CAMERA DEI DEPUTATI N. 2972

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(COSTA)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(SPAVENTA)

CON IL MINISTRO DEL TESORO

(BARUCCI)

CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(MANCINO)

E CON IL MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLE POLITICHE COMUNITARIE E GLI AFFARI REGIONALI

(PALADIN)

—

Norme sulla nuova disciplina del trasporto pubblico locale

Presentato il 26 luglio 1993

ONOREVOLI DEPUTATI ! — 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 assolutamente 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/km 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 superato al 31 dicembre 1992 la soglia dei diecimila miliardi.

Tale situazione è destinata ulteriormente ad aggravarsi, fino al punto da mettere in pericolo la possibilità stessa di assicurare il servizio, se non si interviene tempestivamente con una incisiva azione di risanamento.

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 locale 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 legge in esame 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 inidonei – anche per scarsità ed inadeguatezza degli indicatori statistici ed economici disponibili, che avrebbero dovuto consentire di verificare la corretta applicabilità dei princìpi 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 scarse 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 1998.

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 disastrate.

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 del 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.

La nuova organizzazione del trasporto pubblico locale si articola su taluni elementi portanti:

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 di trasporto ferroviario, siano essi delle Ferrovie dello Stato S.p.a. 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 disponibili 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, i comuni per i servizi urbani e, eventualmente, una apposita Autorità per le grandi aree metropolitane;

d) la costituzione di una Autorità per il trasporto locale nelle grandi aree metropolitane. 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 queste 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 gestione) 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, in attesa che vengano attuate le città metropolitane di cui alla legge n. 142 del 1990, di questo nuovo organismo di governo – l'Autorità per il trasporto locale – che sovraintenda alla mobilità tutta ed attraverso una adeguata politica di tariffazione della circolazione e della sosta reperisca ulteriori risorse finanziarie da utilizzare direttamente a favore di tutto il sistema di trasporto;

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 di risorse dello Stato già di pertinenza del soppresso Fondo nazionale trasporti, dai trasferimenti dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato S.p.a. e 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 quantità e qualità 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 maggior 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 decisamente maggiore dell'attuale (che è di circa il 25 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 ripartita 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 (regione, comuni, autorità) affidano, di norma, in concessione la gestione dei servizi di trasporto pubblico al miglior offerente, secondo la forma della licitazione privata. 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: i contratti per i quali non è assicurata la corrispondenza tra oneri e risorse disponibili sono nulli. La nuova organizzazione sostituisce quindi al deleterio metodo del ripiano dei disavanzi a piè di lista, che tanti guasti ha arrecato al settore, il metodo della contrattazione a preventivo in base alle risorse disponibili ed a costi dichiarati.

Circa il risanamento del settore del trasporto pubblico locale, i relativi interventi riguardano in particolare le modalità di estinzione del debito pregresso e un piano per il riequilibrio economico. Sono queste le due condizioni necessarie per evitare che la nuova organizzazione del settore possa nascere non gravata da vincoli preesistenti, che costituirebbero un ostacolo insormontabile ad una gestione basata sulla efficienza ed economicità.

È stato in particolare stabilito che gli enti interessati possano contrarre mutui per la copertura dei disavanzi. Ai relativi oneri si fa fronte, tra l'altro, con un concorso da parte dello Stato da stabilire nella legge finanziaria 1994. È fatta salva la determinazione con decreto interministeriale dei criteri e modalità per l'ammortamento dei mutui. In tale sede dovrà tenersi conto del diverso, attuale regime giuridico delle aziende interessate.

Per quanto riguarda, invece, gli esuberi di personale, è stata prevista la possibilità di ricorrere, nell'ambito delle risorse complessivamente disponibili per il trasporto locale, allo strumento degli ammortizzatori sociali nelle forme (in particolare il pre-pensionamento) già adottate per altri settori del trasporto.

Il disegno di legge è dunque essenzialmente preordinato ad assicurare un equilibrio gestionale del settore, con possibile recupero anche di capacità finanziaria di investimento.

A quest'ultimo riguardo occorrerà tuttavia prevedere successivi interventi statali intesi ad assicurare le risorse necessarie, in particolare per assicursre il rinnovamento del parco rotabile, ai fini della efficienza e della sicurezza del servizio e della tutela ambientale.

Il disegno di legge in esame consta di 15 articoli.

Con l'articolo 1 si definisce il campo di applicazione della legge proposta 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 e in gestione commissariale governativa, e in materia di servizi di navigazione lacuale e di servizi marittimi regionali. Nel contempo si stabilisce il passaggio dalle gestioni governative alle gestioni regionali e il trasferimento al demanio regionale di tutti i beni costituenti il patrimonio delle ferrovie in concessione, delle gestioni commissariali e dei servizi marittimi 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 dei trasporti; predispongono i piani regionali dei trasporti, 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 ad evitare duplicati concorrenziali nelle linee di trasporto pubblico e ad assicurare un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato tra i vari modi, secondo fabbisogni di mobilità e princìpi 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 stabilisce che la mancata tempestiva adozione dei piani e dei programmi comporta, a carico delle regioni inadempienti, l'esercizio dei poteri sostitutivi da parte dello Stato e la sospensione del trasferimento della quota di finanziamento statale.

L'articolo 4 attribuisce alle regioni, per gli adempimenti di cui al precedente 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 promuovere e sostenere in via prioritaria la costituzione di forme associative nella gestione dei servizi, per una maggiore economicità ed una migliore efficienza della gestione stessa; 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 o ausiliarie all'esercizio; a realizzare, infine, adeguati sistemi di informazione al pubblico sull'offerta dei servizi di trasporto.

Con l'articolo 5 viene prevista, fino alla istituzione della città metropolitana di cui all'articolo 18 della legge 8 giugno 1990, n. 142, la creazione di una Autorità per il trasporto locale, alla quale sono attribuite funzioni di programmazione, regolazione ed organizzazione della viabilità, della circolazione anche dei veicoli privati, della sosta, del servizio di trasporto e delle relative infrastrutture. La competenza territoriale dell'Autorità corrisponde all'area metropolitana, ove delimitata; in difetto di delimitazione coincide con quella della provincia ovvero con l'area altrimenti stabilita dalla regione nella legge istitutiva dell'Autorità.

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; si prevede che il comitato per i trasporti locali debba essere costituito assicurando la rappresentanza della regione, della provincia e dei comuni nei quali si svolge il servizio.

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. Queste ultime sono costituite principalmente da trasferimenti dallo Stato, siano essi provenienti dal Fondo comune per le regioni (già di pertinenza del Fondo nazionale trasporti) ovvero riguardanti gli oneri relativi a contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato S.p.a. o, infine, concernenti 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 del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro 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 S.p.a., ai quali provvede lo Stato nel triennio successivo all'entrata in vigore della legge. Nel periodo successivo al predetto triennio le risorse relative ai trasferimenti dallo

Stato per gli oneri concernenti i suddetti contratti di servizio, determinati annualmente con la legge finanziaria, concorrono a costituire le risorse finanziarie di ciascuna regione.

Viene inoltre stabilito che i vincoli ai trasferimenti di risorse statali previsti nel medesimo articolo sono limitati ad un periodo di tre anni dall'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 e la destinazione di tali proventi al finanziamento del sistema del trasporto pubblico locale.

L'articolo 9 individua nella economicità ed efficienza i princìpi da osservarsi 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 licitazione privata.

Per i servizi marittimi resta confermato il rapporto convenzionale in atto, con i criteri e le modalità stabiliti dalle convenzioni in corso e fino alla scadenza delle stesse.

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

Alle regioni, alle Autorità per il trasporto locale e agli enti locali è riservato il compito di effettuare la vigilanza sull'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione e sulla buona efficienza degli impianti e del materiale rotabile.

L'articolo 10 prevede in particolare che la mancata corrispondenza fra oneri e risorse disponibili comporta la nullità dei piani, programmi e contratti.

L'articolo 11 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. In esso devono inoltre ricomprendersi sia il costo delle risorse dirette (quali, ad esempio, le spese per il personale), sia di quelle indirette (dovute all'inquinamento, alla congestione del traffico, eccetera), nonché una adeguata remunerazione per l'ammortamento del capitale investito dall'esercente (materiale rotabile e impianti ausiliari).

Con l'articolo 12 viene costituito nell'ambito del Ministero dei trasporti 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 per appropriati interventi, allo scopo di eliminare eventuali anomalie riscontrate.

Con lo stesso articolo si autorizza il Ministro dei trasporti, in collaborazione con la Scuola superiore della pubblica amministrazione, ad effettuare corsi di formazione per il personale degli enti locali.

L'articolo 13 individua i criteri, nel rispetto dei 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 pubblico locale nella regione; nell'applicazione ai lavoratori dipendenti nel settore in argomento degli istituti relativi al pensionamento anticipato; nella rideterminazione delle tariffe di servizio ai fini del risanamento delle aziende; nella individuazione delle forme concrete per la razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale, nonché nel conseguimento dell'immediata economia di gestione.

Con l'articolo 14 si rinvia ad un decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, l'individuazione dei criteri e delle modalità per la determinazione dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale e di quelle esercenti servizi ferroviari in con-

cessione o in gestione governativa, nonché dei criteri e delle modalità per la contrazione dei mutui ai fini del relativo ripianamento.

All'onere per l'accensione dei predetti mutui si fa fronte con le quote, all'uopo vincolate, del Fondo comune per le regioni a statuto ordinario già di pertinenza del Fondo nazionale trasporti e delle risorse statali destinate alle ferrovie in concessione o in gestione governativa, con le risorse regionali e comunali, nonché con il ricavato aggiuntivo derivante dalla maggiorazione sino al 20 per cento delle tasse automobilistiche e di altre tasse speciali. È altresì previsto un concorso da parte dello Stato da stabilire nella legge finanziaria per l'anno 1994. Infine l'articolo 15 prevede norme per il risanamento della gestione delle aziende di trasporto pubblico locale dipendenti da enti locali territoriali, ove le stesse presentino perdite di gestione, non compensabili con contributi pubblici, che non siano compatibili con il bilancio dell'ente locale territoriale di riferimento.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 362).

I disavanzi di esercizio delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale sono stati stimati, in via approssimativa a decorrere dal 1987 e sino a tutto l'anno 1993, in circa 13.000 miliardi.

È peraltro verosimile ipotizzare che, in applicazione dei criteri e modalità che saranno stabiliti con il decreto interministeriale previsto dall'articolo 14, comma 1, l'entità effettiva dei predetti disavanzi, sotto l'aspetto della legittimità, pertinenza e congruità, venga determinata in un ammontare non superiore ai 9.500 miliardi. Ciò tenuto anche conto del vigente blocco delle assunzioni e delle contrattazioni integrative.

Tenuto altresì conto che con le alienazioni dei beni disponibili previste dall'articolo 13, lettera *a)*, potranno realizzarsi entrate stimabili in circa 1.400 miliardi, i *deficit* in questione potranno ulteriormente essere ridotti ed attestarsi presumibilmente a 8.100 miliardi.

L'accensione dei mutui decennali per la copertura dei disavanzi anzidetti comporta una rata di ammortamento che, in relazione all'andamento decrescente del costo del denaro, può essere stimata in 1.320 miliardi annui.

Il 50 per cento di tale rata accollata allo Stato, comporterà per questo un onere di 660 miliardi.

Per le ferrovie in concessione ed in gestione governativa, il disavanzo a tutto il 1993, stimato in circa 1.600 miliardi, potrebbe essere rideterminato in 1.500 miliardi.

L'accensione di mutui decennali per la copertura di tali disavanzi comporta un onere annuo stimabile in circa 240 miliardi che, a legislazione vigente, non può non far carico integralmente allo Stato.

L'onere complessivo a carico dell'Erario derivante dal disegno di legge all'esame è pertanto stimabile in 900 miliardi a partire dal 1995, avuto riguardo alle operazioni da attivare nel corso del 1994, sia per la verifica dei disavanzi, sia per l'accensione dei mutui. Tale limite di spesa deve peraltro ritenersi quale limite massimo, nell'ipotesi di un possibile concorso nella copertura dell'onere di ammortamento delle altre fonti indicate nell'articolo 14, comma 2, la cui effettiva praticabilità potrà peraltro accertarsi solo in sede di concreta attuazione dell'adottanda normativa.

È peraltro evidente che, ove il provvedimento in esame non venisse approvato tempestivamente e non venissero perciò attuate immediatamente tutte le misure di ristrutturazione e di razionalizzazione del settore previste dal provvedimento stesso, potrebbero determinarsi ulteriori disavanzi per il 1994.

DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Definizione di trasporto pubblico locale).

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono princìpi fondamentali in materia di trasporti pubblici locali ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione.

2. Le disposizioni della presente legge si applicano 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 trasporti pubblici locali 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 prestabilite e offerta indifferenziata, ivi compresi quelli svolgentisi tra due regioni confinanti.

4. Ai fini della presente legge, sono assimilati al trasporto pubblico locale i servizi effettuati con carattere complementare di competenza regionale.

5. Le regioni delegano di norma agli enti locali od alle forme associative e di cooperazione previste dalla legge 8 giugno 1990, n. 142, l'esercizio delle funzioni amministrative di cui al presente articolo.

ART. 2.

(Delega di funzioni).

1. A decorrere dal novantesimo giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge e ferme restando le competenze statali in materia di sicurezza, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, l'esercizio delle funzioni amministrative in materia

di linee ferroviarie in concessione e in gestione commissariale governativa e in materia di servizi di navigazione lacuale e di servizi marittimi regionali è delegato alle regioni. Qualora il servizio si svolga sul territorio di regioni finitime, le funzioni delegate sono esercitate dalla regione nel cui territorio il percorso è prevalente, d'intesa con l'altra regione.

2. Dalla medesima data di cui al comma 1 e sino all'affidamento dei servizi nelle forme indicate all'articolo 9, comma 2, alle gestioni commissariali governative subentrano gestioni regionali.

3. Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, da adottare d'intesa con le regioni interessate, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, emana direttive e determina i criteri per l'applicazione della disposizione di cui al comma 2.

4. I beni costituenti il patrimonio delle ferrovie in concessione, delle gestioni commissariali governative e dei servizi marittimi regionali, 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.

ART. 3.

(Pianificazione dei trasporti locali).

1. Le regioni esercitano le loro competenze in materia di trasporti pubblici locali in conformità alle direttive emanate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettere *a)*, *b)*, *e)* ed *h)*, della legge 4 giugno 1991, n. 186.

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

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

b) predispongono i piani regionali dei trasporti ed i loro aggiornamenti, in connessione con le previsioni di assetto

territoriale e dello sviluppo economico, e definiscono gli indirizzi generali per la formazione dei piani di trasporto urbano, extraurbano e metropolitano di competenza degli enti locali, anche al fine di realizzare l'integrazione delle varie modalità del trasporto;

c) indicano l'ammontare delle risorse da destinare agli interventi previsti nei piani di cui alla lettera *b)* e le relative fonti di finanziamento;

d) adottano annualmente per i trasporti di propria competenza programmi triennali di assetto e di gestione preordinati ad evitare sovrapposizioni e duplicazioni concorrenziali delle linee di trasporto pubblico e ad assicurare un sistema di trasporto pubblico integrato e coordinato tra i vari modi, in rapporto ai fabbisogni di mobilità, secondo princìpi di chiarezza nei contenuti e nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 7;

e) assicurano che nei programmi indicati alla lettera *d)* sia fissato il principio dell'obbligo, da parte dei soggetti gestori, di equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto.

3. Le regioni sono tenute a definire i piani regionali di trasporto entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e i programmi di assetto e di gestione entro il 30 aprile di ciascun anno.

4. In caso di inadempienza agli obblighi di cui al comma 3, il Ministro dei trasporti, previo avviso alla regione interessata, provvede in via sostitutiva nei successivi tre mesi.

5. L'inadempienza della regione determina la sospensione dei trasferimenti delle quote di finanziamento statale.

6. Le province, le Autorità per il trasporto locale di cui all'articolo 5 ed i comuni predispongono, nell'ambito della rispettiva competenza e nel rispetto dei piani e degli indirizzi regionali, nonché dei criteri indicati al comma 2, lettere *d)* ed *e)*, la pianificazione dei trasporti urbani, extraurbani e metropolitani.

ART. 4.

(Normative 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, disciplinando gli esercizi e le strutture aziendali ed assicurando il coordinamento tra le diverse tipologie dei servizi;

b) adottare modalità e strumentazioni atte a realizzare lo sviluppo dei servizi di trasporto mediante la connessione delle reti secondo sistemi intermodali ed il relativo adeguamento degli orari e delle frequenze dei servizi esercitati;

c) 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. Per i servizi marittimi regionali dette finalità sono assicurate dalla società capogruppo di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni;

d) 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;

e) stabilire le sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori;

f) 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;

g) favorire l'affidamento a terzi di attività strumentali o ausiliarie all'esercizio;

h) 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 del trasporto locale le regioni istituiscono con legge, fino alla costituzione della città metropolitana di cui all'articolo 18 della legge 8 giugno 1990, n. 142, l'Autorità per il trasporto locale, con funzioni di programmazione, regolazione ed organizzazione della viabilità, della circolazione anche dei veicoli privati, della sosta, dei servizi di trasporto e delle relative infrastrutture.

2. L'ambito territoriale di competenza dell'Autorità per il trasporto locale coincide con le aree metropolitane, ove delimitate ai sensi dell'articolo 17 della legge 8 giugno 1990, n. 142, o, in mancanza di delimitazione, con quello della provincia ovvero con l'area altrimenti stabilita dalla regione con la legge istitutiva dell'Autorità per il trasporto locale.

3. In sede di emanazione delle norme per l'istituzione dell'Autorità per il trasporto locale, il cui funzionamento non comporta ulteriori oneri per lo Stato, le regioni si informano ai seguenti criteri:

a) nella materia dei trasporti pubblici locali di cui alla lettera *b)* dell'articolo 19, comma 1, della legge 8 giugno 1990, n. 142, le funzioni amministrative, in attesa della costituzione delle città metropolitane di cui all'articolo 18 della legge 8 giugno 1990, n. 142, 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 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 o l'amministrazione comunale;

c) nel comitato per il trasporto locale è assicurata la rappresentanza della regione, della provincia e dei comuni nei quali si svolge il servizio.

4. Con legge regionale sono altresì stabilite le norme relative alla organizzazione, al funzionamento e alla amministrazione dell'Autorità per il trasporto locale.

ART. 6.

(Competenze dell'Autorità per il trasporto locale).

1. L'Autorità per il trasporto locale, nell'ambito delle funzioni alla stessa demandate dall'articolo 5 ed in conformità del piano regionale dei trasporti, svolge, sulla base 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;

b) predispone annualmente il piano operativo triennale, che definisce gli investimenti da realizzare nel triennio; indica le relative fonti di finanziamento; approva i programmi di esercizio del trasporto pubblico locale; stabilisce le condizioni di svolgimento dei servizi di trasporto e adotta i provvedimenti volti a disciplinare in linea tecnica, economica e tariffaria la circolazione privata e la sosta;

c) stipula con le imprese i contratti per i servizi di trasporto, definendone le modalità di esecuzione ed il relativo corrispettivo;

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 della infrastruttura.

ART. 7.

(Risorse finanziarie).

1. In attesa della riforma organica della finanza regionale, le risorse finanzia-

rie per il trasporto pubblico locale sono costituite da:

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

b) trasferimenti dallo Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e dei servizi marittimi regionali;

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, ammontanti per il 1993 a lire 4.764 miliardi, a decorrere dall'anno 1995 sono annualmente incrementate 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 riconoscere con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, e, per quanto concerne i servizi marittimi regionali, con decreto del Ministro della marina mercantile, 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 trasporti, in conformità dei criteri che saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, come previsto dalla legge 23 dicembre 1992, n. 500;

b) quanto ai trasferimenti relativi alle risorse determinate su base parametrica per i servizi ferroviari e marittimi regionali provenienti dalla competenza statale, secondo gli importi riconosciuti nei decreti interministeriali di cui al comma 4, in favore dei servizi ferroviari e *marittimi regionali svolgentisi nel territorio* di ciascuna regione.

6. Limitatamente al primo triennio 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 S.p.a.

7. A partire dall'esercizio finanziario successivo alla scadenza del triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, i trasferimenti dallo Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato S.p.a. concorrono a costituire le risorse *finanziarie di ciascuna regione a statuto* ordinario 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 S.p.a. sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, e sono rideterminate annualmente in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

9. Le quote per l'anno 1993 delle risorse di cui al comma 1 si intendono rappresentate dalle disponibilità alla data di entrata in vigore della presente legge dei corrispondenti stanziamenti di bilancio.

10. 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 determinano le tariffe di trasporto in misura tale da assicurare

l'equilibrio economico-finanziario dell'investimento e della connessa gestione. Nel rispetto dei princìpi stabiliti dall'articolo 54, comma 8, della legge 8 giugno 1990, n. 142, eventuali agevolazioni tariffarie o livelli tariffari inadeguati sono compensati con apporti a carico del bilancio del soggetto che concede l'agevolazione.

2. Le regioni adottano sistemi tariffari integrati.

3. 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 indicate al comma 1 dell'articolo 5 della presente legge.

4. A modifica di quanto stabilito dall'articolo 7, comma 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i proventi delle tariffe di cui al comma 3 e di quelle di regolazione della sosta sono destinati al finanziamento del sistema del trasporto pubblico locale.

ART. 9.

(Organizzazione dei servizi di trasporto).

1. Le regioni, le Autorità per il trasporto locale e gli enti locali organizzano i servizi di trasporto pubblico locale secondo princìpi di economicità e di efficienza, da conseguirsi anche attraverso un assetto basato sulla intermodalità del trasporto.

2. I servizi di trasporto di cui alla presente legge sono di norma esercitati, anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, in regime di concessione e sono affidati secondo le procedure concorsuali della licitazione privata.

3. Per i servizi marittimi regionali di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni, resta confermato il relativo rapporto con i criteri e le modalità di cui alle rispettive convenzioni in corso e fino alla scadenza delle stesse.

4. L'avviso di gara 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 e di non gestire comunque servizi di trasporto su gomma per una quota superiore al 10 per cento del livello nazionale di detti servizi;

f) i casi di revoca e decadenza della concessione;

g) i casi di linee interregionali per le quali, ai sensi dell'articolo 84 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, le incombenze di cui alle lettere *a), b), c)* e *d)* competono alla regione nella quale si svolge il percorso prevalente, di intesa con la regione finitima interessata.

5. È vietata la subconcessione delle linee di trasporto pubblico di cui all'articolo 1, salva espressa autorizzazione del concedente, motivata da esigenze di pubblico interesse relative a corse da effettuare in orari o periodi particolari.

6. Il mancato rinnovo della concessione di cui al comma 5 e la sua decadenza per inadempienza degli impegni previsti dal disciplinare escludono il diritto ad indennizzo. In tali ipotesi, le attrezzature fisse e mobili e il materiale rotabile possono essere rilevati a prezzi di mercato dal concedente, con diritto di prelazione al netto di eventuali contributi statali o regionali

in conto capitale per investimenti non ammortizzati.

7. I servizi di trasporto pubblico sono affidati mediante contratti di servizio nel limite delle risorse finanziarie disponibili, al netto degli introiti derivanti dalle tariffe.

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

9. 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;

c) sul regolare funzionamento dei servizi dati in concessione.

10. Allo scopo di effettuare la vigilanza di cui al comma 9 possono essere 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.

ART. 10.

(Piani, programmi e risorse).

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

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

ART. 11.

(Costo dei servizi).

1. Il costo dei servizi di trasporto è determinato in base alla qualità e quantità dei servizi programmati in relazione

alle categorie ed ai modi di trasporto, nonché 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.

ART. 12.

(Osservatorio dei costi del trasporto pubblico locale e corsi di formazione del personale).

1. Nell'ambito del Ministero dei trasporti è costituito un 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;

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. Il Ministero dei trasporti è autorizzato ad effettuare, in collaborazione con la Scuola superiore della pubblica amministrazione e senza oneri a carico dello Stato, corsi di formazione specialistica, destinati al personale tecnico e amministrativo degli enti locali, da assegnare ai settori preposti a dare attuazione alle procedure previste dalla presente legge.

ART. 13.

(Equilibrio gestionale).

1. Per assicurare l'equilibrio gestionale dei servizi di trasporto pubblico locale ciascuna regione predispone, entro centot-

tanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un piano triennale nel quale devono essere individuate le risorse finanziarie da utilizzare, nel rispetto dei seguenti criteri:

a) capacità di autofinanziamento mediante alienazione di beni disponibili di pertinenza dei soggetti esercenti servizi di trasporto pubblico locale nella regione, secondo le modalità e con gli effetti previsti dal decreto-legge 5 dicembre 1991, n. 386, convertito dalla legge 29 gennaio 1992, n. 35, ivi compresi, in particolare, quelli stabiliti dall'articolo 2, comma 4, del citato decreto-legge n. 386 del 1991;

b) applicazione ai lavoratori dipendenti nel settore del trasporto pubblico locale, con conseguenti oneri a carico del settore stesso, degli istituti in vigore, relativi al pensionamento anticipato, previa verifica della situazione degli organici, delle esigenze strutturali e funzionali delle aziende e delle condizioni soggettive dei destinatari dei provvedimenti, in relazione alle fasce di età, alle categorie, alle specializzazioni, all'accertamento delle condizioni di invalidità alla prestazione del servizio;

c) 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;

d) 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 del trasporto, come previsto dall'articolo 3, nonché conseguire immediate economie di gestione.

ART. 14.

(Mutui per la copertura dei disavanzi).

1. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del

tesoro, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabiliti criteri e modalità per la determinazione dei disavanzi, rilevati alla data di attuazione del piano di cui all'articolo 13, delle aziende di trasporto pubblico locale e delle aziende esercenti servizi ferroviari in concessione e in gestione governativa, nonché criteri e modalità per la contrazione e l'ammortamento dei mutui di cui al comma 2 e per l'ammissibilità delle partite attive e passive che danno luogo ai predetti disavanzi, sotto l'aspetto della legittimità, della pertinenza e della congruità.

2. I disavanzi di cui al comma 1 sono ripianati mediante mutui decennali, ai cui oneri si fa fronte con utilizzo:

a) di un concorso da parte dello Stato, in misura non superiore al 50 per cento del disavanzo netto delle aziende rientranti nella competenza delle regioni a statuto ordinario, da stabilire nella legge finanziaria per l'anno 1994;

b) di quote, all'uopo vincolate, del Fondo comune per le regioni a statuto ordinario, già di pertinenza del soppresso Fondo nazionale trasporti, e delle risorse statali destinate alle ferrovie in concessione ed in gestione governativa;

c) di risorse regionali e comunali derivanti per effetto dell'azione di cui all'articolo 13;

d) del ricavato aggiuntivo di un'ulteriore maggiorazione sino al 20 per cento della tassa automobilistica e della 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, e della tassa speciale di cui all'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362.

3. Per il ripiano dei disavanzi relativi alle ferrovie in concessione o in gestione governativa non opera il limite di cui alla lettera *a)* del comma 2.

ART. 15.

(Risanamento della gestione delle aziende di trasporto pubblico locale dipendenti da enti locali territoriali).

1. In attesa dell'attuazione delle disposizioni recate dalla presente legge per assicurare l'equilibrio gestionale delle aziende di trasporto pubblico locale, ove le aziende di trasporto municipalizzate, provincializzate, consortili e speciali degli enti presentino perdite di gestione, non compensabili con contributi pubblici, che non siano compatibili con il bilancio dell'ente locale territoriale di riferimento, il consiglio dell'ente locale territoriale deve adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge un piano di risanamento, con i contenuti previsti dal comma 7 dell'articolo 2 del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403. Il piano di risanamento deve prevedere il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il 31 dicembre 1996.

2. Qualora i provvedimenti di cui al comma 1 non risultino sufficienti, l'azienda è tenuta a predisporre una graduatoria del personale da porre in mobilità obbligatoria secondo le indicazioni e le procedure di cui all'articolo 21 del decreto-legge 18 gennaio 1993, n. 8, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 marzo 1993, n. 68. In caso di inerzia, dopo trenta giorni dal termine, non superiore a sessanta giorni, fissato dall'ente locale, provvede un commissario *ad acta* nominato dall'organo regionale di controllo, su segnalazione dell'ente locale.

3. I dipendenti interessati ai provvedimenti di mobilità hanno diritto al prepensionamento, ai sensi della lettera *b)* del comma 1 dell'articolo 13.

4. Durante l'esecuzione del piano di risanamento, le aziende di cui al comma 1 sono tenute a predisporre una relazione semestrale, evidenziando lo stato di attuazione del piano, anche in relazione agli obiettivi posti di efficacia ed efficienza del

servizio. Il consiglio dell'ente locale può, sulla base di tali relazioni, disporre accertamenti sulla legittimità, congruità e pertinenza degli atti di gestione in relazione all'obiettivo del risanamento.

5. Il terzo comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, è abrogato.