

ALLEGATO 5

Associazione nazionale dei comuni italiani
(ANCI)

*Proposte di modifica sul disegno di legge
« Norme sulla nuova disciplina del trasporto pubblico locale »*

PAGINA BIANCA

RELAZIONE

Il disegno di legge quadro sul trasporto pubblico locale, recentemente presentato dal Ministro dei Trasporti, è condivisibile nei suoi obiettivi di fondo rappresentati dalla definizione di una nuova organizzazione complessiva del trasporto pubblico locale e dalla predisposizione di un piano di risanamento del settore.

Il provvedimento era da tempo atteso, in quanto la insoddisfacente qualità del servizio offerto, il mancato obiettivo del riequilibrio della mobilità fra trasporto collettivo e trasporto individuale, la continua perdita di utenza del trasporto pubblico e la conseguente gravità della situazione economico-finanziaria delle aziende di trasporto, avevano dimostrato la inadeguatezza degli strumenti legislativi e dei meccanismi finanziari vigenti.

Bisognava, in definitiva, superare con un nuovo ed attuale provvedimento la legge 10 aprile 1981 n. 151 che, pur avendo a suo tempo rappresentato un efficace intervento di sostegno, aveva mostrato i suoi limiti in quanto ad effetti di razionalizzazione e di potenziamento del settore.

In particolare, della legge 151/81 era necessario superare i seguenti aspetti:

- la settorialità, essendo la legge stessa mirata al sostegno del trasporto pubblico locale su strada, mentre è evidente che il governo della mobilità esige di poter intervenire su tutti i modi di trasporto;
- la sostanziale estraneità dal governo del settore del potere locale, segnatamente dei Comuni, avendo la legge stessa attivato di fatto un circuito diretto tra la Regione e le aziende esercenti;
- la rigidità dei meccanismi di erogazione alle aziende esercenti dei contributi di esercizio, basati sul parametro autobus-km., incapace spesso di costituire una rispondente rappresentazione delle diverse situazioni operative ed ambientali.

Altra esigenza, della quale si avvertiva il bisogno, era quella di un allineamento fra la legge nazionale di governo del settore del trasporto pubblico e le nuove realtà istituzionali definite dalla legge 8 giugno 1990 n. 142 che, come è noto, ha attribuito poter primari in materia di trasporto alle Province, alle Città metropolitane ed ai Comuni.

Sotto gli anzidetti aspetti, il disegno di legge sul trasporto locale presentato dal Ministro dei Trasporti costituisce una positiva evoluzione per quanto riguarda l'ampliamento della sfera di operatività della legge che, se approvata, farà rientrare fra gli oggetti del governo le ferrovie a carattere locale. Così pure, costituisce una positiva evoluzione la soppressione del Fondo Nazionale Trasporti e la decentralizzazione delle risorse, attribuendo alla legge regionale il potere di disciplinare autonomamente i criteri e le modalità di utilizzo.

Non altrettanto può dirsi per quanto attiene l'auspicato diretto coinvolgimento del potere locale sia nel governo del settore, sia nei meccanismi di attribuzione dei contributi alle aziende esercenti.

Ovviamente, in tal modo il disegno di legge non risulta del tutto allineato con la normativa della legge 142/90 e, in particolare, disconosce i poteri primari che la legge stessa ha attribuito in via definitiva, in materia di funzioni per il trasporto locale, alle Province, alle città metropolitane ed ai Comuni.

Allo scopo di mantenere invariato l'impianto generale del disegno di legge, ma di puntualizzare i singoli contenuti in rapporto alle esigenze anzidette è stata predisposta una serie di modifiche secondo il testo allegato, che di seguito si illustra.

Articolo 1 - Definizione del trasporto locale

Viene aggiunta, in quanto nel testo del d.d.l. mancava, la definizione di trasporto pubblico locale interregionale, regionale, provinciale, metropolitano e comunale e, correlativamente, in conformità della legge 142/90, si definisce l'attribuzione delle funzioni alle Regioni, alle Province, alle Città metropolitane ed ai Comuni.

Cancellata, in quanto contrastante con la legge generale, la riserva alle Regioni delle funzioni amministrative e la previsione della sola delega agli Enti locali e loro consorzi.

Articolo 2 - Competenze

Alla prevista estensione con l'istituto della delega delle funzioni amministrative alle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale, si aggiunge l'esercizio di dette funzioni anche per le linee ferroviarie statali, limitatamente ai servizi locali nelle stesse svolte.

E' sembrato, infatti, che l'attribuzione all'organo di governo locale di un potere sui servizi locali, anche se svolti sulla rete delle F.S., corrispondesse ad una reale esigenza di unitarietà di ordinamento e, del resto, fosse coerente con il previsto (vedere articolo 7 del d.d.l.) compito dell'organo stesso di erogare alle F.S. i contributi di esercizio.

Articolo 3 - Pianificazione dei trasporti locali

Alla disciplina ed alla specifica relativa al livello di pianificazione regionale, contenute nel d.d.l., secondo una opportuna articolazione funzionale, si unisce la disciplina e la specifica relativa al livello di pianificazione provinciale, delle città metropolitane e comunale.

In particolare, per quanto concerne quest'ultimo livello, la pianificazione del trasporto pubblico viene meglio inserita in un contesto più ampio riguardante l'intera mobilità e le connesse esigenze di salvaguardia ambientale.

Articolo 4 - Adempimenti

Correlativamente a quanto previsto dall'art. 3 la facoltà di emanare norme relative agli adempimenti attuativi viene attribuita non solo alle Regioni (come prevede il d.d.l.), ma anche alle Province, alle Città metropolitane ed ai Comuni.

Art. 5 - Autorità per il trasporto locale

La creazione nelle aree metropolitane di una "autorità per il trasporto locale" costituirebbe una duplicazione (ed una complicazione) rispetto alla stessa istituzione "città metropolitana".

Questa, secondo quanto previsto dall'art. 19 della legge 142/90, trova nella viabilità e nei trasporti una delle sue funzioni più qualificanti e, comunque, più rispondenti a criteri di razionalità di un assetto istituzionale dell'esercizio di un potere sovraordinato rispetto ai singoli comuni.

Si prevede, pertanto, la cancellazione di questo articolo del d.d.l.

Articolo 6 - Competenze dell'autorità per il trasporto locale

Coerentemente a quanto si è detto relativamente alla non pertinenza della proposta dell'istituzione di una speciale autorità per il trasporto locale, l'attribuzione delle competenze è prevista in capo alle Province, alle città metropolitane ed ai Comuni.

Ampliati, in quanto corrispondenti a reali esigenze di governo della mobilità, i poteri previsti per disciplinare in linea tecnica, economica e tariffaria la circolazione privata e la sosta.

Articolo 7 - Tariffe

Importante, in quanto idonea a realizzare concretamente il processo di intermodalità, la previsione di un sistema tariffario unificato ed integrato.

Articolo 8 - Concessione di trasporto

Viene accettato, in quanto giudicato rispondente all'obiettivo di contenimento dei costi, il criterio dell'affidamento della concessione sulla base di un'asta pubblica per l'individuazione del concessionario.

Articolo 9 - Gestione dei servizi

Si conferma la piena validità della norma di cui all'art. 22 della legge 8 giugno 1990 n. 142 relativa alle forme di gestione dei servizi da parte degli Enti locali.

Pertanto, si stabilisce che ove i servizi non siano affidati in concessione, le forme di gestione di servizi di trasporto pubblico locale siano **esclusivamente** l'Azienda speciale (comma 3 lett. c) e la Società per Azioni (comma 3 lett. e)

Articolo 10 - Piani, programmi e risorse

Si riconosce la validità dello strumento "contratto di servizio" per regolare il rapporto fra autorità ed aziende di gestione.

La necessità dell'utilizzo del contratto di servizio, peraltro, viene estesa anche ai casi di gestione da parte di Enti locali (art. 9) e cioè, al rapporto fra Enti locali e Aziende speciali o Società per Azioni.

E introdotta la previsione che il contratto di servizio abbia validità decennale, in quanto ciò appare necessario per dare all'impresa la possibilità di formulare programmi non di breve periodo, sulla base della certezza della validità del proprio rapporto contrattuale.

Articolo 11 - Costo dei servizi

Accettando il giusto principio della necessità di un accordo preventivo fra autorità ed azienda sul costo dei servizi, si prevede che ciò avvenga nell'am-

bito dei contratti di servizio.

Articolo 12 - Osservatorio dei costi del trasporto pubblico locale

Si riconosce l'utilità dell'osservatorio e si prevede che dell'istituendo organismo facciano parte i rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni.

Articolo 13 - Disposizioni attuative

Colmando una lacuna del d.d.l., sono state previste le disposizioni attuative per il passaggio dall'attuale ordinamento a quello che deriverà dall'applicazione della nuova legge.

Si stabiliscono, pertanto, termini per la predisposizione e l'approvazione dei piani e per l'attuazione dell'ordinamento.

Correlativamente, viene stabilita la cessazione del regime di concessione provvisorio vigente per i servizi automobilistici di linea e sono fissate alcune modalità per il rilevamento dei beni delle aziende concessionarie che cesseranno la loro attività.

Articolo 14 - Disciplina transitoria

Fatta salva la titolarità del potéré di contrarre mutui decennali, il contenuto del d.d.l., in quanto valido, viene confermato.

Testo del d.d.l.

Testo della proposta ANCI

Articolo 1

(Definizione di trasporto locale)

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono principi fondamentali in materia di trasporti pubblici locali ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Le Regioni e gli Enti locali si attengono ad esse ciascuno adeguando opportunamente il proprio ordinamento.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano alle Regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e Bolzano, secondo le norme di attuazione dei relativi statuti.

3. Sono riservate alla competenza regionale le funzioni amministrative trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5 e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in materia di trasporti pubblici, nonché quelle delegate ai sensi dell'articolo 2.

4. Si intendono per trasporti pubblici i servizi adibiti normalmente al

Articolo 1

(Definizione di trasporto locale)

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono principi fondamentali in materia di trasporti pubblici locali ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione. Le Regioni e gli Enti locali si attengono ad esse ciascuno adeguando opportunamente il proprio ordinamento.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano alle Regioni a statuto speciale ed alle province autonome di Trento e Bolzano, secondo le norme di attuazione dei relativi statuti.

3. Si intendono per trasporti pubblici i servizi adibiti normalmente al

Segue art. 1

trasporto collettivo in ambito regionale di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia e via d'acqua, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze, e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, ivi compresi quelli svolgentisi tra due regioni confinanti.

5. Sono assimilati al trasporto pubblico locale, ai fini della presente legge, i servizi effettuati con carattere complementare di competenza regionale.

Segue art. 1

trasporto collettivo in ambito regionali di persone e di cose, effettuati su strada, per ferrovia e via d'acqua, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze, e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, ivi compresi quelli svolgentisi tra due regioni confinanti.

4. Sono assimilati al trasporto pubblico locale, ai fini della presente legge, i servizi effettuati con carattere complementare.

5. I trasporti pubblici locali sono:

a) interregionali, quando il loro percorso interessa il territorio di due regioni finitime;

b) regionali, quando il loro percorso è interamente all'interno del territorio di una regione ed interessa il territorio di più province;

c) provinciali, quando il loro percorso è interamente all'interno di una provincia ed interessa il territorio di più comuni o eccede il territorio di un comune metropolitano;

d) metropolitani, quando il loro percorso è interamente all'interno

Segue art. 1

6. Le Regioni delegano agli Enti locali e ai loro consorzi l'esercizio delle funzioni amministrative di cui ai commi precedenti.

Segue art. 1

di una città metropolitana;
e) comunali, quando il loro percorso è interamente all'interno del territorio di un comune, non compreso in una città metropolitana.

6. Le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale sono esercitate:

- a) per i servizi interregionali, dalla Regione nella quale si svolge il percorso prevalente, d'intesa con la Regione finitima interessata, ai sensi dell'art. 84 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616;
- b) per i servizi regionali, dalla Regione;
- c) per i servizi provinciali, per i servizi metropolitanani e per i servizi comunali, secondo le rispettive competenze, dalla Provincia, dalla Città metropolitana e dal Comune, ai sensi degli articoli 9, 14 comma 1b) e 19 comma 1b) della legge 8 giugno 1990 n. 142.

Articolo 2

(Competenze regionali)

1. Ferme restando le disposizioni dell'articolo 86, terzo comma, e dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie in concessione e in gestione commissariale governativa è delegato alle Regioni.

2. In relazione a quanto previsto al comma 1 e in attesa della definitiva organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale nelle forme indicate all'articolo 10, tutte le gestioni commissariali governative diventano gestioni regionali.

3. Il Ministro dei Trasporti, con propri decreti, da adottarsi d'intesa con le regioni interessate entro novante giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sta-

Articolo 2

(Competenze delle Regioni, delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni)

1. Ferme restando le disposizioni dell'articolo 86, terzo comma, e dell'articolo 88 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di linee ferroviarie statali (limitatamente ai servizi locali), di linee ferroviarie in concessione e in gestione commissariale governativa è delegato alle Regioni.

2. In relazione a quanto previsto al comma 1 e in attesa della definitiva organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale nelle forme indicate all'articolo 10, tutte le gestioni commissariali governative diventano gestioni regionali.

3. Il Ministro dei Trasporti, con propri decreti, da adottarsi d'intesa con le regioni interessate entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sta-

Segue art. 2

bilisce direttive e criteri per la trasformazione prevista al comma 2.

4. I beni costituenti il patrimonio delle ferrovie in concessione e delle gestioni commissariali governative 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.

Segue art. 2

bilisce direttive e criteri per la trasformazione prevista al comma 2.

4. I beni costituenti il patrimonio delle ferrovie in concessione e delle gestioni commissariali governative 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.

Articolo 3

(Pianificazione dei trasporti locali)

1. In conformità alle direttive emanate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto ai sensi della legge 4 giugno 1991 n. 186, le Regioni:

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 extraurbani ed i loro aggiornamenti, in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico e definiscono gli indirizzi generali del trasporto urbano e metropolitano, anche al fine di realizzare l'integrazione delle varie modalità del trasporto;

c) indicano l'ammontare delle risorse da destinare agli interventi e le relative fonti di finanziamento.

d) adottano annualmente per i trasporti extraurbani programmi triennali di

Articolo 3

(Pianificazione dei trasporti locali)

1. In conformità alle direttive emanate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto ai sensi della legge 4 giugno 1991 n. 186, le Regioni:

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 extraurbani ed i loro aggiornamenti in connessione con le previsioni di assetto territoriale e dello sviluppo economico e definiscono gli indirizzi generali per la pianificazione dei trasporti da parte degli Enti locali di cui al comma 2, anche al fine di realizzare l'integrazione delle varie modalità del trasporto;

c) indicano l'ammontare delle risorse da destinare agli interventi di competenza delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni, con le relative fonti di finanziamento;

d) stabiliscono i criteri degli interventi da prevedere nei piani per evi-

Ségue art.3

assetto e di gestione dei servizi che, fermi i criteri di espletamento dei servizi medesimi indicati dall'articolo 10 e le connesse responsabilità gestionali dei soggetti ivi contemplati, evitino sovrapposizioni e duplicazioni concorrenziali delle linee di trasporto pubblico integrato e coordinato tra i vari modi, in rapporto ai fabbisogni di mobilità secondo principi di chiarezza nei contenuti e nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 7;

e) nei programmi indicati alla lettera d) deve, in particolare, essere fissato il principio dell'obbligo che sia assicurato il pareggio del bilancio da parte dei soggetti gestori di cui all'articolo 10, sui quali ricade la responsabilità relativa. La violazione di tale obbligo comporta automaticamente la revoca della concessione o comunque la perdita del titolo a gestire il servizio, fatta salva ogni altra responsabilità di legge.

2. Le Province, le autorità di cui all'articolo 5 ed i Comuni predispongono nell'ambito della rispettiva competen-

Segue art. 3

tare sovrapposizioni e duplicazioni concorrenziali delle linee di trasporto pubblico e per assicurare un sistema di trasporti pubblici integrato e coordinato tra i vari modi, in rapporto al bisogno di mobilità;

e) fissano il principio dell'obbligo di rispettare, nella formulazione delle previsioni dei piani, i limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 7 e del vincolo di assicurare il pareggio del bilancio da parte dei soggetti gestori di cui agli articoli 9 e 10 sui quali ricade la responsabilità relativa, stabilendo che la violazione di tale vincolo comporta la perdita del titolo a gestire il servizio, fatta salva ogni altra responsabilità di legge.

2. Le Province, le città metropolitane ed i Comuni:

a) predispongono, nell'ambito della

Segue art. 3

za e nel rispetto dei criteri indicati al comma 1, la pianificazione dei trasporti urbani e metropolitani.

Segue art. 3

rispettiva competenza e nel rispetto del piano regionale dei trasporti e dei criteri di cui al comma 1, i piani dei trasporti ed i loro aggiornamenti;

b) stabiliscono le linee di assetto della mobilità in rapporto all'esigenza di garantire la mobilità delle persone, secondo criteri di ottimizzazione dell'uso dei vari modi di trasporto e, nello stesso tempo, di salvaguardare le esigenze di rispetto dell'ambiente;

c) individuano gli interventi per realizzare l'integrazione dei vari modi di trasporto;

d) definiscono la rete dei servizi di trasporto collettivo;

e) determinano le forme di gestione in applicazione alle norme di cui all'art. 22 della legge 8 giugno 1990 n. 142 e secondo le modalità di cui agli artt. 9 e 10 della predetta legge;

f) indicano la destinazione delle risorse, di cui al comma 1 c), agli interventi specifici dei rispettivi piani;

g) stabiliscono i limiti di bilancio non superabili da parte degli

Segue art. 3

enti gestori, con i connessi obblighi e le conseguenti misure di cui al comma 1 e).

Articolo 4

(Adempimenti regionali)

1. Per gli adempimenti previsti dall'articolo 3, le Regioni emanano norme dirette a:

- a) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto, con riferimento anche ai principi comunitari, disciplinando gli esercizi e le strutture aziendali e assicurando il coordinamento tra le diverse tipologie dei servizi;
- b) definire, sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità, gli ambiti territoriali dei bacini di traffico, facendoli di norma coincidere con il territorio provinciale;
- c) fissare i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani dei bacini di traffico da parte degli Enti locali e per assicurarne la coerenza con il piano regionale di trasporto;
- d) adottare modalità e strumentazioni atte a realizzare lo sviluppo dei servizi di trasporto mediante la connessione delle reti secondo sistemi intermodali e il relativo adeguamento degli orari e delle frequenze dei ser-

Articolo 4

(Adempimenti della Regione, delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni)

1. Per gli adempimenti previsti dall'articolo 3 comma 1, le Regioni emanano norme dirette a:

- a) fissare gli indirizzi per l'organizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto, con riferimento anche ai principi comunitari;
- b) fissare i criteri programmatici e direttivi per l'elaborazione dei piani da parte della Provincia, delle città metropolitane e dei Comuni e per assicurare la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

Segue art. 4

Segue art. 4

vizi esercitati;

e) promuovere e sostenere 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 di beni e servizi in comune da parte delle varie gestioni aziendali;

f) stabilire l'unificazione dei livelli tariffari per le varie modalità di trasporto a servizio delle aree metropolitane, definite in conformità alla legge 8 giugno 1990 n. 142;

g) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori;

h) 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;

i) favorire la costituzione di società capogruppo per le attività attinenti al trasporto e di società di servizio controllate dalla capogruppo, attraverso modelli organizzativi che riservino alle società capogruppo la gestione del patrimonio delle società di servizio

c) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori per infrazioni sul comportamento o per il mancato pagamento del titolo di viaggio;

Segue art. 4

controllate dalla capogruppo, attraverso modelli organizzativi che riservino alle società capogruppo la gestione del patrimonio delle società di servizio, la manutenzione del capitale organizzativo, le attività di supporto per il funzionamento delle società di servizio. L'esercizio del trasporto, la manutenzione del materiale rotabile, la manutenzione degli impianti tecnologici, i servizi di informatica e di ingegneria organizzativa e le altre attività complementari vengono svolte da singole società di servizio, ciascuna dotata di autonomia funzionale.

Segue art. 4

2. Per gli adempimenti previsti dall'art. 3 comma 2, le Province, le città metropolitane ed i Comuni, secondo le rispettive competenze, emanano norme dirette a:
- a) definire, sulla base di criteri funzionali alle esigenze di organizzazione del territorio e della mobilità gli ambiti territoriali dei bacini di traffico;
 - b) adottare modalità e strumentazioni atte a realizzare lo sviluppo dei servizi di trasporto mediante la connessione delle reti secondo

Segue art. 4

Segue art. 4

sistemi intermodali e il relativo adeguamento degli orari e delle frequenze dei servizi esercitati;

c) promuovere e sostenere 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;

d) stabilire i livelli tariffari;

e) 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;

f) favorire la costituzione di società capogruppo per le attività attinenti al trasporto e di società di servizio controllate dalla capogruppo, attraverso modelli organizzativi che riservino alle società capogruppo la gestione del patrimonio delle società di servizio, la manutenzione del capitale organizzativo, le attività di supporto per il funzionamento delle

Segue art. 4

società di servizio. L'esercizio del trasporto, la manutenzione del materiale rotabile, la manutenzione degli impianti tecnologici, i servizi di informatica e di ingegneria organizzativa e le altre attività complementari vengono svolte da singole società di servizio, ciascuna dotata di autonomia funzionale.

Articolo 5

(soppresso)

(Autorità per il trasporto locale)

1. Al fine di realizzare una gestione integrata dei servizi del trasporto locale nelle aree nevralgiche a rischio esistenti nel territorio nazionale, le Regioni possono istituire, con legge, nelle aree metropolitane di cui alla legge 8 giugno 1990 n. 142, l'Autorità per il trasporto locale, con funzioni di indirizzo, programmazione, coordinazione e controllo.

2. In sede di emanazione delle norme per l'istituzione dell'Autorità di cui al comma 1, le Regioni si informano ai seguenti criteri:

- a) nella materia dei trasporti pubblici locali di cui alla lettera b) dell'articolo 19 della legge 8 giugno 1990 n. 142, le funzioni amministrative attribuite alla città metropolitana sono svolte dall'Autorità per il trasporto locale, i cui organi sono il Presidente e il Comitato per il trasporto locale;
- b) le funzioni di Presidente sono attribuite ad un soggetto in possesso di diploma di laurea e di comprovata esperienza nel settore, nominato dalla Giunta Regionale;
- c) il comitato del trasporto locale assicura una congrua rappresentanza della Regione, della Provincia e dei Comuni nei quali si svolge il servizio.

3. L'Autorità di avvale di un Segretariato generale, composto dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa.

4. Ciascuna Autorità adotta, con delibera del Comitato per il trasporto locale, su proposta del Presidente, un regolamento di amministrazione e contabilità, sulla base di principi di autonomia finanziaria e contabile.

Articolo 6

(Competenze dell'Autorità per il trasporto locale)

1. L'Autorità per il trasporto locale nell'ambito delle funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo alla stessa demandate dall'articolo 6 ed in conformità al piano regionale dei trasporti può svolgere, in conformità della legge regionale che l'istituisce, i seguenti compiti:

- a) predispone il piano di sviluppo del sistema di trasporto locale che definisce l'assetto della rete infrastrutturale dei trasporti locali, ferroviari, stradali e su vie d'acqua, e dei relativi nodi di interscambio;
- b) predispone annualmente il piano operativo triennale, che definisce gli investimenti da realizzare nel triennio; individua le relative fonti di finanziamento, i programmi di esercizio del trasporto pubblico locale, i provvedimenti volti a disciplinare in linea tecnica, economica e tariffaria la circolazione privata e la sosta;

Articolo 5

(Poteri delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni)

1. Le Province, le città metropolitane o i Comuni, secondo la rispettiva competenza, nell'ambito delle funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo alle stesse demandate dall'art. 1 ed in conformità al piano regionale dei trasporti svolgono, in conformità della legge regionale i seguenti compiti:

- a) predispongono il piano di sviluppo del sistema di trasporto locale che definisce l'assetto della rete infrastrutturale dei trasporti locali, ferroviari, stradali e su vie d'acqua, e dei relativi nodi di interscambio;
- b) predispongono annualmente il piano operativo triennale, che definisce gli investimenti da realizzare nel triennio; individuano le relative fonti di finanziamento, i programmi di esercizio del trasporto pubblico locale, i provvedimenti volti a disciplinare in linea tecnica, economica e tariffaria la circolazione privata e la sosta nonché, ove ne sia riconosciuta la neces-

Segue art. 6

c) affida in concessione i servizi di trasporto, secondo le modalità e le forme stabilite dall'articolo 9.

2. Nelle aree indicate al comma 1 dell'articolo 5, i proventi delle tariffe derivanti dalla circolazione e dalla sosta di cui alla lettera b) del comma 1 sono destinati al funzionamento del sistema del trasporto pubblico locale.

Segue art. 5

sità per motivi di tutela ambientale, l'accesso dei veicoli o di alcune categorie di veicoli in determinate aree urbane;

c) affidano in concessione i servizi di trasporto, secondo le modalità e le forme stabilite dall'articolo 8.

Segue art. 7

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, ammontanti per il 1993 a lire 4.764 miliardi, sono annualmente incrementate ai sensi dell'articolo 11 comma 3, lettera d) della legge 5 agosto 1978 n. 468, come sostituto dell'articolo 5 della legge 23 agosto 1988 n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

4. Le risorse di cui alla lettera b) del comma 1, ammontanti per il 1993 a lire 2.150 miliardi, sono determinate annualmente con la legge finanziaria dello Stato e sono iscritte nei capitoli regionali destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

5. Le risorse di cui alla lettera c) del comma 1, determinate per il 1993 con decreto del Ministro dei Trasporti di con-

Segue art. 6

3. Le risorse di cui alla lettera a) del comma 1, ammontanti per il 1993 a lire 4.764 miliardi, sono annualmente incrementate ai sensi dell'art. 11 comma 3, lettera d) della legge 5 agosto 1978 n. 468, come sostitutivo dell'art. 5 della legge 23 agosto 1988 n. 362, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione e sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

4. Le risorse di cui alla lettera b) del comma 1 ammontanti per il 1993 a lire 2.150 miliardi sono determinate annualmente con la legge finanziaria dello Stato e sono iscritte nei capitoli destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

5. Le risorse di cui alla lettera c) del comma 1 determinate per il 1993 con decreto del Ministro dei Trasporti di con-

Articolo 7

(Entrate autonome)

1. In attesa della riforma organica della finanza regionale, le risorse finanziarie di ciascuna Regione a statuto ordinario per il trasporto pubblico locale sono costituite, a decorrere dal 1993 da:
- a) trasferimenti dallo Stato provenienti dal soppresso Fondo nazionale trasporti;
 - b) trasferimenti dallo Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale dell'Ente F.S. S.p.A.;
 - c) trasferimenti dallo Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa;
 - d) entrate regionali.

Articolo 6

(Entrate autonome)

1. In attesa della riforma organica della finanza regionale, le risorse finanziarie di ciascuna Regione a statuto ordinario per il trasporto pubblico locale sono costituite, a decorrere dal 1993 da:
- a) trasferimenti dallo Stato provenienti dal soppresso Fondo nazionale trasporti;
 - b) trasferimenti dallo Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale dell'Ente F.S. S.p.A.;
 - c) trasferimenti dallo Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa;
 - d) entrate regionali.
2. Nelle aree delle città metropolitane e nelle aree dei Comuni non compresi nel territorio di città metropolitane, i proventi delle tariffe derivanti dalla circolazione e dalla sosta di cui all'art. 5 comma 1 lettera b), sono destinati al funzionamento del sistema del trasporto pubblico locale.

Segue art. 7

certo con il Ministro del Tesoro, in applicazione di quanto previsto dall'articolo 3 commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 15 dicembre 1990 n. 385, sono annualmente incrementate; a parità di livello di servizi, 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 sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

6. I finanziamenti di cui al comma 1 lettere a), b) e c), possono essere iscritti in altri capitoli dei bilanci regionali per la quota non necessaria ad assicurare nell'acquisizione dei servizi di trasporto pubblico locale, l'equilibrio economico-finanziario delle relative gestioni.

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

a) quanto ai trasferimenti provenienti dal soppresso Fondo nazionale trasporti, in conformità dei criteri che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro

Segue art. 6

certo con il Ministro del Tesoro in applicazione di quanto previsto dall'articolo 3 commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 della legge 15 dicembre 1990 n. 385 sono annualmente incrementate a parità di livello di servizi ai sensi dell'art. 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 sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico locale.

7. Alla ripartizione tra le regioni delle risorse di cui al comma 1 lett. a), b) e c), si provvede:

a) quanto ai trasferimenti provenienti dal soppresso Fondo nazionale trasporti, in conformità dei criteri che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro

Segue art. 7

del Tesoro, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988 n. 400, come previsto dalla legge 23 dicembre 1992 n. 500;

b) quanto ai trasferimenti relativi ai contratti di servizio per il trasporto pubblico locale della F.S. S.p.A., con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro del Tesoro, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni di cui all'articolo 12 della legge 23 agosto 1988 n. 400, sulla base dei servizi ferroviari svolgentisi in ciascuna regione;

c) quanto ai trasferimenti relativi alle risorse determinate su base parametrica per i servizi ferroviari provenienti dalla competenza statale, secondo gli importi riconosciuti nel decreto interministeriale di cui al comma 5, in favore dei servizi ferroviari svolgentisi nel territorio di ciascuna regione.

Segue art. 6

del Tesoro, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni di cui all'art. 12 della legge 23 agosto 1988 n. 400, come previsto dalla legge 23 dicembre 1992 n. 500

b) quanto ai trasferimenti relativi ai contratti di servizio per il trasporto pubblico locale della F.S. S.p.A., con decreto del Ministro dei Trasporti di concerto con il Ministro del Tesoro, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni di cui all'art. 12 della legge 23 agosto 1988 n. 400, sulla base dei servizi ferroviari svolgentisi in ciascuna regione;

c) quanto ai trasferimenti relativi alle risorse determinate su base parametrica per i servizi ferroviari provenienti dalla competenza statale, secondo gli importi riconosciuti nel decreto interministeriale di cui al comma 5, in favore dei servizi ferroviari svolgentisi nel territorio di ciascuna regione.

7. Le risorse assegnate alle Regioni, ai sensi del comma 6, se relative a servizi e linee di competenza rispettivamente delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni, sono interamente trasferiti dalle Regioni agli Enti locali competenti.

Articolo 8

(Tariffe)

1. Le Regioni determinano le tariffe di trasporto in misura tale da assicurare l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione, nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 54 comma 8 della legge 8 giugno 1990 n. 142.

2. Le tariffe sono uniformate tra i diversi modi di trasporto.

3. Le Regioni adottano sistemi tariffari integrati.

Articolo 7

(Tariffe)

1. La misura delle tariffe di trasporto pubblico deve essere determinato in modo da:

- a) assicurare l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione, nel rispetto dei principi stabiliti dall'articolo 54 comma 8 della legge 8 giugno 1990 n. 142;
- b) risultare uniforme tra i diversi modi.

2. Il sistema tariffario deve essere integrato fra i diversi modi di trasporto pubblico allo scopo di consentirne l'utilizzo alternativo.

Articolo 9

(Concessione di trasporto)

1. I servizi di trasporti di cui all'articolo 1 sono esercitati in regime di concessione e sono affidati, da parte delle Regioni, delle Autorità di cui all'articolo 5 e degli Enti locali, al migliore offerente secondo la forma dell'asta pubblica.

2. L'avviso d'asta deve, tra l'altro prevedere:

- a) la durata e le modalità della concessione;
- b) i programmi di servizi;
- c) i criteri di attribuzione della concessione, tenuto conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio della concessione stessa;
- d) le forme di esercizio della concessione, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;
- e) l'obbligo del concessionario di assumere eventuali servizi aggiuntivi alle stesse condizioni delle linee similari;

Articolo 8

(Concessione di trasporto)

1. I servizi di trasporto di cui all'articolo 1 comma 3 e 4 esercitati in regime di concessione sono affidati dagli Enti titolari delle funzioni amministrative, come specificato al comma 6 dello stesso art. 1, al migliore offerente, secondo la forma dell'asta pubblica.

2. L'avviso d'asta deve, tra l'altro prevedere:

- a) la durata e le modalità della concessione;
- b) i programmi di servizi;
- c) i criteri di attribuzione della concessione, tenuto conto della idoneità tecnica e finanziaria del concessionario e garantendo adeguate forme di pubblicità e comunicazione dei procedimenti e degli atti relativi al rilascio della concessione stessa;
- d) le forme di esercizio della concessione, con particolare riguardo alla sicurezza e alla regolarità;
- e) l'obbligo del concessionario di assumere eventuali servizi aggiuntivi alle stesse condizioni delle linee similari;

Segue art. 9

f) i casi di risoluzione, revoca e decadenza della concessione;

g) i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'art. 84 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616 le incombenze di cui alle precedenti lettere a), b), c) e d) competono alla Regione nella quale si svolge il percorso prevalente, di intesa con la Regione finitima interessata.

3. E' vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse.

4. Il mancato rinnovo della concessione di cui al comma precedente e la cui decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare escludono il diritto ad indennizzo. In tali ipotesi, le attrezzature fisse o mobili e il materiale rotabile possono essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente, con diritto di prelazione al netto

Segue art. 8

f) i casi di risoluzione, revoca e decadenza della concessione;

3. E' vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente motivata da esigenze di pubblico interesse, ovvero da esigenze di integrazione organica dei servizi e di economia gestionale.

4. Il mancato rinnovo della concessione di cui al comma precedente e la cui decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare escludono il diritto ad indennizzo. In tali ipotesi, le attrezzature fisse o mobili e il materiale rotabile possono essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente, con diritto di prelazione al netto

Segue art. 9

di eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati.

5. I soggetti di cui al comma 1 affidano in concessione i servizi di trasporto pubblico nel limite delle proprie risorse finanziarie al netto degli introiti derivanti dalle tariffe.

6. Gli obblighi di servizio sono regolati dalle relative disposizioni nazionali e comunitarie.

7. I soggetti di cui al comma 1 effettuano la vigilanza:

- a) sull'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;
- b) sulla buona efficienza degli impianti e del materiale rotabile, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 86 terzo comma del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616;
- c) sul regolare funzionamento dei servizi dati in concessione.

8. Allo scopo di effettuare la vigilanza suindicata possono essere

Segue art. 8

di eventuali contributi statali o regionali in conto capitale per investimenti non ammortizzati.

5. I soggetti di cui al comma 1 affidano in concessione i servizi di trasporto pubblico nel limite delle proprie risorse finanziarie al netto degli introiti derivanti dalle tariffe.

6. Gli obblighi di servizio sono regolati dalle relative disposizioni nazionali e comunitarie.

7. I soggetti di cui al comma 1 effettuano la vigilanza:

- a) sull'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;
- b) sulla buona efficienza degli impianti e del materiale rotabile, nei limiti di quanto previsto dall'articolo 86 terzo comma del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977 n. 616;
- c) sul regolare funzionamento dei servizi dati in concessione.

8. allo scopo di effettuare la vigilanza suindicata possono essere

Segue art. 9

richiesti al concessionario dati e informazioni e possono essere svolte ispezioni e verifiche. Il concessionario è tenuto a consentire e ad agevolare il concreto espletamento delle ispezioni e delle verifiche, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione personale e mezzi adeguati.

Articolo 10

(Organizzazione del servizio di trasporto)

1. Le Regioni, le Autorità di cui all'articolo 5 e gli Enti locali organizzano i servizi di trasporto pubblico locale di cui all'articolo 1 nelle forme indicate all'articolo 22 comma 3, lettere b), c) ed e), della legge 8 giugno 1990 n. 142, secondo principi di economicità e di efficienza, da conseguirsi anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

Segue art. 8

richiesti al concessionario dati e informazioni e possono essere svolte ispezioni e verifiche. Il concessionario è tenuto a consentire e ad agevolare il concreto espletamento delle ispezioni e delle verifiche, fornendo la collaborazione necessaria e mettendo a disposizione personale e mezzi adeguati.

Articolo 9

(Gestione dei servizi)

1. I servizi pubblici di trasporto locale, di competenza delle Province, delle città metropolitane e dei Comuni, ove non esercitati in concessione a terzi, con affidamento e secondo la disciplina dell'art. 8, sono gestiti esclusivamente nelle forme di cui all'articolo 22 comma 3 lettere c) ed e) della legge 8 giugno 1990 n. 142, secondo principi di economicità e di efficienza, da conseguirsi anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

Articolo 11

(Piani, programmi e risorse)

1. I programmi di assetto di cui all'articolo 3 comma 1 lettere b) e c) sono predisposti e adottati con riferimento a risorse effettivamente disponibili alla data del loro perfezionamento, in relazione al regime giuridico dei singoli atti.

2. I rapporti tra i soggetti di cui all'articolo 9 comma 1 con le società di gestione sono regolati da contratti di servizio, nei quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico e indicate le risorse ad essi destinate.

3. Ferme restando le disposizioni dell'articolo 9, i piani, i programmi e i contratti, per i quali non sia assicurata la corrispondenza fra oneri e risorse disponibili, sono nulli.

Articolo 10

(Piani, programmi e risorse)

1. I programmi di assetto di cui all'articolo 3 comma 1 lettere b) e c) sono predisposti e adottati con riferimento a risorse effettivamente disponibili alla data del loro perfezionamento, in relazione al regime giuridico dei singoli atti.

2. I rapporti tra le Regioni, le Province, le città metropolitana ed i Comuni con le aziende di gestione, nelle forme di cui agli articoli 8 e 9, sono regolati da contratti di servizio aventi validità decennale nei quali sono definiti gli obblighi di servizio pubblico e indicate le risorse ad essi destinate nonchè le modalità per la revisione dei rapporti stessi.

3. I piani, i programmi e i contratti, per i quali non sia assicurata la corrispondenza fra oneri e risorse disponibili, sono nulli.

Articolo 12

(Costo dei servizi)

1. Le Regioni, le Autorità di cui all'articolo 5 e gli Enti locali concordano annualmente e preventivamente con i singoli esercenti il costo dei servizi di trasporto, in base alla qualità e quantità dei servizi programmati in relazione alle categorie e ai modi di trasporto.

2. Il costo concordato è valutato con riferimento a parametri di efficienza e di economicità della gestione e comprende:

- a) il costo delle risorse dirette;
- b) il costo delle risorse indirette strettamente necessarie a gestire le risorse dirette impiegate nel servizio;
- c) un'adeguata remunerazione per l'ammortamento del capitale investito dall'esercente per l'espletamento del servizio.

Articolo 11

(Costo dei servizi)

1. Le Regioni, le Province, le città metropolitane e i Comuni, nell'ambito dei contratti di servizio di cui all'articolo 10 comma 2 concordano preventivamente con i singoli esercenti il costo dei servizi di trasporto, in base alla qualità e quantità dei servizi programmati in relazione alle categorie e ai modi di trasporto.

2. Il costo concordato è valutato con riferimento a parametri di efficienza e di economicità della gestione e comprende:

- a)-il costo delle risorse dirette
- b)-il costo delle risorse indirette strettamente necessarie a gestire le risorse dirette impiegate nel servizio;
- c)-un'adeguata remunerazione per l'ammortamento del capitale investito dall'esercente per l'espletamento del servizio.

Articolo 13

(Osservatorio dei costi del trasporto pubblico locale)

1. E' istituito presso il Ministero dei Trasporti un Osservatorio con il compito di:

- a) effettuare analisi e valutazioni in materia di costi di produzione dei servizi di trasporto;
- b) segnalare situazioni anomale, problemi e disfunzioni del settore;
- c) formulare proposte al Ministro dei Trasporti per appropriati interventi allo scopo di eliminare anomalie riscontrate.

Articolo 12

(Osservatorio dei costi del trasporto pubblico locale)

1. E' istituito presso il Ministero dei Trasporti un Osservatorio con il compito di:

- a) effettuare analisi e valutazioni in materia di costi di produzione dei servizi di trasporto;
- b) segnalare situazioni anomale, problemi e disfunzioni del settore;
- c) formulare proposte al Ministro dei Trasporti per appropriati interventi allo scopo di eliminare anomalie riscontrate.

2. Con decreto del Ministro dei Trasporti sarà stabilita la composizione dell'organo che svolgerà i compiti di cui al comma 1. Dello stesso comunque faranno parte rappresentanti delle Regioni, dell'Unione delle Province Italiane e dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani.

Articolo 13

(Disposizioni attuative)

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le Regioni, le Province, le città metropolitane ed i Comuni approvano i piani di cui all'art. 3 comma 1 e 2 della presente legge.

2. Entro sei mesi dall'approvazione dei piani di cui al comma precedente, le Regioni, le Province, le città metropolitane ed i Comuni, secondo le rispettive competenze, provvedono a ordinare il trasporto pubblico locale in conformità dei criteri, modalità e condizioni della presente legge.

3. Le concessioni provvisorie assentite ai sensi della legge 18 settembre 1939 n. 1822 o in base a leggi regionali non possono essere prorogate oltre la data dell'ordinamento di cui al comma 2. Le attrezzature fisse e mobili ed il materiale rotabile delle Aziende alle quali non sia stata affidata una concessione nell'ambito dell'ordinamento definitivo sono rilevate, a prezzo di mercato, dall'azienda o dalle aziende subentrate nella gestione dei servizi.

In caso di disaccordo sul prezzo del rilevamento la decisione spetta all'ente concedente.

Articolo 14

(Disciplina transitoria)

1. Con le modalità ed entro i limiti indicati negli articoli 2 commi 1, 2 4 e 5 e 2 bis del decreto legge 31 ottobre 1990 n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990 n. 403, i soggetti di cui all'articolo 9 comma 1 possono contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto locale relativi agli anni 1991 e 1992.

2. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui contratti e da contrarre, ai sensi degli 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, nonché ai sensi del comma 1 dalle Regioni a statuto ordinario e dagli Enti locali inclusi nei rispettivi territori sono assunti nella misura del 65 per cento a carico del bilancio dello Stato.

3. Qualora i mutui contratti o da contrarre dalle Regioni a statuto

Articolo 14

(Disciplina transitoria)

1. Con le modalità ed entro i limiti indicati negli articoli 2 commi 1, 2 4 e 5 e 2 bis del decreto legge 31 ottobre 1990 n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990 n. 403, le Regioni ed i Comuni, possono contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzo di esercizio dei servizi di trasporto locale relativi agli anni 1991 e 1992.

2. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui contratti e da contrarre ai sensi degli 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, nonché ai sensi del comma 1 dalle Regioni a statuto ordinario e dagli Enti locali inclusi nei rispettivi territori sono assunti nella misura del 65 per cento a carico del bilancio dello Stato.

3. Qualora i mutui contratti o da contrarre dalle Regioni a statuto

Segue art. 14

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, 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 dicembre 1989 n. 415, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1990 n. 38 la contribuzione statale di cui al comma 2 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.

5. Con le modalità e nei termini da stabilirsi con decreto del Ministro dei Trasporti, le Regioni predispongono piani quinquennali

Segue art. 14

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, 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 dicembre 1989 n. 415, convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 1990 n. 38 la contribuzione statale di cui al comma 2 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.

5. Con le modalità e nei termini da stabilirsi con decreto del Ministro dei Trasporti, le Regioni predispongono piani quinquennali

Segue art. 14

per il ripiano dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al comma 1, nei quali debbono essere individuate le risorse finanziarie.

6. A decorrere dall'anno 1993, le Regioni a statuto ordinario possono applicare un'ulteriore maggiorazione del 20% alla tassa automobilistica, alla soprattassa annuale di cui all'articolo 8 del decreto legge 8 ottobre 1976 n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976 n. 786 ed alla tassa speciale, di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1984 n. 362 alle medesime attribuite in attuazione dell'articolo 4 comma 1 lettera c) della legge 23 ottobre 1992 n. 421.

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

8. Entro il termine di due anni decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge e in

Segue art. 14

per il ripiano dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al comma 1, nei quali debbono essere individuate le risorse finanziarie.

6. A decorrere dall'anno 1993, le Regioni a statuto ordinario possono applicare un'ulteriore maggiorazione del 20% alla tassa automobilistica, alla soprattassa annuale di cui all'articolo 8 del decreto legge 8 ottobre 1976 n. 691, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1976 n. 786 ed alla tassa speciale, di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1984 n. 362 alle medesime attribuite in attuazione dell'articolo 4 comma 1 lettera c) della legge 23 ottobre 1992 n. 421.

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

8. Entro il termine di due anni decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge e in

Segue art. 14

conformità dei principi nella stessa contenuti, le Regioni provvedono al riassetto dei servizi di trasporto pubblico locale.

9. Per lo stesso periodo indicato al comma 8 le Regioni assicurano ai servizi di trasporto locale delle F.S. S.p.A. e ai servizi ferroviari provenienti dalla competenza statale contributi in misura non inferiore ai trasferimenti dello Stato, disposti ai sensi dell'articolo 8 comma 7 lettere b) e c).

Segue art. 14

conformità dei principi nella stessa contenuti, le Regioni provvedono al riassetto dei servizi di trasporto pubblico locale.

9. Per lo stesso periodo indicato al comma 8 le Regioni assicurano ai servizi di trasporto locale delle F.S. S.p.A. e ai servizi ferroviari provenienti dalla competenza statale contributi in misura non inferiore ai trasferimenti dello Stato, disposti ai sensi dell'articolo 8 comma 7 lettere b) e c).