

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 528

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BOCCHI, SPAGNOLI, FRACCHIA, PANI, BALDASSARI, CALAMINICI, CASALINO, COMINATO LUCIA, CUFFARO, GRADI, MANFREDINI, MONTELEONE, OTTAVIANO, PERNICE, TAMBURINI, VIGNOLA, SARTI**

*Presentata il 9 agosto 1979*

Principi fondamentali per la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali di competenza regionale. Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge è in gran parte costituita dal testo unificato delle proposte già all'esame della X Commissione Trasporti della Camera nella VII legislatura, in tema di trasporti pubblici locali di competenza regionale. Su alcuni punti qualificanti del testo non fu però raggiunto l'accordo e pertanto il Gruppo comunista ripresenta, nel presente testo, la propria formulazione. Lo scioglimento anticipato del Parlamento non ha consentito la definitiva approvazione. Riteniamo che non solo permangano, ma ancora più premano i motivi che impegnarono la X Commissione a considerare urgente l'approvazione di una

legge in questa materia. Vogliamo qui ricordare come il Parlamento abbia già riconosciuto la necessità di istituire un fondo nazionale dei trasporti con l'approvazione della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria), che, appunto, prevede all'articolo 10 l'attuazione di « un fondo nazionale dei trasporti ».

Il Parlamento ha altresì riconosciuto la necessità di istituire un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali di competenza regionale destinando lire 150 miliardi nel capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1979. Il capitolo 9001 reca testualmente « Fondi occor-

renti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso».

La volontà, così chiaramente espressa dal Parlamento, di riordinare e potenziare il sistema dei trasporti pubblici ci conforta nel riproporre e quindi ripresentare la presente proposta di legge che, oltre ad affrontare in modo organico i problemi attinenti al sistema dei trasporti locali, ha ben presente le competenze che le regioni hanno sulla base del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e si propone di dare soluzione ai problemi dell'equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto e quelli del fabbisogno di investimenti per il materiale mobile e per gli impianti fissi delle aziende stesse.

Si cerca in sostanza di porre in essere quei provvedimenti che investono le strutture delle aziende di trasporto pubblico locale secondo una visione politica nazionale dei trasporti che tenga conto delle esigenze di integrazione nelle diverse aree regionali e per bacino di traffico.

La presente proposta di legge va inquadrata, tra l'altro, come fattore necessario per il risanamento della finanza locale e della spesa pubblica nel suo complesso, anche per la notevole incidenza, che i disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale hanno sui bilanci degli enti locali.

Si tratta in sostanza di affrontare il problema dei trasporti non più in modo frammentario e disorganico, ma con un provvedimento che riguardi i problemi delle aziende di trasporto in una visione programmata e pianificata tale da avviare un processo di ammortamento e di razionalizzazione teso al conseguimento della massima efficienza, sia, nel contempo, di predisporre strutture e mezzi tecnici capaci di far fronte alla crescente domanda di trasporto pubblico. Tali obiettivi si raggiungono non soltanto con provvedimenti che incidano sul costo della benzina, ma soprattutto con l'organizzazione razionale ed efficiente delle offerte di trasporto, tale da spostare sempre più la utenza verso il trasporto pubblico per le

sue prestazioni sempre più aderenti alle esigenze sia per la sua qualità di *comfort* che per i tempi di percorrenza ottimali, che per la sua economicità.

Con la presente proposta di legge si cerca anche di avviare un processo nuovo per portare il sistema dei trasporti e un più equilibrato costo del servizio stesso sotto un'ottica economica nazionale e non semplicemente di economia aziendale.

Non si tratta quindi puramente e semplicemente di una richiesta di maggiori risorse per i trasporti locali, ma di un intervento qualitativamente nuovo nella politica dei trasporti e della finanza locale e quindi come momento essenziale di efficienza e di aumento della produttività delle imprese di trasporto tale da soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini con il minor costo possibile.

La priorità dell'intervento organico nel comparto delle aziende di trasporto si ricava anche dalla stessa impostazione data dal « Quadro di riferimento per il piano generale dei trasporti » approvata dal Comitato dei ministri per i trasporti il 14 dicembre 1976. Altri elementi si possono ricavare dal testo del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, sul « consolidamento delle esposizioni bancarie a breve termine di comuni e province » e dalle successive modifiche apportate con legge 17 marzo 1977, n. 62, nonché come già ricordato dall'articolo 10 della legge 21 dicembre 1978, n. 843 (legge finanziaria).

#### *La crisi del sistema dei trasporti e le sue cause.*

I trasporti pubblici locali, come tutti i modi di trasporto del paese, attraversano una grave e crescente crisi dalla quale non si riesce ad uscire. La crisi è stata determinata dalla errata politica di sviluppo economico ed urbanistico di cui oggi constatiamo il suo pieno fallimento.

Dopo il periodo della ricostruzione nazionale si è sviluppato un rapido e intenso processo di industrializzazione soprattutto in alcune grandi aree, creando

così le condizioni per un massiccio e caotico inurbamento e una accentuazione degli squilibri territoriali.

Lo sviluppo urbanistico è stato caratterizzato fundamentalmente dal disordine, dall'espansione incontrollata delle città, ed ha prodotto la più ampia speculazione sul territorio mai registrata in passato in forme così imponenti.

La concentrazione degli insediamenti produttivi ed abitativi ha portato all'inurbamento nelle aree di grandi città e, in generale, dei capoluoghi di provincia pur con motivazioni diverse, di natura prevalentemente industriale al nord e con accenti più marcati di terziarizzazione al centro e al sud.

#### *Incrementi degli addetti all'industria, al commercio, e alla popolazione scolastica.*

Per evidenziare la crescita della mobilità e quindi della domanda globale di trasporto, ci sembra opportuno ricordare i notevoli incrementi registrati negli addetti all'industria, al commercio e anche quanto avvenuto nella popolazione studentesca, della scuola media inferiore, superiore e universitaria.

#### *Assenza di una politica dei trasporti.*

Questi processi hanno determinato un forte sviluppo della mobilità. Si è così registrata una domanda di trasporto crescente, sia per l'aumento del numero di spostamenti, sia per l'allungamento dei percorsi medi, nelle aree metropolitane e comprensoriali; con particolare forza si è manifestato il fenomeno del pendolarismo relativo agli spostamenti per ragioni di lavoro e di studio che ormai, nelle aree urbane, supera il 70 per cento della domanda giornaliera di trasporto.

Ma nel momento in cui questo fenomeno si andava manifestando (ed erano abbastanza evidenti le sue conseguenze) e si imponeva la esigenza primaria di una politica programmata dell'economia e di

pianificazione del territorio e dei trasporti per far fronte (attraverso le imprese pubbliche di trasporto, le ferrovie dello Stato, le aziende locali, ecc.) a una parte cospicua della domanda di mobilità, al contrario venivano operate scelte che hanno incrementato gli investimenti nelle grandi infrastrutture autostradali e anche stradali a livello di grandi città. Nella sostanza si è finito col favorire il grande disegno dell'industria del petrolio, del cemento e dell'automobile, assegnando a questa ultima il ruolo di industria trainante del sistema.

Nel contempo non solo non si è fatta una politica tesa a migliorare e potenziare le imprese di pubblico trasporto, ma, al contrario, si è operato per mortificarle. È accaduto, infatti, che mentre queste aziende avevano necessità di soddisfare una crescente domanda hanno registrato un progressivo decadimento del loro servizio. Nel contempo si affermava impetuoso il trasporto individuale, con le drammatiche conseguenze della congestione delle città, dell'elevatissimo costo della motorizzazione (anche in vite umane), dell'inquinamento atmosferico, dei rumori, ecc.

D'altra parte, dopo il disorganico e parziale trasferimento di competenze in materia di trasporti alle regioni, si è avuta praticamente un'interruzione dei finanziamenti.

#### *Importanza, utilità e insostituibilità del trasporto pubblico.*

Già alla fine del 1973 la crisi energetica ha evidenziato l'importanza, l'utilità e la insostituibilità del trasporto pubblico locale: ciò è stato reso più evidente dai noti provvedimenti governativi che vietavano la circolazione automobilistica domenicale.

Le aziende in quel momento drammatico pur con una serie di limiti e di situazioni molto differenziate, compirono un grande sforzo per far fronte alla esplosione della domanda venutasi a verificare particolarmente nelle festività.

La loro produttività in quei giorni fu notevole, anche per il fatto che le strade

delle città liberate dal caotico traffico individuale, permisero di realizzare velocità commerciali ottimali.

Riteniamo comunque corretto sottolineare il fatto che a tali provvedimenti governativi non fece seguito una organica e coerente politica del trasporto pubblico.

Si ebbe invece soltanto l'enunciazione generica di un piano per la costruzione di 30.000 autobus. Nei fatti, però, un impegno molto limitato in questa direzione si è avuto soltanto con il decreto anti-congiunturale 13 agosto 1975, n. 377, trasformato in legge 16 ottobre 1975, n. 493, che destina 30 miliardi all'anno a carico delle regioni, per complessivi 300 miliardi.

Non vi è dubbio quindi che la situazione del trasporto pubblico locale è tale da richiedere interventi organici, incisivi e rapidi, i quali per essere realizzati devono avere come supporto le strutture decentrate dello Stato (regione, comprensori, consorzi, comune e relative aziende di gestione). In assenza di una normativa giuridica organica e puntuale, occorre comunque superare l'attuale frammentarietà di competenze esistenti nel settore. Punto essenziale di una nuova politica del trasporto pubblico deve essere l'adozione del « Piano generale dei trasporti » quale strumento di programmazione economica e di pianificazione di territorio.

#### *Le esigenze delle aziende di trasporto.*

Il problema della mobilità nelle grandi aree metropolitane e comprensoriali va affrontato su due fronti:

1) sviluppo di un sistema integrato dai trasporti che, utilizzando più razionalmente le risorse disponibili e ricercando superiori livelli di efficienza e produttività, sia in grado di soddisfare le crescenti esigenze di mobilità nel territorio;

2) decentramento nel quadro della programmazione regionale delle strutture produttive delle aree maggiormente congestionate, per un effettivo riequilibrio del territorio ed uno sviluppo policentrico di esso, essendo ormai acquisito il fatto che

molti squilibri economici fra diverse aree di un territorio sono dovuti al diverso grado di accessibilità.

La riorganizzazione del trasporto pubblico deve essere considerata come uno dei fattori fondamentali di una nuova politica economica impostata sul soddisfacimento delle esigenze delle masse popolari e dei ceti medi produttivi. Si tratta di favorire un nuovo modo di vivere che si accompagni alla graduale trasformazione e riconversione dell'apparato produttivo esistente e alla possibilità di creare nuove fonti di occupazione con l'insediamento di nuovi impianti produttivi (particolarmente nel Mezzogiorno) e l'ammodernamento tecnologico di quelli esistenti anche per la produzione di quei mezzi di trasporto pubblico di cui il paese ha urgente bisogno. Ma il drammatico problema della mobilità territoriale delle grandi aree urbane, afflitte dalla congestione, non può essere valutato come fenomeno locale bensì come fatto nazionale. Pertanto lo Stato deve farsi carico, in parte congrua, dei relativi costi così come previsto dalla presente proposta di legge.

Un sistema integrato di trasporti pubblici, deve avere come asse portante la rete ferroviaria (con collocazione prioritaria dei trasporti delle aree metropolitane nel piano poliennale delle ferrovie dello Stato) alla quale si attestino sia il servizio urbano che quello extraurbano, attribuendo a quest'ultimo la funzione di collegare più capillarmente il territorio. In questo contesto è necessario definire per le aree a bassa densità di popolazione, livelli minimi di servizio per assicurare i collegamenti indispensabili e per evitare ulteriori esodi delle popolazioni agricole e montane.

La capillarità dei servizi non va intesa in senso assoluto dato che un eccesso di questa porterebbe ad elevatissimi costi di gestione. In un sistema funzionale ed integrato si pone l'esigenza di stabilire *standards* minimi di utenza al di sotto dei quali il servizio non deve essere svolto dall'azienda pubblica che ha alti costi di gestione per chilometro-vettura, ma ri-

cercando sistemi alternativi attraverso convenzioni fra gli enti locali e associazioni di piccoli operatori economici.

#### *Costo dei trasporti locali.*

Spesso si fa riferimento agli alti livelli dei crescenti disavanzi delle aziende di pubblico trasporto locale e delle ferrovie dello Stato, nel contesto della spesa pubblica complessiva, il che corrisponde a un dato obiettivo, ma per una valutazione corretta del costo del trasporto pubblico bisognerà però fare riferimento al costo del trasporto individuale che assorbe enormi risorse del paese.

#### *Costo del trasporto individuale.*

Esaminando la dinamica dei costi del trasporto individuale nelle 8 aree metropolitane (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo), si rileva che dal 1961 al 1975 tali costi sono passati da 345 miliardi 532 milioni di lire a 5.754 miliardi 318 milioni, con un incremento del 1.565 per cento.

Per quanto riguarda i costi nelle singole città si hanno i seguenti dati: a Torino si è passati da 58 miliardi nel 1961 a 993 miliardi nel 1974 (+1.599 per cento); a Milano da 89 miliardi a 1.383 (+1.449 per cento); a Genova da 23 miliardi a 338 (+1.353 per cento); a Bologna da 18 miliardi a 357 (+1.870 per cento); a Firenze da 24 miliardi a 456 (+1.760 per cento); a Roma da 86 a 1.342 miliardi (+1.453 per cento); a Napoli da 30 a 586 miliardi (+1.821 per cento); a Palermo da 15 a 289 miliardi (+1.848 per cento); (le cifre sono arrotondate).

Sul piano nazionale il costo della motorizzazione individuale è passato dai 780 miliardi del 1961 ai 16.570 miliardi del 1974, ai 23.514 miliardi nel 1976. Questi dati si commentano da soli.

Oltre questi elevatissimi costi vanno considerati quelli derivanti dagli incidenti stradali, quelli arrecati alle città, sia agli edifici che alle persone, dall'inquina-

mento atmosferico ed acustico, nonché altri costi non facilmente quantificabili ma che sono comunque il derivato della motorizzazione.

#### *Il costo generale dei trasporti.*

Da più parti si conviene che nel nostro paese il costo dei trasporti è eccessivo e tale da incidere sempre più negativamente sul reddito nazionale e familiare. Secondo il Conto nazionale dei trasporti del Ministero dei trasporti, nel 1976 tale costo avrebbe raggiunto la cifra complessiva di 49.559 miliardi: più di un terzo del reddito nazionale lordo.

Questa realtà è contraddistinta, in particolare, dall'onere derivante dal trasporto delle persone che si svolge attraverso lo uso irrazionale dell'automobile.

Le cause di questo squilibrio abnorme sono note e collegate a quelle scelte politiche che nel corso degli ultimi 25 anni hanno cercato di accreditare la tesi secondo la quale il trionfo dell'automobile era da considerarsi fattore di civiltà, di libertà e di progresso del cittadino e dell'intero paese.

#### *Gli obiettivi da perseguire.*

I trasporti, per la funzione cui devono assolvere, hanno necessità di avere assegnate adeguate risorse, a carico dello Stato, delle regioni e degli enti locali per consentire la pianificazione degli investimenti poliennali atti a concretizzare i piani di sviluppo.

Nel contesto di una nuova e organica politica dei trasporti si pone inoltre l'indifferibile necessità di una seria politica della ricerca tecnologica per quanto attiene alla costruzione dei veicoli.

La ricerca tecnologica deve avere per obiettivo la costruzione di mezzi unificati (autobus, filobus, tram, ecc.) al fine di favorire i processi manutentori e l'organizzazione degli impianti.

La presente proposta di legge si prefigge di dare una risposta globale ed orga-

nica ai problemi dei trasporti locali, per conseguire il massimo della produttività e dell'efficienza, utilizzando tutte le potenzialità tecniche ed umane disponibili.

Non vi è dubbio che per poter conseguire questo obiettivo è necessario avviare una adeguata opera di decentramento dell'attività di trasporto, ponendo le aziende nelle condizioni di poter esercitare la loro attività, intervenendo a copertura dei loro disavanzi e quindi assegnando agli Enti locali e alle Regioni le risorse di cui hanno bisogno per il potenziamento dell'attività di trasporto.

#### *Aumentare la produttività.*

La presente proposta di legge come suo fine generale si propone anche di indurre gli enti locali, i loro consorzi e le aziende a compiere un intenso sforzo per conseguire il massimo della produttività e la efficienza per eliminare tutte le diseconomie e gli sprechi.

Per realizzare questi obiettivi sono indispensabili:

1) i provvedimenti di pedonalizzazione nelle città, concepiti secondo una visione cosiddetta ad arcipelago nel senso che le aree pedonalizzate non dovranno interessare soltanto i centri storici, ma l'intera area della città, compresi quindi i quartieri periferici; questo significa che una serie di piazze, di giardini, di aree di vari quartieri dovranno essere restituiti all'uso esclusivo dei cittadini; per quanto attiene in modo particolare ai centri storici, sono da ipotizzarsi interventi sia di chiusura totale che di chiusura per fasce orarie o comunque interventi radicali per riservare strade all'uso esclusivo dei mezzi pubblici in modo tale da aumentare la velocità commerciale;

2) sfaldamento degli orari di inizio delle attività produttive degli uffici privati e pubblici e delle attività scolastiche. Attualmente le ore di entrata e di uscita dalle fabbriche e dalle scuole sono oltremodo concentrate, con il conseguente necessario dimensionamento del parco veicoli e del personale sulle punte massime del servizio che nelle altre ore scende a livelli decisamente inferiori. Ciò è fonte di gravi diseconomie su scala locale e nazionale.

Occorre che questo problema, legato alla più complessa questione degli orari di lavoro in relazione all'utilizzo degli impianti e del funzionamento dei servizi pubblici e sociali, entri nel dibattito generale e se ne colgano tutte le implicazioni nel campo dei trasporti.

Sforzi in tale direzione vanno fatti ad ogni livello (nazionale, regionale, comprensoriale, locale) perché anche modeste modifiche potrebbero dare risultati apprezzabili.

#### *Dispositivi di attuazione.*

Il testo della presente proposta di legge si divide in 4 titoli. Il primo (articoli 1-2) relativo ai compiti che si ritiene debbano essere assegnati alle regioni in materia di trasporti urbani ed extraurbani; il secondo (articolo 9) relativo alla costituzione di un fondo nazionale per lo equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto pubbliche e private; il terzo (articoli 10 e 11) relativo alla costituzione di un fondo di investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e per la costruzione di impianti fissi; il quarto (articoli 12-14) relativo alle disposizioni finanziarie.

## PROPOSTA DI LEGGE

## TITOLO I

## REGIONE E TRASPORTI

## ART. 1.

La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi in materia di trasporti pubblici locali adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone o di cose effettuati in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, quando tali servizi sono di competenza regionale.

Appartengono alla competenza regionale i trasporti pubblici trasferiti dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nonché quelli già trasferiti ai comuni e alle province dal decreto del Presidente della Repubblica 28 giugno 1955, n. 771.

Le regioni delegano, di norma, agli enti locali e a loro consorzi l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge si procede all'adeguamento, secondo le procedure previste dai rispettivi statuti, delle norme di attuazione degli statuti regionali a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano nella medesima materia.

## ART. 2.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti nel quadro di una visione integrata nei vari modi di trasporti delle relative in-

infrastrutture le regioni, nell'ambito delle loro competenze:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con il 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;

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

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 ai precedenti articoli 1 e 2, le regioni provvedono ad emanare norme al fine di:

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

2) organizzare e ristrutturare i servizi di trasporto;

3) fissare criteri programmatici e direttivi per la elaborazione dei piani di bacino di traffico da parte degli enti delegati ai sensi del terzo comma del precedente articolo 1 e 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, 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 costitu-



## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

zione di consorzi o altre forme associative tra enti locali per l'esercizio delle funzioni amministrative relative ai trasporti pubblici locali loro delegate;

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 e a carico di aziende inadempienti.

## ART. 4.

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

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

Le gestioni di cui alla lettera c) sono affidate alle aziende pubbliche e private dalla regione, per le linee di interesse regionale, e negli altri casi, dagli enti delegati ai sensi del terzo comma dell'articolo 1 della presente legge.

La legge regionale disciplina la durata, le modalità e i criteri di attribuzione di esercizio delle concessioni e la loro revoca, con criteri di coerenza programmatica garantendo adeguata pubblicità e comunicazioni ai procedimenti relativi al rilascio delle concessioni.

Il mancato rinnovo delle concessioni o la decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare non attribuisce al titolare della concessione scaduta o decaduta 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. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1 della presente legge, 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, numero 1822, non si applicano ai servizi di trasporti di cui all'articolo 1 della presente legge.

#### ART. 5.

I contributi per l'esercizio e per gli investimenti di cui al primo comma, lettera c), dell'articolo 2 della presente legge, relativi ai servizi di trasporto pubblico locale di cui al precedente articolo 1 sono a carico della regione.

Detti contributi sono erogati o direttamente dalla regione ovvero tramite gli enti o organismi, qualora esistenti, di cui al terzo comma dell'articolo 1 della presente legge.

Le somme che le regioni stanziavano annualmente in appositi capitoli nei propri bilanci per i suddetti contributi non possono essere comunque inferiori a quanto a tale scopo verrà loro attribuito ogni anno dallo Stato attraverso i fondi istituiti dagli articoli 10 e 11 della presente legge.

#### ART. 6.

I contributi di esercizio di cui al precedente articolo sono erogati dalla Regione, sulla base di principi e procedure stabiliti con legge regionale, con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto e sono determinati annualmente calcolando:

a) il costo economico ottimale 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 dalla disciplina di tariffe minime stabilite dalla Regione, sentiti gli enti delegati di cui al terzo comma dell'articolo 1 della presente legge, prevedendo sconti per l'utenza abituale. Le tariffe così sta-

bilite e i provvedimenti di riorganizzazione e ristrutturazione aziendale nonché l'adozione di idonee misure di riorganizzazione del traffico debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto « ricavi costi » da definirsi a livello regionale tenuto conto anche dei contenuti per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali. Le tariffe sono definite altresì sulla base di criteri annualmente stabiliti dal Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro e d'intesa con la Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, integrata da 3 rappresentanti dell'ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia) e da 3 rappresentanti dell'UPI (Unione delle Province d'Italia) nominati dal Ministro dei trasporti su designazione dei rispettivi comitati direttivi;

c) l'ammontare dei contributi, entro i limiti dello stanziamento di cui all'articolo 5 della presente legge, 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 effettuate nell'anno precedente e con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno 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, 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 5-bis della 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 ottimali di cui alla lettera a) del precedente articolo 6.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, le regioni, sulla base di criteri generali emanati dallo Stato ai sensi dell'articolo 3 della legge 22 luglio 1975, n. 382, approvano uno schema di bilancio tipo che le imprese o esercizi di trasporto pubblico locale devono adottare dal primo anno successivo a quello della sua approvazione.

#### ART. 8.

I contributi per gli investimenti, di cui all'articolo 6 della presente legge, 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 n. 3 dell'articolo 3 della presente legge.

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, n. 118.

## TITOLO II.

*Fondo nazionale per il ripiano  
dei disavanzi di esercizio delle  
aziende di trasporto pubbliche e private.*

## 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 all'articolo 1 della presente legge.

Il fondo viene dotato per il 1980 di un importo pari a quello corrisposto a qualsiasi titolo per l'anno 1979 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.

Detto importo sarà maggiorato per l'anno 1980 e successivi in relazione all'incremento della componente prezzi nella variazione del prodotto interno lordo ai prezzi di mercato, verificatosi negli anni successivi al 1975 e risultante dalla relazione generale sulla situazione economica del Paese.

A partire dall'anno 1980 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 precedente comma secondo.

Agli effetti di quanto previsto dal precedente secondo comma, gli Enti locali dovranno evidenziare i loro interventi finanziari nella certificazione da produrre al Ministero dell'interno ai sensi della legge finanziaria 1979.

Le Regioni comunicheranno al Ministero dei trasporti, entro il 30 novembre 1979, l'importo degli stanziamenti previsti nei bilanci di previsione dell'anno finanziario 1979 per le finalità di cui al precedente 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, integrata come previsto dal primo comma, lettera *b*), dell'articolo 6, 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, nonché 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 e alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dal precedente articolo 5.

Sarà sentito, altresì, il parere della Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, integrata come previsto dal primo comma, lettera *b*), del precedente articolo 6, 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.

### TITOLO III.

*Fondo di investimenti per l'acquisto di materiale mobile e per la costruzione di impianti fissi.*

#### ART. 10.

È costituito per cinque anni, sino al 1983, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei

trasporti pubblici locali di cui all'articolo 1 della presente legge. Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1979 sono destinati agli scopi di cui al presente articolo 150 miliardi di lire; la legge finanziaria indicherà le quote della residua somma destinate a gravare su ciascuno degli anni 1980-1981-1982-1983.

Il fondo di cui sopra è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di caratteristiche unificate, secondo l'articolo 14 della legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto terrestri, lagunari e lacuali;

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

#### ART. 11.

Le Regioni, d'intesa con gli enti locali e le aziende a gestione privata, dopo avere quantificato il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministro 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.

La ripartizione dei finanziamenti tra le varie regioni deve essere effettuata garantendo il 43 per cento a quelle del Mezzogiorno ai sensi del testo unico del 30 giugno 1967, n. 1523.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti e alle imprese di trasporto di contributi nella mi-

sura massima del 70 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

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

#### TITOLO IV.

##### *Disposizioni finanziarie.*

#### ART. 12.

I finanziamenti previsti dalle leggi 29 dicembre 1969, n. 1042 e 16 ottobre 1975, n. 493, relative alla costruzione di metropolitane per le città di Napoli, Roma, Milano e Torino, possono essere utilizzati anche per le finalità indicate nell'articolo 11 della presente legge.

#### ART. 13.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 9 della presente legge valutato per l'anno finanziario 1980 in lire 1.775 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione nel capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per i rispettivi anni.

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

#### ART. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 10 si provvede per il 1979 con la riduzione di lire 150 miliardi del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il 1979 recante « Fondi occorrenti per far fronte ad oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ». La legge finanziaria indicherà le quote della residua spesa di 1.850 miliardi di lire destinate a gravare su ciascuno degli anni 1980, 1981, 1982, 1983.

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