

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2575

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**URSO, BUONTEMPO, MARIO CARUSO, FIORI,
MARENCO, MARIANO, RICCIO, RIVELLI, ZACCHERA**

Disciplina del trasporto pubblico locale

Presentata il 23 maggio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI! — È noto come il settore del trasporto pubblico locale versi in una situazione di profonda crisi, che va accentuandosi nonostante i ripetuti interventi succedutisi a livello legislativo. Due elementi di fondo sono sufficienti ad evidenziarla.

La qualità del servizio offerto è insoddisfacente per l'utenza e, comunque, insufficiente a modificare a favore del trasporto pubblico l'attuale ripartizione modale della domanda. Lo dimostrano sia la bassa velocità commerciale dei servizi, particolarmente di quelli urbani, sia la continua perdita di utenza che ormai da qualche anno il settore fa registrare (tra il 1985 ed il 1990 la diminuzione dei viaggiatori-per chilometro trasportati è stata pari al 25

per cento in ambito urbano e pari al 12 per cento in ambito extraurbano).

La situazione economico-finanziaria del settore è ormai ai limiti del collasso: i debiti accumulati negli ultimi anni dalle aziende di trasporto hanno raggiunto, al 31 dicembre 1994, la soglia di 16.000 miliardi di lire.

Tale situazione è destinata ulteriormente ad aggravarsi, fino al punto da mettere in pericolo la possibilità di assicurare il servizio, se non si interviene tempestivamente con una incisiva azione di risanamento, e certamente non è sufficiente lo stanziamento di circa 10.000 miliardi di lire nei prossimi dieci anni.

La legge 10 aprile 1981, n. 151, era destinata ad operare un primo tentativo di

porre un freno alle sopraevidenziate tendenze negative.

In particolare, con detto provvedimento legislativo, concernente la riforma del trasporto pubblico locale e l'istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private e per gli investimenti nel settore, si era inteso riqualificare la spesa pubblica per i trasporti, prevedendo una razionalizzazione di tali servizi dopo il trasferimento alle regioni delle relative funzioni, ai sensi dei decreti del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e 24 luglio 1977, n. 616, ed il raggiungimento, nel termine di un quinquennio, dell'equilibrio economico dei bilanci delle aziende.

A tali risultati la citata legge n. 151 del 1981, intendeva pervenire anche mediante il superamento del meccanismo della cosiddetta « spesa storica ». Infatti, antecedentemente alla emanazione di tale provvedimento legislativo (e quindi alla istituzione del Fondo nazionale trasporti) gli enti locali corrispondevano alle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico somme provenienti da un fondo comune, assegnato cumulativamente dallo Stato, nel quale erano conglobati i contributi corrisposti per i vari servizi, quali i trasporti, la sanità o la scuola, e che veniva costituito dagli introiti erariali affluenti alle regioni.

Dopo l'istituzione del Fondo nazionale trasporti per effetto della legge n. 151 del 1981, quest'ultimo venne dotato finanziariamente, per il primo anno, di una somma pari a quella complessivamente erogata dai citati enti locali con i propri introiti erariali.

Di conseguenza, la prima erogazione del Fondo, da parte dello Stato, a favore di ciascuna regione non poteva essere effettuata in misura percentuale differente rispetto a quella in precedenza corrisposta direttamente dalla regione medesima.

Negli anni successivi, le suddette percentuali non furono modificate se non per taluni marginali assestamenti, in quanto i nuovi criteri previsti dalla legge n. 151 del 1981 per la ripartizione del Fondo, basati sulla dimensione dei servizi effettuati, sulle

caratteristiche del territorio sul quale essi si svolgevano e sul progressivo conseguimento delle condizioni economiche di pareggio del bilancio, sono risultati inadeguati — anche per scarsità ed inadeguatezza degli indicatori statistici ed economici disponibili, che avrebbero dovuto consentire di verificare la corretta applicabilità dei principi teorici previsti dalla legge — a garantire la giusta somministrazione dei fondi alle singole regioni, in modo proporzionale alle esigenze di sovvenzionamento dei servizi locali. Tanto più che le regioni dimostrarono scarsa propensione e disponibilità ad accettare la ripartizione del fondo secondo criteri diversi da quelli già previsti e adottati in epoca anteriore alla emanazione della citata legge n. 151 del 1981.

Così, il consolidamento di tale procedura diede origine al già citato meccanismo comunemente denominato della « spesa storica », la cui tendenza al superamento può dirsi concretamente essere stata avviata soltanto in sede di ripartizione tra le regioni del Fondo nazionale trasporti relativo all'anno 1993.

Pertanto, non essendo di fatto riuscita a superare tale logica, la legge n. 151 del 1981, pur avendo recato indubbiamente una certa razionalità nell'organizzazione e nella spesa del trasporto pubblico locale di persone, non ha conseguito gli obiettivi che si era prefissa; essa si è, in definitiva, risolta in una sanatoria parziale dei disavanzi di esercizio, col risultato di penalizzare le regioni che avevano incrementato l'offerta dei servizi e di agevolare, per contro, quelle che avevano accusato gestioni sempre più disastrose.

Con il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, si è tentato di ridare forza alla legge n. 151 del 1981, individuando parametri e condizioni capaci di riportare in logica economica l'attuale gestione. Ma, avendo tale provvedimento legislativo coinciso con la riduzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio, qualsiasi azione di razionalizzazione è stata distolta dalla preminente ricerca di finanziamenti per l'emergenza contingente.

Alla luce di tali considerazioni, occorre un nuovo intervento, che persegua due obiettivi di fondo:

definire una nuova organizzazione complessiva del trasporto pubblico locale, compresi i servizi marittimi regionali, che stabilisca con chiarezza le condizioni per assicurare al settore una gestione efficiente ed economicamente sana;

predisporre un piano di risanamento dal settore, attraverso l'estinzione dei debiti pregressi e l'eliminazione degli esuberi di personale, in modo da non far gravare sulla « nuova organizzazione » le inefficienze del passato.

Il progetto di interventi deve essere riportato nell'alveo di una corretta programmazione del settore, disciplinando contestualmente una nuova organizzazione del trasporto pubblico locale secondo la proposta di legge in esame, che si articola in venti articoli, i cui elementi sono:

a) una nuova definizione del trasporto pubblico locale, comprendendo, in questo settore, l'insieme dei servizi di trasporto offerti per il soddisfacimento della domanda di mobilità locale. È questa la condizione perché si possa arrivare ad una programmazione dei trasporti locali effettivamente unitaria e che, quindi, elimini quelle sovrapposizioni e duplicazioni, soprattutto tra servizi stradali e servizi ferroviari, che contribuiscono all'aumento distorto dei costi del settore. Dunque, i trasporti pubblici locali non saranno più soltanto i trasporti urbani e le autolinee regionali, come sostanzialmente dettava la legge n. 151 del 1981, ma anche i servizi locali di trasporto ferroviario, siano essi delle Ferrovie dello Stato Spa che in concessione e in gestione governativa, nonché quelli effettuati per via d'acqua interna e per mare;

b) l'unificazione, allo stesso livello di governo, delle responsabilità di programmazione e di quelle finanziarie; in passato il fatto che il programma dei servizi era di competenza delle regioni, mentre la quantificazione delle risorse finanziarie disponi-

bili per il settore era di competenza dello Stato (attraverso il Fondo nazionale trasporti), ha, di fatto, deresponsabilizzato entrambi i livelli di governo rispetto ai reali rapporti di causa-effetto tra scelte di piano (i servizi) e scelte finanziarie (le risorse dedicate). Il superamento di questa situazione non può che portare all'unificazione delle responsabilità al livello di governo regionale, scelta, peraltro, che è stata fatta già in sede di legge finanziaria 1993. In base a tale unificazione delle responsabilità, le regioni dovranno programmare la quantità e la qualità dei servizi di trasporto pubblico sulla base delle risorse finanziarie che saranno effettivamente disponibili;

c) la netta separazione dei ruoli e dei compiti degli enti di governo e delle società di gestione. Il settore del trasporto pubblico locale dovrà essere organizzato su due poli nettamente distinti: da un lato, l'ente di governo, che predispone i piani di trasporto ed i programmi dei servizi, reperisce e gestisce le risorse finanziarie, affida alle società la gestione dei servizi, contrattandone preventivamente il costo, controlla la quantità e la qualità dei servizi effettivamente resi; dall'altro lato, le società di gestione che effettuano il servizio richiesto dall'ente di governo, avendo certezza delle risorse finanziarie ed organizzandosi, quindi, su basi di imprenditorialità e di efficienza. Gli enti di governo sono la regione (o, per sua delega, le province) per i servizi extraurbani, una apposita autorità per le grandi aree metropolitane. Le società di gestione dovranno essere talune di quelle previste dalla legge 8 giugno 1990, n. 142, sull'ordinamento delle autonomie locali, e segnatamente, le aziende speciali o le società per azioni;

d) la costituzione di autorità per il trasporto locale. I problemi del trasporto pubblico locale, indicati in premessa, sono particolarmente gravi nelle grandi aree metropolitane, dove la qualità del servizio tocca, in molti casi, i livelli più bassi ed alle quali è imputabile circa il 70 per cento del debito complessivo del settore. In que-

ste aree l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico è pesantemente condizionata dal fatto che i servizi vengono svolti in promiscuità con il traffico automobilistico e dalla situazione di congestione in cui versa la rete stradale. Di fatto, le aziende di trasporto pubblico sopportano forti costi (appunto i costi di congestione) che sono causati dalla circolazione privata. Questo problema può essere risolto soltanto attraverso la gestione unitaria ed integrata della mobilità e, quindi, affidando ad un unico organismo il ruolo di ente di governo sia dei servizi di trasporto pubblico sia dell'organizzazione della circolazione stradale. Di qui l'esigenza di istituire autorità per il trasporto locale che sovrintendano alla mobilità tutta;

e) la definizione, a livello regionale, delle risorse finanziarie disponibili per i servizi di trasporto pubblico locale. Le risorse, disponibili annualmente a livello regionale per la produzione dei servizi di trasporto pubblico locale, saranno costituite dai trasferimenti dello Stato provenienti dal fondo nazionale trasporti, dai trasferimenti dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa e per quelli relativi all'esercizio delle ferrovie concesse ed in gestione governativa. Tali trasferimenti, ed in particolare il primo, non dovranno avvenire più secondo la ripartizione tra le regioni basata sul criterio della spesa storica, bensì sul criterio, da definire con opportune intese di tutti i soggetti interessati, della qualità e quantità dei servizi prodotti ed eventualmente venduti. Ai suddetti trasferimenti vanno aggiunte le entrate regionali derivanti dall'applicazione del principio dell'autonomia impositiva: ciascuna regione dovrà fare ricorso a questo strumento in funzione della maggiore quantità di servizi che intende assicurare alla propria popolazione ed al proprio territorio rispetto alla quantità consentita dai trasferimenti dello Stato. Infine, le tariffe, che dovranno essere di entità tale da assicurare nel tempo un grado di copertura dei costi decisa-

mente maggiore dall'attuale (che è di circa il 20 per cento a fronte di una media europea del 45-50 per cento). I relativi introiti affluiranno direttamente alle società di gestione. L'entità complessiva delle risorse finanziarie, al netto degli introiti tariffari, dovrà essere quantificata dalle regioni preventivamente tra servizi di trasporto extraurbani, servizi di trasporto urbani e, laddove esistenti, servizi di trasporto metropolitani. I comuni e le autorità per il trasporto locale possono integrare tali trasferimenti dalla propria regione con ulteriori entrate autonome;

f) la definizione di nuovi rapporti tra enti di governo e società di gestione. Gli enti di governo (regioni, comuni, autorità) affidano, di norma, in concessione la gestione dei servizi di trasporto pubblico sulla base di un contratto di servizio.

I rapporti tra gli enti di governo e le società di gestione sono regolati da contratti di servizio, nei quali sono indicati i programmi di esercizio da svolgere ed indicate le risorse finanziarie ad essi destinate. Gli enti di governo possono stipulare contratti nella misura resa possibile dalle risorse disponibili.

La nuova organizzazione sostituisce, quindi, al deleterio metodo del ripiano dei disavanzi a fine lista, che tanti guasti ha arrecato al settore, il metodo della contrattazione a preventivo in base alle risorse disponibili ed a costi dichiarati.

La presente proposta di legge consta di venti articoli.

Con l'articolo 1 si definisce il campo di applicazione della legge e si dà la nozione di trasporto pubblico locale. Ad esso sono assimilati i servizi effettuati con carattere complementare.

Con l'articolo 2 si delega alle regioni l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione ed in gestione commissariale governativa, dopo che per le stesse saranno stati attuati i piani di riorganizzazione previsti dall'articolo 13 e sempre che le regioni, come stabilito dal medesimo articolo 13, abbiano approvato i rispettivi piani regionali.

L'articolo 3 prevede talune attribuzioni alle regioni relative alla predisposizione dei piani e dei programmi per l'espletamento del servizio di trasporto pubblico locale. In particolare, esse definiscono la politica regionale del trasporto, anche al fine di realizzare l'integrazione ed il coordinamento con i servizi ferroviari, e definiscono gli indirizzi generali per la formazione dei piani di trasporto urbano, extraurbano e metropolitano di competenza degli enti locali; adottano, per i trasporti di propria competenza, programmi triennali di assetto e di gestione dei servizi preordinati per evitare duplicati concorrenziali nelle linee di trasporto pubblico integrato e coordinato tra i vari modi, secondo fabbisogni di mobilità e principi di chiarezza.

La pianificazione dei trasporti urbani, extraurbani e metropolitani è invece riservata, nell'ambito della rispettiva competenza, alle province, alle autorità per il trasporto locale ed ai comuni.

Lo stesso articolo 3 stabilisce che la mancata tempestiva adozione dei piani e dei programmi comporta, a carico delle regioni inadempienti, la sospensione del trasferimento della quota di finanziamento statale.

L'articolo 4 attribuisce alle regioni, per gli adempimenti di cui all'articolo 3, una potestà normativa diretta a fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto; ad adottare modalità e strumentazioni idonee ad una capillare integrazione dei servizi, con particolare riferimento al trasporto intermodale; a stabilire l'unificazione dei livelli tariffari, nonché le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori; a realizzare sistemi a rete con interconnessioni tra il servizio in ferrovia e quello su gomma; a favorire l'affidamento a terzi di attività strumentali od ausiliarie all'esercizio; a realizzare, infine, adeguati sistemi di informazione al pubblico sull'offerta dei servizi di trasporto.

Con l'articolo 5 viene ammessa la facoltà, per le regioni, di istituire l'autorità per il trasporto locale, alla quale sono attribuite funzioni di programmazione, re-

golazione ed organizzazione della viabilità, della circolazione anche dei veicoli privati, della sosta, del servizio di trasporto e delle relative infrastrutture.

Lo stesso articolo si incarica di individuare taluni criteri ai quali le regioni dovranno uniformarsi in sede di emanazione delle norme per l'istituzione dell'autorità per il trasporto locale, il cui funzionamento, peraltro, non comporta oneri a carico dello Stato: in particolare, si attribuiscono a tale organismo, in materia di trasporto locale, le funzioni amministrative spettanti alla città metropolitana; si individuano nel presidente e nel comitato del trasporto locale, gli organi dell'autorità; si stabilisce che le funzioni di presidente sono attribuite di diritto al presidente della provincia o al sindaco del comune capoluogo.

L'articolo 6 individua la competenza delle autorità le quali, nell'ambito delle proprie funzioni e in conformità del piano regionale dei trasporti, predispongono i piani di sviluppo del sistema di trasporto locale e, con cadenza annuale, il piano operativo triennale, definendo gli investimenti da realizzare nel triennio ed individuando le fonti di finanziamento, i programmi di esercizio del trasporto locale, le condizioni di svolgimento dei servizi di trasporto e i provvedimenti per la disciplina tecnica, economica e tariffaria della circolazione privata e della sosta. Le autorità, inoltre, stipulano con le imprese i contratti per i servizi di trasporto e provvedono all'approvvigionamento delle risorse necessarie, costituite dai trasferimenti delle pubbliche amministrazioni e dagli introiti tariffari dei servizi, della sosta ed eventualmente dell'uso dell'infrastruttura.

L'articolo 7 individua le risorse finanziarie di ciascuna regione a statuto ordinario per il trasporto pubblico locale. Tali risorse, sono costituite principalmente da trasferimenti dallo Stato, siano essi provenienti dal Fondo nazionale trasporti, già confluito nel Fondo comune, ovvero riguardanti l'esercizio delle ferrovie in concessione e in gestione governativa e dei servizi marittimi regionali.

Alle risorse di cui sopra le regioni possono contribuire con la propria autonoma potestà impositiva.

Il medesimo articolo 7 prevede, altresì, le forme di incremento delle predette risorse e rinvia a decreti dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, la determinazione dei criteri di riparto delle risorse medesime.

Disposizioni particolari sono previste per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale intercorsi fra le regioni e le Ferrovie dello Stato Spa, ai quali provvede direttamente lo Stato nel biennio successivo alla data di entrata in vigore della legge. Nel periodo successivo al predetto biennio le risorse relative ai trasferimenti dallo Stato per gli oneri concernenti i suddetti contratti di servizio, concorrono a costituire le risorse finanziarie di ciascuna regione.

Viene, inoltre, stabilito che i vincoli previsti nel medesimo articolo per le risorse statali derivanti dai trasferimenti afferenti all'ex Fondo nazionale trasporti e alle ferrovie in concessione e in gestione governativa sono limitati ad un periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore del provvedimento legislativo in esame.

L'articolo 8 demanda alle regioni la determinazione delle tariffe di trasporto le quali, nell'ambito di sistemi tariffari integrati adottati dalle regioni medesime, sono uniformate tra i diversi modi di trasporto.

È inoltre prevista la possibilità di stabilire tariffe particolari per gli automobilisti nelle aree metropolitane indicate dalla legge n. 142 del 1990.

L'articolo 9 individua nella economicità ed efficienza i principi da osservare nella organizzazione del servizio di trasporto pubblico che, di norma, è esercitato in regime di concessione ed è affidato al migliore offerente, secondo le procedure della gara pubblica.

Lo stesso articolo stabilisce che i termini e le modalità della concessione nonché gli obblighi del concessionario, devono essere indicati nell'avviso di gara.

L'articolo 10 contiene disposizioni sui contratti di servizio che dovranno disciplinare i rapporti intercorrenti tra ente concedente e società di gestione.

Con l'articolo 11 si disciplina il contenuto dei poteri di vigilanza delle regioni, enti locali ed autorità per il trasporto locale sullo svolgimento dei servizi affidati in concessione.

L'articolo 12 si riferisce al costo dei servizi di trasporto, il quale è determinato in base alla qualità e quantità dei servizi programmati e in relazione alle categorie e ai modi di trasporto nonché a parametri di efficienza e di economicità della gestione.

L'articolo 13 disciplina il piano di riorganizzazione del trasporto ferroviario, attualmente svolto in concessione e in gestione governativa, da adottare dal Ministro dei trasporti e dalla navigazione, su parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Tale piano dovrà tenere conto del necessario coordinamento tra servizi ferroviari ed altre modalità di trasporto per ambiti regionali e stabilire, inoltre, la trasformazione delle attuali gestioni governative in società di capitali.

Lo stesso articolo prevede la delega alle regioni delle funzioni amministrative statali nel settore, dopo l'adozione di detto piano di riorganizzazione, e sempre che le regioni abbiano adottato i rispettivi piani regionali.

L'ultimo comma dell'articolo 13 prevede, infine, l'attuazione nel settore ferroviario della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, al fine di separare la gestione del trasporto da quella delle infrastrutture come del resto già fatto dalle Ferrovie dello Stato Spa, e rinvia ad un decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione i criteri e le modalità applicativi della direttiva stessa.

L'articolo 14, sempre ai fini della riorganizzazione del servizio ferroviario previsti all'articolo 13, incentiva la promozione di accordi tra le Ferrovie dello Stato Spa e le singole regioni nell'ambito del trasporto pubblico.

Con l'articolo 15 viene costituito nell'ambito del Ministero dei trasporti e della navigazione, un osservatorio con il compito, tra l'altro, di effettuare analisi e valutazioni in materia di costi di produzione e livelli di prestazione tecnico-economica dei servizi di trasporto e di formulare proposte al Ministro dei trasporti e della navigazione per appropriati interventi, allo scopo di eliminare eventuali anomalie riscontrate.

L'articolo 16 individua i criteri, nel rispetto delle quali le regioni predispongono piani triennali per l'equilibrio gestionale dei servizi di trasporto pubblico locale. Tali criteri consistono nella capacità di autofinanziamento mediante alienazione di beni disponibili di pertinenza dei soggetti esercenti i servizi di trasporto nella regione; nella rideterminazione delle tariffe di servizi ai fini del risanamento delle aziende; nell'individuazione delle forme concrete per la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché per il conseguimento dell'immediata economia di gestione.

L'articolo 17 prevede, al comma 1, l'esclusione da tasse ed imposte delle operazioni societarie conseguenti alla prevedibile riorganizzazione societaria del settore. La costituzione di nuovi organismi i conferimenti, le fusioni, le incorporazioni e la cessione di azioni o quote di partecipazione non possono essere frenate dalle imposte e tasse previste in tali casi.

La norma recata dal comma 2 si rende necessaria al fine di evitare che, per effetto della trasformazione dei contributi di esercizio in corrispettivi dei contratti di servizio, si possa arrivare all'applicazione dell'IVA sui trasferimenti degli enti concedenti alle aziende esercenti. In tale ipotesi il fabbisogno contributivo del settore dovrebbe essere incrementato in misura proporzionale all'aliquota IVA applicabile.

Con i commi 3 e 4 si intende dare una definitiva soluzione all'annosa questione relativa al trattamento IVA nell'ambito dei servizi di trasporto viaggiatori che è ora

notevolmente diversificato; infatti nel settore si hanno le seguenti aliquote:

esenzione: prestazione di trasporto urbano (numero 14 del primo comma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633);

9 per cento: prestazioni di trasporto ferroviario e marittimo (articolo 1, comma 3, del decreto-legge 7 marzo 1991, n. 68, convertito dalla legge 29 aprile 1991, n. 139);

9 per cento: prestazioni di trasporto aereo (articolo 36, comma 3, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427);

19 per cento: prestazioni di trasporto automobilistico extraurbano;

9 per cento: prestazioni di trasporto funiviario (numero 127, parte III, tabella A del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633).

L'unificazione nell'aliquota IVA al 9 per cento per tutti i tipi e modalità di trasporto appare ormai ineludibile sia perché già prevista, in prospettiva, al punto 3 dell'allegato H della direttiva 92/77/CEE del Consiglio, del 19 ottobre 1992, sia per un'esigenza di funzionalità nei sempre maggiori casi di integrazione tariffaria ferro-gomma effettuata dalle stesse aziende esercenti o in più articolati esempi di intermodalità.

Inoltre, l'armonizzazione impositiva in un'unica aliquota non può non valorizzare le specifiche caratteristiche di ciascun modo di trasporto senza complicarne gli adempimenti amministrativi.

L'unificazione comporta anche l'eliminazione, per il settore, del pro-rata d'indebitabilità con vantaggi di esercizio che, nel trasformarsi in corrispettivi dei contratti di servizio, perdano i benefici fiscali derivanti dalla non considerazione quali componenti positivi di reddito ai sensi della legge 6 febbraio 1987, n. 18.

L'articolo 18 si rende necessario per riuscire a superare le difficoltà applicative recate dal comma 4-ter dell'articolo 3 della legge n. 223 del 1991, il quale, per introdurre l'indennità di mobilità, in casi eccezionali quali fallimento, concordato preventivo, eccetera, anche nel settore autoferrotranviario, per un difetto di coordinamento, ha introdotto due disposizioni simili, ma con alcune differenziazioni sostanziali sull'ambito applicativo, sul coordinamento con la normativa generale in tema di cassa integrazione guadagni, sulla retribuzione di riferimento per il calcolo della pensione, che pongono serie difficoltà applicative. Viene, quindi, prevista l'unificazione in una unica disposizione delle due esistenti, stabilendo una soluzione più rispettosa delle peculiarità del settore.

L'articolo 19 prevede la modifica dell'articolo 26 dal regolamento, allegato A) al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, nel senso di raccordare l'attuale specifica disciplina del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri, da un lato, con quelli che sono i principi cui si ispira la riforma del settore, e, dall'altro, con la normativa generale in tema di mobilità. In particolare vi è la necessità che le procedure per l'esonero dei lavoratori in esubero, già previste dall'articolo 26, siano innovative sia con riguardo alle attuali situazioni tipiche della vita delle aziende in cui ricorre tale evenienza, sia tenuto conto della diversa ripartizione delle competenze e delle responsabilità gestionali operata dalla riforma.

Tali modifiche, tuttavia, sono poste in un quadro che tende a salvaguardare la complessiva peculiarità del settore, prevedendo che l'applicazione della normativa generale, rinveniente dalla legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, sia limitata alle sole procedure per la messa in mobilità del personale, compresa, quindi, quella di consultazione delle organizzazioni sindacali, alle condizioni e modalità per l'iscrizione nelle apposite liste, ai benefici volti a facilitare il reinserimento lavorativo nonché all'erogazione dell'indennità di mobilità.

È previsto, altresì, riprendendo la norma attualmente in vigore, che i lavoratori esonerati conservino per un triennio la preferenza nelle successive riassunzioni dell'azienda e che, nel caso di sostituzione nella concessione di linee del trasporto pubblico locale, l'azienda subentrante provveda ad integrare il proprio organico occupando il personale esonerato dall'azienda che ha cessato il rapporto concessionale.

Per provvedere agli oneri derivanti dall'attuazione della legge è prevista l'istituzione di specifici contributi che, in analogia con quanto previsto dalla legge n. 223 del 1991, sono identificati nell'apposita gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS).

Con l'articolo 20 si prevede il rifinanziamento del Fondo nazionale per gli investimenti destinati al rinnovo e potenziamento del parco rotabile.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Definizione di trasporto pubblico locale).

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano anche alle regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e di Bolzano, compatibilmente con le norme dei rispettivi statuti e con le relative norme di attuazione.

3. Per trasporto pubblico locale si intendono i servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo in ambito regionale di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia, per via d'acqua interna e per mare, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe pre-stabiliti e offerta indifferenziata, ivi compresi quelli svolti tra due regioni confinanti.

4. Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai servizi effettuati con carattere complementare ma necessario rispetto ai servizi di trasporto pubblico locale.

ART. 2.

(Delega di funzioni).

1. Sono riservate alla competenza delle regioni, ferme restando le competenze statali in materia di sicurezza, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale, 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 dell'articolo 13, comma 3, della presente legge. Sono altresì riservate alla competenza delle re-

gioni le funzioni amministrative in materia di servizi marittimi regionali di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169.

2. Qualora il servizio di trasporto pubblico locale si svolga sul territorio di regioni confinanti, le funzioni amministrative sono esercitate dalla regione nel cui territorio il percorso è prevalente, previa intesa con l'altra regione.

3. Sono di competenza dello Stato le linee ferroviarie che, pur svolgendosi nell'ambito di una o due regioni, assicurano i collegamenti di interesse nazionale e quelli internazionali.

4. Le regioni delegano di norma agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142.

ART. 3.

(Pianificazione dei trasporti locali).

1. Le regioni organizzano l'esercizio delle funzioni ad esse attribuite dalla presente legge sulla base di piani regionali dei trasporti definiti in armonia con gli indirizzi nazionali di politica dei trasporti contenuti nelle leggi dello Stato, nel piano generale dei trasporti e nelle sue articolazioni settoriali.

2. Ai fini di cui al comma 1 le regioni:

a) definiscono i piani regionali dei trasporti e relativi aggiornamenti in connessione con le relative previsioni di assetto territoriale, ambientale e di sviluppo economico;

b) definiscono gli indirizzi generali per l'elaborazione dei piani di trasporto pubblico locale, anche al fine di realizzare l'integrazione delle varie modalità del trasporto e tenendo, comunque, conto dei piani urbani del traffico e dei piani del traffico per la viabilità extraurbana, di cui all'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 17 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360;

c) adottano per i trasporti pubblici di propria competenza programmi triennali di assetto delle linee di trasporto pubblico atti ad assicurare un sistema di trasporto pubblico coordinato ed integrato tra i vari modi secondo i fabbisogni di mobilità e nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 7;

d) promuovono intese interregionali allo scopo di assicurare un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato.

3. Le regioni definiscono i piani regionali dei trasporti entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. L'inadempienza della regione ai fini di cui al presente articolo determina la sospensione dei trasferimenti delle quote di finanziamento statale di cui all'articolo 7.

5. Gli enti locali, di cui alla legge 8 giugno 1990 n. 142, provvedono, nell'ambito delle rispettive competenze ed in conformità ai piani regionali, alla pianificazione dei trasporti pubblici.

ART. 4.

(Normative regionali).

1. Per gli adempimenti previsti all'articolo 3 le regioni emanano norme dirette a:

a) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto sulla base di criteri funzionali di gestione del territorio e della mobilità per aree omogenee di traffico;

b) adottare modalità atte a realizzare lo sviluppo dei servizi di trasporto, mediante sistemi intermodali e l'adeguamento degli orari e delle frequenze dei servizi esercitati;

c) dettare, ai fini del rilascio delle concessioni di cui all'articolo 9, criteri per la classificazione dei servizi secondo gli ambiti territoriali, definendo i livelli minimi dei servizi stessi in correlazione con le risorse disponibili;

d) promuovere e sostenere in via prioritaria la costituzione di forme associative nella gestione dei servizi, tale da realizzare dimensioni organizzative e strutturali che consentano una maggiore economicità ed efficienza della gestione stessa, anche attraverso l'acquisizione di beni e servizi in comune da parte delle varie gestioni aziendali;

e) ripartire i finanziamenti in coerenza con i programmi triennali di assetto di cui all'articolo 3, comma 2, lettera c);

f) promuovere l'armonizzazione dei sistemi tariffari per le varie modalità di trasporto;

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

h) stabilire le sanzioni amministrative per assicurare il rispetto del regolare svolgimento del trasporto;

i) realizzare sistemi di imprese a rete in cui il servizio su ferrovia sia interconnesso con il servizio su gomma funzionalmente e non per singole linee;

l) favorire l'affidamento a terzi di attività strumentali od ausiliarie all'esercizio del servizio di trasporto;

m) realizzare adeguati sistemi di informazione al pubblico sull'offerta dei servizi di trasporto.

ART. 5.

(Autorità per il trasporto locale).

1. Al fine di realizzare una gestione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale le regioni possono istituire, con proprie leggi, l'autorità per il trasporto locale, con funzioni di programmazione, regolazione, organizzazione della viabilità, della circolazione anche dei veicoli privati, della sosta, dei servizi di trasporto e delle relative infrastrutture.

2. In sede di emanazione delle norme per l'istituzione dell'autorità per il trasporto locale, le regioni si informano ai seguenti criteri:

a) nella materia dei trasporti pubblici locali di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, le funzioni amministrative possono essere svolte dall'autorità per il trasporto locale, i cui organi sono il presidente e il comitato per il trasporto locale;

b) le funzioni del presidente sono di diritto attribuite al presidente della provincia o al sindaco del comune capoluogo; la sede dell'autorità per il trasporto locale è correlativamente istituita presso l'amministrazione provinciale.

3. Con legge regionale sono altresì stabilite le norme relative al funzionamento dell'autorità per il trasporto locale ai sensi delle competenze ad essa attribuite dall'articolo 6.

ART. 6.

(Competenze dell'autorità per il trasporto locale).

1. L'autorità per il trasporto locale, nell'ambito delle funzioni alla stessa attribuite dall'articolo 5, ed in conformità al piano regionale dei trasporti, svolge, sulla base della legge regionale di cui al medesimo articolo 5, i seguenti compiti:

a) predispone il piano di sviluppo del sistema di trasporto locale e definisce l'assetto della rete dei servizi;

b) predispone annualmente il piano triennale delle infrastrutture per i trasporti locali e definisce gli investimenti da realizzare nel triennio, indicando le relative fonti di finanziamento che sottopone all'approvazione della regione;

c) stipula i contratti per il servizio di trasporti con le imprese, secondo le modalità operative stabilite con le procedure di cui al presente comma;

d) provvede all'approvvigionamento delle risorse necessarie, costituite dai trasferimenti delle pubbliche amministrazioni e dagli introiti tariffari dei servizi, della sosta ed, eventualmente, dell'uso dell'infrastruttura.

2. Con la medesima legge di cui al comma 1 del presente articolo, la regione assicura la copertura finanziaria degli oneri necessari all'esercizio delle funzioni delegate nonché di quelle stabilite dal comma 3 dell'articolo 5.

ART. 7.

(Risorse finanziarie).

1. In attesa della riforma organica della finanza locale, le risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale sono costituite da:

a) trasferimenti delle regioni di quota parte delle risorse del Fondo comune per le regioni a statuto ordinario, già di pertinenza del soppresso Fondo nazionale dei trasporti;

b) trasferimenti alle regioni dallo Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e dei servizi marittimi regionali, previa attuazione della delega di cui all'articolo 13, comma 3;

c) entrate regionali.

2. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci delle società di servizi e vengono computati in sede di determinazione dei corrispettivi di concessione.

3. Le risorse di cui alla lettera a) del comma 1 del presente articolo, a decorrere dall'anno 1996, sono annualmente incrementate, rispetto a quelle stanziare per il 1995, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione, fermo restando il disposto di cui all'articolo 3, comma 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 500.

4. Le risorse di cui alla lettera b) del comma 1, da stabilire su base parametrica con decreti del Ministro dei trasporti e

della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sono annualmente incrementate, a parità di livello di servizi, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

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 comune per le regioni a statuto ordinario già di pertinenza del soppresso Fondo nazionale dei trasporti, in conformità ai criteri stabiliti con decreto emanato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, 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, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della legge 23 dicembre 1992, n. 500;

b) quanto ai trasferimenti delle risorse di cui al comma 4, con riferimento ai servizi ferroviari e marittimi regionali esistenti nel territorio di ciascuna regione.

6. Limitatamente al primo biennio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, lo Stato provvede direttamente, previa verifica di congruità degli atti, agli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale intercorsi fra le regioni e le Ferrovie dello Stato Spa.

7. A partire dall'esercizio finanziario successivo alla scadenza del biennio di cui al comma 6, i trasferimenti dallo Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa concorrono a costituire per ciascuna regione a statuto ordinario le risorse per il trasporto pubblico locale di cui al comma 1.

8. Le risorse di cui ai trasferimenti dallo Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, e sono rideterminate annualmente in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

9. Limitatamente ad un periodo di tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i trasferimenti di cui ai commi 3 e 4 sono destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

ART. 8.

(Tariffe).

1. Le regioni stabiliscono i criteri per la determinazione da parte degli enti locali competenti delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale in relazione ai costi dei servizi e, comunque, in misura tale da assicurare l'equilibrio economico-finanziario della connessa gestione, nonché l'uniformità e l'integrazione delle tariffe delle diverse modalità di trasporto pubblico locale.

2. Sono a carico dell'ente locale competente i costi di gestione relativi a servizi di trasporto pubblico locale resi su richiesta con tariffe inferiori a quelle determinate ai sensi del comma 1, limitatamente alla differenza tra le tariffe praticate e quelle stabilite secondo i criteri di cui al medesimo comma 1.

3. Restano ferme le disposizioni di cui all'articolo 54, comma 8, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

4. L'ente locale competente può stabilire tariffe superiori a quelle determinate ai sensi dei commi 1 e 3, anche limitatamente a singoli titoli di viaggio o a singole relazioni di traffico.

5. Ad integrazione di quanto disposto in materia dalla legge 13 giugno 1991, n. 190, la regolamentazione della circolazione nei centri abitati può prevedere l'istituzione di tariffe particolari per gli automobilisti nelle aree metropolitane.

ART. 9.

(Organizzazione dei servizi di trasporto).

1. Le regioni, le autorità per il trasporto locale ove istituite e gli enti locali, organizzano i servizi di trasporto pubblico locale

secondo principi di economicità e di efficienza, da perseguire anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

2. I servizi di trasporto pubblico locale sono esercitati nelle forme di cui all'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142. Nel caso in cui tali servizi siano esercitati in regime di concessione, essi sono affidati secondo le procedure concorsuali della gara pubblica, assicurando comunque adeguate forme di pubblicità e comunicazione in tutte le fasi del procedimento.

3. L'avviso di gara di cui al comma 2 deve, comunque, prevedere:

a) la durata e le modalità della concessione;

b) i programmi di servizio;

c) i requisiti richiesti ai fini dell'aggiudicazione della gara, ivi compresa la idoneità tecnica e finanziaria del concessionario;

d) le forme di esercizio della concessione, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità del servizio;

e) l'obbligo del concessionario di assumere eventuali servizi aggiuntivi alle stesse condizioni delle linee simili già gestite, fermo restando quanto stabilito al comma 8;

f) i casi di revoca e decadenza della concessione;

g) lo schema di contratto di servizio di cui all'articolo 10 relativo alla concessione.

4. Nel caso di linee interregionali di cui all'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, l'avviso di gara è di competenza della regione nella quale si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione confinante interessata.

5. È consentita, previa autorizzazione dell'ente concedente, la subconcessione di servizi marginali relativi a trasporti da effettuare in orari, periodi e circostanze particolari per conseguire risparmi econo-

mici e gestionali, nel rispetto della regolarità di esercizio.

6. Il mancato rinnovo della concessione o la sua decadenza per inadempienze non attribuiscono il diritto ad alcun indennizzo. In tale caso, è riconosciuto al concessionario subentrante il diritto di prelazione per l'acquisto delle attrezzature fisse e mobili e del materiale rotabile.

7. In attesa dell'attuazione dei processi di organizzazione, i servizi di trasporto pubblico locale restano comunque affidati alle aziende esercenti per una durata di cinque anni, salvo i casi di revoca e decadenza.

8. Non possono essere affidati ad uno stesso concessionario servizi di trasporto pubblico locale su gomma per una quota superiore al 10 per cento del complesso dei suddetti servizi esercitati a livello nazionale.

ART. 10.

(Contratti di servizio).

1. L'esercizio dei servizi in concessione è disciplinato da contratti di servizio stipulati tra l'ente concedente e il soggetto concessionario.

2. Nei contratti di servizio sono definiti:

a) gli obblighi del soggetto concessionario ad assicurare i servizi di trasporto che devono essere analiticamente individuati, nonché a realizzare i necessari investimenti;

b) l'obbligo dell'ente concedente ad acquistare i servizi oggetto della concessione e a provvedere al pagamento dei relativi oneri secondo termini e modalità specificamente definiti;

c) le misure di controllo e le sanzioni in caso di inadempimento del contratto;

d) le risorse destinate per il raggiungimento delle finalità stabilite nel contratto e le modalità di erogazione.

ART. 11.

(Vigilanza).

1. Le regioni, le autorità per il trasporto locale, ove istituite, e gli enti locali effettuano la vigilanza:

a) sull'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;

b) sulla buona efficienza degli impianti e dei materiali circolanti;

c) sul regolare funzionamento dei servizi affidati in concessione.

2. Allo scopo di effettuare la vigilanza di cui al comma 1 possono essere richiesti al concessionario dati ed informazioni e possono essere svolte ispezioni e verifiche. Il concessionario è tenuto a consentire e ad agevolare il concreto espletamento delle suddette ispezioni e verifiche, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione personale e mezzi adeguati.

ART. 12.

(Costo dei servizi).

1. Il costo dei servizi di trasporto è determinato in base alla quantità e alla qualità dei servizi programmati in relazione alle categorie ed alla modalità, nonché con riferimento a parametri di efficienza e di economicità della gestione.

ART. 13.

(Trasporto ferroviario).

1. Allo scopo di perseguire la razionalizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione e in gestione governativa e di favorire l'inserimento nei sistemi regionali di trasporto pubblico, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province auto-

nome di Trento e di Bolzano, adotta, con proprio decreto, il piano di riorganizzazione dei servizi stessi, articolato per ambito regionale e con riferimento a due regioni confinanti, indicando le forme di coordinamento tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto, nel rispetto dell'autonomia organizzativa e della specificità funzionale del servizio ferroviario.

2. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 1 stabilisce, altresì, i criteri per la trasformazione delle gestioni commissariali governative in società per azioni, accorpando o scorporando i servizi da esse esercitati in conformità alle previsioni del piano stesso e dei piani regionali dei trasporti. Il piano di riorganizzazione definisce, inoltre, il patrimonio di ciascuna società e individua le sovvenzioni di esercizio di cui all'articolo 3, commi 4, 5 e 6, della legge 15 dicembre 1990, n. 385.

3. Dopo l'adozione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1 le funzioni amministrative statali in materia di servizi ferroviari già svolti in regime di concessione e in gestione governativa sono delegate alle regioni che abbiano già approvato i piani regionali dei trasporti e definito, per ciascuna area omogenea individuata nei piani stessi, l'organizzazione del sistema di trasporto pubblico.

4. Ai fini dell'attuazione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1 il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, con propri decreti, emanati di concerto con il Ministro del tesoro.

5. Alla data di emanazione dei decreti di cui al comma 4, e comunque entro i sessanta giorni successivi al termine di cui al comma 1, le regioni subentrano al Ministero dei trasporti e della navigazione in qualità di ente concedente.

6. Al fine di garantire l'efficienza e la competitività dei servizi ferroviari nell'ambito dei sistemi regionali di trasporto pubblico, si applicano le disposizioni di cui alla direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relative allo sviluppo delle ferrovie comunitarie.

7. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in sede di adozione del piano di

riorganizzazione di cui al comma 1, stabilisce con proprio decreto i criteri e le modalità per l'applicazione della citata direttiva 91/440/CEE.

ART. 14.

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

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione promuove la stipula di accordi tra le Ferrovie dello Stato Spa e le singole regioni per adeguare le modalità di organizzazione del servizio sulle linee locali o secondarie della rete delle Ferrovie dello Stato Spa al piano di riorganizzazione di cui all'articolo 13 ed ai piani regionali dei trasporti.

2. In attuazione degli accordi di cui al comma 1, le Ferrovie dello Stato Spa possono cedere la gestione dei servizi locali alle società di cui all'articolo 13, comma 2, anche assumendo in esse partecipazioni.

ART. 15.

(Ossevatorio dei costi del trasporto pubblico locale).

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione l'Osservatorio dei costi del trasporto pubblico locale, di seguito denominato « Osservatorio », con il compito di:

a) effettuare analisi e valutazioni in materia di costi di produzione e livelli di prestazione tecnico-economica dei servizi di trasporto, anche con riferimento a parametri qualitativi dei servizi stessi;

b) individuare disfunzioni del settore e formulare proposte al Ministro dei trasporti e della navigazione per adeguati interventi allo scopo di eliminare le disfunzioni riscontrate.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, determina la

composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

3. Le regioni sono tenute a fornire al Ministero dei trasporti e della navigazione le informazioni e i dati necessari per il funzionamento dell'Osservatorio, relativi alla domanda e all'offerta dei servizi di trasporto e all'andamento delle gestioni.

ART. 16.

(Equilibrio gestionale).

1. Le regioni predispongono, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un piano triennale nel quale devono essere individuate le risorse finanziarie da utilizzare per assicurare l'equilibrio gestionale dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei seguenti criteri:

a) capacità di autofinanziamento mediante l'alienazione di beni disponibili di pertinenza dei soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale nella regione nonché l'utilizzazione produttiva di beni e compendi non più necessari al servizio di pertinenza dei soggetti esercenti il trasporto pubblico locale, previa definizione di apposite intese tra le regioni e gli enti locali competenti, secondo le modalità e con gli effetti previsti dall'articolo 2, comma 4, del decreto-legge 5 dicembre 1991, n. 386, convertito dalla legge 29 gennaio 1992, n. 35;

b) rideterminazione delle tariffe relative ai servizi di trasporto pubblico locale, al fine di realizzare nel triennio l'obiettivo del risanamento delle aziende e del concreto allineamento dei livelli nazionali delle tariffe a quelli delle tariffe comunitarie;

c) individuazione di forme concrete di pronta applicazione per la razionalizzazione dei servizi del trasporto pubblico locale, al fine di realizzare il prioritario obiettivo della integrazione delle varie modalità di trasporto e di conseguire immediate economie di gestione.

ART. 17.

(Disposizioni fiscali).

1. Le operazioni di costituzione, conferimento, fusione, incorporazione, scissione o cessione di società o di aziende o loro rami e di trasferimento a qualsiasi titolo di azioni o quote di società nonché di quote di partecipazione a consorzi, finalizzate al conseguimento degli obiettivi della presente legge, sono esenti da qualsiasi tassa, imposta o contributo per un periodo di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Gli importi erogati alle aziende esercenti pubblico trasporto d'interesse regionale o locale in applicazione dei contratti di servizio di cui all'articolo 10 della presente legge, non sono considerati corrispettivi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, pur concorrendo a costituire il volume d'affari di cui all'articolo 20 del medesimo decreto n. 633 del 1972, e successive modificazioni.

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

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

4. Il numero 14 del primo comma dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è abrogato.

5. Gli importi di cui al comma 2 del presente articolo non sono considerati componenti positivi del reddito ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18.

6. I contratti di servizi sono soggetti a tassa fissa in caso d'uso.

ART. 18.

(Modificazioni
alla legge 23 luglio 1991, n. 223).

1. Il comma 4-ter dell'articolo 3 della legge 23 luglio 1991, n. 223, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 4-ter. Ferma restando la previsione dell'articolo 4, comma 1, della legge 12 luglio 1988, n. 270, nei casi di fallimento, di concordato preventivo, di amministrazione controllata o di procedure di liquidazione, ai lavoratori, licenziati successivamente al 1° gennaio 1993 da aziende che iscrivono i dipendenti al Fondo per la previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, si applica la disciplina sulla mobilità, quale prevista dalla presente legge limitatamente alle procedure, all'iscrizione nelle liste, all'indennità e al collocamento dei lavoratori ».

ART. 19.

(Disposizioni in materia di personale).

1. L'articolo 26 del regolamento contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale delle ferrovie, tranvie e linee di navigazione interna in regime di concessione, di cui all'allegato A, annesso al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, è sostituito dal seguente:

« ART. 26. — 1. Ferma restando la previsione dell'articolo 3, primo comma, del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 12 agosto 1947, n. 869, e successive modificazioni, le aziende hanno la facoltà, ai sensi dell'articolo 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, di collocare in mobilità il personale eccedente in tutti i casi di riduzione o trasformazione di attività o di lavoro determinati da:

a) riassetto dei servizi originato dall'attuazione dei piani regionali di trasporto o dei piani di bacino;

b) riduzione del livello dei servizi comunque operata dall'ente concedente;

c) ristrutturazioni aziendali anche conseguenti ad assorbimento di servizi per subentro nella concessione, fusione, incorporazione, scissione, cessione di aziende o rami di aziende, ovvero per esigenze di eliminazione di perdite di gestione;

d) mutamenti nei sistemi di esercizio.

2. Ai lavoratori collocati in mobilità ai sensi del presente articolo si applica la disciplina prevista dalla legge 23 luglio 1991, n. 223, limitatamente alle procedure, all'iscrizione nelle liste, all'indennità ed al collocamento dei lavoratori in mobilità.

3. L'azienda che ha operato riduzioni di personale è tenuta a riassumere di preferenza i lavoratori esonerati, che ne facciano domanda, per i posti che si rendano vacanti, cui essi sono ritenuti idonei, anche per qualifiche inferiori, purché durante il servizio precedentemente prestato non siano incorsi in una delle misure previste dagli articoli 43, 44 e 45 del presente regolamento. Il diritto alla preferenza si estingue dopo il terzo anno dall'esonero.

4. Il personale posto in mobilità dell'azienda che cessa dal rapporto concessorio può essere assunto dall'azienda subentrante, nei limiti delle proprie esigenze organizzative e con il trattamento economico e normativo di quest'ultima.

5. Le disposizioni del comma 2 del presente articolo si applicano anche alle aziende non soggette alla disciplina del presente regolamento, che occupino più di quindici dipendenti e che, in conseguenza di quanto previsto al comma 1 del presente articolo, intendano effettuare almeno cinque licenziamenti nell'arco di centoventi giorni in ciascuna unità produttiva, o in più unità produttive, nell'ambito del territorio di una stessa provincia.

6. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede anche mediante versamento da parte dell'azienda interessata e per ogni lavoratore posto in mobilità di un contributo in misura pari all'1,5 per cento dell'ultima retribuzione previdenziale. Il contributo è dovuto per dodici mesi, con decorrenza dal mese successivo a quello di esonero ed affluisce alla

gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale ».

ART. 20.

(Fondo nazionale per gli investimenti).

1. Limitatamente al primo triennio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge, è costituito, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Fondo nazionale per gli investimenti relativi al trasporto pubblico locale, la cui dotazione è stabilita annualmente per il triennio di competenza dalla legge finanziaria.

2. Il Fondo di cui al comma 1 è destinato al rinnovo ed al potenziamento del parco rotabile, automobilistico, filo-tranviario e ferroviario, alla costruzione e all'ammodernamento di infrastrutture, sia opere civili sia impianti fissi, ivi compresa la realizzazione di opere che incentivino l'intermodalità nell'ambito di sistemi integrati di trasporto, all'acquisizione di tecnologie di controllo e ad interventi sul territorio per migliorare la produttività di impiego del trasporto pubblico.

3. Entro il 30 aprile di ogni anno le regioni presentano al Ministro dei trasporti e della navigazione le richieste di finanziamento, indicate separatamente per i singoli settori di intervento, avuto riguardo:

a) alle elaborazioni dei piani regionali di cui al comma 1 dell'articolo 3;

b) al parere degli enti locali e delle rappresentanze delle aziende di trasporto;

c) ai programmi di investimento deliberati dalle singole aziende di trasporto.

4. Entro il 31 ottobre di ogni anno il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, determina, con proprio decreto, le aliquote di riparto del Fondo nazionale per gli investimenti tra le regioni.

5. Entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge finanziaria relativa all'anno in oggetto, il Ministro dei trasporti e della navigazione dispone l'assegnazione e l'erogazione alle regioni della somma loro spettante in base al riparto percentuale di cui al comma 4.

[Stampato su carta riciclata ecologica]

DDL12-2575
Lire 1000