

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori BERNARDI, PATRIARCA, NIEDDU, COVELLO,
DI STEFANO, GRASSI BERTAZZI, GIACOMETTI, MORA, VETTORI,
LOMBARDI e MEZZAPESA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 NOVEMBRE 1988

Legge-quadro per i trasporti pubblici locali

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 10 aprile 1981, n. 151, concernente la riforma del trasporto pubblico locale e l'istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto locale pubbliche e private e per gli investimenti nel settore, è ormai al suo settimo anno di vita ed ha riscosso il consenso generale degli operatori del settore e dell'opinione pubblica in quanto non solo ha recato una certa razionalità nell'organizzazione e nella spesa del trasporto pubblico locale di persone, ma ha anche permesso un miglioramento di questo servizio, così essenziale per la vita quotidiana dei cittadini.

Tuttavia, nel corso di questi anni, la legge n. 151 del 1981 non sempre ha trovato pronta

e puntuale applicazione a causa, in particolare, di alcune lacune e carenze che impedivano il completo funzionamento dei suoi meccanismi.

Pertanto si rende indispensabile apportare alcuni opportuni aggiustamenti e miglioramenti che perfezionino la precedente legge senza alterarla nella sua impostazione, al fine di renderla più efficace ed aderente alle attuali e dinamiche esigenze del settore, garantendo anche un finanziamento costante del fondo nazionale trasporti per gli investimenti nel settore.

Il presente disegno di legge riscrive il testo della legge in vigore, modificando soprattutto la parte relativa alla determinazione ed utilizzazione del fondo nazionale trasporti sia per l'esercizio che per gli investimenti, oltre ad

integrare alcune norme che si riferiscono al campo di applicazione della legge.

Infatti, l'articolo 1 riconferma la definizione del trasporto pubblico locale già previsto dalla legge n. 151 del 1981, assimilando ad esso però anche i servizi complementari come gli autobus a chiamata.

Inoltre, viene attribuita alla regione anche la competenza in materia di ferrovie di interesse esclusivamente regionale.

L'articolo 2, oltre a riconoscere al trasporto pubblico il ruolo dello stesso per la tutela ambientale, stabilisce che le regioni nei programmi di investimento debbono prevedere interventi che favoriscano una migliore integrazione dei vari modi di trasporto nel territorio e predisporre entro un anno dall'approvazione della legge i piani regionali.

Tale termine può essere prorogato di un altro anno, trascorso il quale il Ministero dei trasporti può sostituirsi alle regioni inadempienti.

L'articolo 3 riporta come novità la delimitazione territoriale dei bacini di traffico facendo coincidere di norma con il territorio provinciale.

L'articolo 4 ai tre modi classici di gestione dei servizi di trasporto ne aggiunge un quarto: quello mediante società per azioni a totale o prevalente partecipazione pubblica. Inoltre, la regione, nell'accordare la concessione, deve disciplinare con propria legge anche le forme di esercizio della concessione stessa con particolare riguardo alla sicurezza e regolarità del servizio, nonchè i casi di linee interregionali comprese quelle interessanti il territorio delle regioni a statuto speciale. Viene previsto anche che le aziende di trasporto sono tenute ad eseguire il trasporto e lo scambio degli effetti postali sulla base di convenzioni con l'Amministrazione postale che debbono comunque garantire l'integrale copertura dei costi sostenuti dalle aziende.

L'articolo 5 riprende il testo della legge n. 151 del 1981 precisando la procedura generale di questa legge e assegnando alle regioni compiti di legislazione derivata nell'ambito dei principi che vengono stabiliti negli articoli successivi.

La denominazione del «fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio» viene

sostituita con quella di «fondo nazionale per i contributi di esercizio», sembrando questa definizione più pertinente alla natura di questo istituto.

Di conseguenza, il titolo II prende tale denominazione e l'articolo 6 contiene il testo dell'ex articolo 9, cioè quello relativo alla determinazione del fondo nazionale per i contributi d'esercizio, in sostituzione dell'ex articolo 6 che riguardava i criteri di determinazione dei contributi di esercizio, poichè è sembrato più logico stabilire prima l'istituzione del fondo e successivamente le norme per la sua erogazione, analogamente a quanto già è stato fatto per il fondo per gli investimenti.

L'articolo 6 del disegno di legge, quindi, istituisce presso il Ministero dei trasporti il fondo nazionale per i contributi di esercizio per le aziende di trasporto pubbliche e private e prevede la determinazione di tale fondo per l'anno 1989 sulla base di un importo pari a quello risultante dalla somma dei disavanzi riscontrati nei consuntivi 1987 delle aziende di trasporto pubblico locale aumentato del tasso d'inflazione riscontrato nel 1988 e nel 1989.

Con ciò si è inteso prendere come punto di partenza del fondo l'anno 1987, al fine di tenere conto anche dei disavanzi che non sono stati coperti dall'apposito fondo nazionale trasporti di tale anno; disavanzi che come è noto, sono conseguenze di mancato adeguamento del fondo al tasso d'inflazione o di minore introito tariffario in seguito a norme di legge che hanno bloccato le tariffe.

Per il 1990 e gli anni successivi viene proposto che l'importo del fondo venga variato ogni anno in misura pari al tasso reale d'inflazione, prevedendone l'eventuale saldo in occasione della legge finanziaria dell'anno successivo a quello di riferimento.

In aggiunta al fondo suddetto viene inoltre previsto che la legge finanziaria annualmente debba determinare un fondo integrativo di sviluppo fino al massimo del 10 per cento del fondo ordinario al fine di utilizzarlo per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione di nuovi servizi e dall'ampliamento di quelli esistenti con preferenza per i territori meno provvisti di servizi.

Infine un'ulteriore novità inserita nell'articolo 6 è quella relativa alla corresponsione del

90 per cento del fondo in via anticipata all'inizio dell'anno, o subito dopo l'approvazione della legge finanziaria, sia alle regioni che successivamente alle aziende. Ciò al fine di evitare il ricorso all'indebitamento bancario sia pure a breve che crea costi aggiuntivi non indifferenti per le aziende.

L'articolo 7 riprende il concetto dell'ex articolo 6 della legge n. 151 del 1981, modificandolo totalmente, lasciando inalterato solo lo scopo della norma che riguarda i criteri di assegnazione ed erogazione dei contributi, rendendoli più praticabili rispetto a quelli tuttora vigenti.

In particolare, oltre a ribadire il principio del pareggio dei bilanci aziendali, viene stabilito che i contributi di esercizio devono essere determinati sulla base di alcuni fondamentali principi:

il costo standardizzato definito dalle regioni in base ad una metodologia e a criteri generali stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la Commissione consultiva regionale e le Organizzazioni rappresentative delle aziende. I criteri per la determinazione vengono ampiamente esplicitati;

il decreto ministeriale sulle aliquote di copertura dei costi con i ricavi da traffico e le conseguenti decisioni sulle tariffe da adottare entro determinate scadenze;

la conferma della norma che obbliga i proprietari delle aziende a ripianare eventuali disavanzi non coperti dai contributi di esercizio derivanti dal «fondo».

L'articolo 8 riprende l'articolo 7 della legge n. 151 del 1981 specificando in maniera più ampia il tipo di strumento contabile aziendale da cui le regioni possono attingere i dati per la determinazione dei contributi di esercizio. Viene stabilito inoltre che entro due anni dall'approvazione delle norme proposte deve essere definito un nuovo schema di bilancio tipo per tutte le aziende di trasporto pubblico locale.

L'articolo 9 sostituisce l'attuale articolo 11 della legge n. 151 del 1981 e prevede la costituzione di un fondo permanente per gli investimenti nel settore presso il Ministero dei trasporti, nonché la determinazione della dotazione di tale fondo per il triennio 1989-1991 in 3.000 miliardi di lire, di cui 800 miliardi per il 1989, 1.000 miliardi per il 1990 e 1.200 miliardi per il 1991.

La destinazione di tale fondo rimane la stessa prevista nei numeri 1 e 2 del citato articolo 11 della legge n. 151 del 1981 con l'estensione alla realizzazione di aree e di infrastrutture d'interscambio e di collegamento con altri modi di trasporto e parcheggi di corrispondenza.

La novità rispetto alla norma in vigore è quella che prevede l'aumento (dal 25 per cento al 30 per cento) della quota degli investimenti da destinare agli impianti fissi e alle infrastrutture.

L'articolo 10 riprende il contenuto dell'articolo 12 della legge n. 151 del 1981 stabilendo in modo più dettagliato le modalità per la ripartizione e l'erogazione dei contributi per gli investimenti. Inoltre viene stabilita una serie di scadenze entro le quali debbono attuarsi determinati adempimenti, al fine di accelerare l'utilizzazione dei contributi per gli investimenti.

Infine, è stato predisposto un nuovo articolo (articolo 11) con cui si consente anche alle aziende municipalizzate di trasporto, previa autorizzazione degli enti locali proprietari, di contrarre direttamente mutui presso la Cassa depositi e prestiti come già è possibile per le altre aziende municipalizzate ai sensi dell'articolo 9-bis di cui alla legge n. 488 del 1986, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 318 del 1986. Per tali mutui è previsto un tasso agevolato al fine di alleviare i costi aziendali e lo sgravio fiscale anche per le aziende di trasporto operanti nel Mezzogiorno.

L'articolo 12 abroga la legge n. 151 del 1981.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

PRINCIPI FONDAMENTALI

Art. 1.

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione, in materia di trasporti pubblici locali. Si intendono per tali i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

2. Sono assimilati al trasporto pubblico locale, ai fini dell'applicazione della presente legge, i servizi effettuati con carattere complementare, ma necessario, rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale, quali gli autobus a chiamata ed i traghetti anche se esercitati in acque a navigazione promiscua, che siano autorizzati dalla regione.

3. Appartengono altresì alla competenza regionale, oltre le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici, anche le funzioni amministrative in materia di ferrovie d'interesse esclusivamente regionale.

4. Le regioni delegano, di norma, agli enti locali od a loro consorzi l'esercizio delle funzioni amministrative di cui ai commi precedenti.

Art. 2.

1. Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale, tutela ambientale e organizzazione dei

trasporti nel quadro di una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture, le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale nazionale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) adottano programmi poliennali o annuali di intervento sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali, compresa la realizzazione di aree e di infrastrutture di interscambio e parcheggio per la migliore integrazione dei trasporti nel territorio;

c) predispongono i piani regionali dei trasporti entro un anno dall'approvazione della presente legge.

2. Trascorso tale termine, ove la regione non avesse provveduto, il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, può prorogare di un altro anno il termine stesso per comprovati motivi di forza maggiore. In caso di perdurante omissione di tale adempimento, il Consiglio dei Ministri, sentita la regione interessata, può conferire al Ministro dei trasporti apposita delega per l'adozione di tutti gli atti sostitutivi necessari, informandone il Parlamento.

3. Le regioni concorrono, altresì, secondo la legislazione statale, alla elaborazione del piano nazionale dei trasporti e dei piani di settore e collaborano alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni delegate.

Art. 3.

1. Nelle materie di cui agli articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

a) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto;

b) definire, sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità, gli ambiti territoriali dei bacini di traffico facendoli di norma coincidere con il territorio provinciale;

c) fissare criteri programmatici e direttive per l'elaborazione dei piani di bacino di traffico, da parte degli enti locali, e per

assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

d) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;

e) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per irregolarità di documento di viaggio.

2. Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'area territoriale entro la quale si attua un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche.

Art. 4.

1. I servizi di trasporto di cui all'articolo 1, assoggettati unitariamente ad identico regime amministrativo, sono gestiti in uno dei seguenti modi:

a) in economia, quando per le modeste dimensioni o per le caratteristiche del servizio non sia opportuno costituire una azienda;

b) in concessione ad imprese private, quando sussistono ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale;

c) a mezzo di azienda speciale, anche per la gestione di più servizi di rilevanza economica ed imprenditoriale;

d) a mezzo di società per azioni a prevalente capitale pubblico locale, qualora si renda opportuna, in relazione alla natura del servizio da erogare, la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati.

2. Le concessioni sono accordate alle aziende pubbliche e private secondo quanto previsto dalla legge regionale che disciplinerà, tra l'altro:

a) durata e modalità delle concessioni;

b) criteri di attribuzione delle concessioni, tenendo conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio delle concessione stesse;

c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità del servizio;

d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni;

e) i casi di linee interregionali, comprese quelle interessanti il territorio delle regioni a statuto speciale, per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla regione dove si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione finitima interessata.

3. La risoluzione, revoca o decadenza delle concessioni per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare non attribuisce il diritto ad alcun indennizzo. In caso di variazione del soggetto concessionario le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile potranno essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente con diritto di prelazione al netto degli eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

4. Le imprese esercenti servizi automobilistici e filovie sono tenute ad eseguire il trasporto e lo scambio degli effetti postali con le modalità, i limiti ed alle condizioni stabiliti da apposite convenzioni stipulate con l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni, che debbono comunque garantire l'integrale copertura dei costi sostenuti dalle imprese per l'effettuazione delle prestazioni imposte. Sono pertanto abrogati gli articoli 74, 75, 76, 78, 79 ed 80 della legge 29 marzo 1973, n. 156.

5. Le norme di cui ai capi I, II, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, non si applicano ai servizi di trasporto di cui all'articolo 1 della presente legge a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al precedente comma 2, ad eccezione delle disposizioni contenute nell'articolo 4 della citata legge n. 1822 del 1939, come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490, nonchè

delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI della stessa legge n. 1822.

Art. 5.

1. I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 2, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 1, sono erogati dalla regione direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al comma 4 dell'articolo 1, secondo le procedure stabilite con legge regionale sulla base dei criteri di cui agli articoli 7 e 10.

2. Le somme che le regioni stanziavano annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto trasferito dallo Stato con vincolo di destinazione ai sensi degli articoli 6 e 9.

3. Sono ammesse a fruire dei contributi di esercizio di cui all'articolo 6 solo le aziende tenute a riconoscere al personale da esse dipendenti l'integrale applicazione del contratto collettivo degli autoferrotranvieri del 23 luglio 1976, e sue successive modificazioni ed integrazioni.

TITOLO II

FONDO NAZIONALE
PER I CONTRIBUTI DI ESERCIZIO

Art. 6.

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo nazionale per i contributi di esercizio per le aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 1.

2. I contributi di esercizio per le ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa disposti con leggi apposite costituiscono fondo distinto da quello previsto dal comma 1.

3. Il fondo viene dotato per il 1989 di un importo pari a quello risultante dalla somma

dei disavanzi rilevati per l'anno 1987 nei conti consuntivi delle aziende di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 1 e per le finalità ivi considerate, aumentato del tasso d'inflazione riscontrato nel 1988 e nel 1989, mentre per il 1990 e per gli anni successivi l'importo del fondo stesso è variato ogni anno in misura pari al tasso d'inflazione risultante nella relazione previsionale e programmatica del Governo per l'anno di riferimento, nonchè dell'eventuale differenza riscontrata nell'anno precedente tra il tasso d'inflazione programmato e quello realmente verificatosi.

4. La legge finanziaria determina annualmente l'ammontare del fondo di cui al comma 3 e la relativa copertura.

5. In aggiunta al fondo di cui al comma 1, la legge finanziaria determina annualmente un fondo integrativo di sviluppo, fino al massimo del 10 per cento del fondo di cui al comma 3, da utilizzare per la copertura degli oneri derivanti dall'istituzione di nuovi servizi e dall'ampliamento dei servizi esistenti autorizzati dall'ente locale o dalla regione, con preferenza ai territori meno provvisti di servizi di trasporto pubblico locale.

6. A partire dall'anno 1987 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi degli articoli 8 e 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto nel 1981 a qualsiasi titolo alle aziende e servizi di trasporto.

7. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, sentite l'ANCI, l'UPI e le Associazioni delle aziende di trasporto pubblico locale, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni, comprese quelle a statuto speciale. Detti criteri dovranno tenere conto della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui si svolgono.

8. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, all'effettiva corresponsione del fondo di cui ai commi 2 e 4 alle regioni nella misura del 90 per cento, quale acconto, in via anticipata all'inizio di ogni anno e comunque entro trenta giorni dall'entrata in

vigore della legge finanziaria. Il residuo 10 per cento è corrisposto alle regioni entro quindici giorni dall'emanazione del decreto di ripartizione e comunque entro il mese di novembre dell'anno di riferimento.

9. Le regioni a loro volta erogano i contributi di esercizio agli enti o alle aziende di trasporto nella misura del 90 per cento all'inizio dell'anno e comunque non oltre trenta giorni dall'approvazione del decreto di acconto di cui al comma 8, mentre il restante 10 per cento è corrisposto a conguaglio alle aziende sulla base dei criteri stabiliti all'articolo 7. Tali contributi non costituiscono componenti positivi di reddito imponibile a fini fiscali.

10. Il Ministro dei trasporti acquisisce, altresì, il parere della commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, per elaborare i programmi annuali di attuazione dei piani di risanamento tecnico-economico delle ferrovie in concessione previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 297. Il parere sarà vincolante sulla utilizzazione dei capitoli di bilancio relativi agli interventi a favore delle ferrovie in concessione per le quali, ai sensi della stessa legge, sia intervenuta la delega alle regioni di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Art. 7.

1. I contributi di esercizio di cui all'articolo 6 sono erogati dalle regioni con le procedure stabilite dalla legge regionale allo scopo di conseguire l'equilibrio dei bilanci dei servizi di trasporto, i cui costi standardizzati debbono essere coperti con i ricavi del traffico e con i contributi di esercizio.

2. Il costo standardizzato è determinato dalla regione sulla base di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente con decreto del Ministro dei trasporti, sentita la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale. Detti criteri debbono fare riferimento a para-

metri di rigorosa ed efficiente gestione, distinti per categoria e modi di trasporto e per condizioni ambientali ed impieghi operativi omogenei, tenendo conto dei vari elementi che concorrono direttamente o indirettamente alla formazione del costo stesso, con riguardo al tipo di trasporto, alla qualità del servizio offerto, alla dimensione della città o dell'area e della popolazione servite ed alle caratteristiche del territorio.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, è fissato ogni anno, nel quadro di un programma triennale, entro il 30 settembre per l'anno successivo, il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato da parte dei ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali omogenee.

4. Le regioni stabiliscono, entro il 31 ottobre di ogni anno per l'anno successivo, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali omogenee. Tali tariffe minime devono garantire la copertura prevista dal decreto di cui al comma 3. Le regioni stabiliscono altresì le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. I comuni, entro il 30 novembre di ogni anno, anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Ogni disposizione regionale o delibera di ente locale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie, deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico della regione o dell'ente locale stesso, la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate; qualora i livelli previsti di utenza non consentano di raggiungere il rapporto minimo di copertura del costo del servizio nella misura prevista dal decreto interministeriale di cui al comma 3, la differenza dovrà comunque essere integrata dall'ente concedente direttamente alle singole imprese ed esercizi di trasporto, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

5. Le eventuali perdite o disavanzi di esercizio non coperti dai contributi di cui all'articolo 6, nè dai ricavi del traffico, debbono essere coperti dai proprietari delle rispettive aziende o esercizi di trasporto. Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi delle proprie aziende all'interno dei propri bilanci nella parte di spesa corrente, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

Art. 8.

1. Le regioni, in collaborazione con gli enti locali, compiono annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

2. Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di confronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui all'articolo 7.

3. Per le aziende costituite in società per azioni il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

4. Ai fini della presente legge le imprese od esercizi di trasporto pubblico locale sono tenuti a presentare i loro bilanci secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del quarto comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468, salvo quanto disposto dal codice civile per le aziende private. Le imprese e gli esercizi di trasporto pubblico locale di cui al comma 1 dell'articolo 1 della presente legge devono inoltre ottemperare al disposto di cui all'articolo 1-*bis* del decreto legge 1° luglio 1986, n. 318, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 1986, n. 488.

5. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro del tesoro, di concerto col Ministro dei trasporti, sentita la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, definisce, con proprio decreto, un nuovo schema di bilancio-tipo per tutte le aziende di trasporto pubblico locale.

TITOLO III
FONDO NAZIONALE
PER GLI INVESTIMENTI

Art. 9.

1. È costituito presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

2. Per il triennio 1989-1991 la dotazione di tale fondo è stabilita in 3.000 miliardi di lire ripartiti come segue:

- a) 1989: lire 800 miliardi;
- b) 1990: lire 1.000 miliardi;
- c) 1991: lire 1.200 miliardi.

3. Per gli anni successivi la legge finanziaria determina annualmente, nel quadro di un programma triennale, l'ammontare del fondo di cui al comma 1.

4. Tale fondo è destinato:

a) alla costruzione ed ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine deposito con le relative attrezzature e di sedi, nonché alla realizzazione di aree e di infrastrutture di interscambio e di collegamento con altri modi di trasporto e parcheggi di corrispondenza, conseguente anche ad accordi di massima tra regioni ed enti locali interessati;

b) limitatamente al triennio 1989-1991 all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali, ovvero di traghetto in servizio di trasporto pubblico locale anche se in acque promiscue.

5. Per gli investimenti di cui alla lettera b) del comma 4 ciascuna regione non può destinare più del 30 per cento della somma complessiva a propria disposizione ogni anno.

6. Gli stanziamenti per gli investimenti destinati alle ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa e alla costruzione di ferrovie metropolitane disposti con leggi apposite costituiscono fondi distinti da quello previsto nel presente articolo.

Art. 10.

1. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, effettua la ripartizione percentuale del fondo nazionale per gli investimenti tra le regioni, su conforme parere della commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, che deve essere espresso entro sessanta giorni dalla richiesta. Trascorso tale termine il Ministro dei trasporti provvede comunque alla emanazione del decreto di assegnazione.

2. L'assegnazione alle regioni viene effettuata con una programmazione triennale, che tenga conto delle priorità in ordine alle varie modalità di trasporto e dei piani regionali di erogazione. Tale programma viene fatto conoscere anche alle industrie produttrici a garanzia dei programmi produttivi e dell'occupazione.

3. Al fine di preordinare la programmazione di cui al comma 2, ogni regione presenta, entro il 31 ottobre di ogni anno per l'anno successivo, al Ministero dei trasporti un piano regionale di erogazione alle aziende dei contributi per gli investimenti basato su:

a) i piani regionali di trasporto di cui all'articolo 2 e sui piani di bacino di traffico di cui alla lettera c) dell'articolo 3;

b) il parere degli enti locali e delle rappresentanze delle aziende di trasporto pubblico locale;

c) i programmi di investimento deliberati dalle singole aziende.

4. I piani regionali, nel loro complesso, debbono prevedere che almeno il 50 per cento delle ordinazioni di materiale rotabile con caratteristiche unificate, ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 agosto 1975, n. 493, sia riservato alle imprese industriali ubicate nel Mezzogiorno d'Italia.

5. Il decreto ministeriale di assegnazione di cui al comma 1 fissa anche la percentuale massima di contributo erogabile da parte della regione sulla spesa ammissibile. Detto decreto fissa anche la percentuale massima, i limiti massimi di età ammessi per la circolazione in servizio pubblico, l'età minima dei veicoli da

sostituire e la quota da destinare all'acquisto dei mezzi di trasporto sperimentali innovativi sovvenzionabili al 100 per cento.

6. Una quota del fondo nazionale per gli investimenti deve essere utilizzata anche per contribuire alla limitazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, anche mediante l'offerta di sistemi di trasporto specifici ad integrazione di quelli tradizionali, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, n. 118.

7. Gli importi del fondo investimenti risultanti ancora non utilizzati negli anni precedenti all'entrata in vigore della presente legge sono destinati all'erogazione di contributi nella misura pari alla spesa di acquisto di materiale rotabile.

8. Le regioni possono integrare i contributi ammessi dal decreto ministeriale con i propri mezzi finanziari, ma non possono rifinanziare in misura diversa investimenti già effettuati dalle aziende negli anni precedenti. Nel caso di investimenti poliennali le regioni vigilano sulla loro esecuzione ai valori monetari indicati, salvo revisione prezzi.

9. Le regioni stabiliscono con proprie leggi i termini entro cui ogni azienda è tenuta ad utilizzare il contributo per gli investimenti, prevedendo il trasferimento ad altre aziende della stessa regione dei contributi non utilizzati entro il termine stabilito. Eventuale proroga è concessa soltanto in caso di documentata causa di forza maggiore.

10. Per le ordinazioni dei veicoli di cui alla lettera a) del comma 4 dell'articolo 9 della presente legge, le aziende speciali sono autorizzate ad applicare la disposizione dell'articolo 62 del nuovo regolamento delle aziende di servizi dipendenti dagli enti locali, approvato dal decreto del Presidente della Repubblica 4 ottobre 1986, n. 902.

Art. 11.

1. Le aziende speciali municipalizzate, provincializzate e consortili, previa deliberazione del consiglio o dell'assemblea dell'ente proprietario, e le società per azioni a totale o

prevalente capitale di enti locali territoriali, che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale, sono autorizzate a contrarre mutui direttamente con la Cassa depositi e prestiti, con gli istituti di previdenza e con gli altri istituti di credito che concedono mutui agli enti locali. Ai mutui di cui sopra si applicano le norme di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 9 del decreto-legge 1° luglio 1986, n. 318, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 1986, n. 488.

2. Il Ministro del tesoro, con proprio decreto, determina periodicamente il tasso massimo applicabile ai mutui da concedere ai soggetti di cui al comma 1, che non deve essere superiore a un terzo di quello applicato dalla Cassa depositi e prestiti.

3. La legge finanziaria determina annualmente, nel quadro di un programma triennale, l'ammontare da destinare alla copertura dell'onere di cui al comma 2.

4. I mutui di cui al presente articolo sono concessi per investimenti previsti alle lettere a) e b) del comma 4 dell'articolo 9.

5. Lo sgravio degli oneri sociali di cui all'articolo 18 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 ottobre 1968, n. 1089, e successive proroghe, è concesso anche alle aziende di trasporto locale pubbliche e private con più di trentacinque dipendenti situate nei territori indicati dall'articolo 1 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523.

Art. 12.

1. È abrogata la legge 10 aprile 1981, n. 151.