

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1119

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori LIBERTINI, VISCONTI, SENESI e LOTTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 GIUGNO 1988

Legge-quadro per il trasporto nelle aree urbane

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge nasce dall'esigenza di apportare una sostanziale ed organica revisione alla legislazione dei trasporti, partendo dai diversi livelli istituzionali esistenti e dalle generali competenze ad essi riservate, e di consentire in tal modo una reale ed organica integrazione modale.

Un'attenta e puntuale riflessione va condotta sui risultati ottenuti con la legge n. 151 tenendo conto che essa fu elaborata ed approvata dal Parlamento nella fase in cui con maggiore forza si esprimeva la necessità di sollevare i bilanci degli Enti locali dalle crescenti perdite di gestione dei servizi di trasporto pubblico.

Assunse allora notevole importanza l'istituzione del Fondo nazionale dei trasporti che,

suddiviso nei due titoli di esercizio e di investimenti, riconobbe la funzione nazionale, svolta dalla rete di servizi di trasporto urbani ed extraurbani. Di conseguenza, limitata attenzione fu dedicata alla parte normativa che avrebbe dovuto disciplinare in modo organico un vero e proprio sistema intermodale.

Venne a configurarsi così un quadro giuridico finanziario che, seppure destinato potenzialmente a favorire la soluzione dei problemi della mobilità urbana ed interurbana, ha contribuito a determinare un irrigidimento modale. Anche perchè non è contemporaneamente intervenuto il passaggio alle Regioni della competenza amministrativa in materia di ferrovie concesse od in gestione commissariale governativa.

Emerge, però, dalla legge n. 151, e non solo nello spirito ma anche nella lettera, l'obiettivo di operare un risanamento delle gestioni eccessivamente onerose, principio abbastanza evidente quando si affida agli investimenti la peculiare funzione di migliorare il rapporto ricavi-costi.

Se già difficili risultano questi obiettivi, nel corso di questi pochi anni sono venute manifestandosi attraverso misure legislative volontà che hanno di fatto fortemente ostacolato ogni processo di rinnovamento.

Si pensi al sottodimensionamento del fondo, inferiore alla spesa storica degli enti locali e delle Regioni per il 1981, o all'applicazione di tassi di incremento, spesso inferiori a quelli previsti della legislazione in atto, e all'introduzione di ulteriori vincoli nella politica delle entrate e da disposizioni che incrementano i costi. Elementi tutti che hanno contribuito a rendere necessaria la promulgazione della legge n. 18 del 1987, cui fu assegnato il compito di coprire le citate insufficienze legislative, con l'introdurre una copertura a piè di lista, mitigata dall'ingiusto meccanismo della quota del 20 per cento residua a carico degli Enti o soggetti proprietari, ma priva di precise indicazioni in quanto a mezzi e strumenti a cui fare ricorso.

Gli obiettivi e gli strumenti adottati hanno favorito anche inefficienze e ritardi delle Regioni e delle stesse aziende o imprese di gestione.

Sono emerse da tempo, anche se con diverso valore e diverse giustificazioni, richieste di modifica della legge n. 151.

Vanno ricordati tra gli argomenti addotti:

i ritardi nella assegnazione dei fondi da parte di alcune Regioni;

le difficoltà nel raggiungimento delle decisioni da parte della Commissione interregionale per il riparto dei fondi di gestione;

i criteri assunti a base del riparto dei fondi, che appaiono per molti versi inadeguati, soprattutto nelle aree metropolitane;

i mancati poteri di surroga nei confronti di ritardi e inadempienze delle Regioni;

la difformità di criteri adottati dalle Regioni nella fissazione dei costi *standard*;

la presenza di una somma estesa di

parametri (rapporto ricavi-costi, tariffe minime nazionali e tariffe minime regionali, ricavi presunti) definiti senza collegamento e spesso in contrasto tra loro.

Da qui alcune proposte avanzate nella precedente legislatura che o rimanevano legate alla modifica del solo titolo II e III, cioè dei fondi per i disavanzi di esercizio e per gli investimenti; o pur affrontando tematiche connesse alla intermodalità, avevano però presente una linea di accentramento e di riduzione delle funzioni delle Regioni.

Non sembra che una riscrittura della legge n. 151 possa portare a sostanziali modificazioni della situazione attuale se non si affrontano i problemi della intermodalità, e quindi della programmazione progressiva di tutto il sistema dei trasporti locali, dell'azione e della iniziativa delle Regioni, degli enti da esse delegati, dei comuni e delle imprese od aziende che gestiscono i vari modi di trasporto locale.

Nell'elaborare questo disegno di legge è stata, perciò, affrontata una completa riscrittura della legge n. 151, e dunque di tutta la normativa relativa ai trasporti locali, al fine di creare le condizioni per lo sviluppo della intermodalità.

Il testo proposto affronta i seguenti temi:

all'articolo 1 prevede l'ampliamento dell'area di competenza delle Regioni: linee interregionali fino a tre Regioni, comprese quelle a statuto speciale, i servizi internazionali frontaliери, i servizi integrativi per soggetti portatori di *handicaps* motori, i noleggi di rimessa con autobus, minibus e vetture, i taxi.

L'articolo 2 definisce l'assunzione del programma (piani e progetti) come metodo e strumento base per l'azione delle Regioni, che deve essere di indirizzo e coordinamento dell'attività degli enti delegati, e per l'accesso ai finanziamenti.

L'articolo 3 prevede norme atte a garantire l'integrazione fra i diversi servizi, nonchè a promuovere forme associate nelle gestioni ed assicurare le condizioni di partecipazione degli enti locali alla programmazione dei servizi.

L'articolo 4 definisce il tipo di gestione dei servizi di trasporto, le competenze delle Regio-

ni in materia di concessioni, nonchè l'introduzione dell'obbligo di fissare i requisiti per l'accesso alla professione di autotrasportatore di persone in conformità delle direttive emanate dalla CEE (n. 562/1974).

L'articolo 5 dispone la riclassificazione dei servizi in armonia alla normativa CEE, sia per i servizi pubblici di linea che per le competenze regionali disciplinanti l'azione sostitutiva delle disposizioni contenute negli articoli 105 e 113 del testo unico 8 dicembre 1933, n. 1740.

L'articolo 6 fissa i modi e le forme per una definizione dei sistemi tariffari, con riferimento al solo parametro del rapporto ricavi-costi, nonchè la compensazione degli obblighi di servizio (esercizio, trasporto, tariffe scontate).

L'articolo 7 disciplina l'assegnazione da parte delle Regioni dei contributi di esercizio.

L'articolo 8 definisce la istituzione di un fondo nazionale suddiviso per sezioni, corrispondenti ai diversi modi di trasporto, con possibilità di integrazioni per gli investimenti diretti a opere ed impianti che favoriscano la intermodalità.

L'articolo 9 formula la rideterminazione della dotazione del fondo destinato ad integrare le entrate (*ex* ripiano disavanzi) attraverso un meccanismo che acquisisca al 1988 gli importi fissati dalla finanziaria in lire 4.643 miliardi maggiorati, però, dei disavanzi assunti a base per l'ultimo esercizio e per l'intero importo di cui alle provvidenze di cui alla legge n. 18 del 1987, nonchè delle somme erogate dallo Stato per i servizi trasferiti o delegati. Provvedendo anche ad introdurre quote integrative con riferimento ai programmi di incremento programmati, con particolare riferimento ai servizi rivolti a favorire la intermodalità.

L'articolo 10 determina l'assunzione di un sistema di riferimenti e parametri oggettivi, individuando per il riparto tra le Regioni una base cosiddetta storica (riparto 1987), la quota relativa alle somme riguardante i servizi trasferiti o delegati in ciascuna Regione, la ulteriore quota (incremento) collegata alle esigenze di mobilità ed alle condizioni di trasporto.

L'articolo 11 definisce due elementi per il riparto e l'assegnazione dei fondi alle aziende e imprese:

1) la copertura della differenza fra le

tariffe scontate (autorizzate) e quelle minime indicate dalla Regione;

2) la differenza tra il costo *standard* e i ricavi presunti attribuibili al servizio per imprese e per modi e tipi di servizio.

Vi è inoltre la proposta di un sistema di copertura delle eventuali e residue perdite non più col sistema del solo contributo a fondo perduto a favore dei soggetti proprietari, ma attraverso l'introduzione del piano di risanamento quinquennale. In carenza di detti provvedimenti dovrebbe scattare la clausola del decadimento delle condizioni di accesso alla professione di autotrasportatore.

L'articolo 12 propone nella seconda sezione la definizione di un fondo per investimenti per il materiale rotabile, per i servizi su strada, per tram, per servizi lagunari e lacustri, per i relativi impianti fissi, senza limiti di quote riservate. Ciò avviene con l'introduzione di un sistema di riparto tra le Regioni che prevede:

una quota pari ad un terzo di connessa alla percentuale già oggetto del riparto dei fondi di cui al decreto ministeriale 29 gennaio 1987, n. 486;

una ulteriore quota pari ad un terzo, collegata ai piani per la sostituzione dei veicoli obsoleti;

una ulteriore quota di un terzo sulla base dei programmi o dei piani presentati dalle Regioni e redatti d'intesa con gli enti delegati, con i comuni e con i soggetti gestori dei servizi.

È prevista, inoltre, la possibilità di recupero e redistribuzione delle somme non impegnate entro due anni.

L'articolo 13 disciplina il riparto dei fondi della seconda sezione e le competenze regionali.

L'articolo 14 definisce i contenuti della terza sezione del Fondo nazionale, e concede contributi, nei limiti del 90 per cento degli oneri per capitali e interessi, per la costruzione e l'ammodernamento delle metropolitane, siano esse tipo tradizionale o no.

Spetta ai comuni interessati, ai loro consorzi o alle società a prevalente capitale pubblico appositamente costituite attivare, nell'ambito dei piani o programmi regionali, di bacino o di

area di intervento, le richieste di ammissione ai finanziamenti.

L'articolo 15 definisce i contenuti della quarta sezione del Fondo nazionale destinata agli interventi per le ferrovie in concessione. Si utilizzano a questo scopo, aumentandoli, i finanziamenti della legge n. 67 del 1988, e si ripristina l'obbligo dell'intesa con la Regione per i progetti e i programmi di intervento.

L'articolo 16 istituisce un fondo per la realizzazione di progetti per il miglioramento della mobilità e del traffico aventi come obiettivo di favorire, attraverso contributi, mutui per la costruzione di infrastrutture di collegamento e di interscambio, non esclusa la dotazione di tecnologie e la costruzione di parcheggi, delle relative opere di accesso e di tecnologie di informazione.

L'articolo 17 prevede che le Regioni provvedano alla rilevazione dei dati economici e di gestione dei servizi.

L'articolo 18 abroga la legge n. 151 del 1981.

L'articolo 19 indica la copertura finanziaria.

Dalla lettura del disegno di legge, emerge che il fabbisogno finanziario minimo per i prossimi cinque anni nel settore del trasporto pubblico collettivo urbano e regionale per gli investimenti è stimato intorno ai 25 mila miliardi circa.

Pertanto il Parlamento e il Governo, tenendo conto del parere degli enti locali e della Segreteria tecnica del CIPET, dovranno prevedere nelle leggi finanziarie future finanziamenti nella misura di circa 5.000 miliardi annui in aggiunta a quelli relativi all'esercizio. Si tratta, come è chiaro, di un grande sforzo finanziario. Ma esso è del tutto proporzionato al peso che i problemi del trasporto urbano debbono avere nel bilancio pubblico nazionale. Non si risolve quella che tutti definiscono una grande emergenza del Paese, e non si supera un ritardo storico con gli attuali flussi di spesa che equivalgono a briciole del bilancio.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali ai quali 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 di persone e di cose effettuati in modo continuativo e periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e con offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

2. Rientrano inoltre tra i trasporti pubblici locali i servizi offerti a particolari categorie di utenti, nonchè quelli destinati al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone a ridotta capacità motoria; quelli svolti su itinerari anche parzialmente variabili e/o a chiamata.,

3. Appartengono alla competenza regionale oltre alle funzioni amministrative di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e al decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti, quelle relative ai servizi che si svolgono in non più di tre Regioni, anche se a statuto speciale, e quelli internazionali a carattere frontaliero.

4. Le Regioni esercitano le funzioni amministrative ad esse delegate per i servizi di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, con la decorrenza e nella osservanza delle specifiche disposizioni contenute nella apposita legge che reca delega di funzioni in materia di ferrovie di interesse regionale.

5. Le Regioni disciplinano con proprie leggi l'istituzione dei predetti servizi e ne regolamentano l'attività.

6. Le funzioni trasferite ai sensi dell'articolo 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, hanno riguardo alla disciplina complessiva dei servizi di noleggio

con conducente, siano essi esercitati con autovetture, minibus od autobus, e dei servizi pubblici di piazza (Taxi). Con l'entrata in vigore delle leggi regionali che disciplinano la materia cessano di avere efficacia gli articoli 105 e 113 del testo unico 8 dicembre 1933, n. 1740.

7. Le Regioni di norma esercitano le funzioni amministrative delegandole agli enti locali territorialmente competenti, sia singoli che associati.

8. Le funzioni già esercitate dai comuni ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, continuano ad essere esercitate dai comuni stessi a titolo equiparato alla delega.

Art. 2.

1. Le Regioni, nell'ambito delle funzioni legislative e di programmazione, provvedono:

a) a definire gli obiettivi strategici di medio e lungo periodo adottando piani regionali plurimodali e progetti integrati di area;

b) a determinare l'entità ed il flusso di risorse necessarie al settore, nonché i modi e le forme della loro utilizzazione e distribuzione;

c) a fissare le linee di indirizzo per la redazione dei piani di trasporto a livello subregionale o di bacino di trasporto, nonché i modi per assicurare la partecipazione diretta degli enti locali interessati;

d) a definire gli strumenti per la attuazione della politica regionale dei trasporti e delle mobilità.

2. Le Regioni concorrono alla elaborazione del Piano generale dei trasporti (PGT) ed al suo adeguamento, collaborando alla predisposizione delle direttive per l'esercizio delle funzioni ad esse delegate.

3. Le Regioni dettano disposizioni in ordine alle modalità ed alle strumentazioni da adottare per una capillare integrazione dei servizi e degli orari con particolare riferimento alla connessione ed alla intermodalità della rete dei servizi di trasporto.

4. Le Regioni definiscono, attraverso opportune intese con l'Ente Ferrovie dello Stato, le

modalità e le condizioni per la integrazione dei servizi di competenza regionale con quelli dell'Ente, con particolare riferimento all'esercizio di servizi ferroviari di interesse regionale.

5. Il coordinamento e l'integrazione di servizi di trasporto pubblico di persone a livello sovraregionale viene esercitato dal Ministero dei trasporti.

Art. 3.

1. Le Regioni provvedono ad emanare norme di indirizzo:

a) per la organizzazione, la istituzione e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico di persone compresi quelli di carattere urbano, secondo una concezione unitaria ed integrata tra i diversi servizi e modi;

b) per promuovere e sostenere la costituzione di forme associate nella gestione dei servizi;

c) per assicurare le condizioni per la partecipazione degli enti locali (comuni e province) e degli organismi interessati alla programmazione, alla istituzione ed alla determinazione delle condizioni per lo svolgimento dei servizi;

d) per coordinare l'attività dei comuni per la predisposizione dei piani della circolazione e del traffico.

Art. 4.

1. La gestione dei servizi di trasporto di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 1 è esercitata nei seguenti modi:

a) gestione diretta degli enti locali territorialmente competenti mediante azienda speciale od in economia;

b) in concessione o mediante contratto di servizio, di trasporto per area o per sistema, con aziende pubbliche o private, nei modi e nelle forme stabiliti dalle leggi regionali.

2. Le Regioni, con proprie leggi, disciplinano fra l'altro:

a) la classificazione dei servizi, distinti per tipo e modo, avuto riguardo alle finalità ed agli obblighi di servizio pubblico imposti;

b) le modalità per la istituzione dei servizi, la durata ed i criteri per la attribuzione delle gestioni ai soggetti interessati;

c) gli obblighi e le responsabilità dei soggetti a cui è affidata la gestione, ivi comprese quelle relative alla qualità e regolarità dei servizi;

d) i requisiti necessari per l'accesso alle assegnazioni della gestione dei servizi di trasporto pubblico di cui alla presente legge, nella osservanza della direttiva CEE n. 562/1974;

e) le modalità di svolgimento dei servizi, nonché quelle per l'espletamento della vigilanza sulla regolarità degli stessi;

f) i casi di risoluzione e di decadenza dalle concessioni e dai contratti di servizio, nonché la regolamentazione degli obblighi patrimoniali eventualmente insorti;

g) i tipi di tariffe e le modalità per la determinazione dei prezzi relativi; la quota di costo da coprire con i ricavi come è stabilito dal successivo articolo 6 per i servizi ammessi a fruire dei contributi in base agli articoli 10 e seguenti. In queste determinazioni si avrà riguardo all'esigenza di privilegiare l'intermodalità;

h) gli interventi finanziari regionali, nonché le modalità e le condizioni per la loro assegnazione ed erogazione.

3. Le Regioni disciplinano i casi di gestioni congiunte tra più soggetti, nonché la facoltà di subconcedere o subappaltare i servizi stessi.

4. Le norme di cui ai capi I, II, IV, V, VI e VII della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, il decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771, per la parte relativa alle autolinee, non si applicano ai servizi di trasporto di cui al precedente articolo 1 a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge. Dalla stessa data e per i servizi esercitati a mezzo autobus e filobus cessano di avere efficacia le norme contenute del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753.

Art. 5.

1. I servizi di trasporto pubblico locale, avuto riguardo alle finalità, alla utenza, all'iti-

nerario ed alle condizioni ambientali della zona interessata al servizio, sono di norma distinti in:

- a) servizi urbani;
- b) servizi metropolitani;
- c) servizi extraurbani.

2. I servizi di cui sopra, tenendo conto delle finalità e delle condizioni di esercizio, sono classificabili in:

a) «servizi regolari», che assicurano il trasporto di persone effettuato con una frequenza e su di un itinerario determinato e che possono accettare persone alle fermate preventivamente stabilite.

b) «servizi specializzati», che assicurano il trasporto di determinate categorie di persone ad esclusione di altri viaggiatori, purchè tali servizi siano effettuati alle condizioni indicate alla lettera a). Sono considerati tali in particolare, quelli che assicurano il trasporto di lavoratori sul luogo di lavoro e da questo verso il loro domicilio, ed il trasporto di studenti agli istituti di istruzione e da questi verso il loro domicilio.

c) «servizi di granturismo», esercitati per soddisfare esigenze di collegamento con ambiti territoriali turisticamente rilevanti, così definiti ai sensi dell'articolo 4 della legge 17 maggio 1983, n. 217;

d) «servizi occasionali», quelli destinati a soddisfare esigenze di trasporto collettivo di persone preventivamente costituite in gruppo e che vengono effettuati a richiesta dei trasportati, in modo continuativo o periodico, su itinerari e secondo orari stabiliti di volta in volta dal committente.

3. I servizi di cui alla lettera d) sono effettuati da soggetti titolari di licenza di noleggio da rimessa o da concessionari di servizi di linea a ciò appositamente autorizzati.

4. Le leggi fissano gli obblighi e le condizioni di ciascuna delle tipologie elencate nel presente articolo e di quelle che le Regioni stesse intendessero adottare. Le predette leggi, dettano norme per l'istituzione e l'esercizio dei servizi pubblici da piazza e di noleggio con conducente.

5. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, il secondo comma dell'articolo

57 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è abrogato.

6. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, si applicano anche ai servizi rimasti alla competenza del Ministero dei trasporti.

Art. 6.

1. Le Regioni, entro il 31 ottobre di ogni anno, per l'anno successivo, in riferimento ai servizi ammessi a beneficiare dei contributi di cui al successivo articolo 9, determinano i prezzi minimi per ciascun tipo di tariffa, in modo da garantire che i relativi ricavi presunti, aggiunti a quelli derivanti da altri introiti comunque imputabili direttamente ai predetti servizi, non risultino inferiori a quanto stabilito dal Ministro dei trasporti ai sensi del comma 3 del presente articolo.

2. Le Regioni emanano norme intese a disciplinare l'applicazione di prezzi superiori a quelli minimi, nonché le modalità per consentire l'integrazione tariffaria tra più servizi e modi.

3. Il Ministro dei trasporti, per i servizi di cui al comma 1, con proprio decreto, d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, provvede a determinare, nel quadro di un programma, entro il 30 settembre di ciascun anno, per il triennio successivo, la quota minima di copertura dei costi di produzione dei servizi che, complessivamente, in ciascuna Regione, dovrà essere conseguita con i ricavi provenienti direttamente dai servizi stessi.

4. Per i restanti servizi le Regioni definiscono i criteri per l'approvazione delle tariffe e dei relativi prezzi, avuto riguardo ai costi medi di produzione dei servizi stessi ed alle previsioni quantitative e qualitative di utenza.

Art. 7.

1. Le Regioni, in relazione agli obblighi di servizio pubblico di cui al Regolamento CEE n. 1191/1969, disciplinano l'assegnazione di

appositi contributi utilizzando allo scopo i fondi di cui al successivo articolo 10.

2. I predetti contributi, nonché quelli destinati ad investimenti, di cui al successivo articolo 12, sono assegnati ed erogati dalle Regioni secondo criteri e procedure stabilite con proprie leggi regionali.

3. Le somme che le Regioni stanzianno annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci, per i suddetti contributi, non possono, in nessun caso, essere inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito dallo Stato, in ognuno degli anni, attraverso i fondi di cui ai successivi articoli 10 e 12.

Art. 8.

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti un Fondo nazionale destinato al sostegno ed all'adeguamento del sistema dei trasporti di competenza regionale e degli enti locali.

2. Il Fondo è suddiviso per sezioni avuto riguardo agli specifici obiettivi a cui sono destinati gli interventi ed è gestito nei modi previsti dalla presente legge e, per quanto non disciplinato, dalle singole leggi di settore.

3. Sono costituite le seguenti sezioni:

a) 1^a sezione: contributi di gestione destinati alle imprese o enti che esercitano i servizi di trasporto pubblico locale ivi compresa la gestione della intermodalità;

b) 2^a sezione: contributi per il rinnovo e l'estensione del parco veicoli (autobus, minibus, tram, filobus ed altri veicoli terrestri, lagunari e lacustri), alla realizzazione di impianti, all'applicazione di tecnologie a tali veicoli;

c) 3^a sezione: contributi per l'ammodernamento e la costituzione di opere civili e per la dotazione ed il rinnovo del materiale rotabile e delle relative tecnologie, per la costruzione di sistemi ad impianti fissi di tipo metropolitano, anche non convenzionale;

d) 4^a sezione: contributi per l'ammodernamento e la costruzione di ferrovie di interesse regionale;

e) 5^a sezione: contributi per la costruzione di infrastrutture, di collegamento e di integrazione, tra il trasporto privato e quello pubblico, compresa la costruzione di parcheggi.

4. Le Regioni, previo assenso del Ministero dei trasporti e del Ministero del tesoro possono destinare una quota, in misura non superiore al 20 per cento degli importi loro assegnati, per la erogazione di contributi in conto capitale, per la realizzazione di progetti integrati, previsti o comunque compatibili con il piano generale dei trasporti e ciò anche in difformità delle destinazioni fissate dal precedente comma 3.

Art. 9.

1. Il fondo di cui alla 1^a sezione del precedente articolo 8 è destinato alla integrazione degli introiti dei servizi di trasporto pubblico locale, regolari, di cui alle lettere *a)* e *b)* e, per quest'ultima, ai soli servizi riservati al trasporto delle persone a ridotta capacità motoria e loro accompagnatori.

2. La sezione è dotata di un fondo di importo pari a quello stanziato nel capitolo 1660 del bilancio di previsione dello Stato per l'esercizio precedente a quello di entrata in vigore della presente legge, incrementato:

a) di un importo pari alla somma dei disavanzi relativi all'esercizio 1986 assunta a base delle previdenze finanziarie stabilite con il decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18;

b) di un importo pari a quello risultante dall'applicazione della legge 13 dicembre 1986, n. 877, per i servizi già di competenza statale trasferiti alle Regioni ai sensi della presente legge.

3. Gli importi di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 2, sono maggiorati, dalle percentuali di variazione applicate, per i relativi esercizi, allo stanziamento di cui al capitolo 1660.

4. Il fondo complessivo come risultante dalle norme sopra riportate sarà annualmente modificato mediante l'applicazione della variazione registrata nell'anno precedente dalla componente prezzi del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato.

5. Al fondo, come risulta dall'applicazione delle disposizioni di cui ai commi precedenti, potranno, annualmente, in sede di legge di

bilancio, essere destinati ulteriori e specifici finanziamenti, correlati alle variazioni quantitative dei trasporti da attuarsi in dipendenza di piani o di progetti di intermodalità, interessanti in particolare le aree metropolitane come previste dal PGT.

Art. 10.

1. Il fondo di cui all'articolo 9 viene annualmente ripartito tra le Regioni dal Ministro dei trasporti entro e non oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato. Il Ministro dei trasporti provvede, con proprio decreto, alla ripartizione del fondo tra le Regioni, avuto riferimento:

a) per quanto a lire 4292 miliardi, sulla base delle aliquote, come già determinate con i relativi decreti Ministeriali per l'esercizio 1986;

b) per quanto ai servizi trasferiti alle Regioni, ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 e di quelli attivati in applicazioni di piani o progetti di intermodalità di cui al comma 5 dell'articolo 9, assegnando a ciascuna Regione un importo pari a quello risultante dalla certificazione del Ministro dei trasporti per i servizi trasferiti e/o per quelli di cui ai programmi approvati;

c) per quanto alle somme portate ad incremento, ai sensi del comma 4 dell'articolo 9:

1) per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla popolazione residente in ciascuna Regione;

2) per un importo pari al 20 per cento in proporzione diretta al numero degli occupati in ciascuna Regione;

3) per un importo pari al 20 per cento in proporzione diretta alla popolazione studentesca della scuola media superiore;

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

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

6) per un importo pari al 30 per cento da assegnarsi alle Regioni nelle quali insistono

le grandi aree metropolitane monocentriche indicate dal Piano generale dei trasporti, in una relazione ponderata al peso demografico che le predette aree hanno rispetto alla popolazione totale della Regione interessata.

2. Ai fini della applicazione dei parametri di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti assume i dati più recenti resi disponibili dall'ISTAT, alla data di effettuazione del riparto.

Art. 11.

1. Le Regioni provvedono ad utilizzare le somme loro assegnate ai sensi dell'articolo precedente, determinando entro il 30 novembre di ciascun anno e per l'anno successivo, l'entità dei contributi da erogare a ciascuno dei soggetti che garantiscono i servizi indicati al comma 1 dell'articolo 9.

2. Nei casi in cui non sia intervenuta la emanazione del decreto di cui al comma 1 dell'articolo precedente, le Regioni provvedono alla provvisoria determinazione della entità dei contributi con riferimento alle quote loro spettanti ai sensi di quanto disposto alle lettere *a)* e *b)* del comma 1 dell'articolo 10.

3. A tale fine, le Regioni, determinano annualmente, per tipo o modo di trasporto e per ciascuno dei soggetti interessati:

a) l'entità della integrazione necessaria per assicurare entrate pari alla differenza tra i prezzi delle tariffe ridotte e quelli della tariffa ordinaria come è stata definita da ciascuna Regione ai sensi del precedente articolo 5;

b) i contributi a sostegno delle gestioni, in misura non superiore alla differenza tra:

1) il costo *standard* e la quota di ammortamento ammissibile tenendo conto dei contributi per investimenti erogati dalla Regione, e del limite tecnico di ammortamento del bene, così come esso è stabilito ai sensi del comma 7 dell'articolo 12. Il costo *standard* sarà definito sulla base dei parametri di una gestione rigorosa ed efficiente, avendo riguardo alla dimensione e alla intensità dei servizi, alla loro tipologia, e alle situazioni ambientali nelle quali i servizi vengono effettuati. Si terrà inoltre conto dei vari elementi che concorrono

no direttamente o indirettamente alla formazione dei costi, comprese le quote annuali di accantonamento per fine rapporto del personale dipendente, secondo le leggi vigenti;

2) i ricavi presunti, determinati dall'applicazione alla quantità dell'utenza dei prezzi minimi e del rapporto minimo di copertura dei costi di produzione come previsti dal precedente articolo 6, integrati dalla provvidenze di cui alla lettera *a*) del presente comma.

4. Le eventuali perdite o disavanzi di gestione debbono trovare copertura, pena la decadenza dalla concessione dei servizi, o attraverso l'intervento a fondo perduto dei soggetti pubblici e/o privati proprietari, o attraverso la adozione di un piano di riequilibrio, di durata non superiore a cinque anni a decorrere dall'esercizio successivo a quello nel quale viene accertata la perdita e il disavanzo.

5. Con apposite leggi, le Regioni disciplinano le modalità per l'assegnazione e l'erogazione dei contributi alle aziende o imprese che gestiscono i servizi.

Art. 12.

1. I fondi di cui alla 2^a sezione, come prevista dall'articolo 8 sono destinati al concorso nelle spese, nella misura massima dell'80 per cento della spesa ritenuta congrua e ammissibile:

a) per l'acquisto di autobus, filobus, tram di tipo unificato, come da appositi decreti dal Ministro dei trasporti, nonchè di altri veicoli terrestri, lagunari e lacustri, esclusi quelli ammissibili ai finanziamenti previsti con il ricorso alle altre sezioni del predetto articolo 8;

b) alla realizzazione di impianti, all'acquisto di attrezzature e tecnologie di controllo, necessari ed indispensabili, per il regolare funzionamento dei servizi di cui al comma 1 dell'articolo 9, ivi comprese le sedi e le officine deposito.

2. Le Regioni possono destinare una quota della somma loro assegnata, in misura non superiore al 2 per cento, a progettazioni, studi e ricerche, relative all'impiego di nuove tecno-

logie e/o di nuovi sistemi di trasporto, nonchè alla pubblicizzazione degli orari delle corse dichiarate nella concessione.

3. Il predetto fondo è dotato per il quinquennio 1989-1993 di lire 5.000 miliardi, ripartiti come segue:

- a) 1989: lire 1000 miliardi;
- b) 1990: lire 1140 miliardi;
- c) 1991: lire 1210 miliardi;
- d) 1992: lire 1280 miliardi;
- e) 1993: lire 1370 miliardi.

4. Il Ministro del tesoro, d'intesa con il Ministro dei trasporti, a seguito del trasferimento alle Regioni di competenza statale, provvede ad incrementare il fondo, di cui al comma 1, operando le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Per gli esercizi successivi a quelli di cui al comma 3, l'importo sarà determinato annualmente con la apposita legge di autorizzazione alla spesa, avuto riguardo alle esigenze del settore ed alla realizzazione degli obiettivi del piano generale dei trasporti.

Art. 13.

1. Il fondo, di cui al precedente articolo, 9 viene ripartito tra le Regioni:

a) per un terzo in base alle aliquote assunte per il riparto del fondo di cui all'articolo 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151, per l'esercizio 1987 con decreto del Ministro dei trasporti 29 gennaio 1987, n. 486;

b) per un terzo in relazione ai programmi pluriennali delle singole Regioni per la sostituzione dei veicoli obsoleti, intendendosi per tali, quelli che hanno una età superiore ai valori stabiliti dal Ministro dei trasporti con proprio decreto;

c) per il residuo importo, con riferimento ai programmi pluriennali di intervento, predisposti dalle Regioni, con il concorso degli enti delegati e dei comuni, sentite le rappresentanze delle aziende ed imprese esercenti i servizi di cui al comma 2 dell'articolo 5 limitatamente alle lettere a) e b) e per quest'ultima ai soli servizi riservati al trasporto delle persone a ridotta capacità motoria e loro accompagnatori.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base degli elementi di cui al comma 1 e previo parere vincolante del CIPET sui programmi di cui alla lettera c) dello stesso comma, con apposito decreto, da emanarsi entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, provvede alla suddivisione del fondo per tutto l'arco del quinquennio.

3. Ai fini di cui al comma 2, le Regioni entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, trasmettono al Ministero dei trasporti il programma di investimenti predisposto, ponendo in evidenza:

- a) i contenuti e gli obiettivi della programmazione regionale;
- b) il fabbisogno di mobilità da soddisfare con il sistema dei trasporti pubblici locali;
- c) le proposte di integrazione tra i diversi modi di trasporto;
- d) la indicazione delle opere e delle forniture oggetto del programma;
- e) la entità della spesa prevista per i contributi di cui alla presente legge;
- f) il programma di erogazione dei contributi per ciascuno degli anni di validità del programma;
- g) gli effetti economici e finanziari sulla gestione delle imprese e di servizi.

4. Tali programmi dovranno essere elaborati in modo da favorire la verifica di compatibilità e le condizioni di erogazione produttiva per i settori indotti. A tale fine il Ministero dei trasporti è autorizzato ad emanare apposite direttive di coordinamento.

5. Con le stesse modalità previste al precedente comma 2, il Ministro dei trasporti, entro sessanta giorni dalla avvenuta promulgazione della legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato per ciascun anno, provvede alla assegnazione alle Regioni in relazione al riparto poliennale.

6. Il Ministro dei trasporti, con il decreto di cui al comma 5 provvede alla revoca delle somme assegnate alle Regioni e dalle stesse non utilizzate, con riferimento al penultimo esercizio precedente ed al loro eventuale recupero; provvede inoltre alle loro ridistribuzione alle Regioni.

7. Le Regioni disciplinano con proprie leggi le modalità di assegnazione e di erogazione dei

contributi alle aziende, imprese od enti che gestiscono i servizi; disciplinando altresì le cause di decadenza dai contributi, e le modalità per il recupero dei contributi già assegnati.

8. Le Regioni comunicano ogni anno al Ministero dei trasporti lo stato di realizzazione dei programmi ammessi al finanziamento ed il rendiconto delle spese impegnate ed erogate.

Art. 14.

1. Il fondo di cui alla 3^a sezione del precedente articolo 8, è destinato al concorso per la costruzione e l'ammodernamento di opere civili, nonché alla dotazione e al rinnovo del materiale rotabile e delle relative tecnologie, dei sistemi ad impianto fisso di tipo metropolitano, anche se non convenzionali;

2. Ai fini di cui sopra, è autorizzato il concorso dello Stato, nella misura del 90 per cento della spesa ammissibile, risultante dai relativi progetti, necessaria alla realizzazione delle opere e delle forniture relative.

3. La Cassa depositi e prestiti, nell'ambito delle proprie disponibilità, riserva nel quinquennio 1989-1993, un importo complessivo di lire 7.500 miliardi per gli scopi di cui al presente articolo.

4. I comuni interessati, o loro consorzi, e le società a prevalente partecipazione pubblica appositamente costituite, definiscono, in conformità ai piani di cui al precedente articolo 2, lettera c), i programmi di attuazione delle opere e forniture e presentano i relativi progetti al Ministro dei trasporti, che previo parere vincolante del CIPET, autorizza l'inoltro della domanda di concessione dei mutui di cui al precedente comma 2.

Art. 15.

1. Il fondo di cui alla 4^a sezione, è destinato specificatamente alla concessione di contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui garantiti dallo Stato destinati alla copertura delle spese per l'ammodernamento o la costruzione di ferrovie di interesse regionale, com-

prese le dotazioni del materiale rotabile e delle relative tecnologie di controllo.

2. Il fondo è costituito dalle disponibilità per competenza e cassa di cui al capitolo 7304 dello stato di previsione dell'esercizio in corso alla data di entrata in vigore della presente legge, autorizzato ai sensi dell'articolo 13, comma 12, della legge 11 marzo 1988, n. 67, non impegnate, e integrate con la ulteriore dotazione complessiva di lire 1.000 miliardi, ripartita in quote crescenti per ciascuno dei relativi esercizi.

3. I soggetti gestori delle ferrovie sono autorizzati a contrarre mutui, anche all'estero, nei limiti stabiliti dal Ministro dei trasporti d'intesa con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica.

4. I soggetti gestori delle ferrovie, d'intesa con la Regione interessata, presentano, per il tramite della Regione stessa, al Ministero dei trasporti, richiesta di concessione di contributi accompagnata dai progetti delle opere e delle forniture relative; da relazioni che specificino i costi e i benefici derivanti dagli interventi; da studi di fattibilità tecnico-economica e amministrativa; da piani finanziari per l'ammortamento dei mutui occorrenti.

5. Il Ministro dei trasporti, previo conforme parere del CIPET sulla compatibilità col PGT, d'intesa con il Ministro del tesoro, provvede alla concessione del contributo autorizzando la contrazione del mutuo.

6. I progetti di cui al precedente comma 4 possono comprendere opere di infrastrutture di interscambio e di collegamento con altri modi di trasporto previste nei progetti mirati.

7. Le opere e le forniture effettuate con le previdenze di cui al presente articolo, sono gratuitamente reversibili alle Regioni competenti per territorio, a scadenza delle concessioni.

Art. 16.

1. Il fondo di cui alla 5^a sezione del precedente articolo 8 è destinato alla realizzazione di progetti per il miglioramento della mobilità e del traffico nelle aree urbane mediante:

a) la costruzione di infrastrutture di collegamento o di integrazione tra il trasporto pubblico e quello privato;

b) la costruzione di parcheggi, comprese le opere della viabilità di accesso, i relativi impianti, e le tecnologie di informazione.

2. Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla lettera a) del comma 1, è autorizzato il concorso dello Stato nella misura del 90 per cento della spesa ammissibile come risulta dei progetti approvati. A tale scopo la Cassa depositi e prestiti, nell'ambito delle proprie disponibilità, riserva un importo complessivo di lire 1.000 miliardi.

3. Per la realizzazione delle opere e delle forniture di cui alla lettera b) del comma 1, è autorizzato il concorso dello Stato nel pagamento degli interessi nella misura massima del 90 per cento del tasso di interesse dei finanziamenti contratti con la Cassa depositi e prestiti e per un importo non superiore al 50 per cento della spesa ammissibile.

4. Con apposito provvedimento di legge, verranno disciplinate le condizioni e le procedure per l'accesso ai finanziamenti di cui al presente articolo.

Art. 17.

1. Le Regioni provvedono annualmente alla rilevazione dei dati economici e di gestione di tutti i servizi di trasporto pubblico di persone e ne trasmettono i risultati al Ministero dei trasporti il quale potrà emanare apposite direttive di coordinamento.

Art. 18.

1. La legge 10 aprile 1981, n. 151, è abrogata.

2. I provvedimenti amministrativi in corso, alla data di entrata in vigore della presente legge, continuano ad espletare la loro efficacia salvo che non sia diversamente disposto.

Art. 19.

1. Le autorizzazioni di spesa di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151; al decreto legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modifi-

cazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18; alla legge 13 dicembre 1986, n. 877; all'articolo 13, comma 12, della legge 11 marzo 1988, n. 67, sono utilizzate ai fini della costituzione del Fondo nazionale di cui all'articolo 8.

2. Alle ulteriori occorrenze derivanti dall'attuazione della presente legge, valutate in lire 20.000 miliardi nel quinquennio 1989-1993, nella misura di lire 2.000 miliardi nel 1989, di lire 3.000 miliardi nel 1990 e di lire 5.000 miliardi per ciascuno degli anni 1991-1993, si provvede con ricorso a mutui della Cassa depositi e prestiti per un importo pari a lire 10.000 miliardi e della Banca europea per gli investimenti (BEI), fino alla concorrenza del controvalore di lire 10.000 miliardi, nel quinquennio 1989-1993.

3. All'onere per l'ammortamento dei suddetti mutui, valutato in lire 200 miliardi nel 1990, in lire 300 miliardi nel 1991 e in lire 450 miliardi a decorrere dal 1992, si provvede per il 1990 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001, dello stato di previsione del Ministero del tesoro, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento previsto alla voce «Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture, impianti tecnologici e linee metropolitane nelle aree urbane».

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