

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 747

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori SCIVOLETTO, CARPINELLI, ANGELONI,
PELLEGRINO, ROGNONI e STAJANO**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1994

Nuove norme per il trasporto pubblico urbano e regionale

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - Lo stato di congestionamento dei nostri centri urbani, delle arterie di collegamento tra le periferie ed il centro e tra le periferie e l'*hinterland* dei capoluoghi, i tassi di inquinamento atmosferico ed acustico con cui siamo costretti a convivere, l'alto costo sociale in termini di vite umane dovute ad incidenti della strada, i costi economici di una mobilità caotica e spesse volte forzata, il peggioramento della qualità della vita ed il degrado del nostro patrimonio artistico: questi e tanti altri elementi fotografano meglio di tante analisi lo stato dei trasporti nel nostro Paese ed in particolare lo stato di inefficienza del trasporto pubblico locale. Questo risultato catastrofico, con punte di vera e propria paralisi del trasporto locale, è il frutto di decenni di politiche che hanno privilegiato da una parte il trasporto privato individuale, considerando il trasporto pubblico locale come un sistema residuale, al servizio di esigenze di mobilità non altrimenti soddisfacenti, dall'altra uno sviluppo urbano spontaneo e caotico, senza strutture, senza regole, se non quelle di un mercato speculativo, al di fuori di un pur che minimo progetto. Ma, nella stragrande maggioranza dei casi, anche quando lo sviluppo delle aree urbane è stato regolato, spesso i risultati sono stati contraddittori. Come rileva, difatti, la Commissione delle Comunità europee, nel suo libro verde sull'ambiente urbano, «le rigide politiche di zonizzazione attuate negli ultimi decenni, che hanno portato alla completa separazione delle diverse aree e al conseguente sviluppo di enormi periferie residenziali, hanno stimolato nel contempo il traffico di pendolari che è alla base di molti degli attuali problemi ambientali delle aree urbane».

La conseguenza di tali scelte è che nel giro di un ventennio la mobilità su mezzo individuale nel trasporto urbano è passata dal 53 per cento al 73 per cento e quella collettiva è caduta dal 17 per cento al 7 per cento, con una forte accelerazione del fenomeno nell'ultimo quinquennio. Un altro dato può chiarire lo squilibrio che caratterizza il nostro sistema dei trasporti: il numero delle autovetture per ogni chilometro di strade in Italia è pari a 90, contro le 60 del Regno Unito, le 48 della Germania e le 25 della Francia.

Questa è la realtà strutturale con cui ci si deve confrontare quando si affronta il problema del trasporto locale. Una realtà che denuncia politiche sbagliate, inadeguatezze strutturali, progettuali ed organizzative. Questo, con le dovute ma scarse eccezioni, è il quadro di riferimento del trasporto pubblico locale, nei confronti del quale dal 1981, con la ormai remota legge n. 151 del 10 aprile di quell'anno, non si è più intervenuti se non con provvedimenti casuali frammentari e caotici al di fuori di una qualsiasi logica di programmazione e di integrazione dei vari sistemi di trasporto collettivo e privato. Senza dilungarci sull'analisi dei singoli provvedimenti, si può inoltre affermare che gli stessi spesso non sono stati supportati da adeguate risorse finanziarie certe e da efficaci sistemi di controllo e di responsabilizzazione dei soggetti istituzionali e gestionali a vario titolo coinvolti.

Si è venuto così determinando un sistema di servizi altamente inefficiente ed inefficace e con costi comunque elevati per i bilanci dello Stato, degli enti locali e dei singoli cittadini; basti pensare che le famiglie italiane nel 1990 hanno sopportato un costo pari a 96.536 miliardi di lire, per l'esercizio di autovetture e motocicli.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

I governi succedutisi negli ultimi anni hanno inoltre ritenuto, per il raggiungimento di obiettivi di bilancio statale, poi regolarmente disattesi, di doversi sempre più defilare, rinviandone sistematicamente la riorganizzazione, dall'impegno di sostegno e di rilancio del settore, sia per quanto riguarda i costi di esercizio che gli investimenti. Per il 1993 le risorse destinate dalla legge finanziaria al ripiano dei costi di esercizio sono state fissate a 4.764 miliardi, mantenendole quindi agli stessi livelli del 1992, senza gli incrementi del tasso di inflazione programmato. A fronte di tali previsioni si è verificato un forte disavanzo di esercizio delle imprese del settore. Tale debito è andato quindi ad aggiungersi agli oltre 7.700 miliardi di disavanzi pregressi maturati tra il 1987 e il 1991. Il settore è risultato quindi gravato da un macigno di quasi 11.000 miliardi, che a sua volta genera ulteriori oneri, a fronte del quale l'ultimo provvedimento adottato ha comportato un contributo straordinario pari a 380 miliardi, per parziale copertura dei disavanzi 1987-1991 (decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32). In tali cifre è racchiusa tutta l'inadeguatezza di tali provvedimenti e delle scelte politiche che li sostengono.

Anche sul versante degli investimenti, indispensabili per il mantenimento dell'efficienza dei servizi e, problema non secondario, per la continuità produttiva ed occupazionale delle aziende produttrici e dell'indotto ferroviario, automobilistico e delle costruzioni, la legge finanziaria 1993 ha bloccato i mutui, per un limite di impegno di 175 miliardi, che le regioni avrebbero potuto contrarre, ai sensi del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202, per investimenti per un valore di circa 1.200 miliardi. Il risultato è che, oltre al degrado progressivo e allarmante dei parchi aziendali e delle infrastrutture, è in pericolo, ormai più che reale, l'occupazione di circa 15.000 addetti e l'esistenza stessa di molte imprese. A questo quadro va

inoltre aggiunto il degrado e l'annunciato abbandono della rete locale delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa. È del tutto evidente che la risposta alle inefficienze e agli sprechi, che in molti casi hanno caratterizzato la gestione del trasporto pubblico, non può essere individuata nei tagli indiscriminati e nei provvedimenti tampone. È necessario quindi porre mano ad una profonda revisione del quadro delle competenze, delle responsabilità, del reperimento e dell'utilizzazione delle risorse e degli strumenti di intervento.

La prospettiva di recupero del settore deve essere delineata attraverso la rimozione preliminare delle cause strutturali del degrado delle aziende, contestualmente all'investimento di risorse sul nuovo da costruire. Deve essere rimossa la cultura del precedente e della spesa storica, che ha rappresentato il principale limite della legge 10 aprile 1981, n. 151, e che ha fin qui perpetrato le inefficienze e che vanificherebbe gli investimenti necessari. Ma deve anche essere definitivamente superata la concezione secondo la quale il trasporto pubblico locale rappresenta solo un centro di spesa e non un fattore di sviluppo e di progresso della qualità della vita ed un volano determinante per la produzione di ricchezza. È una visione miope, estranea alle più avanzate concezioni e che ha portato alla permanente sottostima dei fabbisogni finanziari e alla negligenza negli investimenti per l'ammodernamento dei sistemi di trasporto locali e del contesto in cui operano.

In mancanza di un quadro certo e coerente di strategie e di programmazione è inoltre venuta meno una qualsiasi forma di integrazione tra i sistemi di trasporto su gomma e su ferro e tra il trasporto pubblico e quello privato, così come lo sviluppo e l'utilizzazione delle nuove tecnologie di governo del traffico, seppur già operanti in tante parti del mondo, per le nostre città risultano ancora essere soltanto delle chimere, o solo oggetto di primi tentativi di sperimentazione.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Il confronto con gli altri paesi della Comunità economica europea spesso risulta mortificante. Si pensi soltanto allo sviluppo chilometrico irrisorio delle nostre reti metropolitane, alla velocità commerciale dei mezzi di superficie, alla vetustà dei parchi aziendali. Se dovessimo adeguarci agli *standard* europei, dovremmo incrementare del 300 per cento le reti metropolitane su ferro e del 40 per cento i veicoli su gomma urbani ed extraurbani, oltre a provvedere alla urgente sostituzione del 40 per cento dei veicoli in servizio che hanno superato i dieci anni di vita, fenomeno quest'ultimo che fa precipitare le condizioni di *comfort* e sicurezza e che fa incrementare in misura esponenziale i tempi ed i costi di manutenzione. Muovendosi in tale prospettiva, il presente disegno di legge intende procedere ad un reale decentramento delle competenze e delle risorse per il trasporto locale, inteso in tutte le sue componenti, ed alla individuazione di meccanismi che favoriscano il trasferimento della mobilità dal privato al collettivo e dal mezzo tradizionale a quelli ecologicamente più compatibili, nonché il reperimento delle relative disponibilità finanziarie.

In tale ottica, la logica generale del provvedimento individua nella regione il soggetto verso cui far convergere tutte le principali competenze di governo del sistema dei trasporti locali.

In particolare, con l'articolo 1 del presente disegno di legge viene ribadito il principio, già contenuto nel regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, per cui ciascun ente competente territorialmente è tenuto ad assicurare l'espletamento del servizio del trasporto locale, il quale per le sue stesse caratteristiche deve garantire il diritto alla mobilità dei cittadini e concorrere alla salvaguardia ambientale e ad un equilibrato sviluppo economico e sociale.

Con l'articolo 2 viene definito cosa debba intendersi per trasporto locale, nel quadro di una moderna visione integrata delle varie modalità di trasporto. In tale ottica vengono assimilati al trasporto pubblico locale i servizi complementari ai trasporti

di linea ed i traghetti in acque interne, i servizi offerti a particolari categorie di persone e quelli rivolti alle esigenze di mobilità delle persone con problemi di carattere motorio, le linee ferroviarie di interesse regionale, le autolinee interregionali operanti in non più di tre regioni, i servizi internazionali frontaliери, i noleggi di rimessa con autobus, minibus e vetture, i taxi. Vengono infine classificati i trasporti locali sulla base degli ambiti territoriali di esercizio.

Con l'articolo 3 vengono trasferite alle regioni le competenze e la proprietà delle ferrovie in concessione e delle ferrovie in gestione commissariale governativa nonché i servizi di navigazione lacuale, che da sempre hanno rappresentato un corpo separato rispetto al sistema complessivo dei trasporti e che devono essere ricondotti sotto un quadro unitario di riferimento e di programmazione.

In tale prospettiva l'articolo 4 attribuisce alle regioni le competenze amministrative in materia di ferrovie di interesse locale.

L'articolo 5 illustra le competenze regionali in materia di politiche di programmazione del trasporto locale. In particolare spetta alle regioni definire la politica regionale dei trasporti e la predisposizione dei piani regionali, promuovere l'integrazione ed il coordinamento dei trasporti locali, tra gli stessi e tra questi ed il servizio ferroviario nazionale, sottoscrivere contratti di servizio con le Ferrovie dello Stato s.p.a. per lo svolgimento del servizio in ambito regionale, definire gli ambiti territoriali dei bacini di traffico, promuovere forme associate di gestione, stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori, promuovere forme di partecipazione e di controllo da parte degli utenti, costituire il servizio di controllo e di vigilanza sulla sicurezza del trasporto locale.

Con l'articolo 6 vengono individuati i canali di finanziamento dell'articolato sistema dei trasporti locali sin qui delineato, da trasferire ai bilanci regionali. Quindi, oltre alle risorse derivanti dall'ex fondo nazionale di esercizio, che vengono comunque incrementate a 6.000 miliardi, vengono

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

trasferiti alle regioni gli stanziamenti per gli oneri del contratto di servizio di trasporto locale svolto dalle Ferrovie dello Stato, gli stanziamenti per l'esercizio delle ferrovie in concessione e per le ferrovie in gestione commissariale governativa e le risorse del fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e la mobilità di massa, istituito con il successivo articolo 10, gli stanziamenti per l'esercizio di navigazione lacuale nonché una quota pari all'uno per cento delle entrate derivanti dall'applicazione delle tariffe autostradali; viene infine ribadita la potestà regionale di procedere, nell'ambito della relativa autonomia impositiva, all'individuazione di speciali forme di finanziamento.

L'articolo 7 prevede la stipula di accordi di programma tra le regioni ed il Ministero dei trasporti, sulla base dei programmi triennali dei trasporti, al fine di determinare la ripartizione delle risorse di cui all'articolo 6 e delinea le caratteristiche degli accordi di programma che dovranno intercorrere tra gli enti titolari del servizio e le aziende responsabili della gestione. In particolare viene stabilito che l'ente locale debba farsi carico dei costi del servizio ordinario e dei costi dei servizi rivolti a particolari categorie di utenti o per specifici obiettivi di interesse pubblico e che tra le clausole dell'accordo sia esplicitamente stabilito l'obbligo del pareggio del bilancio. I comuni medi e grandi, a loro volta, per poter ottenere il trasferimento da parte delle regioni delle risorse per finanziare il servizio, sono tenuti a predisporre i piani del traffico previsti dal nuovo codice della strada. Infine con il comma 5 si delega il Governo ad emanare una disciplina di riordino della complessa materia delle concessioni dei trasporti, alla luce delle modifiche, circa gli assetti istituzionali, avanzate con la presente proposta.

Con l'articolo 9 si è voluto indicare con legge un criterio di ripartizione delle risorse destinate a ripianare i deficit di gestione delle aziende di trasporto locale basato su parametri concordati con le regioni in occasione dell'applicazione del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito,

con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32.

L'articolo 10 prevede l'istituzione di un fondo per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa, costituito con le risorse derivanti da una addizionale di 50 lire da applicare alle benzine ed ai gasoli per autotrazione, da ripartire tra le regioni in proporzione ai rispettivi consumi annui di carburanti per autotrazione. Tali risorse, che sulla base di studi effettuati sui dati relativi all'anno 1991 ammonterebbero a circa 2.000 miliardi, sono destinate esclusivamente per investimenti relativi alla riqualificazione ambientale ed energetica dei parchi circolanti, alla realizzazione di percorsi protetti per i mezzi pubblici, alla realizzazione di nuove metropolitane, alla realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'intermodalità, all'abbattimento delle barriere architettoniche sui mezzi di trasporto pubblico e per la creazione di specifici servizi dedicati ad utenti con scarsa capacità motoria.

La determinazione del sistema delle tariffe viene attribuito dall'articolo 11 alle regioni, le quali provvedono inoltre ad uniformare ed integrare le tariffe dei vari sistemi di trasporto.

L'articolo 12 autorizza le regioni e gli enti locali a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio relativi al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1993 che non risultano coperti a seguito degli interventi previsti dal decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563 ed assume a carico del bilancio dello Stato, nella misura dell'85 per cento, gli oneri di ammortamento per i suddetti mutui e per quelli già contratti ai sensi del decreto-legge 21 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403.

Infine con l'articolo 13 è indicata la copertura finanziaria del provvedimento.

Il disegno di legge che sottoponiamo all'attenzione del Senato della Repubblica prevede, come evidenziato in questa sommaria illustrazione, un completo decentramento sulle regioni della titolarità in materia di trasporto locale e allo stesso tempo un imponente sforzo finanziario dello Stato

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e degli enti locali per ridare al settore prospettive di risanamento e sviluppo. Il trasporto collettivo è una risorsa indispensabile per l'espletarsi del diritto alla mobilità e per la salvaguardia della qualità della

vita nelle città, e il suo finanziamento può rappresentare un volano importante anche per l'avvio di un processo antirecessivo.

In tale ottica auspichiamo un rapido esame del presente testo.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Principi generali)

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono principi fondamentali in materia di trasporti pubblici locali ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

2. È compito del trasporto pubblico locale garantire il diritto individuale alla mobilità e concorrere alla salvaguardia ambientale e ad un equilibrato sviluppo economico e sociale.

3. Ciascun ente territorialmente competente assicura, ai sensi del regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, l'espletamento del servizio del trasporto locale.

Art. 2.

(Definizione di trasporto pubblico locale)

1. Si intende per trasporto pubblico locale il complesso dei servizi adibiti al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenza e tariffe prestabiliti ed offerta indifferenziata.

2. Sono assimilati al trasporto pubblico locale:

a) i servizi effettuati, anche in forma sperimentale, con carattere complementare e speciale, ma necessario rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale, quali gli autobus a chiamata ed i traghetti, anche esercitati in acque a navigazione promiscua, che siano autorizzati dalla regione;

b) i servizi offerti a particolari categorie di utenti, svolti su itinerari anche parzialmente variabili, nonchè quelli destinati al soddisfacimento delle esigenze di mobilità delle persone a ridotta capacità motoria;

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) le linee ferroviarie di interesse regionale trasferite, d'intesa con la regione interessata, ai sensi dell'articolo 2, commi 1, 2 e 4, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché le linee ferroviarie in concessione e le linee ferroviarie in gestione commissariale governativa trasferite ai sensi dell'articolo 3 della presente legge;

d) le autolinee che operano in non più di tre regioni, anche a statuto speciale, la cui competenza spetta alla regione in cui si svolge il maggior percorso della linea;

e) le autolinee internazionali a carattere frontaliero;

f) i servizi di noleggio con conducente esercitati con minibus o autobus, nonché i servizi pubblici di piazza.

3. Secondo gli ambiti territoriali di esercizio i trasporti pubblici locali sono articolati in:

a) servizi di trasporto di interesse e competenza comunale, quando transitano nel territorio di un solo comune;

b) servizi di trasporto di interesse e competenza provinciale o della città metropolitana quando percorrono il territorio di più bacini di trasporto nell'ambito di una sola provincia, ovvero il territorio di una sola provincia, ovvero il territorio di un'area metropolitana quando il percorso della linea comprende più comuni facenti parte dell'area metropolitana;

c) servizi di trasporto di interesse e competenza regionale, quando assumono tale rilevanza in forza delle indicazioni del piano regionale dei trasporti, ovvero, per le regioni che alla data di entrata in vigore della presente legge non abbiano approvato il piano suddetto, quando non rientrano nei casi previsti alle lettere a) e b).

4. Le regioni, con proprie leggi, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale; spettano altresì ai suddetti enti, in forma singola o associata, compiti di programmazione, di gestione nelle forme previste dall'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, nonché di attribuzione delle risorse finanziarie e vigilanza sulle linee di rispettiva competenza.

Art. 3.

(Competenza delle regioni per le ferrovie in concessione, le ferrovie in gestione commissariale governativa ed i servizi di navigazione lacuale)

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, la proprietà delle linee, dei mezzi e delle infrastrutture delle ferrovie in concessione, delle ferrovie in gestione commissariale governativa e dei servizi di navigazione lacuale, e le relative competenze, sono trasferite alle regioni.

2. Il Ministro dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con propri decreti, da adottarsi di intesa con le regioni interessate, stabilisce i criteri e le direttive per il trasferimento delle gestioni commissariali governative alle regioni.

3. I beni costituenti il patrimonio delle ferrovie in concessione, delle ferrovie in gestione commissariale governativa e dei servizi di navigazione lacuale che alla data di entrata in vigore della presente legge risultano appartenere al demanio dello Stato, sono trasferiti al demanio delle regioni nel cui territorio si svolgono i relativi servizi.

4. L'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e successive modificazioni, è abrogato.

Art. 4.

(Linee ferroviarie di interesse locale)

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono trasferite alle regioni le competenze statali sulle linee ferroviarie di interesse locale di proprietà dell'impresa Ferrovie dello Stato s.p.a.

Art. 5.

(Programmazione del trasporto locale)

1. Le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

b) predispongono i piani regionali triennali dei trasporti e i loro aggiornamenti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico;

c) promuovono l'integrazione e il coordinamento dei trasporti locali anche in connessione con il servizio ferroviario nazionale, al fine di evitare duplicati concorrenziali tra le linee di trasporto e per favorire lo sviluppo di una gestione unitaria del servizio di trasporto locale;

d) sottoscrivono contratti di servizio con l'impresa Ferrovie dello Stato s.p.a. in relazione allo svolgimento del servizio ferroviario regionale;

e) adottano programmi triennali di intervento per lo sviluppo dei trasporti pubblici locali;

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

g) promuovono ed incentivano la costituzione di forme di gestione unitarie o integrate, a livello di area metropolitana, provinciale e regionale, finalizzate alla massima efficienza ed economicità dei servizi del trasporto locale;

h) stabiliscono le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori;

i) ripartiscono i finanziamenti in coerenza con i programmi di intervento;

l) promuovono forme di partecipazione e di controllo degli utenti;

m) costituiscono, d'intesa con gli enti locali, il servizio di controllo e vigilanza sulla sicurezza del servizio di trasporto locale.

Art. 6.

(Finanziamento del trasporto locale)

1. I trasferimenti dello Stato, provenienti dal soppresso fondo nazionale per il ripiano

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private nelle regioni a statuto ordinario, confluiti nel fondo comune di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281, ai sensi del comma 1 dell'articolo 3 della legge 23 dicembre 1992, n. 500, sono ripartiti tra le regioni a statuto ordinario in base ai criteri stabiliti dall'articolo 9 della presente legge.

2. Le risorse di cui al comma 1, ammontanti per il 1994 a lire 6.000 miliardi, sono incrementate annualmente ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

3. I trasferimenti dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale dell'impresa Ferrovie dello Stato s.p.a., di cui all'articolo 2, commi 1, 2 e 4, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, sono incrementati annualmente ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e sono iscritti nei bilanci regionali.

4. I trasferimenti dello Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, determinati per il 1993 con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, in applicazione dell'articolo 3, commi 1, 2, 4, 5 e 6 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, sono annualmente incrementati ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e, ripartiti ai sensi dell'articolo 3, sono iscritti nei bilanci regionali.

5. Al fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa, di cui all'articolo 10, affluiscono annualmente:

a) il gettito dell'addizionale sulle benzine e sui gasoli per autorizzazione, di cui al medesimo articolo 10, comma 1;

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

b) una quota pari all'uno per cento delle entrate derivanti dall'applicazione delle tariffe di percorrenza della rete autostradale.

6. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto da emanare entro il 15 settembre di ogni anno, ripartisce le somme del fondo tra le regioni, in proporzione ai consumi annui di benzine e gasoli rilevati dal Ministero delle finanze al 31 dicembre dell'anno precedente.

7. I trasferimenti dello Stato per l'esercizio dei servizi di navigazione lacuale, iscritti nel capitolo 7278 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti, sono annualmente incrementati ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione ed iscritti nei bilanci regionali in ragione dei servizi effettivamente attivati.

8. Le regioni e gli enti locali, ai sensi dell'articolo 54 della legge 8 giugno 1990, n. 142, provvedono alla realizzazione degli obiettivi di programmazione del trasporto pubblico locale anche attraverso misure fiscali previste dalla legislazione vigente.

9. Le somme di cui al presente articolo sono finalizzate al potenziamento e sviluppo del trasporto locale collettivo.

Art. 7.

(Accordi di programma)

1. Le risorse finanziarie destinate dallo Stato agli investimenti in opere ferroviarie e in opere riguardanti la mobilità regionale e locale sono erogate dal Ministro dei trasporti, previa sottoscrizione di appositi accordi di programma con le regioni, sulla base dei piani regionali triennali dei trasporti.

2. Le risorse finanziarie di cui all'articolo 6 e al comma 1 del presente articolo diventano parte integrante dei trasferimenti delle regioni agli enti locali, i quali enti provvedono ad erogarli alle aziende sulla base di accordi di programma, sottoscritti dai suddetti enti delegati, che stabiliscono

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

gli obiettivi di servizio e le modalità di finanziamento. Eventuali oneri aggiuntivi stabiliti dagli enti locali, sulla base di valutazioni extragestionali o per il perseguimento di obiettivi di carattere sociale, formalizzati con appositi contratti di servizio pubblico, sono a totale carico degli enti medesimi e le risorse, allo scopo devolute, devono essere registrate tra i ricavi ordinari di bilancio delle aziende di trasporto.

3. L'adozione da parte dei comuni dei piani urbani del traffico ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è condizione pregiudiziale per il trasferimento, da parte delle regioni, delle risorse finanziarie di cui al comma 1.

4. Gli accordi di programma di cui al comma 2, devono in ogni caso prevedere il pareggio del conto economico finanziario.

5. Il Governo è delegato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, norme di riordino in materia di concessione di servizi pubblici di trasporto locale, e modalità di affidamento delle concessioni medesime.

Art. 8.

(Criteri per la definizione degli accordi di programma Stato-regioni)

1. Gli accordi di programma di cui all'articolo 7, comma 1, sono sottoscritti dalle singole regioni e dallo Stato sulla base dei seguenti criteri ed obiettivi:

- a) costituzione delle reti regionali dei trasporti;
- b) processi di integrazione dei servizi;
- c) processi di governo della mobilità, in riferimento agli obiettivi dei piani regionali dei trasporti;
- d) razionalizzazione della spesa;
- e) definizione degli obiettivi ed individuazione delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione degli investimenti;
- f) obbligo del pareggio del conto economico delle aziende di gestione;
- g) costituzione di strumenti regionali per la gestione della mobilità del personale delle aziende di trasporto locale.

Art. 9.

(Criteri di ripartizione del fondo nazionale di esercizio)

1. Il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro e non oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato, provvede, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dei trasporti, alla ripartizione delle risorse finanziarie di cui all'articolo 6, comma 1, tra le regioni a statuto ordinario, secondo i parametri adottati in applicazione dell'articolo 1 del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32.

Art. 10.

(Fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa)

1. È istituita una addizione sulle benzine e sui gasoli per autotrazione di lire 50 al litro il gettito della quale affluisce annualmente, entro il 30 giugno, in un «Fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa» presso il Ministero dei trasporti.

2. Sono abrogate le norme che prevedono sovraimposte regionali sulle benzine e sui gasoli.

3. Le regioni iscrivono le somme loro attribuite, ai sensi dell'articolo 6, comma 5, in un apposito capitolo di bilancio intitolato «Fondo speciale regionale per il trasporto pubblico e la mobilità di massa».

4. Il fondo di cui al comma 3 è destinato dalle regioni per:

a) l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto, dotati di sistemi di trazione che consentano un risparmio energetico e un ridotto impatto ambientale;

b) la realizzazione di opere civili che incentivino l'intermodalità tra distinti mezzi di trasporto;

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) la realizzazione di percorsi protetti per i mezzi di linea, che ne aumentino la velocità commerciale;

d) la realizzazione di reti di trasporto rapido di massa a guida vincolata;

e) la eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto pubblico, nonchè l'accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte 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.

Art. 11.

(Tariffe)

1. Le regioni fissano le tariffe dei vari documenti di viaggio dei servizi di trasporto al fine di assicurare l'equilibrio economico e finanziario delle aziende di gestione dei trasporti locali, nonchè l'uniformità e l'integrazione delle tariffe dei diversi modi di trasporto locale.

Art. 12.

(Ulteriori interventi per il ripiano dei deficit di gestione)

1. Al fine di procedere al completamento del processo di risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali di competenza regionale, le regioni e gli enti locali definiscono, anche mediante apposite conferenze di servizi promosse dalle regioni, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio residui riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1993 che non risultino coperti con i contributi di cui al Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di servizio delle aziende di trasporto pubbliche e private e con i contributi di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563.

2. Lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di cui al comma 1 con un contributo decennale di lire 660 miliardi annui. Il contributo viene erogato agli enti locali e alle aziende aventi diritto tramite le regioni a statuto ordinario in base ai parametri adottati in applicazione dei commi 2 e 4-ter dell'articolo 1 del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32.

3. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui contratti dalle regioni e dagli enti locali ai sensi del comma 1, sono assunti a carico del bilancio dello Stato nella misura dell'85 per cento.

4. Qualora i mutui contratti o da contrarre dalle regioni a statuto ordinario e dagli enti locali, ai sensi degli articoli 2 e 2-bis del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, ed ai sensi del comma 1 del presente articolo, siano regolati ad un tasso di interesse superiore a quello massimo stabilito dal Ministro del tesoro in applicazione dell'articolo 13 del decreto-legge 28 dicembre 1989, n. 415, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 38, la contribuzione statale di cui al comma 2 del presente articolo è comunque determinata con riferimento alla rata di ammortamento calcolata con l'interesse nella misura massima consentita.

5. All'attribuzione del contributo statale di cui al comma 2 si provvede secondo procedure e criteri stabiliti con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti.

Art. 13.

(Norme di copertura)

1. Alla copertura degli oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 6, comma 2, valutati per l'anno 1994 in lire 1.236 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-96, al

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

capitolo 7733 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

2. Agli oneri derivanti dall'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 12, valutati per gli anni 1995 e successivi in lire 660 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione per i medesimi anni, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-96, al capitolo 7733 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.