

*Consiglio Regionale della Puglia*  
*Commissione Programmazione - Bilancio - Finanze*  
*Assetto del Territorio ed Enti Locali*

IL PRESIDENTE

DISEGNO DI LEGGE

" SOVVENZIONI DI ESERCIZIO IN FAVORE DELLA SOCIETA' FERROVIE  
DEL SUD-EST, FERROTRAMVIARIA E FERROVIE DEL GARGANO, PER  
L'ESERCIZIO DI AUTOLINEE DI INTERESSE REGIONALE"

Relatore: prof. Matteo Fantasia

Signor Presidente,  
Colleghi Consiglieri,

L'art. 84 del Decreto 616 del 1977 stabilisce che la competenza primaria delle tramvie e delle linee automobilistiche d'interesse regionale, relative al trasporto di persone e merci, si appartiene alle Regioni a partire dal 1 gennaio 1978. Conseguentemente le Regioni subentrano allo Stato nella erogazione delle quote di sovvenzioni di esercizio già accordato a favore delle Società di esercizio di tali linee e delle integrazioni in conseguenza di revisione di dette sovvenzioni, a norma del penultimo comma dell'art.1 della Legge n.1080 del 29/11/1971 e dell'ultimo comma dell'art.15 della Legge n.297 dell'8/6/1978, che non potranno superare il 20% della sovvenzione accordata e saranno recuperate in sede della successiva e maggiore sovvenzione.

Le sovvenzioni che lo Stato aveva accordato e fissato a favore di società di esercizio in Puglia sono:

1) le Ferrovie del Sud-Est	27.671.000.000
2) La Ferrotramviaria Bari-Barletta	4.540.400.000
3) le Ferrovie del Gargano	<u>6.382.022.000</u>
per un totale di	38.593.422.000

complessivamente per le ferrovie e per le automobilistiche, così distinte:

	<u>per le ferrovie</u>	<u>per le automobilistiche</u>
1) Sud-Est	22.324.802.365	5.257.538.000
2) Bari-Barletta	3.847.400.000	693.000.000
3) Gargano	<u>5.709.022.000</u>	<u>673.000.000</u>
	31.881.224.365	6.623.538.000

totale 38.593.422.000.

L'onere per la Regione Puglia è pertanto di L.6.623.538.000, distribuito in 4 trimestralità, somma che lo Stato (Ministero del Tesoro) ai sensi dell'art.8 della 281 detrae dal cap.1652 del bilancio dello Stato e riversa nel fondo regionale pugliese, così come per le altre Regioni per le quote a ciascuna spettante.

Orbene per le prime due trimestralità rispettivamente al 31/3 e al 30/6/78 il Ministero dei Trasporti ha provveduto a versare alla Regione, perché fossero devolute alle Società di esercizio, entrambe le quote, sia quella per la ferrovia sia quella per le auto linee, riservandosi di recuperare quest'ultima, che per la Puglia ammonta a L.3.511.769.000, così distribuite:

1) Sud-Est	L. 2.628.769.000
2) Bari-Barletta	" 346.500.000
3) Gargano	" <u>336.500.000</u>
per un totale di L. 3.511.769.000	

La Regione Puglia pertanto dovrà versare alle tre società le due restanti quote trimestrali, di cui una già scaduta al 30 settembre e la prossima al 31 dicembre c.a., per la differenza (6.623.538.000 - 3.511.769.000) di lire 3.112.818.000.

Ma, avendo lo Stato recuperato a carico della Regione Puglia le quote della 1 e 2 rata degli esercizi automobilistici (3.511.769.000), per le restanti rate ha versato in meno, nel fondo dell'art.8/281, una pari somma.

In conseguenza, la Regione Puglia dovrà quindi affrontare tale onere finanziario:

- a) per L.2.872.304.000 quale maggiore entrata riveniente dalla quota parte del fondo ex art.8/281,
- b) per L.127.695.000 quale saldo dell'avanzo di amministrazione al 31/12/76 riveniente dal Conto Consuntivo 1976,
- c) per la differenza della disponibilità del Cap.350 del Bilancio 1978 di L.500 milioni resosi disponibile a seguito dello spostamento al 1/1/79 della decorrenza dell'intervento regionale previsto per la incentivazione del marmo pugliese.

Rimane la differenza rispetto ai 6.623.538.000 (3.123.538.000) che allo stato attuale la Regione non è in grado di finanziare e che non può non trovare idonea copertura nel Bilancio 1979.

Questo l'aspetto aritmetico contabile della variazione in oggetto.

Rimane da esaminare l'aspetto politico che investe il problema del trasferimento ex art.84 del D.P.R.616 che contempla in sostanza

il passaggio alle Regioni della competenza primaria in ordine ai servizi tranviarie e automobilistici, del quale aspetto si è occupata anche la I Commissione registrando anche differenza di valutazioni.

Non vi è dubbio intanto che la questione viene ad appesantire il già complesso quadro dei trasporti nella nostra Regione, il che non può non mettere Giunta e Consiglio in preoccupata e attenta prevenzione.

Per quanto concerne i contenuti della variazione i problemi che hanno sollevato interrogativi e perplessità sono:

- a) l'intervento sostitutivo della Regione allo Stato è un atto dovuto?
- b) la sovvenzione alle tre Società da parte della Regione Puglia per le due restanti trimestralità 1978 attinge interamente a fondi dello Stato riversati all'uopo nel fondo regionale ex art.8 della 281 o in parte attinge anche a fondi regionali?
- c) la revisione, di cui al 3° comma dell'art.1, e che richiama le leggi n.1080 del 1971 e n.297 del 1978, è obbligatoria per la Regione?

Sul primo punto, l'atto dovuto, io non credo che le perplessità debbono essere eccessive, nel senso che la Regione non può esimersi dalla delega che nei vari settori lo Stato le assegna a norma della Costituzione. Qualche Collega Consigliere si è quasi risentito del verbo "dovere" riferito alla Regione in ordine alla sovvenzione, usato nelle due circolari del Ministero dei Trasporti del 28/8 e del 21/9/78. Insomma, passate alle Regioni le competenze relative ai servizi automobilistici in forza del D.616 esecutivo della 382, le Regioni devono assumersi gli oneri connessi

fissati e dal decreto stesso e dalle leggi dello Stato che allo argomento si richiamano. Non è in dubbio l' "an", ma il "quomodo" e il "quantum" delle sovvenzioni stesse, nel senso che le Regioni non possono con la sostanza trasferimento accettare i modi con cui la materia deve essere trattata dalle Regioni e l'entità

delle sovvenzioni stesse. E, come é stato giustamente osservato in Commissione, non soltanto in relazione agli esercizi tramviari e automobilistici, ma anche a quelli ferroviari a quelli strettamente legati, specie sono o possono essere alternativi a quelli.

E' logico anche che il discorso non si fa per il 1978, ormai spirante, per il quale lo Stato ha fissato le modalità e le quote e ne ha erogate la metà, lasciando le Regioni semplici esecutrici di ciò che rimane. In questo caso le Regioni non possono che essere semplici continuatrici delle funzioni e delle azioni dello Stato, ma il discorso si propone tutto intero per l'avvenire, anche prossimo e immediato, essendo il capitolo dell'esercizio delle autolinee connesso a quello ferroviario una realtà nuova tutta regionale che la Regione non può accettare di trattare passivamente per delega di chicchessia, senza esserne contraente attiva e primaria.

Il secondo punto relativo ai fondi della sovvenzione, se si appartengono allo Stato o alla Regione, é di marginale importanza. Lo Stato sottrae ai propri capitali i fondi relativi alle singole funzioni trasferite alle Regioni e senza distinzione di origine li versa nel calderone dell'art.8 della 281. E' chiaro che da questo momento i fondi sono regionali e che la Regione li amministra come vuole distribuendoli nei suoi capitolo e settori come vuole.

E' stata questa una vittoria significativa anche se non totale delle Regioni che non erano disposte ad accettare la logica dei fondi vincolati che limitavano ( e in qualche parte limitano tuttora) la libertà di giudizio e di azione delle Regioni. Ma non c'è dubbio, come espressamente detto nella circolare n.3527 del 29 agosto 1978 che il Ministero del Tesoro con provvedimento emanato sin dal 21/11/1977 ha disposto la riduzione del Cap. 1652 dello Stato di previsione della Spesa del Ministero (sov-

venzioni per l'esercizio delle ferrovie, ecc.) per l'importo di 22.641 milioni e lo ha attribuito alle Regioni.

E' chiaro ~~che~~ a questo punto che per il 1978 alle Regioni non restava che andare a pescare nel calderone dell'art.8 della 281 l'ammontare di dette sovvenzioni per completare ciò che lo Stato aveva fatto per metà, magari utilizzando fondi di diversa provenienza ed origine.

Ultimo punto discusso e in discussione è quello della revisione delle sovvenzioni, per la quale vengono chiamate in causa le leggi n.1080 del 1971 e n.297 del 1978.

L'ultimo comma dell'art.1 della legge di variazione di bilancio, oggi in esame, ne rimanda l'applicazione a successiva legge regionale; ma questo non significa che ne accetta il principio e i limiti, che le due leggi citate in qualche modo fissano.

L'integrazione delle sovvenzioni entro il limite massimo del 20% delle stesse, scaturisce da un esame non solo contabile, ma anche politico della situazione degli esercizi autoferrotranviari di interesse regionale e in conseguenza di integrazione non si potrà parlare se non alla luce di un esame generale della situazione regionale.

Per questa ragione la seduta congiunta della 7 e 1 Commissione regionale si è conclusa con un invito all'Asses-

sorato ai Trasporti e alla Giunta perchè relazioni in merito con ampiezza di dati e di elementi alla Commissione e al Consiglio affinché per il 1979 e seguenti sia il Consiglio a prendere ogni decisione in merito.

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and curves, positioned in the lower right quadrant of the page.

# REGIONE PUGLIA

ASSESSORATO TRASPORTI - ASSESSORATO BILANCIO

DI SEGNO DI LEGGE

"SOVVENZIONI DI ESERCIZIO IN FAVORE DELLA SOCIETA' FERROVIE DEL SUD-EST, FERROTRANVIARIA E FERROVIE DEL GARGANO, PER LO ESERCIZIO DI AUTOLINEE DI INTERESSE REGIONALE".

\* \* \* \* \*

ART. 1

A decorrere dal 1° gennaio 1978, in applicazione del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, la Regione Puglia subentra allo Stato nella erogazione delle quote delle sovvenzioni di esercizio già accordate a favore delle Società Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria e Ferrovie del Gargano, per l'esercizio di autoservizi di interesse regionale.

A decorrere dalla medesima data del 1° gennaio 1978, e per l'esercizio dei medesimi autoservizi, le Società di cui al comma precedente beneficieranno delle provvidenze previste dal penultimo comma dell'art. 1 della legge 29/11/1971, n. 1080 e dall'ultimo comma dell'art. 15 della legge 8/6/1978, n. 297.

Per la revisione delle sovvenzioni di cui sopra si provvederà con successiva legge regionale.



# REGIONE PUGLIA

ASSESSORATO TRASPORTI - ASSESSORATO BILANCIO

## ART. 2

All'onere derivante dalla presente legge si provvederà mediante stanziamenti annuali che saranno determinati con le relative leggi di bilancio.

All'onere previsto per il 1978 si provvede mediante la seguente variazione al Bilancio di previsione per lo esercizio finanziario 1978:

### Parte I<sup>^</sup> - Entrata

#### Variazioni in aumento

	Stanziamento di competenza	Stanziamento di cassa
- Avanzo di amministrazione al 31/12/76 (saldo)	127.695.600	=
- Cap. 8 " Quota riveniente dal D.P.R. 616/77 ex art. 8/281" (parte).	2.872.304.400	=
	<u>3.000.000.000</u>	

# REGIONE PUGLIA

## ASSESSORATO TRASPORTI - ASSESSORATO BILANCIO

### Parte II<sup>^</sup> - Spesa

#### Variazione in diminuzione

	Stanziamen- to di competenza	Stanziamen- to di cassa
Cap. 350 " Fondo per il finanziamento di spese derivanti da leggi reg.li in corso di adozione"	500.000.000	500.000.000
Cap. 347 " Fondo di riserva per sopperire a deficienze di cassa (art.43 legge contabilità reg.le)"		3.000.000.000
	<u>500.000.000</u>	<u>3.500.000.000</u>

#### Variazioni in aumento

Cap. 272 bis c.n.i. "Sovvenzioni di esercizio in favore delle Società Ferrovie del Sud-Est, Ferrotramviaria, e Ferrovia del Gargano per l'esercizio di autolinee di interesse regionale"	<u>3.500.000.000</u>	<u>3.500.000.000</u>
--	----------------------	----------------------