

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2810

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GERARDO BIANCO, VISCARDI, LAMORTE, SANZA, LUCCHESI, AB-  
BATE, AGRUSTI, ASTONE, ASTORI, BIAFORA, BIASCI, CARDINALE,  
CIMMINO, D'ONOFRIO, FARAGUTI, FRASSON, GOTTARDO, LA  
PENNA, LIA, MELELEO, MENSURATI, MOIOLI VIGANÒ, MOR-  
GANDO, NAPOLI, NENNA D'ANTONIO, NICOLOSI, PAGANO, PE-  
RANI, PIREDDA, POLIZIO, RAFFAELE RUSSO, SANTONASTASO,  
SERRA, ZARRO**

Disposizioni di principio in materia di trasporti pubblici  
d'interesse regionale e locale

*Presentata il 17 giugno 1993*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nel settore del trasporto pubblico locale, che versa in uno stato di profonda crisi si riscontra una produttività molto bassa, inferiore a quella di altri sistemi di servizi.

Vi concorrono cause organizzative interne, ma anche incertezze burocratiche, sovrapposizioni di competenze, proliferazioni scoordinate di centri di spesa, indistinzione tra momento gestionale e d'indirizzo, sicché a costi alti corrispondono risultati modesti. Tutto questo comporta una situazione di inaffidabilità e di diseconomicità del sistema proprio quando lo sviluppo della mobilità, non solo lungo le relazioni tradizionali, e il decentramento dei processi produttivi hanno contribuito

al crescere della domanda di trasporto, che è peraltro avvenuto prevalentemente in termini di circolazione individuale.

L'evoluzione tumultuosa e non coordinata che ne è conseguita è indice di sostanziale arretratezza e fa rilevare uno squilibrio che le attuali dimensioni del disavanzo pubblico, e le correlative esigenze di contenimento della spesa rendono ancora più evidente.

La stessa filosofia del sostegno pubblico come si è finora avvertita nel settore è ormai da considerarsi perdente e impone una profonda revisione incardinata su un nuovo assetto del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale, la cui valorizzazione qualitativa è invece ne-

cessaria per migliorare la mobilità complessiva.

Del resto le ricorrenti sottostime delle esigenze economiche del settore, pur giustificate dagli obblighi di risanamento della finanza pubblica non hanno provocato che ulteriori guasti, generando disavanzi che caricano le gestioni aziendali di ulteriori oneri per il ricorso al finanziamento bancario. Basta ricordare che i disavanzi maturati nell'ultimo quinquennio hanno toccato i 13.000 miliardi di lire.

Occorre quindi porre mano ad una progettazione legislativa di principi generali che consentano di accrescere il risultato produttivo nei servizi ed innalzino il livello qualitativo dell'offerta, pervenendo ad una marcata razionalizzazione dell'esistente.

Una riflessione di sintesi sullo stato della legislazione concernente il settore del trasporto d'interesse regionale e locale deve consentire di porre alcuni termini che delimitano il campo:

la legge n. 1822 del 1939; essa ha ormai più di 50 anni ma per essa va tuttavia tenuto distinto il contesto normativo, evidentemente invecchiato in quanto volto a regolare il trasporto in esame in una Italia diversa per domanda sociale, infrastrutture e risorse, dall'istituto giuridico della concessione, attraverso cui si modula il rapporto tra potere amministrativo e operatori, che ha continuato ad essere utilizzato in un quadro mutato anche a seguito del decentramento delle funzioni amministrative;

il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616; esso ha completato il trasferimento di competenze alle regioni;

la legge 10 aprile 1981, n. 151; essa è intesa a tracciare alcune linee guida di razionalizzazione nell'organizzazione e nella spesa del trasporto pubblico locale;

il piano generale dei trasporti approvato nel 1986;

il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160; esso è espressione

di una tendenza ormai irreversibile per quanto concerne il rapporto tra il settore in questione e la finanza pubblica;

la legge 15 dicembre 1990, n. 385; a causa di una rigida schematizzazione essa è stata resa di fatto inefficace, il suo superamento si rende quindi necessario.

Così delimitato il campo di osservazione, si reputa indilazionabile una forte iniziativa di riordino a livello istituzionale ed economico-gestionale, in modo da pervenire ad una più efficiente organizzazione del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale, che privilegi i seguenti aspetti:

l'identificazione del trasporto in esame come insieme dei servizi offerti per il soddisfacimento della domanda di mobilità locale, in tutte le sue modalità;

l'unificazione allo stesso livello istituzionale delle funzioni di programmazione e di spesa, tale da responsabilizzare l'attività;

la separazione di ruoli tra ente di governo e società di gestione, anche attraverso l'individuazione di nuovi rapporti fra gli stessi;

il superamento delle attribuzioni « a pioggia » delle risorse, ricorrendo a contratti di servizio improntati a principi di economicità e di efficienza;

il riconoscimento dell'autonomia positiva alle regioni come enti di governo del settore;

il risanamento attraverso l'estinzione dei disavanzi pregressi in modo da non trascinare sulla riorganizzazione del settore gli effetti della situazione attuale.

La proposta di legge in esame consta di 16 articoli.

Con l'articolo 1 si definisce sia il campo di applicazione del provvedimento fornendo la nozione di trasporti pubblici d'interesse regionale e locale, sia la competenza amministrativa, che viene riconosciuta alle regioni anche per le ferrovie in concessione ed in gestione governativa, ad eccezione delle linee che, pur svolgentisi

in ambito regionale, assicurano collegamenti internazionali.

L'articolo 2 prevede che per l'esercizio delle funzioni attribuite, le regioni organizzino un sistema di amministrazione per programmi incentrato sui piani regionali di trasporto i quali — nel quadro di indirizzi generali di politica dei trasporti (leggi nazionali e piano generale dei trasporti) e di criteri di coordinamento omogenei (elaborati dal CIPET) — disciplinano lo sviluppo del trasporto e della mobilità in ambito regionale in relazione alle effettive disponibilità finanziarie di fonte pubblica e privata. Detti piani dovranno contenere, a tal fine, indicazioni relative ai servizi pubblici di trasporto, articolandoli per aree omogenee di traffico e razionalizzando la rete di esercizio.

Negli stessi piani regionali andranno altresì definiti gli indirizzi generali dei trasporti urbano, metropolitano e provinciale, per i quali è previsto che gli enti locali di cui alla legge n. 142 del 1990, nell'ambito delle proprie competenze ed in coerenza con i piani regionali, predispongano opportuni programmi anche al fine di conseguire la loro integrazione.

In considerazione della rilevanza che la predisposizione dei piani regionali assume nella definizione degli assetti del trasporto, viene inoltre stabilito, nei confronti delle regioni che non adottino tempestivamente i relativi piani, da un lato, la sospensione dell'erogazione dei finanziamenti statali, dall'altro, l'esercizio di un potere sostitutivo da parte del CIPET attraverso il ricorso ad una figura, l'« incaricato di missione » propria di altri ordinamenti amministrativi vicini a quello italiano.

Con l'articolo 3 si attribuisce alle regioni un'ampia capacità normativa al fine di rendere concretamente adempibili la razionalizzazione per rete dei servizi, la riorganizzazione dimensionale delle strutture di gestione, la vigilanza, e i corrispondenti strumenti, sul regolare svolgimento del trasporto.

Con gli articoli 4 e 5 vengono date indicazioni in materia di organizzazione dei servizi di trasporto d'interesse regio-

nale e locale nonché in ordine alla possibilità per le regioni di costituire apposite società finanziarie per la gestione delle eventuali partecipazioni assunte nelle società che esercitano i trasporti nel proprio ambito territoriale.

L'articolo 6 dispone i criteri di riforma economica del settore, prevedendo l'affidamento in concessione, secondo procedure concorrenziali, sulla base di programmi di esercizio dai quali risultino chiaramente definiti i costi d'investimento e di gestione, i ricavi attesi e le modalità di conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario. Nello stesso articolo sono stabiliti la durata della concessione, i criteri di affidamento, la vigilanza sui servizi, la conferma delle concessioni con le procedure in atto sino all'adeguamento delle norme regionali. È altresì previsto che gli enti locali di cui alla legge n. 142 del 1990 organizzino anche i servizi di propria competenza nelle medesime forme e modalità, compatibilmente con la formula giuridica da essi adottata ai sensi dell'articolo 22 della stessa legge n. 142 del 1990, avendo cura in ogni caso di tener conto, nella comparazione dei programmi proposti, di eventuali fondi pubblici agevolativi (apporti di capitale, contributi a fondo perduto, eccetera).

L'articolo 7 individua gli elementi essenziali per far luogo alla regolazione economica, attraverso contratti di servizio, dei rapporti tra enti concedenti e aziende concessionarie. È esplicitamente sancita la nullità di quei contratti di servizio per i quali non sia assicurata la corrispondenza tra gli importi pattuiti e le risorse disponibili nonché disciplinate le conseguenze economiche per i casi di decadenza e di mancato rinnovo della concessione.

Gli articoli 8 e 9 concernono le modalità di inserimento nei sistemi regionali di pubblico trasporto dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione e in gestione governativa, perseguendo, con criteri più adeguati e metodologicamente corretti, l'obiettivo di razionalizzazione che la troppo rigida formulazione dell'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, non ha finora consentito di realizzare.

A tal fine, è prevista l'elaborazione di un piano di riorganizzazione, approvato dal CIPET, previo conforme parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il piano, articolato in ambito regionale o tra due regioni confinanti, indica criteri e modalità di coordinamento tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto, per favorirne la reciproca integrazione, pur nel rispetto della specificità funzionale del servizio ferroviario.

Per l'attuazione del piano di riorganizzazione e per la conseguente delega alle regioni delle competenze statali si provvede con decreto interministeriale (Trasporti, Tesoro, Coordinamento delle politiche comunitarie e affari regionali) in relazione all'adozione dei piani regionali dei trasporti ed alla compiuta definizione dell'organizzazione del sistema di trasporto regionale. È anche previsto che possano trovare applicazione, sulla base di criteri appositamente fissati dal CIPET, le disposizioni della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativamente alla separazione tra le infrastrutture e la gestione di esercizio.

In particolare, per quanto riguarda le gestioni governative, si mette a frutto il dibattito in corso sulle privatizzazioni, disponendo la preventiva societizzazione dei predetti organismi e a tal fine si prevede che le relative modalità attuative siano disciplinate con decreti del Ministro dei trasporti.

Una specifica disposizione, regola, all'articolo 10, le linee di interesse regionale e locale delle Ferrovie dello Stato SpA per le quali è prevista, in funzione del piano di riorganizzazione, l'iniziativa del Ministro dei trasporti per promuovere accordi organizzativo-economici tra le Ferrovie dello Stato SpA e le regioni interessate.

L'articolo 11 tratta del sistema tariffario, prevedendo che le regioni stabiliscano annualmente le tariffe dei trasporti di propria competenza, facendo riferimento agli effettivi costi di investimento e di esercizio.

È ancora previsto che gli enti locali di cui alla legge n. 142 del 1990 predispongano le tariffe di propria competenza, tenendo conto dei criteri generali così determinati e, inoltre, che eventuali servizi resi a prezzi inferiori, su richiesta degli enti concedenti, rimangano a loro carico.

L'articolo 12 elenca, nelle more dell'attuazione della riforma della finanza locale, le risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico d'interesse regionale e locale. In particolare, esse sono costituite dai trasferimenti dello Stato provenienti dal Fondo nazionale trasporti, dai capitoli di bilancio concernenti le ferrovie in concessione ed in gestione governativa e, a partire dal 1995, dagli oneri relativi ai contratti di servizio stipulati dalle Ferrovie dello Stato SpA con le regioni, nonché, direttamente, da specifici apporti derivanti dall'autonomia impositiva regionale. Nell'ambito delle risorse sono considerati gli introiti tariffari delle società esercenti.

Vengono poi previste, rispettivamente, le modalità d'individuazione e d'incremento delle risorse relative al Fondo nazionale trasporti ed alle sovvenzioni di esercizio parametriche delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, nonché le procedure di ripartizione tra le regioni.

Circa le risorse relative ai servizi locali delle Ferrovie dello Stato SpA, che dal 1995, vengono trasferite dallo Stato alle regioni e rivalutate di anno in anno con riferimento al tasso programmato d'inflazione, è previsto che per il 1994 i relativi oneri rimangano a carico dello Stato.

Con l'articolo 13 si istituisce, nell'ambito del Ministero dei trasporti, un Osservatorio dei costi, con funzioni consultive, di analisi e proposta in merito ai problemi economici del settore.

La disposizione di cui al comma 1 dell'articolo 14 tende ad escludere che, per effetto del necessario riordino del settore, la costituzione di nuovi organismi, i conferimenti, le funzioni, le incorporazioni e la cessazione di azioni e quote di partecipazione siano soggetti a tasse o imposte.

La previsione contenuta nel comma 2 dell'articolo 14 si rende necessaria per evitare che, per effetto della trasformazione dei contributi di esercizio in corrispettivi dei contratti di servizio, si possa giungere all'applicazione dell'IVA sui trasferimenti effettuati dagli enti pubblici alle aziende.

Se ciò avvenisse il fabbisogno del settore dovrebbe essere incrementato in proporzione all'aliquota IVA applicabile.

Con il comma 3, anche in relazione al conforme parere adottato dalla Commissione trasporti della Camera il 18 maggio 1993, si intende dare definitiva soluzione all'annosa questione relativa al trattamento IVA nell'ambito dei servizi di trasporto viaggiatori, ora notevolmente diversificato (si passa, infatti, dall'esenzione per i trasporti urbani, al 19 per cento per gli autoservizi extraurbani), con l'unificazione al 9 per cento dell'aliquota IVA.

Anche negli altri paesi della Comunità europea, del resto, vi è una unificazione del trattamento con l'applicazione di aliquote ridotte.

L'unificazione comporta anche l'eliminazione, per il settore, del *pro-rata* di indetraibilità, con svantaggi per le imprese esercenti, anche senza l'aggiunta dell'IVA sul biglietto di trasporto, nonché semplificazioni amministrative e d'integrazione tariffaria.

L'articolo 15 tratta del disavanzo pregresso accumulato dalle aziende dal 1987 ad oggi.

L'ammontare complessivo per il comparto del Fondo nazionale trasporti è sti-

mabile, alla fine del 1993, a più di 13.000 miliardi di lire, mentre quello accumulato nello stesso periodo dagli esercizi ferroviari dovrebbe ammontare a non meno di 1.350 miliardi di lire.

A tale riguardo, il comma 1 demanda al Ministro dei trasporti l'onere di rilevare tutti i disavanzi di esercizio fino a tutto il 1993.

Il comma 2 prevede che i disavanzi di esercizio, così accertati ed al netto del contributo dello Stato di cui al decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32, siano assunti in carico al bilancio dello Stato in ragione dell'80 per cento.

A tale impegno si farà fronte per la quota pari al 50 per cento, con la possibilità di contrarre mutui decennali da parte delle regioni, degli enti locali e delle aziende ferroviarie i cui oneri per capitale ed interessi sono a carico dello Stato e, per il restante 30 per cento, mediante l'assegnazione di titoli di Stato appositamente concessi ai sensi dell'articolo 38 della legge 30 marzo 1981, n. 119.

Per quanto riguarda i disavanzi delle gestioni governative si dovrà provvedere con apposita integrazione dello specifico capitolo del bilancio del Ministero dei trasporti.

Con i commi 5 e 6 è poi prevista la facoltà, a partire dal 1994, per le regioni a statuto ordinario di applicare un'ulteriore maggiorazione del 20 per cento delle tasse automobilistiche.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### CAPO I

### DISPOSIZIONI GENERALI

#### ART. 1.

*(Trasporti pubblici d'interesse regionale e locale).*

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali in materia di trasporti pubblici d'interesse regionale e locale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione.

2. I principi generali desumibili dalla presente legge costituiscono per le regioni a statuto speciale e per le province autonome di Trento e di Bolzano, norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica.

3. Per « trasporti pubblici d'interesse regionale e locale » si intendono servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo, in ambito regionale o tra due regioni confinanti, di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia e per via d'acqua, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite ed offerta indifferenziata. I servizi che si sviluppano nel territorio di due regioni sono organizzati sulla base di accordi tra le regioni interessate.

4. Ai fini della presente legge sono assimilati ai trasporti di cui al comma 3 i servizi effettuati con carattere complementare.

5. Sono riservate alla competenza della regione le funzioni amministrative in materia di trasporti pubblici, trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, nonché quelle delegate alle regioni, ai sensi degli articoli 8 e 9, in

conformità a quanto previsto dall'articolo 118, secondo comma, della Costituzione.

6. Per le linee marittime di carattere locale di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, si provvede con separato provvedimento, in conformità ai principi e criteri di cui alla presente legge.

7. Le regioni esercitano normalmente le funzioni amministrative di cui alla presente legge, delegandole agli enti locali, in conformità a quanto previsto dall'articolo 118, terzo comma, della Costituzione.

8. Rimangono di competenza dello Stato le linee ferroviarie che, ancorché svolgentisi in ambito regionale, assicurano i collegamenti internazionali sulla base di accordi tra gli Stati interessati.

#### ART. 2.

##### *(Pianificazione regionale dei trasporti locali).*

1. Le regioni organizzano l'esercizio delle funzioni ad esse attribuite dalla presente legge sulla base di piani regionali dei trasporti.

2. Le leggi regionali disciplinano la redazione dei piani di conformità ai seguenti principi:

a) i piani devono attenersi agli indirizzi nazionali di politica dei trasporti, contenuti nelle leggi dello Stato e nel piano generale dei trasporti e nelle sue articolazioni settoriali, e devono uniformarsi ai criteri di coordinamento stabiliti dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CI-PET), al fine di assicurare l'uniformità di struttura e la tipizzazione dei contenuti dei piani stessi;

b) le previsioni dei piani devono essere conformi alle prescrizioni ed alle destinazioni dei programmi regionali territoriali, paesistici, ambientali ed economici;

c) i piani devono essere fondati sulla stretta corrispondenza tra le previsioni dello sviluppo delle modalità di trasporto,

in particolare del sistema di servizi pubblici, e i rispettivi fabbisogni e le effettive disponibilità finanziarie, di provenienza pubblica e privata, il cui ammontare deve essere espressamente indicato in proiezioni almeno triennali;

d) i piani devono essere articolati per aree omogenee di traffico e devono disporre, in relazione alle risorse effettivamente disponibili, la razionalizzazione della rete dei servizi pubblici mediante l'eliminazione di interferenze e duplicazioni tra modalità di trasporto diverse ed il superamento di sovrapposizioni tra servizi svolti con le stesse modalità, definendo altresì gli indirizzi generali del trasporto urbano, metropolitano e provinciale.

3. Le regioni adottano il piano entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Le regioni che entro il termine di cui al comma 3 non abbiano approvato leggi in materia o adeguato quelle vigenti, adottano il piano con i contenuti di cui al comma 2.

5. Le regioni inviano il piano al CIPET, che, entro novanta giorni, ne verifica la conformità ai criteri tecnici di cui al comma 8 e lo approva. Il CIPET può richiedere una sola volta chiarimenti e modifiche. Decorso inutilmente tale termine ovvero in mancanza di richiesta di chiarimenti e modifiche il piano si intende approvato.

6. Nei confronti delle regioni che non adottino i relativi piani è sospesa l'erogazione di fondi statali, a qualsiasi titolo assegnati, per i trasporti di cui alla presente legge.

7. In caso di inadempimento di una regione il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti, nomina un incaricato presso la regione inadempiente affinché provveda entro novanta giorni, con la collaborazione degli uffici regionali, a predisporre il piano ed a sottoporlo all'approvazione del consiglio regionale. Ove il consiglio regionale non lo approvi entro i successivi trenta giorni, il piano elaborato dall'incaricato del Ministro, tenuto conto di un

eventuale parere consultivo non vincolante del consiglio regionale, è approvato dal CIPET.

8. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il CIPET adotta i criteri tecnici cui le regioni devono attenersi nella redazione dei piani.

9. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, predispongono, nell'ambito della propria competenza ed in coerenza con i piani regionali, la pianificazione dei trasporti urbani, metropolitani e provinciali, anche al fine di conseguire l'integrazione modale e funzionale dei rispettivi servizi.

### ART. 3.

#### *(Adempimenti regionali).*

1. Per gli adempimenti previsti dall'articolo 2 le regioni emanano norme dirette a:

a) realizzare, per ambiti territoriali omogenei, sistemi di trasporto a rete, assicurando il coordinamento e l'integrazione tra le diverse modalità e tipologie dei servizi ed i rispettivi orari, frequenze e tariffe;

b) dettare i criteri per la classificazione dei servizi ai fini del rilascio delle concessioni, definendo i livelli minimi di dotazione per i vari ambiti territoriali in correlazione con le risorse disponibili;

c) individuare i servizi di trasporto con carattere complementare di cui all'articolo 1, comma 4, e le relative modalità di esercizio e di organizzazione;

d) perseguire e sostenere la costituzione di forme associative nella gestione dei servizi, tali da realizzare dimensioni organizzative e strutturali che consentano una maggiore economicità ed efficienza della gestione stessa, anche mediante l'acquisizione o l'utilizzazione di beni, servizi e prestazioni in comune;

e) definire la struttura tariffaria delle diverse tipologie di servizi, garantendone l'equilibrio economico e finanziario,

nonché le sanzioni amministrative per assicurare il rispetto del regolare svolgimento del trasporto;

f) promuovere un adeguato sistema informativo dell'organizzazione e dell'offerta dei servizi di trasporto;

g) stabilire quant'altro risulti connesso con l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporti di cui alla presente legge.

#### ART. 4.

*(Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico).*

1. Fermo restando per gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, il ricorso alle forme di gestione di cui all'articolo 22, comma 3, della medesima legge n. 142 del 1990, come modificato dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, le regioni affidano in concessione, di norma unitariamente per una o più aree omogenee di traffico, i servizi di trasporto di cui all'articolo 1 della presente legge a società di capitali private, pubbliche o a partecipazione mista, che devono gestirli secondo principi di economicità ed efficienza.

2. Le regioni indicano per ogni area omogenea di traffico le risorse pubbliche disponibili al fine di concorrere alle spese di esercizio.

#### ART. 5.

*(Società finanziarie regionali dei trasporti).*

1. Le regioni possono costituire società finanziarie per gestire le partecipazioni regionali nelle società o consorzi di imprese concessionari di trasporti d'interesse regionale e locale.

2. L'organizzazione ed il funzionamento delle società finanziarie di cui al comma 1 sono disciplinati mediante legge regionale, nel rispetto dei seguenti principi:

a) nelle società finanziarie possono assumere partecipazioni enti o privati

operanti in campo finanziario o nel settore dei trasporti;

b) la gestione delle società finanziarie deve essere informata a criteri strettamente imprenditoriali. A tale fine devono essere previsti organi amministrativi ristretti e la preposizione di responsabili di gestione aventi ampia esperienza e alta qualificazione in campo finanziario e dei trasporti;

c) alle società finanziarie devono essere affidate funzioni di:

1) gestione delle partecipazioni regionali di cui al comma 1;

2) costituzione di società, anche a capitale misto, o partecipazioni in tali società, per la gestione dei servizi, promuovendo in particolare l'aggregazione dei concessionari operanti nel territorio regionale.

## CAPO II

### TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

#### ART. 6.

*(Concessione di autoservizi).*

1. Le regioni disciplinano le concessioni degli autoservizi di linea in conformità ai seguenti principi e criteri di riforma economica del settore:

a) l'esercizio è affidato, di norma, per rete, nel rispetto di procedure cui sia assicurata la massima pubblicità ed adeguate forme di comunicazione, anche attraverso la pubblicazione sul Bollettino ufficiale della regione e su almeno due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale;

b) ai fini dell'affidamento in concessione è effettuato un confronto concorrenziale, anche mediante pubblico contraddittorio, tra i programmi di esercizio che le società o i consorzi di imprese interessati devono presentare in relazione ai requisiti dettati dalle regioni ai sensi dell'articolo

3, comma 1, lettera *b*). Nei programmi devono essere analiticamente indicati i costi di investimento e di esercizio, i ricavi attesi e le modalità di conseguimento dell'equilibrio dell'esercizio, secondo criteri di efficienza e di economicità della gestione;

*c*) la concessione è affidata alla società o al consorzio di imprese che proponga il programma d'esercizio che assicura il miglior rapporto tra equilibrio finanziario della gestione e qualità del servizio e che abbia la migliore organizzazione tecnico-aziendale e un'adeguata solidità finanziaria, tenuto altresì conto dei requisiti previsti dal decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministero dei trasporti predispone criteri tecnici di valutazione uniformi, ai quali le regioni faranno riferimento nell'esame delle proposte relative alla gestione dei servizi;

*d*) la concessione è affidata per un periodo compreso tra un minimo di cinque ed un massimo di nove anni, mediante contratto di servizio tra la regione ed il concessionario, stipulato con le forme e con i contenuti di cui all'articolo 7;

*e*) in presenza di più programmi d'esercizio equivalenti e di richiedenti aventi analoga idoneità tecnica ed economica, costituisce titolo preferenziale nell'affidamento l'esercizio di servizi di trasporto insistenti sulla stessa area omogenea di traffico.

2. Sino all'adeguamento delle norme regionali in materia a quanto previsto dalla presente legge, le concessioni continuano ad essere affidate secondo le procedure in vigore.

3. Decorsi centottanta giorni dall'approvazione dei piani regionali di trasporto senza che le regioni abbiano proceduto ad affidare le concessioni relative a ciascuna rete, è sospesa l'erogazione alle regioni inadempienti dei contributi pubblici a qualsiasi titolo erogati per i servizi operanti nella rete in questione.

4. Le regioni esercitano la vigilanza sui servizi affidati in concessione, verificando in particolare:

- a) l'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;
- b) il regolare funzionamento dei servizi.

5. Ai fini di cui al comma 4, possono essere richiesti al concessionario dati ed informazioni e possono essere svolte ispezioni e verifiche. Il concessionario deve consentire e agevolare le ispezioni e le verifiche, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione personale e mezzi adeguati.

6. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, organizzano i servizi di trasporto pubblico di propria competenza, secondo le forme e con le modalità di cui al presente articolo. In particolare, nella comparazione dei programmi di esercizio presentati dalle imprese pubbliche costituite ai sensi dell'articolo 22, comma 3, lettera e), della medesima legge n. 142 del 1990, come modificato dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, l'ente concedente deve valutare se sulla relativa offerta abbiano influito fondi pubblici concessi a titolo di apporto di capitale, di contributi a fondo perduto o di prestiti agevolati.

#### ART. 7.

##### *(Contratto di servizio).*

1. Nel contratto di servizio di cui all'articolo 6, comma 1, lettera d), sono recepiti:

- a) il programma di esercizio, con eventuali modifiche in relazione ad accertati mutamenti del pubblico interesse;
- b) il costo di produzione determinato in base alla qualità e quantità dei servizi risultanti dal programma di esercizio di cui alla lettera a) ed in relazione alle tipologie e modi di trasporto;

c) le quote di accantonamento per i fondi di rinnovo per gli impianti ed il materiale rotabile;

d) l'adeguata remunerazione del capitale investito;

e) il presunto volume del traffico e i corrispondenti ricavi, calcolati in relazione ai ricavi conseguiti negli esercizi precedenti per le tariffe autorizzate per l'anno di riferimento;

f) l'importo, le scadenze e le modalità dei pagamenti da effettuare in rate trimestrali anticipate, nonché gli interessi, in misura non inferiore al tasso primario bancario, spettanti al concessionario in caso di ritardato pagamento;

g) l'eventuale appalto di servizi marginali per il conseguimento di benefici economici e gestionali;

h) gli obblighi di servizio pubblico e le risorse ad essi destinati;

i) le cause di risoluzione, revoca e decadenza relative allo stesso contratto di servizio;

l) le garanzie finanziarie prestate dal concessionario.

2. Il costo convenuto ai sensi del comma 1 è soggetto a revisione annuale a preventivo, in relazione alle eventuali modifiche del programma d'esercizio richieste dal concedente, nonché in proporzione alla variazione dei costi unitari registrata per l'anno precedente.

3. Entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti individua le componenti da includere nei costi di cui al comma 2 ed enuncia i criteri di riferimento per la determinazione della rispettiva incidenza, che le regioni possono adottare, fatte salve diverse determinazioni adeguatamente motivate sotto l'aspetto tecnico, in relazione a peculiari situazioni locali.

4. I contratti di servizio per i quali non sia assicurata la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera f) del comma 1 e le risorse disponibili sono nulli. L'ente concedente è tenuto al risarcimento del danno.

5. In caso di inadempienze tali da determinare la decadenza dalla concessione non è dovuto alcun indennizzo; le attrezzature fisse e mobili ed il materiale rotabile possono essere rilevati, a prezzi di mercato e con diritto di prelazione, dal concessionario subentrante, al netto di eventuali contributi pubblici in conto capitale per investimenti non ammortizzati.

6. In caso di mancato rinnovo della concessione alla sua scadenza il concessionario subentrante è tenuto a rilevare, a prezzi di mercato ed al netto di eventuali contributi pubblici in conto capitale per investimenti non ammortizzati, le attrezzature fisse e mobili ed il materiale rotabile, nonché a riconoscere un indennizzo per l'organizzazione tecnica e amministrativa.

### CAPO III

#### TRASPORTO FERROVIARIO

##### ART. 8.

*(Sistema ferroviario d'interesse regionale e locale).*

1. Allo scopo di perseguire la razionalizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione ed in gestione governativa e di favorirne l'inserimento nei sistemi regionali di pubblico trasporto, il Ministro dei trasporti, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere conforme della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, propone al CIPET un piano di riorganizzazione dei servizi stessi, articolato in ambito regionale o tra due regioni confinanti.

2. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 1 è approvato dal CIPET con l'indicazione dei criteri e delle modalità di coordinamento tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto, in modo da

assicurare l'integrazione intermodale nel rispetto dell'autonomia organizzativa e delle specificità funzionale del servizio ferroviario.

3. Dopo l'approvazione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1 le funzioni amministrative statali in materia sono delegate alle regioni che abbiano già approvato i piani regionali dei trasporti e che abbiano definito, per ciascuna area omogenea in essi individuata, l'organizzazione del sistema di pubblici trasporti.

4. All'attuazione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1 e della delega di cui al comma 3 provvede il Ministro dei trasporti con propri decreti adottati di concerto con i Ministri del tesoro e per gli affari regionali.

5. Alla data di adozione dei decreti di cui al comma 4 le regioni subentrano al Ministero dei trasporti nella posizione di ente concedente.

6. Ai fini dell'esercizio integrato tra diverse modalità di trasporto in una o più aree omogenee di traffico, le regioni invitano i concessionari interessati dal piano di riorganizzazione di cui al comma 1 a partecipare a società o consorzi d'impresa aventi titolo preferenziale per l'affidamento di concessioni unitarie di area, estendibili, in caso di stretta interdipendenza, a servizi compresi in aree omogenee limitrofe. I concessionari hanno facoltà di optare per la forma societaria o consortile, mantenendo, nel secondo caso, la propria autonomia aziendale.

7. Per corrispondere alle esigenze di efficienza e di competitività dei servizi ferroviari nell'ambito dei sistemi regionali di pubblico trasporto, si applicano le disposizioni di cui alla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. Le condizioni di applicabilità della citata direttiva 91/440/CEE sono determinate nel rispetto dei criteri fissati dal CIPET in sede di approvazione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1.

## ART. 9.

(Gestioni commissariali governative).

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge è costituita l'Agenzia per la gestione delle aziende in gestione commissariale governativa, di seguito denominata « Agenzia », dotata di personalità giuridica e di autonomia organizzativa, amministrativa e contabile. L'Agenzia è sottoposta all'indirizzo e al controllo del Ministro dei trasporti.

2. Per l'attuazione del piano di riorganizzazione di cui all'articolo 8 l'Agenzia:

a) provvede alla trasformazione delle attuali gestioni commissariali, operanti in ciascuna regione o in regioni finitime, in società per azioni, accorpando o scorporando i servizi da esse esercitati in conformità alle previsioni del piano di riorganizzazione di cui all'articolo 8 e dei piani regionali dei trasporti, definendone il patrimonio ed individuando per ciascuna la sovvenzione di esercizio ai sensi dell'articolo 3, commi 4, 5 e 6, della legge 15 dicembre 1990, n. 385;

b) gestisce le partecipazioni azionarie derivanti dalle trasformazioni di cui alla lettera a), promuovendo l'accessibilità diffusa alla proprietà azionaria attraverso la cessione, anche parziale, di tali partecipazioni alle società finanziarie regionali di cui all'articolo 5, a società esercenti servizi di trasporto ovvero ad organismi privati.

3. Le società costituite ai sensi del comma 2 gestiscono i servizi già esercitati in gestione commissariale, previsti nel piano di riorganizzazione di cui all'articolo 8, in attesa del riassetto dei servizi di trasporto pubblico d'interesse regionale e locale che le singole regioni si daranno in esecuzione dei propri piani regionali dei trasporti. A tali società è affidata a titolo gratuito la gestione del patrimonio e degli impianti delle cessate gestioni commissariali governative.

4. Le modalità di affidamento all'Agenzia dei compiti e delle funzioni di cui al comma 2, nonché l'organizzazione ed il funzionamento della Agenzia stessa sono disciplinati con decreti del Ministro dei trasporti.

5. L'Agenzia si avvale per lo svolgimento dei propri compiti di personale del Ministero dei trasporti, di dipendenti delle gestioni governative, nonché di esperti, tenuto anche conto delle indicazioni delle associazioni maggiormente rappresentative in seno al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL) e tra quelle cui aderiscono le ferrovie d'interesse regionale e locale. Il personale addetto all'Agenzia non può comunque superare le dieci unità. I relativi oneri restano a carico degli enti di provenienza del personale.

6. Esauriti i propri compiti, l'Agenzia è posta in liquidazione con decreto del Ministro dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro del tesoro. Nel decreto è stabilita la devoluzione dei beni e la successione nei rapporti giuridici attivi e passivi esistenti.

#### ART. 10.

*(Linee d'interesse regionale e locale delle Ferrovie dello Stato SpA).*

1. Per l'attuazione del piano di riorganizzazione di cui all'articolo 8 il Ministro dei trasporti promuove la conclusione di accordi tra le Ferrovie dello Stato SpA e le singole regioni, aventi ad oggetto le modalità di organizzazione del servizio sulle linee locali o secondarie della rete delle Ferrovie dello Stato SpA.

2. Gli accordi di cui al comma 1 devono uniformarsi a quanto previsto nei contratti di servizio, stipulati ai sensi dell'articolo 7, tra Ministero dei trasporti e Ferrovie dello Stato SpA, nel piano di riorganizzazione di cui all'articolo 8 e nei piani regionali dei trasporti.

3. In attuazione degli accordi di cui al comma 1 le Ferrovie dello Stato SpA possono cedere la gestione dei servizi locali alle società costituite ai sensi dell'articolo 9, anche assumendo in esse partecipazioni.

## CAPO IV

## DISPOSIZIONI FINANZIARIE

## ART. 11.

*(Tariffe).*

1. Le regioni determinano annualmente le tariffe dei trasporti di propria competenza in relazione ai costi effettivi di investimento e di esercizio, al netto dei contributi e degli interventi pubblici, tenuto conto del normale utile d'impresa.

2. Entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti stabilisce i criteri cui le regioni devono fare riferimento nella determinazione dei costi, dell'utile d'impresa e delle tariffe.

3. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, predispongono le tariffe di propria competenza, tenendo conto delle determinazioni regionali e dei criteri di cui al comma 2.

4. Sono a carico dell'ente competente i costi di gestione relativi a servizi resi su richiesta a prezzi inferiori a quelli determinati ai sensi del presente articolo, limitatamente alla differenza fra gli stessi.

## ART. 12.

*(Risorse finanziarie).*

1. In attesa di una riforma organica della finanza regionale le risorse finanziarie per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale sono costituite da:

a) trasferimenti delle risorse del Fondo nazionale trasporti per le regioni a statuto ordinario per l'anno 1994 pari a lire 6117 miliardi;

b) trasferimenti a carico dello Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, in relazione alle quote afferenti i servizi delegati ai sensi degli articoli 8 e 9;

c) entrate regionali.

2. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci delle società esercenti e sono calcolati in relazione a quanto previsto dalla lettera *e*) del comma 1 dell'articolo 7.

3. Le risorse di cui alla lettera *a*) del comma 1 sono annualmente incrementate in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale.

4. Le risorse di cui alla lettera *b*) del comma 1 sono determinate, a partire dall'anno 1994, con decreto del Ministro dei trasporti, da adottare 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, e sono annualmente incrementate, a parità di livello di servizi, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione. Esse sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale.

5. Alla ripartizione tra le regioni delle risorse di cui al comma 1, lettere *a*) e *b*), si provvede:

*a*) quanto ai trasferimenti provenienti dal Fondo nazionale trasporti, in conformità con i criteri che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, da adottare di concerto con 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, secondo quanto previsto dalla legge 23 dicembre 1992, n. 500;

*b*) quanto ai trasferimenti relativi alle risorse determinate su base parametrica per le ferrovie in concessione ed in gestione governativa, secondo gli importi riconosciuti nel decreto di cui al comma 4, in favore dei servizi ferroviari delegati.

6. A partire dall'anno 1995 i trasferimenti a carico dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato SpA ed agli accordi di cui all'articolo 10, determinati con decreto del Ministro dei trasporti da

adottare di concerto con il Ministro del tesoro, ed annualmente incrementati in misura non inferiore al tasso programmato d'inflazione, concorrono a costituire le risorse finanziarie di ciascuna regione per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale di cui al comma 1 e sono iscritti nei relativi capitoli di spesa dei bilanci regionali. Limitatamente all'anno 1994 lo Stato provvede direttamente agli oneri per i predetti contratti di servizio, previa verifica della congruità tecnica ed amministrativa da parte del Ministero dei trasporti.

#### ART. 13.

*(Osservatorio dei costi del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale).*

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti l'Osservatorio dei costi del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale con il compito di:

- a) effettuare valutazioni in materia di costi di produzione dei servizi;
- b) predisporre analisi sugli andamenti gestionali del settore;
- c) formulare proposte mirate all'eliminazione di disfunzioni ed anomalie;
- d) fornire indicazioni per interventi di risanamento strutturale, nonché in funzione del recupero produttivo connesso al fattore lavoro.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio di cui al comma 1.

#### ART. 14.

*(Disposizioni fiscali).*

1. Tutte le attività di costituzione, conferimento, fusione ed incorporazione di società, nonché di cessione a qualsiasi titolo di azioni di società e di quote di parteci-

pazione a consorzi sono esenti da qualsiasi tassa, imposta o contributo.

2. Gli importi, erogati alle aziende esercenti pubblico trasporto d'interesse regionale e locale in applicazione dei contratti di servizio di cui alla presente legge, non sono considerati corrispettivi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

3. Nella Tabella A), parte III, allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, è aggiunto il seguente numero:

« 127-bis) prestazioni relative al trasporto pubblico di viaggiatori effettuato con qualsiasi mezzo ».

#### CAPO V

#### DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

#### ART. 15.

*(Disavanzi pregressi).*

1. Il Ministro dei trasporti, con decreto da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, fissa i criteri e le modalità per la rilevazione dei disavanzi di esercizio delle aziende esercenti servizi di trasporto locale e delle ferrovie in concessione e in gestione governativa, maturati negli anni dal 1987 al 1993.

2. Alla copertura dei disavanzi di cui al comma 1, al netto del concorso dello Stato di cui all'articolo 1 del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni, nella legge 17 febbraio 1993, n. 32, relativi alle aziende di trasporto locale ed alle ferrovie in concessione, provvede lo Stato nella misura dell'80 per cento, secondo la seguente ripartizione:

a) per il 50 per cento mediante mutui decennali che le regioni, gli enti locali e le aziende ferroviarie possono contrarre, con oneri di ammortamento per capitale e interessi a carico dello Stato. Qualora i mutui contratti o da contrarre siano rego-

lati 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. 418, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 38, la contribuzione statale è comunque determinata con riferimento alla rata di ammortamento calcolata con l'interesse nella misura massima consentita;

b) per il 30 per cento mediante assegnazione di titoli di Stato emessi ai sensi e per gli effetti dell'articolo 38 della legge 30 marzo 1981, n. 119, e per le finalità di cui al presente articolo.

3. Per l'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 il Ministro del tesoro, con propri decreti, stabilisce procedure e criteri per la contrazione dei mutui, nonché emette titoli di Stato aventi libera circolazione, con godimento 1° gennaio 1994, ad un tasso di interesse non inferiore a quello riconosciuto dalle norme vigenti.

4. I disavanzi delle gestioni governative determinati con le modalità di cui al comma 1 sono ripianati con apposita integrazione allo stanziamento iscritto al capitolo 1653 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno 1993, e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

5. A decorrere dall'anno 1994 le regioni a statuto ordinario possono applicare un'ulteriore maggiorazione del 20 per cento alla tassa automobilistica, alla sovrattassa annuale di cui all'articolo 8 del decreto-legge 8 ottobre 1978, n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1978, n. 786, ed alla tassa speciale di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, alle medesime attribuite in attuazione dell'articolo 4, comma 1, lettera c), della legge 23 ottobre 1992, n. 421.

6. Il gettito della maggiorazione di cui al comma 6 non comporta riduzione del fondo di cui all'articolo 8 della legge 16 maggio 1970, n. 281.