) e al rinnovo dei veicoli e delle attrezzature obsoleti.

3. Le regioni fissano altresì i livelli percentuali minimi di utilizzazione, intesi come posti chilometro occupati nei mezzi di trasporto utilizzati, distintamente per singoli servizi, o gruppi di servizi, anche ai fini dell'ammissione alle compensazioni degli obblighi di servizio di cui al comma precedente.

4. Ai fini di cui sopra, le regioni determinano i tipi di tariffe ed i relativi prezzi minimi, l'entità delle riduzioni per titoli di viaggio ad utilizzazioni multiple o per particolari categorie sociali di utenti. È in facoltà delle città metropolitane, delle province e dei singoli comuni, ognuno nell'ambito delle proprie competenze amministrative disporre l'adozione di maggiori sconti o di ulteriori facilitazioni, previa assunzione degli oneri afferenti le relative compensazioni. Ai prezzi come sopra determinati, non si applicano le disposizioni previste dall'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41.

5. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, emana indirizzi e direttive, in ordine alla metodologia ed ai criteri da assumere per la determinazione dei costi obiettivi, da parte delle regioni.

6. Le regioni per i servizi oggetto dei programmi biennali di cui all'articolo 3, determinano annualmente il compenso dovuto per gli obblighi di servizio e tariffari da esse imposti, in armonia con le disposizioni contenute nel Regolamento della Comunità Economica Europea, n. 1191/69.

7. Compete alla regione, con proprie leggi regionali dettare norme intese a disciplinare l'introduzione da parte delle province, delle città metropolitane e dei comuni, per i servizi di rispettiva competenza, delegati e subdelegati, di ulteriori obblighi di servizio o tariffari, anche se non previsti dai singoli programmi biennali, determina l'obbligo a carico degli enti interessati di provvedere alla corresponsione degli oneri di compensazione.

8. Le eventuali perdite o disavanzi di gestione non coperti dalle tariffe, per le quali non si applicano le disposizioni previste dall'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41 e dagli interventi finanziari di compensazione di cui alla presente legge, restano a carico delle singole aziende, imprese o esercizi di trasporto e sono oggetto di piani di risanamento e di recupero pluriennali

9. Gli accantonamenti destinati al rinnovo dei veicoli e delle attrezzature obsolete di cui al secondo comma del precedente articolo 8, sono depositate a cura dei soggetti gestori dei servizi in un fondo fruttifero, presso istituti di credito di fiducia del gestore, con vincolo di prelievo subordinato all'autorizzazione rilasciata dall'autorità di bacino in ordine alla destinazione di uso delle risorse stesse.

10. Le regioni con proprie leggi definiscono, anche in relazione, alla entità delle perdite o dei disavanzi, gli obiettivi e la durata massima dei piani di risanamento e di recupero di cui al precedente comma.

7.0.1 SENESI

Dopo l'articolo 7, aggiungere il seguente:

Art. 7-*ter*.

1. Su proposta delle regioni interessate, il Ministro dei trasporti, su conforme parere del CIPET, è autorizzato ad assegnare contributi in conto interessi, in misura non superiore all'8,50 per cento dell'investimento per la durata massima di 10, anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dalle regioni o da enti locali, o da soggetti attuatori, per:

a) il concorso nelle spese destinate per la realizzazione di nuove reti di trasporto rapido di massa a guida vincolata, alla costruzione, all'ammodernamento, alla ristrutturazione ed alla trasformazione di linee ferroviarie subdelegate ai sensi della presente legge;

b) il concorso nelle spese per la dotazione di impianti di alta tecnologia, atti ad incentivare la intermodalità e la accessibilità alle reti dei servizi;

2. Possono essere ammesse a fruire del contributo di cui al presente articolo, le opere e le dotazioni, oggetto di previsione nei programmi biennali, riconosciute ammissibili dal CIPET in sede di esame di compatibilità con il Piano generale dei trasporti e per le quali sia stata documentata: la utilizzazione dei contributi concessi in precedenza ai sensi della legge 10 aprile 1981, n. 151 e da qualsiasi altra legge comunque relativa ai trasporti pubblici di cui agli articoli 1 e 2 e la destinazione di una quota, per concorrere all'abbattimento delle barriere architettoniche negli impianti e nei servizi di trasporto ed alla accessibilità delle persone a ridotta capacità motoria, deambulanti e non, anche mediante offerta di sistemi di trasporto specifici ad integrazione di quelli tradizionali, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118. Sono in ogni caso fatte salve le disposizioni dell'articolo 32 della legge 28 febbraio 1986, n. 41.

3. I contributi di cui ai precedenti commi sono assegnati agli enti, alle aziende o alle imprese interessate, per il tramite delle regioni, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la conferenza Stato-Regioni prevista dalla legge 23 agosto 1988, n. 400, la quale deve esprimere il parere entro quarantacinque giorni dalla richiesta. Trascorso tale termine, il Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, provvede comunque all'emanazione del decreto di assegnazione.

4. Alla dotazione del fondo investimenti per l'esercizio 1992 e per gli esercizi successivi, si provvede ai sensi dell'articolo 19, quattordicesimo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887, in relazione ai programmi di finanziamento sopra indicati.

5. Al numero 22 della parte II della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, dopo le parole «impianto fisso» sono aggiunte le parole «nonchè impianti e veicoli destinati alle altre linee di trasporto pubblico;».

6. Gli accantonamenti destinati al rinnovo dei veicoli e delle attrezzature obsolete di cui al secondo comma del precedente articolo 8, sono depositate a cura dei soggetti gestori dei servizi in un fondo fruttifero, presso istituti di credito di fiducia del gestore, con vincolo di prelievo subordinato all'autorizzazione rilasciata dall'autorità di bacino in ordine alla destinazione di uso delle risorse stesse.

7.0.2 SENESI

Sostituire l'articolo 8, con il seguente:

«Art. 8.

1. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui contratti e da contrarre, ai sensi degli artt. 2 e 2-*bis*. del decreto legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, dalle regioni a statuto ordinario e dagli enti locali inclusi nei rispettivi territori sono assunti nella misura del 65 per cento a carico dello Stato.

1-*bis*. Le disposizioni di cui agli articoli 2 e 2-*bis*. del Decreto-legge 31 ottobre 1990, convertito con modificazioni con la legge 22 dicembre 1990, n. 403, sono estese alla copertura dei disavanzi ed al ripiano delle perdite del 1991.

2. Qualora i mutui contratti o da contrarre dalle Regioni a Statuto ordinario e dagli Enti locali ai sensi degli articoli 2 e 2-*bis*. di cui al comma 1 siano regolati ad un tasso di interesse superiore a quello massimo stabilito dal Ministro del tesoro in applicazione delle normative sulla finanza locale, la contribuzione statale di cui al comma 1 è comunque determinata con riferimento alla rata di ammortamento calcolata con l'interesse nella misura massima consentita.

3. All'attribuzione del contributo statale di cui al presente articolo si provvede secondo procedure e criteri stabiliti con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti.

8.1 SENESI

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

«Art. 8-*bis*.

1. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro delle aree urbane, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, con apposito decreto, fissa i criteri per il rilevamento organico della utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico ai sensi del quarto comma dell'articolo 4, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonchè delle velocità di scorrimento della circolazione urbana, nelle Città metropolitane e negli altri centri indicati dalle regioni ai sensi della presente legge.

2. I soggetti interessati, sono tenuti ad adottare le tecnologie e le strumentazioni necessarie, entro i termini fissati con lo stesso decreto ministeriale, utilizzando le risorse di cui al 3 comma, lettera *b*), dal precedente articolo 12.

3. Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro il termine di 12 mesi dalla entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti, aventi valore di legge ordinaria aventi il fine di:

a) favorire la trasformazione delle Aziende consortili, in Società per azioni, come previste dal secondo comma, lettera *e*) dell'articolo 22, della legge 12 giugno 1990, n. 142;

b) apportare modifiche e semplificazioni, alle disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, con il fine di attuare la semplificazione delle procedure amministrative, l'assunzione piena della responsabilità dei soggetti gestori circa il rispetto delle norme di sicurezza, nonchè favorire la introduzione delle innovazioni tecnologiche negli impianti e nelle modalità di esercizio.

8.0.1 SENESI

Dopo l'articolo 8, aggiungere il seguente:

«Art. 8-*ter*.

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono abrogati gli articoli 5, 6, 9, 10, 11 e 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151; i provvedimenti amministrativi in corso, assunti ai sensi dei predetti articoli continuano ad espletare la loro efficacia.

2. Sono abrogati il secondo e terzo comma dell'articolo 1, del decreto legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito con legge 5 maggio 1989, n. 160 e il secondo comma dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

3. Sono abrogate altresì tutte le norme comunque contrastanti con la presente legge.

4. Le Regioni sono tenute ad adeguare la propria legislazione alle norme contenute nella presente legge entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

8.0.2 SENESI

In questo momento stiamo formalmente predisponendo un emendamento all'emendamento 8.3 presentato dal senatore Bernardi all'articolo 8 nel nuovo testo.

In sintesi si ripropone il quesito che avevamo posto ieri al Ministro al quale, nonostante una disponibilità formale, non è stata data una risposta soddisfacente.

Riteniamo che, al di là di una critica sulla questione generale, in questa occasione la ripartizione dei finanziamenti debba rispettare pienamente le leggi approvate, vale a dire, la legge n. 403 che prevedeva i piani di ristrutturazione e di potenziamento.

Presenteremo un emendamento che differenzia la cifra del punto *a*), dividendo la quota per i piani di ristrutturazione e per quelli di potenziamento.

Vogliamo dare alle regioni, che sono i soggetti destinatari delle risorse, la possibilità di poter attingere da due fonti con precisa destinazione. La formulazione che è contemplata nella finanziaria e ripresa dagli emendamenti, ma non differenziata nella cifra, non ci garantisce nei termini di una reale ristrutturazione. Vogliamo avere la certezza che i potenziamenti avviino veri programmi di ristrutturazione. Inoltre vorremmo avere un'ulteriore garanzia di differenziazione nelle cifre. Per quanto ci riguarda destineremo una parte alla ristrutturazione e, come previsto dalla legge finanziaria, un'altra al potenziamento.

PATRIARCA. Signor Presidente, vorrei far notare che i fondi previsti nel provvedimento in esame non sono sufficienti neanche per coprire i *deficit* delle aziende private.

SENESI. Il nostro Gruppo è contrario ad un ragionamento di questo tipo. Infatti ci rifiutiamo di dare finanziamenti alle regioni se non abbiamo la garanzia del potenziamento del trasporto pubblico urbano. Siamo contrari a finanziamenti forniti soltanto per colmare i disavanzi di aziende gestite in modo disinvolto.

PATRIARCA. Sulla situazione deficitaria degli enti il Governo ha già fatto un provvedimento per quanto riguarda gli enti locali nel quale non si è detto che si sarebbe disatteso ciò che era stato fatto bensì che, sulla base di ciò che era stato fatto, sarebbe stata data la possibilità di contrattare un mutuo a ripiano dei *deficit* esistenti. Comunque, si prevedono per l'avvenire alcune regole, come ad esempio, il divieto di contrattazione di mutui per cinque anni.

Altrimenti, senatrice Senesi, se l'azienda va in bancarotta come si fa a fare un potenziamento?

SENESI. Senatore Patriarca, la relatà è che è la stessa legge finanziaria ad esser fatta in questo modo.

Per quanto riguarda la lettera *a*) dell'emendamento 8.3 presentato dal senatore Bernardi, il nostro emendamento prevede che la ripartizione venga fatta predisponendo, per la realizzazione dei piani di ristrutturazione 200 miliardi per l'anno 1992, 300 miliardi per l'anno 1993 e 250 miliardi per l'anno 1994.

PATRIARCA. Ma se il Ministro ha detto che va tutto nel fondo globale e che questi piani di ristrutturazione li deve fare la regione..

SENESI. Termino l'ullustrazione dell'emendamento. Per il potenziamento invece dei trasporti pubblici, che è un elemento innovativo introdotto nella legge finanziaria differenziato dalla copertura dei disavanzi, introduciamo la differenza di cifra, cioè 200 miliardi per il 1992, 370 per il 1993 e 315 per il 1994. Complessivamente la cifra totale è la stessa prevista dall'emendamento proposto dal presidente Bernardi. Noi vogliamo differenziare i piani di ristrutturazione e i piani di potenziamento.

È ovvio, fra l'altro, che alcuni mutui potranno essere accesi direttamente dai comuni e alcuni addirittura dalle aziende medesime essendo essi soggetti giuridici autonomi riconosciuti dalla legge n. 142. Quindi la possibilità di concedere due filoni di spesa alle regioni che sono titolate a verificare i piani della legge n. 403, a noi da più garanzia che i piani di ristrutturazione siano avviati nel concreto e sia obiettivamente perseguito il potenziamento del trasporto pubblico locale.

Senatore Patriarca, per i disavanzi c'è il punto *b*) che è riconosciuto sempre nella finanziaria al capitolo relativo al Ministero dei trasporti, tabella A. Non stiamo uscendo dalle disposizioni che tra l'altro la maggioranza ha approvato perchè voi avete proposto la legge finanziaria.

PRESIDENTE. Poichè non è ancora pervenuto il parere della 5ª Commissione permanente sugli emendamenti, propongo di rinviare la discussione del provvedimento in titolo.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

I lavori terminano alle ore 9,55.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

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

DOTT.SSA MARISA NUDDA