

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1840

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BERNARDI GUIDO, LIGATO, LAPENNA, LUCCHESI,
PICANO, RUSSO FERDINANDO, GRIPPO, ARTESE**

Presentata il 27 giugno 1984

**Integrazione alla legge 10 aprile 1981, n. 151, concernente
facilitazioni per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblici**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 10 aprile 1981, n. 151 (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) ha segnato una svolta assai opportuna nel settore del trasporto pubblico locale, definendo i compiti delle regioni in questa materia, ed istituendo due fondi nazionali ripartiti tra le regioni stesse, uno per la spesa corrente ed uno per gli investimenti.

Questo secondo fondo, tuttavia, non ha esplicato tutta la sua potenzialità e di fatto risulta ancora largamente inapplica-

to, con grave danno del servizio di trasporto e dell'economia nazionale.

Dei duemila miliardi previsti dalla legge per 4 anni (1981-1984) ne sono stati stanziati finora soltanto 1.550, perché la quota del 1982 di 450 miliardi è slittata al 1985. Ma soprattutto di questi fondi sono stati impegnati finora (e quindi nemmeno tutti spesi ancora) circa 800 miliardi.

Ma la cosa più grave è che, mentre questi fondi restano in larga parte inattivi, lo Stato deve pagare ingenti somme per la cassa integrazione guadagni cui sono costretti i lavoratori delle fabbriche di veicoli per trasporto pubblico, alle

quali sarebbero destinati i fondi di cui sopra. Si consideri che per i primi otto mesi di questo anno le dette fabbriche hanno già richiesto ed ottenuto la concessione della cassa integrazione guadagni per circa 1.200.000 ore, il che significa un onere per lo Stato di circa 20 miliardi e altrettanto per le fabbriche di veicoli e inoltre grave danno per l'indotto.

Si tratta quindi di una perdita di oltre 50 miliardi per l'economia italiana, a cui si aggiunge il disagio e le diseconomie, derivanti dal mancato servizio di trasporto svolto o effettuato con mezzi obsoleti e malsicuri.

Occorre, quindi, di fronte a questa assurda situazione cercare di rimediare con urgenza.

Va rilevato che la utilizzazione del finanziamento si presenta notevolmente diversa nelle singole regioni. Al 30 aprile 1984 risultava, per esempio, che in alcune regioni non erano stati ancora utilizzati parte dei fondi stanziati nel 1981, per un importo complessivo di 45 miliardi.

Nel 1983 gli acquisti di autobus si sono ridotti del 38 per cento rispetto al 1982, pur in presenza di centinaia di miliardi disponibili, provocando enormi *stock* di veicoli invenduti, che giacciono nei piazzali delle fabbriche.

I motivi di questi mancati utilizzi del fondo derivano spesso da una serie di ritardi, ma, in generale, l'ostacolo maggiore è derivato dal fatto che non tutte le regioni, né tutte le aziende di trasporto o gli enti locali loro proprietari, disponevano o dispongono della quota del 25 per cento del costo del veicolo, che l'articolo 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151, pone a loro carico.

A questo punto pertanto si propone con questa legge di integrare detto articolo 12 della legge n. 151, prevedendo di poter intervenire col fondo investimenti con quote maggiori del 75 per cento quando trattasi di sostituzione di veicoli molto vecchi, per i quali i costi di manutenzione sono ormai superiori al valore del mezzo stesso.

Si è voluto anzi graduare tale percentuale, portandola fino al 90 per cento per gli autobus di oltre 12 anni di età e fino al 100 per cento per quelli di oltre 15 anni di età, disponendo per questi ultimi il ritiro del libretto di circolazione in modo che questo veicolo venga demolito, anche per motivi di sicurezza. E per evitare speculazioni, si è pure richiesto che il veicolo appartenga alla azienda che ne chiede la sostituzione da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, o due anni prima della sostituzione.

Per evitare infine che rimangano ancora residui passivi inammissibili, si autorizza il Ministro dei trasporti a ridistribuire tra le regioni i fondi non utilizzati dopo sei mesi dalla loro assegnazione, dando attuazione in tal modo alla risoluzione n. 8-00010 approvata in proposito dalla X Commissione Trasporti della Camera il 28 aprile 1983.

Onorevoli colleghi, con l'approvazione di questa proposta di legge si ottengono i seguenti risultati:

1) miglioramento del servizio di trasporto pubblico locale, specie sotto il profilo della sicurezza, sostituendo vecchi veicoli, pericolosi, scomodi e soggetti a continui guasti;

2) ritorno al lavoro di migliaia di lavoratori, costretti all'avvilente situazione di cassaintegrati;

3) risparmio per lo Stato di decine di miliardi di sussidi per la Cassa integrazione;

4) risparmio per le fabbriche di altre decine di miliardi, che rischiano di compromettere la loro competitività internazionale e la loro stessa sopravvivenza;

5) utilizzo di residui passivi per investimenti, in un momento in cui è così difficile realizzare investimenti produttivi.

Ve ne raccomandiamo pertanto la sua sollecita approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Dopo il terzo comma dell'articolo 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è aggiunto il seguente:

« La misura del contributo può essere elevata fino al 90 per cento o al 100 per cento della spesa ammissibile se i contributi stessi sono destinati all'acquisto di autobus in sostituzione di altri immatricolati rispettivamente almeno dodici anni o quindici anni prima della sostituzione stessa. Detta sostituzione è comunque subordinata al ritiro del libretto di circolazione dell'autobus sostituito, quando questo è stato immatricolato da oltre quindici anni. L'azienda che chiede la sostituzione di un autobus deve dimostrare di esserne proprietaria da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge, o da due anni alla data di sostituzione ».

ART. 2.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 12 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è aggiunto il seguente:

« Qualora risulti da questa comunicazione che in tutto o in parte i fondi assegnati non sono stati utilizzati dopo almeno sei mesi dalla loro assegnazione alle singole regioni, il Ministro dei trasporti con proprio decreto, entro un mese dalla comunicazione semestrale, ridistribuisce tra le regioni i fondi inutilizzati. La mancata comunicazione semestrale da parte di una regione equivale ad una mancata utilizzazione ».