SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

42° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 31 MAGGIO 1978

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea » **(1009-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)
(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 517, 518, 519
BAUSI (*DC*), *relatore alla Commissione* . 517
CARRI (*PCI*) 518
CROLLALANZA (*MSI-DN*) 518
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 519

« Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci » **(1183)**
(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . . 513, 514, 515 e *passim*
BAUSI (*DC*) 516, 517
CEBRELLI (*PCI*) 515
DEGAN, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 515
MINGOZZI (*PCI*) 514, 516, 517
PACINI (*DC*), *relatore alla Commissione* . 513 515, 517

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

A V E L L O N E , *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

« Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci » (1183)
(*Discussione e rinvio*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Servizio antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico aereo civile sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci ».

Prego il senatore Pacini di illustrare alla Commissione il disegno di legge.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Il disegno di legge in esame, presentato dal

Governo il 2 maggio scorso, riguarda solo una parte del settore aeroportuale e precisamente quegli aeroporti sui quali non si svolge attività commerciale di linea di passeggeri e di merci.

Come è detto nella stessa relazione che accompagna il disegno di legge, si tratta di un provvedimento che tende a colmare solo alcune lacune normative nella disciplina dei servizi antincendi; provvedimento sollecitato da gravi situazioni in alcuni aeroporti utilizzati per attività didattica, turistica e di lavoro aereo. Infatti in tali aeroporti è del tutto inesistente un servizio antincendi assicurato dallo Stato e si è cercato di sopperire a tale carenza con soluzioni non regolamentate dalla legge, mediante la generale utilizzazione di attrezzature e di personale degli aeroclubs e delle associazioni che operano sull'impianto.

Tale situazione è diventata ancora più insostenibile, oltre che per i problemi oggettivi di sicurezza, dopo che il Consiglio di Stato, all'uopo consultato dal Ministero dei trasporti, ha espresso il parere che, stante l'attuale legislazione, in tutti gli aeroporti statali il servizio antincendi per le esigenze dell'aviazione civile deve essere prestato dal Ministero dell'interno, in conformità a quanto disposto dalla legge sulla protezione civile, precisamente dall'articolo 10 della legge 8 dicembre 1970, n. 996. Il Consiglio di Stato ha precisato inoltre che il servizio antincendi espletato dal Ministero dell'interno tramite il proprio personale debba essere compito esclusivo di tale personale e non anche di quello estraneo alla detta Amministrazione, anche se esiste un riconoscimento della relativa indennità ed il servizio avviene sotto la responsabilità dello stesso Dicastero dell'interno.

È appena il caso di ricordare che questa situazione normativa costringerebbe l'Amministrazione dei trasporti ad adottare un drastico provvedimento di chiusura al traffico di tutti quegli aeroporti dove il servizio antincendio non è espletato da personale del Ministero dell'interno. In sostanza ne verrebbe coinvolta l'intera rete aeroportuale secondaria, con gravi conseguenze per il traffico aereo commerciale non di linea, e si paralizzerebbe l'attività dei titolari delle licenze ottenute in conformità di quanto disposto dall'articolo 788, Capo II, del Codice della navigazione; da qui le motivazioni poste a sostegno degli articoli 1 e 2 del presente disegno di legge.

Rimangono sul tappeto i problemi relativi alla regolamentazione di tutti gli altri servizi effettuati negli aeroporti militari: manutenzione, impianti, assistenza al volo, vigilanza da parte degli organi periferici dell'Amministrazione dell'aviazione civile. Sembra però che il Ministero dei trasporti, e di questo chiedo conferma al rappresentante del Governo, stia già predisponendo un provvedimento legislativo *ad hoc*, per cui il disegno di legge al nostro esame appare come una anticipazione.

Per quanto riguarda il disposto di cui all'articolo 3, che in sostanza è una norma transitoria, ritengo per motivi di chiarezza necessario un emendamento aggiuntivo, che eviterebbe l'equivoco di far apparire la disposizione in esso contenuta in contrasto con quanto previsto dal precedente articolo 1.

Non mi resta che esprimere parere favorevole al disegno di legge ed invitare i colleghi a volerlo approvare.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M I N G O Z Z I . Vorrei chiedere all'onorevole rappresentante del Governo alcune delucidazioni sul disegno di legge.

Io mi rendo conto del fatto che in un certo numero di aeroporti italiani, nei quali il traffico di linea non esiste e si svolge attività di aeroclubs o, comunque, attività di trasporto merci, sia anche opportuno assumere un provvedimento di questo tipo e quindi permettere che si mantengano aperti gli aeroporti stessi per tali attività. Volevo però chiedere, poichè alcuni aeroporti non aventi servizi di linea sono utilizzati in certi periodi dell'anno per i servizi *charter*, se anche questi sono coperti da un servizio antincendi oppure interviene, quando necessario, il servizio antincendi statale.

Ho poi presenti alcune situazioni oltre a quella dei voli *charter*: ad esempio, quel-

le di alcuni aeroporti non aventi servizi regolari di linea, nei quali in certi periodi dell'anno viene dirottato il traffico per motivi climatici: nella mia zona, nell'aeroporto di Forlì, che non ha servizio di linea, vengono dirottati duecento voli di linea, durante diversi mesi dell'anno, dato che in quello di Bologna si forma molta nebbia. Ora, in questi casi, quale servizio antincendi deve funzionare: quello statale? O è sufficiente l'altro? Oppure non può più essere utilizzato l'aeroporto non di linea a quei fini? Perchè sarebbe grave che tali strutture, che sono comunque aperte al traffico, anche se non di linea, non fossero più utilizzabili a seguito dell'approvazione del disegno di legge, non avendo un servizio antincendi rispondente alle disposizioni dello stesso, e magari gli aerei di linea dovessero poi essere dirottati a Venezia o in un altro aeroporto, come Pisa, con conseguenze abbastanza evidenti.

Vorrei inoltre ribadire la richiesta avanzata dal relatore sul fatto che si debba intendere il provvedimento come un'anticipazione di un altro più ampio.

C E B R E L L I . Una domanda: nella relazione unita al disegno di legge leggo, alle prime righe: « È nota la grave situazione in atto esistente — per ciò che attiene al servizio antincendi — in molti aeroporti statali minori... ». Che cosa vuol dire « aeroporti statali minori?

P R E S I D E N T E . Si tratta degli aeroporti civili non compresi nella tabella *A*, così come precisato al primo comma dell'articolo 1.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

P A C I N I , *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda le osservazioni del collega Mingozzi in relazione al servizio antincendi là dove si effettuano voli *charter*, mi pare di dover rispondere, salvo maggiori chiarimenti che potrà fornire l'onorevole Sottosegretario, che il disegno di legge distingue tra aeroporti non compresi nella tabella *A* e aeroporti in essa compresi, per cui, se vi sono voli *charter* che partono da aeroporti oggetto del disegno di legge, è chiaro che il servizio antincendi deve essere svolto secondo il meccanismo indicato dal disegno di legge stesso Chiarimenti ulteriori, come dicevo, potranno essere forniti dall'onorevole rappresentante del Governo.

Circa l'osservazione del collega Cebrelli, a me pare che il primo comma dell'articolo 1 sia sufficientemente chiaro e non possano sussistere dei dubbi in proposito. Vorrei solo aggiungere, in relazione alla proposta di emendamento all'articolo 3, da me preannunciata, che appare del tutto pleonastico il contenuto di tale articolo, poichè sembra ovvio che resti in vigore la disciplina attuale per gli altri aeroporti e quindi ripeterlo nell'articolo 3 mi sembra del tutto fuori luogo. Ad ogni modo sottopongo la proposta all'attenzione del Governo, per una valutazione più precisa e puntuale del problema.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge costituisce l'anticipazione di un altro, più completo ed organico, che affronti tutta la tematica dei servizi antincendi negli aeroporti italiani. L'esigenza della riorganizzazione del settore è nata proprio dall'interpretazione e dall'applicazione dell'articolo 10 della legge sulla protezione civile, che aveva addebitato allo Stato l'onere del servizio antincendi in tutti gli aeroporti del nostro paese, aperti al traffico di linea nonchè a quello cosiddetto di aviazione generale.

S'è tentato di dare applicazione a questa normativa, ma ciò avrebbe determinato la necessità di immobilizzare mezzi e soprattutto personale, con un onere del tutto proporzionato rispetto alla reale necessità del servizio stesso.

Gli onorevoli senatori ricordano che la difficoltà di reperire personale da adibire a questo servizio specializzato, che fortunatamente non entra in funzione quasi mai, ma che deve essere comunque presente negli aeroporti, ha determinato qualche volta problemi nei tempi di apertura degli aeroporti.

L'aeroporto di Lamezia Terme, pur essendo stato perfezionato in tutte le sue componenti tecniche e operative, ha ritardato per qualche tempo la sua operatività poichè nel frattempo il Ministero dell'interno doveva reperire il personale necessario. Quando si apre un aeroporto di quelle dimensioni debbono essere inviate *in loco* decine e decine di persone. Altro esempio è Alghero, dove la mancanza di personale dei servizi antincendi ha determinato qualche volta un accorciamento degli orari di apertura.

Si sono prospettate due possibilità: la prima consiste nel caricare lo Stato di questa enorme organizzazione; la seconda, nell'individuare una linea di separazione fra gli aeroporti di un certo rilievo e quelli minori da affidarsi, viceversa, a coloro che si facciano carico di tenerli aperti: aeroclubs, se si tratta di un aeroporto particolarmente servito da aeroclubs, oppure anche società di gestione di tipo diverso. L'aeroclub è l'organizzazione che maggiormente ha sollecitato questa anticipazione del disegno di legge organico, poichè si profilava la necessità di decidere la chiusura di alcuni aeroporti, e quindi gli aeroclubs non avrebbero potuto continuare la propria attività.

Si è pertanto proceduto a questo stralcio, cioè a un'anticipazione del più vasto e organico disegno di legge che, in definitiva, dovrà dare sistemazione completa al servizio presso tutti gli aeroporti elencati nella tabella *A*, sui quali il Ministero dell'interno attraverso propri organismi effettuerà il servizio antincendi.

Mi è stato chiesto che cosa avverrà negli altri aeroporti. Sono dell'opinione che si dovrà passare progressivamente all'autogestione di tale servizio. Se l'autogestione funzionerà, vi sarà la possibilità che siano usati, altrimenti si creeranno dei problemi, che per altro non sapremmo effettivamente come affrontare.

La tabella *A*, a lungo ponderata, rappresenta il punto di equilibrio fra i diversi interessi. Per la sua compilazione sono stati tenuti presenti i programmi di investimenti realizzati dallo Stato e il volume del traffico che su di essi ha fatto capo. Così si è determinata una tabella degli aeroporti per i quali lo Stato ritiene di dover assumere il servizio antincendi a totale suo carico.

Per gli altri aeroporti non compresi nella tabella *A* il carico finanziario non potrà essere assunto che dagli organismi indicati nell'articolo 1.

Ritengo che in questo modo riusciremo a fare un po' di chiarezza in questo settore che rimarrebbe, altrimenti, in uno stato di tensione.

Il disegno di legge organico — ho notizia che la sua stesura è stata perfezionata e che esso sarà presentato all'approvazione del Consiglio dei ministri in una prossima riunione — ha carattere di urgenza. In verità il Ministero dei trasporti intendeva procedere all'assunzione della gestione del servizio mediante decreto-legge alla vigilia dell'estate, ma non v'è stata l'opportunità di usare questo strumento legislativo.

È stato poi considerato il caso di alcuni aeroporti che non figurano nell'elenco della tabella *A*, ma che servono ugualmente allo Stato, all'aviazione militare, ai vigili del fuoco, eccetera. Poichè l'immediata entrata in vigore delle norme in esame determinerebbe il blocco della loro attività, si è provveduto ad ovviare a tale eventualità con l'articolo 3, il quale non fa riferimento agli aeroporti della tabella *A*, ma a quelli cui ora ho accennato, ai quali assicura la continuità delle modalità con cui il servizio antincendi viene attualmente espletato.

Questa disposizione, in sostanza, riguarda gli aeroporti di Falconara, Firenze, Forlì, Grosseto, Pescara e Taranto. Probabilmente la formulazione dell'articolo 3 dovrà essere migliorata ai fini di una maggiore chiarezza.

B A U S I . Sarebbe opportuno che si includesse nella tabella annessa al disegno di legge l'aeroporto di Firenze-Peretola.

M I N G O Z Z I . Si potrebbe aggiungere una tabella *B*.

A questo punto ritengo che il relatore potrebbe proporre il rinvio della discussione alla prossima settimana al fine di un adeguato approfondimento del problema.

P A C I N I , *relatore alla Commissione.* Non avrei nulla in contrario. Sarebbe opportuno che l'onorevole Sottosegretario, alla prossima riunione, portasse una nuova soluzione o una modifica dell'articolo 3 o la aggiunta di una tabella con l'elenco di altri aeroporti. Sarebbe preferibile, tutto sommato, quest'ultima soluzione.

M I N G O Z Z I . Sarebbe conveniente compilare una tabella *B*, e dire all'articolo 3: « Gli aeroporti di cui alla tabella *B*, fino a quando non sarà diversamente disposto, eccetera ». In questa maniera gli altri aeroporti sono elencati.

B A U S I . Su questo argomento vorrei affacciare un'ipotesi. Anzichè fare l'elenco di cui alla tabella *A*, direi di non fare alcun elenco, stabilendo che questa legge si applica a tutti quegli aeroporti che attualmente non utilizzano personale del Ministero dell'interno.

P R E S I D E N T E . La Commissione, allora, è d'accordo per il rinvio del seguito della discussione del disegno di legge a martedì prossimo?

Non facendosi osservazioni, rimane così stabilito.

« Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea » (1009-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

(*Discussione e approvazione*)

P R E S I D E N T E . Segue all'ordine del giorno la discussione del disegno di legge: « Provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea », approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Bausi di voler riferire alla Commissione sulle modifiche introdotte dall'altro ramo del Parlamento.

B A U S I , *relatore alla Commissione.* Il Senato approvò il 12 gennaio 1978 un disegno di legge, presentato dal Governo, che conteneva provvidenze per sovvenzioni annue di esercizio in favore delle ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea. La 10ª Commissione della Camera ha apportato alcune modificazioni al provvedimento, qual era stato approvato dal Senato. Lo riesaminiamo, pertanto, stamane in una ulteriore lettura che tenga conto delle modifiche che sono state apportate da parte della 10ª Commissione della Camera. Le modifiche, sostanzialmente, sono di due ordini. Ce ne sono alcune che sono esclusivamente di puntualizzazione, di carattere formale, sia pure con qualche interpretazione sostanziale; ce ne sono altre che, viceversa, approfondiscono maggiormente il merito.

Se il Presidente ed i colleghi sono d'accordo, elencherei le modifiche che sono state apportate.

All'articolo 1, si stabilisce il momento terminale del sistema di finanziamento che viene previsto dalla legge nella sua attuale formulazione. I colleghi ricorderanno quale era il problema di carattere generale.

Con l'articolo 6, si integra quello che era previsto nella primitiva edizione, considerando come spese imprevedibili, che l'azienda può essere chiamata a sostenere, anche quelle derivanti da decisioni giurisdizionali. Mi sembra di dover interpretare che si tratta di fatti di carattere giudiziario, quindi di sentenze che possono essere sopravvenute a carico dell'Azienda ed i cui oneri, quindi, si trasferiscono tra quelli che sono da rimborsarsi a norma dello stesso articolo 6.

C'è, poi, all'articolo 9, una modificazione che è soltanto di dislocazione perchè conferma in ogni sua parte il contenuto dell'articolo 12 del primitivo disegno di legge e lo trasferisce all'articolo 9, forse più propriamente, perchè le norme transitorie sono relative alla parte che precede l'articolo 9, e non agli articoli successivi.

Con l'articolo 11, si precisa un limite insuperabile dell'aumento della spesa corrente, che non può essere maggiore del 20 per cento di quanto accertato di competenza per il

1977, precisandosi che alle spese maggiori si deve fare fronte attraverso un aumento di tariffe.

L'articolo 16 sostituisce alcune parole previste nel precedente testo.

L'articolo 17 aggiorna le modalità di finanziamento rapportandole a quella che è la situazione effettiva.

Direi che sono emendamenti largamente accettabili. Ed esprimo lo stesso parere di accettabilità anche rispetto alla nuova formulazione dell'articolo 15, pur non nascondendo alcune perplessità rispetto alla formulazione dell'articolo 15 medesimo che nasce in una forma abbastanza ambigua. Non si sa, infatti, con precisione che cosa voglia essere: se un proposito di buona volontà per il futuro per quanto il Governo farà; ovvero una indicazione vincolante. Ma allora non vedrei in quale misura. Forse, sotto il profilo della tecnica legislativa era più propria l'indicazione contenuta nella formulazione partita dal Senato, quando si diceva che con successivi provvedimenti, da presentare alle Camere, sarebbero state previste ulteriori disposizioni volte a regolare l'intera materia, indicandola nelle sue linee largamente generali. Nella versione attuale, invece, si scende ad una specificazione sulla quale potrebbero esserci anche alcune obiezioni da fare.

Riterrei, se la Commissione è d'accordo, di esprimere tuttavia anche sull'articolo 15 parere favorevole, attesa la complessità della materia e l'urgenza di definirla, in relazione alle considerazioni che gli facemmo in sede di primo esame. Le eventuali messe a punto rispetto all'interpretazione dell'articolo 15 le discuteremo quando entro sei mesi il Governo presenterà il piano.

C R O L L A L A N Z A . E qui casca l'asino! Perchè, nei sei mesi, con questa casistica non ci siamo più.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

C A R R I . Mi pare che le modifiche apportate dai colleghi della Camera a questo disegno di legge, che avevamo esaminato ampiamente in sede di Commissione, riguardino soprattutto quanto indicato nell'articolo 15. Il senatore Bausi ha ricordato che il Governo è tenuto a presentare entro 6 mesi un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione o in gestione governativa. Nel testo da noi approvato al Senato avevamo previsto entro sei mesi il riassetto tecnico-economico. Ora si fa giustamente più specifico riferimento all'elaborazione di un piano e si specifica anche che i provvedimenti necessari per l'attuazione del piano entrano in vigore dal primo gennaio del 1980 e che da quella data cesseranno a tutti gli effetti di essere in vigore le disposizioni della legge n. 1221 e quelle successive, che hanno dato luogo praticamente alla stesura di questo nuovo disegno di legge. Credo che le proposte possano essere accolte e quindi mi associo a quanto penso abbia sostenuto il relatore Bausi, sollecitando nel contempo il Governo ad approntare la elaborazione di quel piano generale dei trasporti a cui si fa riferimento nello stesso articolo 15 e all'interno del quale dovrebbe essere collocata la elaborazione di questo piano specifico relativo al risanamento delle ferrovie in concessione o in gestione governativa.

C R O L L A L A N Z A . Ho fatto quell'interruzione al collega Bausi, condividendo le sue preoccupazioni. Se non ci fosse la preoccupazione di rinviare alla Camera il provvedimento, per dare un maggior lasso di tempo all'attuazione di quanto contenuto nell'articolo 15, evidentemente noi proporremmo un termine maggiore. Ma qui ci dobbiamo fin da questo momento adattare e dobbiamo considerare che fra sei mesi dovremo chiedere la proroga dell'esecuzione da parte del Ministero di tutto quanto è contenuto nell'articolo 15, che è alquanto complesso e non di facile realizzazione. Pertanto, allo stato delle cose, mi associo alla proposta del collega Bausi di approvazione, nonostante la preoccupazione che il termine non possa essere rispettato.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è d'accordo per l'approvazione celere e finalmente definitiva di questo disegno di legge, che sovviene in via d'urgenza alle difficoltà economiche delle aziende ferroviarie in concessione. È un provvedimento che la Camera ha modificato sostanzialmente in due punti fondamentali: la prima modifica è quella dove si dice di recepire in qualche modo alcuni vincoli analoghi a quelli previsti dal decreto Stammati per il settore dei trasporti, apponendo un tetto all'incremento delle spese prevedibili per queste società; la seconda modifica è quella che stabilisce che dal primo gennaio dell'80, sulla base di un piano di risanamento tecnico-economico di tutto il sistema delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, entrino in vigore provvedimenti sostitutivi dell'attuale legislazione in materia.

In questo campo il Governo sta valutando la situazione e da parte sia dell'Amministrazione dei trasporti che di quella del tesoro si sta verificando quali, tra le attuali linee in concessione, siano di tale interesse da poter essere inserite nel momento opportuno nell'ambito della rete ferroviaria dell'Azienda delle ferrovie dello Stato, quali debbano essere trasferite o date in potestà amministrativa alle Regioni, quali, eventualmente, debbano essere soppresse.

Sulla base di tali considerazioni, che dovranno essere poi concretate d'intesa con le Regioni, potrà essere redatto il piano generale, che ci auguriamo di poter presentare al Parlamento per gli adempimenti necessari, affinchè i provvedimenti sostitutivi della legislazione in essere entrino effettivamente in vigore alla data prevista dall'articolo 15.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 1.

(*Sfera di applicazione delle norme*).

Per le ferrovie Nord Milano, Circumvesuviana, Cumana e Circumflegrea, per le quali, a' termini dell'articolo 2 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, sono stati disposti finanziamenti per l'ammodernamento e potenziamento, gli interventi finanziari di cui alla legge 2 agosto 1952, n. 1221, modificata ed integrata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080, ed all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, e successive modificazioni, sono sostituiti, a decorrere dal 1977 e fino al termine stabilito nel terzo comma dell'articolo 15, da sovvenzioni annue da determinare secondo i criteri stabiliti dalla presente legge.

Poichè nessun domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Gli articoli 2, 3, 4 e 5 non sono stati modificati dall'altro ramo del Parlamento.

Do lettura dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 6.

(*Spese imprevedibili per eventi di carattere eccezionale*).

Le spese imprevedibili che l'azienda sostiene a seguito di eventi di carattere eccezionale per la riparazione di danni causati da forza maggiore e per lavori e forniture straordinari o a seguito di decisioni giurisdizionali, concorrono alla determinazione della misura della sovvenzione di esercizio dell'anno in cui le spese stesse sono state sostenute, purchè preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Gli articoli 7 e 8 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 9, aggiunto dalla Camera dei deputati:

Art. 9.

(*Norme transitorie*).

Per il periodo di tempo intercorrente tra l'ultima sovvenzione annua, accordata ai sensi delle disposizioni in vigore precedentemente alla presente legge, ed il 31 dicembre 1976, allo scopo di ristabilire l'equilibrio economico delle aziende interessate, si provvede:

a) per le aziende non ancora pervenute alla terza revisione della sovvenzione di esercizio, ad accordare la successiva revisione della sovvenzione in atto ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata e modificata dalla legge 29 novembre 1971, n. 1080;

b) per le aziende già pervenute alla terza revisione della sovvenzione ai sensi della predetta legge n. 1080 del 1971, ad accordare una integrazione alla sovvenzione in atto in funzione dei maggiori costi di personale e dell'energia, nonchè dei connessi oneri finanziari e degli effettivi introiti.

Per il 1977 restano confermate le quote dei fondi di rinnovo che risultano già stabilite all'entrata in vigore della presente legge, in aggiunta alla sovvenzione di cui all'articolo 2.

Per la ferrovia Circumflegrea, i sussidi integrativi di esercizio accordati e da accordare, ai sensi dell'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, in relazione alle perdite riferite al periodo anteriore al 1977, tenendo luogo della sovvenzione annua di esercizio, non sono ripetibili, in deroga all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338. Quelli accordati per gli esercizi decorrenti dal 1977 sino a quando non sarà data applicazione alla presente legge, saranno recuperati a carico della sovvenzione accordabile dal 1977.

In attesa che siano espletate le istruttorie per i provvedimenti di cui alle lettere *a*) e *b*) del primo comma, il Ministero dei trasporti è autorizzato a concedere acconti annui, per il periodo pregresso, sino al limite massimo annuo del 20 per cento della sovvenzione già accordata per la parte riferibile alla sola perdita di esercizio, importi che saranno recuperati a carico dei successivi interventi.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

L'articolo 10 — già articolo 9 — non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Il primo comma dell'articolo 11 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura del secondo comma, aggiunto dalla Camera dei deputati:

« Per il biennio 1978-79 l'aumento della spesa corrente delle aziende esercenti ferrovie in regime di concessione — esclusi gli oneri di cui agli articoli 6 e 7 e tenuto conto delle eventuali variazioni previste all'articolo 4 della presente legge — non potrà essere complessivamente superiore al 20 per cento di quella di competenza accertata per il 1977 ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura del terzo comma aggiunto dalla Camera dei deputati:

« L'eventuale maggiore spesa delle aziende stesse per i predetti periodi dovrà essere fronteggiata esclusivamente mediante aumento delle tariffe ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Gli ultimi due commi non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 11, quale risulta nel testo modificato.

È approvato.

Gli articoli 12, 13 e 14 non sono stati modificati dall'altro ramo del Parlamento.

Do lettura dell'articolo 15 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 15.

(*Disposizioni da emanare per il riassetto tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione ed in gestione governativa*).

Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge, il Governo presenterà un piano per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie in regime di concessione o in gestione governativa, tenute presenti le esigenze di inquadramento nel piano generale dei trasporti, previa determinazione, d'intesa con le Regioni, delle linee ferroviarie eventualmente da sopprimere, di quelle da sostituire con servizi automobilistici, nonchè delle linee ferroviarie da mantenere in esercizio con individuazione di quelle aventi interesse locale e di quelle che possono includersi nella rete esercitata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato la quale, ove necessario, provvederà al loro ammodernamento e potenziamento.

Detto piano dovrà altresì prevedere i tempi di attuazione per la delega amministrativa alle Regioni delle funzioni relative alle ferrovie in concessione o in gestione governativa o dichiarate non più utili alla rete primaria nazionale gestita dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

I provvedimenti necessari per l'attuazione del piano di cui al primo comma entreranno in vigore il 1° gennaio 1980; da tale data cesseranno di avere vigore per tutte le ferrovie in concessione le disposizioni contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni, nonchè le disposizioni di cui all'articolo 27, lettera *b*), del regio decreto-legge 29 luglio 1938, n. 1121, ed all'articolo 4 del decreto legislativo luogotenenziale 12 aprile 1946, n. 338, relative alla concessione di sussidi integrativi di esercizio.

Alla stessa data del 1° gennaio 1980 viene differito il termine del 30 giugno 1978 previsto dalla legge 24 ottobre 1977, n. 813, per gli interventi a favore della ferrovia Domodossola-Confine svizzero che, per il periodo di proroga, si operano nei limiti indispensabili per assicurare la prosecuzione del servizio e nelle forme già previste dalla predetta legge.

Le ferrovie che abbiano già fruito della terza revisione della sovvenzione, ai sensi della legge 29 novembre 1971, n. 1080, potranno usufruire, per l'esercizio 1979, di acconti sulle future revisioni ed integrazioni della sovvenzione, fino ad un limite massimo del venti per cento della sovvenzione in atto già accordata o per la parte riferibile alle perdite di esercizio, per ciascun anno successivo a quello cui si riferisce la terza revisione. Tali acconti saranno recuperati sugli importi che dovranno essere attribuiti in attuazione dei provvedimenti da emanare ai sensi del primo comma del presente articolo.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura dell'articolo 16 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 16.

(*Rinvio ad altre disposizioni*).

Per quanto non previsto dalla presente legge si osservano, in quanto applicabili, le norme contenute nella legge 2 agosto 1952, n. 1221, e successive modificazioni e integrazioni.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura del primo comma dell'articolo 17 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« All'onere complessivo di lire 25.500 milioni derivante dalla presente legge, si

provvede, per l'anno finanziario 1978, con le somme iscritte al capitolo n. 1652 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno medesimo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Do lettura del secondo comma, nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« Alla dotazione del capitolo, di cui all'articolo 10 della presente legge, si provvede, per l'anno finanziario 1978, mediante riduzione delle somme che, a titolo di rinnovi, figurano iscritte ai capitoli nn. 1652, 1653, 1654 e 7272 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, sulla scorta delle proposte che a tal fine saranno formulate dal Ministro dei trasporti ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Il terzo comma non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 17, quale risulta nel testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

La seduta termina alle ore 10,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI