

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2426

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GIORDANO ANGELINI, ENRICO TESTA, PELLICANI, SOLAROLI, IMPEGNO, RONZANI, BIRICOTTI GUERRIERI, FREDDA, GRILLI, CHIAVENTI, PETROCELLI, STRADA, PIZZINATO, BARGONE, CALZOLAIO, CAMOIRANO ANDRIOLLO, CIONI, LORENZETTI PASQUALE, MELILLA, ZAGATTI, TURCI, ALFONSINA RINALDI, MONTECCHI, MARRI, LONGO, GIANNA SERRA, SANGIORGIO, LARIZZA, INNOCENTI, MASINI

Legge quadro per il trasporto locale

Presentata il 18 marzo 1993

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo stato di congestionamento dei nostri centri urbani, delle arterie di collegamento tra le periferie ed il centro e tra le periferie e l'*hinterland* dei capoluoghi, i tassi di inquinamento atmosferico ed acustico con cui siamo costretti a convivere, l'alto costo sociale in termini di perdite di vite umane dovute ad incidenti della strada, i costi economici di una mobilità caotica e spesso volte forzata, nonché il peggioramento della qualità della vita ed il degrado del nostro patrimonio artistico, sono elementi che fotografano meglio di tante analisi lo stato dei trasporti nel nostro Paese ed in particolare lo stato di inefficienza del trasporto pubblico locale. Questo risultato catastrofico, con punte di

vera e propria paralisi del trasporto locale, è il frutto di decenni di politiche che hanno privilegiato da una parte il trasporto privato individuale, considerando il trasporto pubblico locale come un sistema residuale, al servizio di esigenze di mobilità non altrimenti realizzabili, dall'altra uno sviluppo urbano spontaneo e caotico, senza strutture e senza regole se non quelle di un mercato speculativo, al di fuori di un sia pur minimo progetto di sviluppo urbano. Ma, nella stragrande maggioranza dei casi, anche quando lo sviluppo delle aree urbane è stato regolato, spesso i risultati sono stati contraddittori. Come rileva la Commissione delle Comunità europee nel suo libro verde sull'ambiente urbano,

« Le rigide politiche di zonizzazione attuate negli ultimi decenni, che hanno portato alla completa separazione delle diverse aree e al conseguente sviluppo di enormi periferie residenziali, hanno stimolato nel contempo il traffico di pendolari che è alla base di molti degli attuali problemi ambientali delle aree urbane ».

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

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

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

I governi succedutisi negli ultimi anni hanno inoltre ritenuto, per il raggiungimento di obiettivi di bilancio statale poi regolarmente disattesi, di doversi sempre più « defilare », rinviandone nel contempo la riorganizzazione, dall'impegno di sostegno e di rilancio del settore, per quanto riguarda sia i costi di esercizio sia gli investimenti. Per il 1993 le risorse destinate dalla legge finanziaria al ripiano dei costi di esercizio è stato fissato a 4.764 miliardi, mantenendolo quindi agli stessi livelli del 1992, senza gli incrementi del tasso di inflazione programmato. Le previsioni per l'anno in corso attestano un disavanzo di esercizio delle imprese del settore di circa 7.500 miliardi, cioè di oltre 2.700 miliardi superiore rispetto a quanto stanziato. Tale debito andrà quindi ad aggiungersi agli oltre 7.700 miliardi di disavanzi pregressi maturati tra il 1987 e il 1991. Il settore risulta quindi gravato da un macigno di quasi 11.000 miliardi, che a sua volta genera ulteriori oneri, a fronte del quale il Governo in carica ha varato un decreto recante un contributo straordinario pari a 380 miliardi, per parziale copertura dei disavanzi del periodo compreso tra il 1987 ed 1991. In tali cifre è racchiusa tutta l'inadeguatezza di tali provvedimenti e delle scelte politiche che li sostengono.

Anche sul versante degli investimenti, indispensabili per il mantenimento dell'efficienza dei servizi e, problema non secondario, per la continuità produttiva ed occupazionale delle aziende produttrici e dell'indotto, la legge finanziaria per il 1993 ha bloccato i mutui per un limite di impegno di 175 miliardi in base al decreto-legge 13 maggio 1991, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 202, che le regioni avrebbero potuto contrarre per investimenti per un valore di circa 1.200 miliardi. Il risultato è che, oltre al degrado progressivo e allarmante dei parchi aziendali e delle infrastrutture, è in pericolo, ormai più che reale, l'occupazione di circa 15 mila addetti e l'esistenza stessa di molte imprese. A questo quadro va inoltre aggiunto il degrado e l'annunciato abbandono della

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

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

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

Il confronto con gli altri Paesi della Comunità europea spesso risulta mortifi-

cante. Si pensi soltanto allo sviluppo chilometrico irrisorio delle nostre reti metropolitane, alla velocità commerciale dei mezzi di superficie, alla vetustà dei parchi aziendali. Se dovessimo adeguarci agli *standard* europei, dovremmo incrementare del 300 per cento le reti metropolitane su ferro, del 40 per cento i veicoli su gomma urbani ed extraurbani, oltre a provvedere alla urgente sostituzione del 40 per cento dei veicoli in servizio che hanno superato i 10 anni di vita, fenomeno quest'ultimo che fa precipitare le condizioni di *confort* e sicurezza e che fa incrementare in misura esponenziale i tempi ed i costi di manutenzione. A fronte di questi dati, come definire i provvedimenti che suggeriscono l'adozione della *pull-car* o il blocco degli investimenti?

Ben altri provvedimenti e ben altre risorse finanziarie necessitano per avviare una seria politica di risanamento e di rilancio del trasporto pubblico locale! Muovendosi in tale prospettiva, con la presente proposta di legge si intende procedere ad un reale decentramento delle competenze e delle risorse per il trasporto locale, inteso in tutte le sue componenti, ed alla individuazione di meccanismi che favoriscano il trasferimento della mobilità dal privato al collettivo e dal mezzo tradizionale a quelli ecologicamente più compatibili nonché il reperimento delle relative disponibilità finanziarie.

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

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

e ad un equilibrato sviluppo economico e sociale.

Con l'articolo 2 viene definito il concetto di trasporto locale, nel quadro di una moderna visione integrata delle varie modalità di trasporto. In tale ottica vengono assimilati al trasporto pubblico locale i servizi complementari ai trasporti di linea ed i traghetti in acque interne, i servizi offerti a particolari categorie di persone e quelli rivolti alle esigenze di mobilità delle persone con problemi di carattere motorio, le linee ferroviarie di interesse regionale, le autolinee interregionali fino a tre regioni, i servizi internazionali frontaliери, i noleggi di rimessa con autobus, minibus e vetture e i taxi. Vengono infine classificati i trasporti locali sulla base degli ambiti territoriali di esercizio.

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

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

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

Con l'articolo 6 vengono individuati i canali di finanziamento dell'articolato sistema dei trasporti locali sin qui delineato, da trasferire ai bilanci regionali.

Quindi oltre alle risorse derivanti dall'ex Fondo nazionale di esercizio, che vengono comunque incrementate a 6.000 miliardi, vengono trasferiti alle regioni gli stanziamenti per gli oneri dei contratti di servizio di trasporto locale svolto dalle Ferrovie dello Stato S.p.A., gli stanziamenti per l'esercizio delle ferrovie in concessione e per le ferrovie in gestione commissariale governativa e le risorse del Fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e la mobilità di massa, istituito con il successivo articolo 9; viene infine ribadita la potestà regionale di procedere, nell'ambito della relativa autonomia impositiva, all'individuazione di ulteriori forme di finanziamento.

L'articolo 7 delinea le caratteristiche degli accordi di programma che dovranno intercorrere tra gli enti titolari del servizio e le aziende responsabili della gestione. In particolare viene stabilito che l'ente locale debba farsi carico dei costi del servizio ordinario e dei costi dei servizi rivolti a particolari categorie di utenti o per specifici obiettivi di interesse pubblico e che tra le clausole dell'accordo sia esplicitamente stabilito l'obbligo del pareggio del bilancio. I comuni medi e grandi, a loro volta, per poter ottenere il trasferimento da parte delle regioni delle risorse per finanziare il servizio, sono tenuti a predisporre i piani del traffico previsti dal nuovo codice della strada. Con il comma 4 si delega poi il Governo ad emanare una disciplina di riordino della complessa materia delle concessioni dei trasporti, alla luce delle modifiche degli assetti istituzionali avanzate con la presente proposta.

Con l'articolo 8 si è voluto indicare con legge un criterio di ripartizione delle risorse destinate a ripianare i deficit di gestione delle aziende di trasporto locale basato su parametri statistici oggettivi, relativi alla popolazione residente, agli occupati, agli studenti, alla estensione e alle caratteristiche orografiche del territorio, alla presenza delle grandi aree urbane e al numero dei passeggeri trasportati.

L'articolo 9 propone l'istituzione di un Fondo per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa, costituito con le risorse derivanti da una addizionale di 50 lire da applicare alle benzine ed ai gasoli per autotrazione, da ripartire tra le regioni in proporzione ai rispettivi consumi annui di carburanti per autotrazione. Tali risorse, che su base di studi effettuati sui dati relativi all'anno 1991 ammonterebbero a circa 2.000 miliardi, sono destinate esclusivamente ad investimenti relativi alla riqualificazione ambientale ed energetica dei parchi circolanti, alla realizzazione di percorsi protetti per i mezzi pubblici, alla realizzazione di nuove metropolitane, alla realizzazione di infrastrutture che favoriscano l'intermodalità, all'abbattimento delle barriere architettoniche sui mezzi di trasporto pubblico e per la creazione di specifici servizi dedicati ad utenti con scarsa capacità motoria.

La determinazione del sistema delle tariffe viene attribuito dall'articolo 10 alle regioni, le quali provvedono inoltre ad uniformare ed integrare le tariffe dei vari sistemi di trasporto.

L'articolo 11 autorizza le regioni e gli enti locali a contrarre mutui decennali per

la copertura dei disavanzi di esercizio relativi agli anni 1991 e 1992 e pone a carico del bilancio dello Stato, nella misura del 85 per cento, gli oneri di ammortamento per i suddetti mutui e per quelli già contratti ai sensi del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403.

Infine con l'articolo 12 è indicata la copertura finanziaria del provvedimento.

La proposta che sottoponiamo all'attenzione della Camera dei deputati prevede, come evidenziato in questa sommaria illustrazione, un completo decentramento alle regioni della titolarità delle competenze in materia di trasporto locale e, allo stesso tempo, un imponente sforzo finanziario dello Stato e degli enti locali per ridare al settore prospettive di risanamento e sviluppo. Il trasporto pubblico è una risorsa indispensabile per l'esercizio del diritto alla mobilità e per la salvaguardia della qualità della vita nelle città; il suo finanziamento può rappresentare un volano importante anche per l'avvio di un processo antirecessivo.

In tale ottica raccomandiamo un rapido esame della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Principi generali).

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

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

3. In virtù delle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1893/91, del Consiglio, del 20 giugno 1991, ciascun ente competente è tenuto ad assicurare l'espletamento del servizio di trasporto locale.

ART. 2.

(Definizione di trasporto pubblico locale).

1. Per trasporto pubblico locale si intende il complesso dei servizi adibiti al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenza e tariffe prestabiliti e ad offerta indifferenziata. È altresì trasferita alle regioni la competenza amministrativa per le linee ferroviarie di interesse locale di proprietà delle Ferrovie dello Stato SpA.

2. Sono assimilati al trasporto pubblico locale:

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

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

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

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

e) le autolinee internazionali a carattere frontaliero;

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

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

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

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

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

4. Le regioni, con proprie leggi, delegano agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale. Spettano altresì ai suddetti enti, in forma singola o associata, i compiti di programmazione, di gestione, di attribuzione delle risorse finanziarie e di vigilanza sulle linee di rispettiva competenza. Sulla segnaletica e sui mezzi di trasporto delle rispettive linee deve essere indicata la relativa classificazione, per consentire all'utenza l'identificazione dell'ente competente.

ART. 3.

(Competenza delle regioni per le ferrovie in concessione e per le ferrovie in gestione commissariale governativa).

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

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

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

4. L'articolo 86 del decreto del presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è abrogato.

ART. 4.

(Linee ferroviarie di interesse locale).

1. Dalla data di entrata in vigore della presente legge sono trasferite alle regioni

le competenze statali sulle linee ferroviarie di interesse locale.

ART. 5.

(Programmazione del trasporto locale).

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

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in armonia con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle sue articolazioni settoriali;

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

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

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

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

f) approvano i piani di risanamento della gestione delle aziende di trasporto pubblico locale, redatti ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, della legge 22 dicembre 1990, n. 403;

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

h) stabiliscono le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori;

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

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

ART. 6.

(Finanziamento del trasporto locale).

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

2. Le risorse di cui al comma 1, ammontanti per il 1993 a lire 6 mila miliardi, sono incrementate annualmente ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

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

4. I trasferimenti dello Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, determinati per il 1993 con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, in applicazione dell'articolo 3, commi 1, 2, 4, 5 e 6, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, sono annualmente incrementati, a parità di servizio, ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della

legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito dall'articolo 5 della legge 23 agosto 1988, n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e, ripartiti sulla base dei decreti di cui all'articolo 3 della presente legge, sono iscritti nei bilanci regionali.

5. Le risorse derivanti dalla addizionale sulle benzine e sui gasoli di cui all'articolo 9, comma 1, affluiscono annualmente, entro il 30 giugno, nel Fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa di cui al comma 2 del medesimo articolo 9. Il Ministro dei trasporti, entro il 15 settembre di ogni anno, con proprio decreto ripartisce le somme del Fondo tra le regioni, in proporzione ai consumi annui di benzine e gasoli rilevati dal Ministero delle finanze al 31 dicembre dell'anno precedente.

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

ART. 7.

(Accordi di programma).

1. Le risorse finanziarie di cui all'articolo 6 diventano parte integrante dei trasferimenti delle regioni agli enti locali, i quali provvedono ad erogarli alle aziende sulla base di accordi di programma che stabiliscono gli obiettivi di servizio e le modalità di finanziamento. Eventuali oneri aggiuntivi stabiliti dagli enti locali, sulla base di valutazioni extragestionali o per il perseguimento di obiettivi di carattere sociale, formalizzati con appositi contratti di servizio pubblico, sono a totale carico degli enti medesimi e le risorse, allo scopo devolute, devono essere registrate tra i ricavi ordinari di bilancio delle aziende di trasporto.

2. L'adozione da parte dei comuni dei piani urbani del traffico ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile

1992, n. 285, è condizione pregiudiziale per il trasferimento, da parte delle regioni, delle risorse finanziarie di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Gli accordi di programma di cui al comma 1 devono in ogni caso prevedere il pareggio del conto economico finanziario.

4. Il Governo è delegato ad adottare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il parere delle competenti Commissioni parlamentari, un decreto legislativo per il riordino in materia di concessione di servizi pubblici di trasporto locale, al fine di adeguare le competenze e le strutture delle regioni e degli enti locali in materia di rilascio e di vigilanza sulle concessioni, nel rispetto dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere che i titolari del potere di rilascio delle concessioni in materia di trasporto pubblico locale siano le regioni, le province e i comuni, ciascuno secondo i rispettivi ambiti territoriali;

b) prevedere che in capo ai titolari del potere di rilascio delle concessioni di cui alla lettera a) siano trasferite le strutture necessarie per assolvere ai compiti di sorveglianza e di vigilanza, atti a garantire la regolarità e la sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale.

ART. 8.

(Criteri di ripartizione del fondo nazionale di esercizio).

1. Il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro e non oltre trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di approvazione del bilancio di previsione dello Stato, provvede, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dei trasporti, alla ripartizione delle risorse finanziarie di cui al comma 1

dell'articolo 6 tra le regioni a statuto ordinario, secondo i seguenti parametri:

a) per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla popolazione residente in ciascuna regione;

b) per importo pari al 15 per cento in proporzione diretta al numero degli occupati in ciascuna regione;

c) per un importo pari al 15 per cento in proporzione diretta alla popolazione studentesca;

d) per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla superficie territoriale di ciascuna regione;

e) per un importo pari al 10 per cento in proporzione diretta alla superficie dei territori classificati montani e collinari;

f) per un importo pari al 25 per cento alle regioni nelle quali insistono le grandi aree metropolitane monocentriche indicate dal piano generale dei trasporti, in una relazione ponderata al peso demografico che le predette aree hanno rispetto alla popolazione totale della regione interessata;

g) per un importo pari al 15 per cento in proporzione diretta al numero dei passeggeri trasportati nell'esercizio precedente.

2. Ai fini della applicazione dei parametri di cui alle lettere a), b), c), d), e) e f) del comma 1, il Ministro dei tesoro assume i dati più recenti resi disponibili dall'Istituto nazionale di statistica (I-STAT), alla data di effettuazione del riparto.

3. Ai fini della individuazione di criteri e metodiche omogenee di rilevamento dei dati di cui al comma 1, lettera g), il Ministro dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e di Bolzano, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con proprio decreto, determina le procedure di documentazione e di

calcolo del numero dei passeggeri effettivamente trasportati.

ART. 9.

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

1. L'imposta di fabbricazione sulle benzine e sui gasoli per autotrazione è aumentata di lire 50 al litro. Le norme che consentono alle regioni di imporre una sovraimposta sulle benzine e sui gasoli sono abrogate.

2. Il gettito dell'aumento di cui al comma 1 affluisce annualmente, entro il 30 giugno, in un « Fondo speciale per lo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità di massa » presso il Ministero dei trasporti.

3. Le regioni iscrivono le somme loro attribuite ai sensi della presente legge in un apposito capitolo di bilancio intitolato « Fondo speciale regionale per il trasporto pubblico e la mobilità di massa ».

4. Le somme di cui al comma 3 sono destinate dalle regioni per:

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

b) la realizzazione di opere civili che incentivino l'intermodalità tra le distinte reti di trasporto;

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

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

e) la eliminazione delle barriere architettoniche negli impianti di trasporto pubblico, nonché l'accessibilità per gli invalidi non deambulanti ad una parte dei servizi di trasporto pubblico, anche mediante l'offerta di sistemi di trasporto specifici ad integrazione di quelli tradizionali, ai sensi dell'articolo 27 del decreto-legge 30 gennaio 1971, n. 5, convertito,

con modificazioni, dalla legge 30 marzo 1971, n. 118.

ART. 10.

(Tariffe).

1. Le regioni stabiliscono le direttive ed i criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto al fine di assicurare l'equilibrio economico e finanziario delle aziende di gestione dei trasporti locali, nonché l'uniformità e l'integrazione delle tariffe dei diversi modi di trasporto locale.

ART. 11.

(Ripiano dei deficit di gestione).

1. Le regioni e gli enti locali possono contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale relativi agli anni 1991 e 1992 secondo le modalità ed entro i limiti indicati negli articoli 2, commi 1, 2 e 4, e 2-bis del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403.

2. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui contratti dalle regioni e dagli enti locali ai sensi degli articoli 2 e 2-bis del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, nonché ai sensi del comma 1 del presente articolo, sono assunti a carico del bilancio dello Stato nella misura dell'85 per cento.

3. Qualora i mutui contratti o da contrarre dalle regioni a statuto ordinario e dagli enti locali, ai sensi degli articoli 2 e 2-bis del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, ed ai sensi del comma 1 del presente articolo, siano regolati ad un tasso di interesse superiore a quello massimo stabilito dal Ministro del tesoro in applicazione dell'articolo 13 del decreto-legge 28 di-

cembre 1989, n. 415, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1990, n. 38, la contribuzione statale di cui al comma 2 del presente articolo è comunque determinata con riferimento alla rata di ammortamento calcolata con l'interesse nella misura massima consentita.

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

ART. 12.

(Norme di copertura).

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2 dell'articolo 6, valutati per l'anno 1993 in lire 1.336 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7733 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1993.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 11, valutati per l'anno 1994 e successivi in lire 1.615 miliardi, si provvede, per gli anni 1994 e 1995, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni, per i medesimi anni, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1993-1995, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1993, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.