

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 994-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE VINCELLI)

Comunicata alla Presidenza il 13 dicembre 1980

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore

approvato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, poste e telecomunicazioni, marina mercantile) della Camera dei deputati nella seduta del 19 giugno 1980, in un testo risultante dalla unificazione dei disegni di legge (V. Stampati nn. 228 e 528)

d'iniziativa dei deputati MARZOTTO CAOTORTA, BIANCO Ilario, CARAVITA, CASINI, FARAGUTI, FEDERICO, FIORI Giovannino, GAROCCHIO, LUCCHESI, MORAZZONI, PEZZATI, PICCOLI Maria Santa, PORCELLANA, PORTATADINO, QUARENGHI Vittoria e SANESE (228); BOCCHI, SPAGNOLI, FRACCHIA, PANI, BALDASSARI, CALAMINICI, CASALINO, COMINATO Lucia, CUFFARO, GRADI, MANFREDINI, MONTELEONE, OTTAVIANO, PERNICE, TAMBURINI, VIGNOLA e SARTI (528)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 7 luglio 1980

ONOREVOLI SENATORI. — Gli elementi più significativi di questo provvedimento sono connessi, da un lato, alla necessità di risanamento di pesanti situazioni passive sinora accumulate e richiamano, dall'altro, l'esigenza, più volte ribadita, di concepire soprattutto a livello regionale uno sviluppo razionale e integrato del sistema di trasporto pubblico locale. Il riferimento essenziale ad un tale orientamento era d'altro canto emerso dopo che una serie di analisi, di ordine tecnico e politico, avevano confermato che le primarie finalità di efficienza e duttilità di questo sistema non potevano essere disancorate da una realtà regionale, peculiare e in nessun caso uniforme. Proprio in questo ambito infatti si possono individuare obiettivamente le linee di sviluppo, i prevalenti interessi, le esigenze della collettività, attorno a cui in un certo senso il sistema del trasporto pubblico locale deve modellarsi, nella sua definizione e nella sua versatilità. Ciò è ancora più evidente se si considera che i disservizi registrati in passato sono stati in larga parte determinati da una impostazione per certi versi accentrata e per altri notevolmente frammentata, e comunque assai lontana nella sua espressione pratica dalla realtà concreta su cui veniva ad operare. Ed è superfluo rilevare a tale riguardo come proprio le categorie sociali meno agiate abbiano risentito dei disagi derivati in quanto, tradizionalmente, proprio queste si sono sempre rivolte al servizio pubblico.

La programmazione regionale poi acquista importanza notevole in una fase come questa in cui la grave crisi energetica condiziona fortemente la scelta del sistema pubblico di trasporto; e sarebbe oltremodo irresponsabile non correggere tempestivamente le vistose lacune e le assurde concorrenze che nei vari comparti di questo sistema, sono emerse. Pertanto risulta chiaro che la duttilità del sistema, la sua efficienza, la sua accessibilità non possono che scaturire da

una scelta programmata, in armonia con le prospettive di sviluppo delle comunità regionali e congeniali al loro profilo sociale, culturale e storico.

Occorre sottolineare che una simile programmazione a livello legislativo, lungi dall'entrare in contraddizione eventuale con il piano nazionale dei trasporti ne può costituire un elemento determinante. Ciò non solo perchè le Regioni stesse concorrono alla elaborazione di questo piano come è previsto da questo disegno di legge, ma anche perchè le molteplici e differenziate esperienze territoriali in questo settore possono rappresentare la base più funzionale per conferire al piano stesso i requisiti indispensabili di concretezza ed economicità.

Ancora: un aspetto di rilevante interesse che emerge da questo provvedimento è quello attinente alle prospettive di sviluppo del sistema di trasporto pubblico locale. Il disegno di legge infatti prevede anche i criteri di programmazione e di investimento per gli anni futuri, sulla scorta di analisi di costi e di valutazioni dello stato attuale, per eliminare la cornice di improvvisazione e di rimedi occasionali, entro cui per tanto tempo si è delineata la politica generale dei trasporti nel nostro paese. Questo provvedimento dunque non si muove sul terreno limitato della politica delle sanatorie ma esprime proposte legislative affinché il futuro sviluppo del settore del trasporto pubblico proceda da realtà presenti e da ipotesi di espansione sempre aderenti ad una visione di politica regionale in ordinata crescita.

A questi obiettivi tende il disegno di legge al nostro esame, già approvato dalla 10ª Commissione trasporti della Camera in sede legislativa, concernente la legge-quadro per i trasporti locali ed il fondo nazionale trasporti e i principi fondamentali per la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale per il ripiano del disavanzo di esercizio e per gli investimenti.

Nei primi 10 articoli si disciplina il ripianamento finanziario delle aziende di pubblico trasporto, siano esse gestite direttamente dagli enti locali ovvero da aziende pubbliche ovvero anche da privati in concessione. Va subito precisato che, mentre le norme di indirizzo si riferiscono solo alle Regioni a statuto ordinario, quelle di natura finanziaria concernono tutte le aziende sia che operino nelle Regioni a statuto speciale, sia che operino nelle Regioni a statuto ordinario.

Ciò posto, con l'articolo 2 si precisa l'obbligo delle Regioni di pianificare la loro politica dei trasporti, sia in connessione col piano generale dei trasporti, che in relazione al prevedibile sviluppo economico del loro territorio, con riferimento evidente ai possibili nuovi insediamenti industriali e allo sviluppo demografico di alcuni centri a detrimento di altri. Occorre, cioè innanzitutto che gli interventi regionali non siano disarticolati rispetto alle esigenze dei cittadini mentre, d'altra parte, devono essere tesi ad una programmazione di sviluppo del settore del trasporto pubblico, non disgiunta dalla realizzazione dell'integrazione e del coordinamento con i servizi ferroviari al fine di evitare ogni aspetto concorrenziale con gli stessi.

Il disegno di legge offre con l'articolo 3 le indicazioni occorrenti perchè le Regioni possano elaborare i loro programmi in aderenza alle esigenze sopra indicate. Infatti si provvede a definire il bacino di traffico individuandolo nell'unità territoriale in cui si attua un sistema di trasporto pubblico integrato, coordinato in rapporto ai fabbisogni di mobilità, con particolare riguardo alle esigenze lavorative, scolastiche e turistiche.

Si prosegue nel dare alle Regioni le indicazioni per la costituzione di consorzi e altre forme associative fra enti locali, superando gli schemi rigidi delle province per l'esercizio delle funzioni amministrative collegate ai trasporti pubblici locali, assicurando, peraltro, la più ampia partecipazione degli enti medesimi alla elaborazione dei piani regionali.

Con l'articolo 4 si dettano norme particolari per la concessione dei servizi di trasporto demandando alla legge regionale la disciplina delle concessioni (durata, modalità, criteri di attribuzione, forme di esercizio, risoluzioni, revoca e decadenza) con particolare riguardo alle linee interessanti due regioni finitime, affidandone la competenza alla regione in cui si svolge il percorso maggiore. Con l'articolo 5 si vincolano le Regioni ad erogare a favore delle aziende di trasporto non meno di quanto verrà loro attribuito dal fondo nazionale per il ripiano del disavanzo dell'esercizio e dal fondo per gli investimenti.

Con l'articolo 6 si stabilisce la misura del contributo che ogni Regione dovrà stanziare a favore delle imprese che esercitano il trasporto pubblico, stabilendo che detto contributo deve coprire la differenza fra il costo effettivo del servizio e i ricavi del traffico. Detti ricavi saranno la conseguenza di tariffe stabilite dalla Regione e potranno variare da Regione a Regione, a seconda delle diverse condizioni delle relative popolazioni.

Infatti, è previsto che il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la Commissione interregionale, stabilisca, naturalmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale, la percentuale del costo effettivo del servizio che dovrà essere coperta direttamente dai ricavi del traffico.

Sarà, peraltro, obbligo di ogni impresa di trasporto pubblico, come stabilisce l'articolo 7, precisare nei propri bilanci, non solo i costi effettivi sostenuti, ma anche quelli economici standardizzati che si sarebbero sostenuti, ove il servizio fosse stato gestito con criteri rigorosi ed efficienti.

Detto costo economico potrà servire da parametro per i nuovi investimenti che è pure compito di questo disegno di legge privilegiare, come si vedrà parlando del successivo articolo 11. E inoltre da rilevare come l'articolo 8 detti delle opportune disposizioni per utilizzare gli investimenti anche allo scopo di rendere accessibili i mezzi di trasporto pubblico agli invalidi e a tutti coloro che, comunque, non sono in

grado di superare quegli ostacoli materiali che, purtroppo, fino ad oggi escludono buona parte dei minorati dall'uso del servizio pubblico di trasporto.

Con l'articolo 9 si istituisce presso il Ministero dei trasporti il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto, prevedendo che la dotazione iniziale sia pari all'ammontare delle erogazioni corrisposte a qualsiasi titolo dagli enti territoriali in favore delle aziende pubbliche e private che esercitano i servizi di trasporto locale, commisurando le variazioni annue all'incremento del costo della vita.

Opportunamente si stabilisce, altresì, il divieto di cumulare le erogazioni fatte alle Regioni dal fondo nazionale ora illustrato con le altre erogazioni che a ciascuna Regione spettano ai sensi della legge 10 maggio 1976, n. 356.

Altra norma qualificante del disegno di legge è quella dell'articolo 11, che istituisce presso il Ministero dei trasporti, per la durata di cinque anni, un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo è espressamente destinato all'acquisto di mezzi pubblici di trasporto di superficie e alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture e impianti fissi, oltrechè di tecnologie di controllo.

Con la somma di partenza di tale fondo, si potranno finanziarie fino al 75 per cento dei contributi regionali per gli investimenti

lasciando alle Regioni di integrare detta misura nei limiti dei loro bilanci (articolo 12), facendo comunque salvo l'obbligo per ogni singola regione di disporre una riserva del 50 per cento degli acquisti del materiale rotabile a favore delle aziende ubicate al Sud.

È necessario sottolineare, al fine di una opportuna interpretazione del penultimo comma dell'articolo 12, che la riserva a favore delle imprese industriali ubicate nel Sud deve essere intesa non come dettato generico ma come impegno tassativo.

Tale riserva, che si inquadra nella più ampia strategia volta ad incentivare il nostro Meridione, è di per sè inderogabile in chiave generale e tanto più impegnativa nel caso specifico. Il privilegiare le imprese ubicate nel Sud significa dare la necessaria produttività agli impianti, consentendo lo sviluppo occupazionale e quindi economico di zone che hanno necessità di emergere da situazioni storicamente neglette ed attualmente ancora più tragiche.

Ogni Regione pertanto dovrà farsi parte attiva nel riservare, come principio di politica economica, almeno il 50 per cento delle forniture alle imprese industriali ubicate nel Sud.

L'8ª Commissione, dopo un ampio dibattito, ha concordato sull'opportunità di definire rapidamente l'iter del disegno di legge dando mandato al relatore di sollecitare l'approvazione nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

VINCELLI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore MODICA)

26 novembre 1980

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole. Osserva tuttavia che la normativa proposta, mirando a dar luogo ad una legge di principi, pare, in alcune parti, come ad esempio all'articolo 6, eccessivamente dettagliata.

In merito alla parte dell'articolo 5, riguardante i contributi per gli investimenti, pur convenendo sull'opportunità che essi siano conformi alle prescrizioni del programma regionale formato ai sensi della lettera c) del primo comma dell'articolo 2, osserva che essi potrebbero essere erogati non dalle Regioni ma attraverso i canali normali di finanziamento degli investimenti degli enti locali (Cassa depositi e prestiti).

La Commissione condiziona poi l'emissione del parere favorevole alla modifica, sempre all'articolo 5, di quanto stabilito relativamente ai contributi per l'esercizio che, nel rispetto dell'autonomia locale (ai sensi dell'articolo 128 della Costituzione), dovrebbero giungere alle aziende degli enti locali attraverso il normale sistema della finanza locale, ferma restando la potestà regionale di fissare principi quali quelli previsti nell'articolo 6.

PARERE DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

(Estensore RIPAMONTI)

11 dicembre 1980

La Commissione, esaminato il disegno di legge, fa presente quanto segue:

a) in linea preliminare appare opportuno che l'effettiva entrata in vigore del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio, disciplinato dal titolo II del disegno di legge, sia fatta slittare all'anno 1982. Infatti l'entrata a regime del meccanismo di determinazione annuale, con la legge finanziaria, del volume di risorse da trasferire, a carico del bilancio statale, sul costituendo fondo, presuppone l'approvazione da parte delle Regioni di appositi strumenti legislativi destinati a disciplinare i principi, le procedure e le modalità di erogazione dei contributi per l'esercizio e per gli investimenti destinati ai trasporti pubblici locali, nell'ambito dei piani regionali dei trasporti e dei programmi poliennali o annuali di intervento, indicati nell'articolo 2 del disegno di legge.

Tali strumenti legislativi regionali non è prevedibile possano entrare in vigore in tempo utile per consentire un ordinato avvio del funzionamento del fondo di cui all'articolo 9, già a partire dall'anno 1981;

b) in linea generale il meccanismo di adeguamento indicizzato del fondo di cui all'articolo 9, previsto dal terzo comma dello stesso articolo, appare obiettivamente in contrasto con la tendenza intesa a disinnescare i meccanismi di indicizzazione in atto. In questo contesto non è consigliabile inserirne di nuovi che, nel caso specifico, offu-

scherebbero la stessa possibilità di un puntuale controllo dell'efficacia delle gestioni delle aziende dei trasporti.

Pertanto l'adeguamento del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio dovrà annualmente essere disposto dalla legge finanziaria, senza alcun vincolo meccanico, ma con il riferimento alle esigenze di razionalizzazione, ammodernamento e sviluppo del trasporto pubblico che Governo e Parlamento individueranno nel corso dell'annuale decisione di bilancio;

c) sempre in tema di fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio si fa osservare che il meccanismo di riduzione delle erogazioni spettanti a ciascuna Regione ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 356 del 1976 (previsto dal quinto comma dell'articolo 9), dovrebbe tener conto della percentuale dell'incremento del fondo comune di cui all'articolo 1 della citata legge n. 356. In altri termini l'importo della detrazione deve essere determinato sulla base degli stanziamenti iscritti nell'esercizio precedente come contributo che ogni singola Regione ha destinato all'esercizio dei trasporti pubblici, aumentato della percentuale di incremento del fondo comune di cui al citato articolo 1;

d) si propone altresì la soppressione del penultimo comma dell'articolo 6 in quanto le norme vigenti sulla finanza locale, con la soppressione degli stanziamenti per contributi da corrispondersi alle aziende e consorzi per i trasporti e delle corrispondenti entrate e trasferimenti dallo Stato, non consentono la possibilità di iscrivere nei

bilanci stanziamenti a ripiano dei disavanzi delle proprie aziende a gestione diretta, consortile o municipalizzata. Non sembra opportuno introdurre deroghe al principio del pareggio obbligatorio dei bilanci degli enti locali, riaprendo in tal modo la possibilità, in prospettiva, di nuovi indesiderabili interventi statali a ripiano dei disavanzi stessi.

Conclusivamente, per quanto riguarda più strettamente i profili di copertura finanziaria, la Commissione bilancio fa presente che ove si aderisca al criterio di far decorrere dal 1982 le norme di cui al titolo II, andrebbe soppresso l'articolo 13 non dovendosi provvedere ad alcuna copertura finanziaria per il 1981. Le norme sulla metodologia finanziaria di alimentazione del fondo e sul suo adeguamento annuale con la legge finanziaria sono infatti tutte organizzabili nell'articolo 9.

Ove peraltro si intenda mantenere ferma la decorrenza dal 1981 del fondo in questione, in coerenza con quanto osservato in precedenza (soppressione del meccanismo di indicizzazione di cui all'articolo 9), an-

drebbe eliminato il secondo comma dell'articolo 13.

Per quanto riguarda infine l'articolo 14 esso va integrato prevedendo anche la copertura per il 1981. Tale integrazione, preliminarmente, presuppone la modifica del terzo comma dell'articolo 11 che dovrebbe così essere formulato: « Per ciascuno degli anni 1980 e 1981 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 300 miliardi ».

Il primo comma dell'articolo 14 andrebbe conseguenzialmente così riformulato:

« Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 il relativo onere, valutato in lire 300 miliardi in ciascuno degli anni 1980 e 1981, viene fronteggiato rispettivamente a carico e mediante riduzione dei capitoli 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1979, 1980 e 1981. La legge finanziaria, nell'ambito della residua autorizzazione complessiva di lire 1.400 milioni, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare su ciascuno degli anni 1982, 1983 e 1984 ».

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

PRINCIPI FONDAMENTALI

Art. 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.

Appartengono altresì alla competenza regionale 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, numero 616, in materia di trasporti pubblici.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al comma precedente.

Art. 2.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale 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) predispongono piani regionali dei trasporti in connessione con le previsioni di

assetto territoriale e dello sviluppo economico, anche al fine di realizzare l'integrazione e il coordinamento con i servizi ferroviari ed evitare aspetti concorrenziali con gli stessi;

c) adottano programmi poliennali o annuali di intervento, sia per gli investimenti sia per l'esercizio dei trasporti pubblici locali.

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.

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

1) definire i limiti territoriali dei bacini di traffico sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità;

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

3) fissare criteri programmatici e direttivi 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;

4) stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico, compreso quello urbano, secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino di traffico e favorire la circolazione e l'uso dei mezzi collettivi di trasporto nei centri urbani;

5) promuovere e sostenere, nell'ambito di ogni bacino di traffico, la costituzione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali;

6) assicurare la più ampia partecipazione degli enti e degli organismi interessati

alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti;

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

Ai fini della presente legge per bacino di traffico si intende l'unità 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.

I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 sono gestiti in uno dei seguenti modi:

- a) in economia dagli enti locali;
- b) mediante aziende speciali;
- c) in regime di concessione.

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 comunicazioni ai procedimenti e agli atti relativi al rilascio delle concessioni stesse;
- c) forme di esercizio delle concessioni, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;
- d) i casi di risoluzione, revoca e decadenza delle concessioni;
- e) i casi di linee interregionali 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.

Il mancato rinnovo delle concessioni di cui al comma precedente o la loro decadenza per inadempimento degli impegni previsti dal

disciplinare, non attribuisce il diritto ad alcun indennizzo. 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.

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 a decorrere dall'entrata in vigore delle rispettive leggi regionali di cui al secondo comma, ad eccezione delle disposizioni contenute nel terzo comma dell'articolo 4 come modificato dalla legge 5 dicembre 1941, n. 1490, delle disposizioni contenute nell'articolo 25 del capo VI, nonché di quelle contenute nella lettera c) dell'articolo 34, concernenti, rispettivamente, l'obbligo del trasporto degli effetti postali, agevolazioni fiscali ed il rifiuto di trasporto dei predetti effetti postali.

Art. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui alla lettera c) dell'articolo 2 relativi ai servizi di trasporto pubblico locale, di cui al primo comma dell'articolo 1, sono erogati dalla regione direttamente ovvero tramite gli enti o gli organismi di cui al terzo comma dell'articolo 1.

Le somme che le regioni stanzianno annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo sarà stato loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 9 e 11.

Art. 6.

I contributi di esercizio, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione, sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire lo

equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

a) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali in cui esso viene svolto;

b) i ricavi del traffico presunti derivanti dall'applicazione di tariffe minime stabilite dalla regione, con il concorso degli enti locali interessati.

Detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e di intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Le tariffe, nonchè i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto « ricavi-costi » da definirsi a livello regionale, tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali;

c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5, da erogare alle imprese od esercizi di trasporto sulla base di parametri obiettivi per coprire la differenza tra costi e ricavi come sopra stabiliti.

L'erogazione avviene in via preventiva sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno a cui si riferiscono i contributi stessi.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto.

Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimborso da parte dello Stato, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di cinque anni, a decorrere dall'esercizio finanziario successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge.

La verifica dello stato di attuazione del piano stesso, redatto sulla base di quanto previsto dall'articolo 9-bis del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuato mediante resoconti semestrali.

Art. 7.

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

Ogni impresa o esercizio di trasporto deve allegare ai propri bilanci o stati di previsione una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati di cui alla lettera a) dell'articolo 6.

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

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.

Art. 8.

I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 5, sono erogati dalla regione alle aziende, sulla base dei piani regionali di cui alla lettera b) dell'articolo 2 e dei piani di bacino di traffico di cui al numero 3) dell'articolo 3.

Detti investimenti debbono essere utilizzati anche per contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto e alla accessibilità agli invalidi non deambulanti di una parte almeno dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 27 della legge 30 marzo 1971, numero 118.

TITOLO II

FONDO NAZIONALE PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO

Art. 9.

È istituito presso il Ministero dei trasporti un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano i servizi di cui al primo comma dell'articolo 1.

Il fondo viene dotato per il 1981 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1980 dalle regioni, dalle province e dai comuni, direttamente o indirettamente, in favore delle aziende di cui al primo comma e per le finalità ivi considerate.

Per il 1981 e per gli anni successivi detto importo sarà modificato anche in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi nell'anno precedente e risultante nella relazione generale sulla situazione economica del paese.

La legge finanziaria per il 1981 e per gli anni successivi indicherà l'ammontare del fondo di cui al secondo comma, nonchè il maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma e la relativa copertura.

A partire dall'anno 1981 le erogazioni spettanti a ciascuna regione ai sensi dell'articolo 1 della legge 10 maggio 1976, n. 356, sono ridotte di un importo pari a quello che ogni singola regione ha corrisposto agli effetti del secondo comma.

Agli effetti di quanto previsto dal secondo comma, gli enti locali dovranno evidenziare

i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

Le regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 31 ottobre 1980, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1980 per le finalità di cui al primo comma.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, stabilisce i criteri di ripartizione del fondo tra le regioni comprese quelle a statuto speciale, sulla base della dimensione dei servizi effettuati e delle caratteristiche del territorio su cui i servizi stessi si svolgono, nonchè del progressivo conseguimento delle condizioni economiche di bilancio delle aziende come previsto dall'articolo 6. Il Ministro dei trasporti provvede altresì alla effettiva corresponsione del fondo così ripartito alle regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti o alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dall'articolo 6.

Sarà sentito, altresì, il parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, numero 281, sui 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. 10.

Nel primo esercizio finanziario di applicazione del fondo nazionale trasporti, alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica, il cui disavanzo è iscritto nel bilancio di previsione degli en-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito con modificazioni in legge 27 febbraio 1978, n. 43, sarà assicurata dalla regione anche la copertura del disavanzo dell'anno precedente risultante dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile in aggiunta alle erogazioni di cui all'articolo 5.

TITOLO III

FONDO PER GLI INVESTIMENTI

Art. 11.

È costituito per cinque anni, sino al 1984, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1980 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 300 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

Art. 12.

Le regioni, dopo aver quantificato, con il concorso degli enti locali interessati e sen-

tite le rappresentanze delle imprese a gestione privata, il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni, d'intesa con la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, tenendo conto della densità di popolazione e dei flussi di traffico, nonchè dei programmi di sviluppo e di assetto territoriale.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti o alle imprese di trasporto di contributi nella misura massima del 75 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, le regioni concordano, in sede di Commissione consultiva interregionale, un programma di ripartizione, a livello nazionale o regionale, in modo da assicurare che almeno il 50 per cento delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Le regioni sono tenute a comunicare semestralmente al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 13.

Alla copertura dell'onere derivante dalla applicazione del secondo comma dell'articolo 9 si provvederà mediante corrispondente

riduzione del capitolo numero 5926 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro, del capitolo numero 1590 dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno e del capitolo numero 7081 dello stato di previsione del Ministero del bilancio e della programmazione economica, per la parte di relativa competenza.

Alla copertura del maggior onere derivante dall'applicazione del terzo comma dell'articolo 9, si farà fronte mediante ricorso alla legge finanziaria.

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

Art. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 11 si provvede, per il 1980, con la riduzione di lire 150 miliardi del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni 1979 e 1980 recante « Fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ». La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 1.700 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1981, 1982, 1983, 1984.

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