CAMERA DEI DEPUTATI N. 817

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SANZA, LIA

Nuove norme in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 1° luglio 1994

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Nel settore del trasporto pubblico locale, che versa in uno stato di profonda crisi, si riscontra una produttività molto bassa, inferiore a quella di altri sistemi di servizi. Vi concorrono cause organizzative interne, ma anche incertezze burocratiche, sovrapposizioni di competenze, proliferazioni scoordinate di centri di spesa, indistinzione tra momento gestionale e d'indirizzo, sicché a costi alti corrispondono risultati modesti. Tutto questo comporta una situazione di inaffidabilità e di diseconomicità del sistema proprio quando lo sviluppo della mobilità, non solo lungo le relazioni tradizionali, ed il decentramento dei processi produttivi hanno contribuito al crescere della domanda di trasporto, che è peraltro avvenuto prevalentemente in termini di circolazione individuale.

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

La stessa filosofia del sostegno pubblico come si è finora avverata nel settore è ormai da considerarsi perdente ed impone una profonda revisione incardinata su un nuovo assetto del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale, la cui valorizzazione qualitativa è invece necessaria per migliorare la mobilità complessiva.

Del resto le ricorrenti sottostime delle esigenze economiche del settore, pur giustificate dagli obblighi di risanamento della finanza pubblica, non hanno provocato che ulteriori guasti, generando disa-

vanzi che caricano le gestioni aziendali di ulteriori oneri per il ricorso al finanziamento bancario. Basta ricordare che i disavanzi maturati nell'ultimo quinquennio hanno toccato i 13.000 miliardi di lire.

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

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

la legge 28 settembre 1939, n. 1822; ha ormai più di cinquanta anni ma per essa va tuttavia tenuto distinto il contesto normativo, evidentemente invecchiato in quanto volto a regolare il trasporto in esame in una Italia diversa per domanda sociale, infrastrutture e risorse, dall'istituto giuridico della concessione, attraverso cui si modula il rapporto tra potere amministrativo ed operatori, che ha continuato ad essere utilizzato in un quadro mutato anche a seguito del decentramento delle funzioni amministrative;

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

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

il piano generale dei trasporti approvato nel 1986;

il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160; esso è espressione di una tendenza ormai irreversibile per quanto concerne il rapporto tra il settore in questione e la finanza pubblica;

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

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

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

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

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

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

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

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

La proposta di legge in esame consta di 13 articoli.

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

L'articolo 2 prevede che per l'esercizio delle funzioni attribuite le regioni organizzino un sistema di amministrazione per programmi incentrato sui piani regionali di trasporto i quali – nel quadro di indirizzi generali di politica dei trasporti (leggi

nazionali e piano generale dei trasporti) e di criteri di coordinamento omogenei – disciplinino lo sviluppo del trasporto e della mobilità in ambito regionale in relazione alle effettive disponibilità finanziarie di fonte pubblica e privata. Detti piani dovranno contenere, a tal fine, indicazioni relative ai servizi pubblici di trasporto, articolandoli per aree omogenee di traffico e razionalizzandone la rete di esercizio.

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

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

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

Con l'articolo 4 vengono date indicazioni in materia di organizzazione dei servizi di trasporto d'interesse regionale e locale.

L'articolo 5 dispone i criteri di riforma economica del settore, prevedendo l'affidamento in concessione, secondo procedure concorrenziali, sulla base di programmi di esercizio dai quali risultino chiaramente definiti i costi d'investimento e di gestione, i ricavi attesi e le modalità di conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario. Nello stesso articolo sono stabiliti la durata della concessione, i criteri di affidamento, la vigilanza sui servizi, la conferma delle concessioni con le procedure in atto sino all'adeguamento delle norme regionali. È altresì previsto che gli enti locali di cui alla legge n. 142 del 1990 organizzino anche i servizi di propria competerza nelle medesime forme e modalità, compatibilmente con la formula giuridica da essi adottata ai sensi dell'articolo 22 della stessa legge n. 142 del 1990, avendo cura in ogni caso di tener conto, nella comparazione dei programmi proposti, di eventuali fondi pubblici agevolativi (apporti di capitale, contributi a fondo perduto, eccetera).

L'articolo 6 individua gli elementi essenziali per far luogo alla regolazione economica, attraverso contratti di servizio, dei rapporti tra enti concedenti e aziende concessionarie. È esplicitamente sancita la nullità di quei contratti di servizio per i quali non sia assicurata la corrispondenza tra gli importi pattuiti e le risorse disponibili nonché disciplinate le conseguenze economiche per i casi di decadenza e di mancato rinnovo della concessione.

Gli articoli 7 e 8 concernono le modalità di inserimento nei sistemi regionali di pubblico trasporto dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione e in gestione governativa, perseguendo, con criteri più adeguati e metodologicamente corretti, l'obiettivo di razionalizzazione che la troppo rigida formulazione dell'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, non ha finora consentito di realizzare.

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

Per l'attuazione del piano di riorganizzazione e per la conseguente delega alle regioni delle competenze statali si provvede con decreto interministeriale (Mini-

stri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e per il coordinamento delle politiche dell'Unione europea) in relazione all'adozione dei piani regionali dei trasporti ed alla compiuta definizione dell'organizzazione del sistema di trasporto regionale. È anche previsto che possano trovare applicazione, sulla base di criteri appositamente fissati, le disposizioni della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativamente alla separazione tra le infrastrutture e la gestione di esercizio.

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

Una specifica disposizione regola, all'articolo 9, le linee di interesse regionale e locale delle Ferrovie dello Stato Spa, per le quali è prevista, in funzione del piano di riorganizzazione, l'iniziativa del Ministro dei trasporti e della navigazione per promuovere accordi organizzativo-economici tra le Ferrovie dello Stato Spa, e le regioni interessate.

L'articolo 10 tratta del sistema tariffario, prevedendo che le regioni stabiliscano annualmente le tariffe dei trasporti di propria competenza, facendo riferimento agli effettivi costi di investimento e di esercizio.

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

L'articolo 11 elenca, nelle more dell'attuazione della riforma della finanza locale, le risorse finanziarie destinate al trasporto pubblico d'interesse regionale e locale. In particolare, esse sono costituite dai trasferimenti dello Stato provenienti dal Fondo nazionale trasporti, dai capitoli di bilancio concernenti le ferrovie in concessione ed in gestione governativa e, a partire dal 1995, dagli oneri relativi ai contratti di servizio stipulati dalle Ferrovie dello Stato Spa con le regioni, nonché, direttamente, da specifici apporti derivanti dall'autonomia impositiva regionale. Nell'ambito delle risorse sono considerati gli introiti tariffari delle società esercenti.

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

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

La disposizione di cui al comma 1 dell'articolo 12 tende ad escludere che, per effetto del necessario riordino del settore, la costituzione di nuovi organismi, i conferimenti, le funzioni, le incorporazioni e la cessazione di azioni e quote di partecipazione siano soggetti a tasse o imposte.

La previsione contenuta nel comma 2 dell'articolo 12 si rende necessaria per evitare che, per effetto della trasformazione dei contributi di esercizio in corrispettivi dei contratti di servizio, si possa giungere all'applicazione dell'IVA sui trasferimenti effettuati dagli enti pubblici alle aziende.

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

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

al 9 per cento dell'aliquota IVA. Anche negli altri Paesi della Comunità europea, del resto, vi è una unificazione del trattamento con l'applicazione di aliquote ridotte. L'unificazione comporta anche l'eliminazione, per il settore, del *pro-rata* di indetraibilità, con svantaggi per le imprese esercenti, anche senza l'aggiunta dell'IVA sul biglietto di trasporto, nonché semplificazioni amministrative e d'integrazione tariffaria.

Con l'articolo 13 si istituisce l'Agenzia dei servizi di pubblico trasporto di interesse regionale e locale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 1.

(Trasporti pubblici d'interesse regionale e locale).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 2.

(Pianificazione regionale dei trasporti locali).

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

2. Le leggi regionali di cui al comma 1, disciplinano la redazione dei piani dei trasporti in conformità ai seguenti princìpi:

a) i piani devono attenersi agli indirizzi nazionali di politica dei trasporti, contenuti nelle leggi dello Stato e nel piano generale dei trasporti e nelle sue articolazioni settoriali, e devono uniformarsi ai criteri di coordinamento stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione, al fine di assicurare l'uniformità di struttura e la tipizzazione dei contenuti dei piani stessi;

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

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

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

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

3. Le regioni adottano il piano di cui al comma 1 entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Entro sessanta giorni dalla data di *entrata in vigore della presente legge* il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, stabilisce i criteri tecnici ai quali le regioni devono attenersi nella redazione dei piani dei trasporti.

5. In caso di inadempimento di una regione al disposto di cui al comma 1, il *Presidente del Consiglio dei ministri*, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, nomina un incaricato presso la regione inadempiente affinché provveda entro novanta giorni, con la collaborazione degli uffici regionali, a predisporre il piano dei trasporti ed a sottoporlo all'approvazione del consiglio regionale. Ove il consiglio regionale non lo approvi entro i successivi trenta giorni, il piano elaborato dall'incaricato è approvato dal Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

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

7. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modifica-

zioni, predispongono, nell'ambito della propria competenza ed in coerenza con i piani regionali, la pianificazione dei trasporti urbani, metropolitani e provinciali, anche al fine di conseguire l'integrazione modale e funzionale dei rispettivi servizi.

ART. 3.

(Adempimenti regionali).

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

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

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

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

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

e) definire la struttura tariffaria delle diverse tipologie di servizi, garantendone l'equilibrio economico e finanziario, nonché le sanzioni amministrative per assicurare il rispetto del regolare svolgimento del trasporto;

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

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

ART. 4.

(Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico).

1. Fermo restando per gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni; il ricorso alle forme di gestione di cui all'articolo 22, comma 3, della medesima legge n. 142 del 1990, interpretato ai sensi dell'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e quanto previsto dall'articolo 5 del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 331, le regioni affidano in concessione, di norma unitariamente per una o più aree omogenee di traffico, i servizi di trasporto di cui all'articolo 1 della presente legge a società di capitali private, pubbliche od a partecipazione mista, che devono gestirli secondo principi di economicità ed efficienza.

2. Ai fini di cui al comma 1 le regioni indicano per ogni area omogenea di traffico le risorse pubbliche disponibili al fine di concorrere alle spese di esercizio.

3. Nel caso gli enti locali affidino la gestione dei trasporti di propria competenza ai sensi delle lettere *a)*, *c)* ed *e)* del comma 3 dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, non sono ammessi a contributo regionale i costi di produzione del servizio per la quota parte eccedente la media dei costi accertati per i servizi di competenza regionale.

CAPO II

TRASPORTI AUTOMOBILISTICI

ART 5

(Concessione di autoservizi).

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

a) l'esercizio è affidato, di norma, per rete, nel rispetto di procedure concorren-

ziali conformi alle normative europee in materia, cui sia assicurata la massima pubblicità ed adeguate forme di comunicazione, anche attraverso la pubblicazione nel *Bollettino Ufficiale* della regione e su almeno due quotidiani, di cui uno a diffusione nazionale;

b) ai fini dell'affidamento in concessione è effettuato un confronto comparativo, anche mediante pubblico contraddittorio, tra i programmi di esercizio che le società od i consorzi di imprese interessati devono presentare in relazione ai requisiti dettati dalle regioni ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera *b)*. Nei programmi devono essere analiticamente indicati i costi di investimento e di esercizio, i ricavi attesi e le modalità di conseguimento dell'equilibrio dell'esercizio, secondo criteri di efficienza e di economicità della gestione;

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

d) la concessione è affidata per un periodo compreso tra un minimo di cinque ed un massimo di nove armi, mediante contratto di servizio tra la regione ed il concessionario, stipulato con le forme e con i contenuti di cui all'articolo 6;

e) in presenza di più programmi d'esercizio equivalenti e di richiedenti aventi analoga idoneità tecnica ed economica, costituisce titolo preferenziale nell'affida-

mento l'esercizio di servizi di trasporto insistenti sulla stessa area omogenea di traffico.

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

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

4. Le regioni esercitano la vigilanza sui servizi affidati in concessione ai sensi del presente articolo, verificando, in particolare:

a) l'osservanza degli obblighi derivanti dalla concessione;

b) il regolare funzionamento dei servizi.

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

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

ART. 6.

(Contratto di servizio).

1. Nel contratto di servizio di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *d)*, sono recepiti:

a) il programma di esercizio, con eventuali modifiche in relazione ad accertati mutamenti del pubblico interesse;

b) il costo di produzione determinato in base alla qualità e quantità dei servizi risultanti dal programma di esercizio di cui alla lettera *a)* ed in relazione alle tipologie ed ai modi di trasporto;

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

d) l'adeguata remunerazione del capitale investito;

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

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

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

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

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

l) le garanzie finanziarie prestate dal concessionario.

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

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

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

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

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

CAPO III

TRASPORTO FERROVIARIO

ART. 7.

(Sistema ferroviario d'interesse regionale e locale).

1. Allo scopo di perseguire la razionalizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione ed in gestione governativa e di favorirne l'inserimento nei sistemi regionali di pubblico trasporto, il

Ministro dei trasporti e della navigazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere conforme della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone con propri decreti un piano di riorganizzazione dei servizi stessi, articolato in ambito regionale o tra due regioni confinanti.

2. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 1 contiene l'indicazione dei criteri e delle modalità di coordinamento tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto, in modo da assicurare l'integrazione intermodale nel rispetto dell'autonomia organizzativa e delle specificità funzionali del servizio ferroviario.

3. Ferme restando le competenze statali per la sicurezza, il coordinamento generale e gli investimenti infrastrutturali, dopo l'approvazione del piano di riorganizzazione di cui al comma 1 le funzioni amministrative statali in materia di esercizio ferroviario sono delegate alle regioni che abbiano già approvato i piani regionali dei trasporti e che abbiano definito, per ciascuna area omogenea in essi individuata, l'organizzazione del sistema di pubblici trasporti.

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

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

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

mantenendo, nel secondo caso, la propria autonomia aziendale.

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

ART. 8.

(Gestioni commissariali governative).

1. Nel piano di riorganizzazione di cui all'articolo 7 sono altresì previsti i criteri e le modalità per la trasformazione delle gestioni commissariali governative in società per azioni, per la definizione del patrimonio e delle risorse economiche che ad esse fanno capo e per l'organizzazione delle relative partecipazioni azionarie.

2. Le società costituite ai sensi del comma 1 gestiscono i servizi già esercitati in gestione commissariale, previsti nel piano di riorganizzazione di cui all'articolo 7, in attesa del riassetto dei servizi di trasporto pubblico d'interesse regionale e locale che le singole regioni approntano in esecuzione dei propri piani regionali dei trasporti. A tali società è affidata, a titolo gratuito, la gestione del patrimonio e degli impianti delle cessate gestioni commissariali governative.

ART. 9.

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

1. Le regioni, con proprie direttive e tenuto conto del piano di cui all'articolo 7, provvedono ad adeguare ai piani regionali dei trasporti le modalità di organizzazione del servizio sulle linee ferroviarie locali o

secondarie della rete delle Ferrovie dello Stato Spa.

2. Ai fini dell'attuazione del comma 1, le Ferrovie dello Stato Spa cedono la gestione dei servizi ferroviari locali alle società di cui agli articoli 7 e 8, anche assumendo in esse partecipazioni non di maggioranza.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

ART. 10.

(Tariffe).

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

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

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

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

ART. 11.

(Risorse finanziarie).

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

a) trasferimenti delle risorse del Fondo nazionale trasporti per le regioni a

statuto ordinario per l'anno 1994 pari a lire 6.117 miliardi;

b) trasferimenti a carico dello Stato per l'esercizio delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa, in relazione alle quote afferenti i servizi delegati ai sensi degli articoli 7 e 8;

c) entrate regionali;

d) tasse di scopo.

2. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci delle società esercenti e sono calcolati in relazione a quanto previsto dalla lettera *e)* del comma 1 dell'articolo 6.

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

4. Le risorse di cui alla lettera *b)* del comma 1 sono determinate, a partire dall'anno 1994, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare di concerto con il Ministro del tesoro, in attuazione dell'articolo 3, commi 1, 2, 4, 5 e 6 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e *sono annualmente incrementate, a parità* di livello di servizi, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione. Esse sono iscritte nei capitoli dei bilanci regionali destinati a spese per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale.

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

a) quanto ai trasferimenti provenienti dal Fondo nazionale trasporti, in conformità con i criteri che sono stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da adottare di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, secondo quanto previsto dalla legge 23 dicembre 1992, n. 500;

b) quanto ai trasferimenti relativi alle risorse determinate su base parametrica

per le ferrovie in concessione ed in gestione governativa, secondo gli importi riconosciuti nel decreto di cui al comma 4, in favore dei servizi ferroviari delegati.

6. A partire dall'anno 1995 i trasferimenti a carico dello Stato per gli oneri relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato Spa ed agli accordi di cui all'articolo 9, determinati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da adottare di concerto con il Ministro del tesoro, ed annualmente incrementati in misura non inferiore al tasso programmato d'inflazione, concorrono a costituire le risorse finanziarie di ciascuna regione per il trasporto pubblico d'interesse regionale e locale di cui al comma 1 e sono iscritti nei relativi capitoli di spesa dei bilanci regionali. Limitatamente all'anno 1994 lo Stato provvede direttamente agli oneri per i predetti contratti di servizio, previa verifica della congruità tecnica ed amministrativa da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART. 12.

(Disposizioni fiscali).

1. Tutte le attività di costituzione, conferimento, fusione ed incorporazione di società, nonché di cessione a qualsiasi titolo di azioni di società e di quote di partecipazione a consorzi sono esenti da qualsiasi tassa, imposta o contributo.

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

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

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

ART. 13.

(Agenzia di regolazione e vigilanza).

1. È istituita l'Agenzia dei servizi di pubblico trasporto d'interesse regionale e locale, di seguito denominata « Agenzia », con compiti di regolazione e di vigilanza sulla produzione e l'offerta dei servizi stessi, finalizzati alla promozione della concorrenza, dell'efficienza e della qualità nel settore.

2. L'Agenzia opera in piena autonomia e con indipendenza di giudizio ed è organo collegiale composto da un presidente e da sei membri, nominati con determinazione d'intesa dei Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica tra personalità di riconosciuta professionalità, nota indipendenza ed adeguata competenza ed esperienza.

3. Mediante regolamento, da emanarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, si provvede a disciplinare l'organizzazione ed il funzionamento dell'Agenzia nonché all'individuazione degli uffici, delle piante organiche del personale e del relativo trattamento giuridico ed economico. Con il medesimo regolamento sono definite le norme concernenti la gestione delle spese, le strutture ed ogni altra modalità di intervento utile per l'espletamento delle funzioni affidate all'Agenzia.

4. Allo scopo di contribuire ad una più completa tutela della concorrenza e dei consumatori, l'Agenzia può avviare studi concernenti la generale evoluzione del settore e dei singoli servizi anche al fine di proporre o disporre modifiche delle condizioni tecniche, giuridiche ed economiche di svolgimento di erogazione dei servizi. A tal fine è istituito presso l'Agenzia l'Osservatorio dei costi del trasporto pubblico d'interesse regionale e locale con il compito di:

a) effettuare valutazioni in materia di costi di produzione dei servizi;

b) predisporre analisi sugli andamenti gestionali del settore;

c) formulare proposte mirate all'eliminazione di disfunzioni ed anomalie;

d) fornire indicazioni per interventi di risanamento strutturale, nonché in funzione del recupero produttivo connesso al fattore lavoro.

5. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro novanta giomi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio, cui partecipano anche esperti nominati dalle associazioni che rappresentano le aziende del settore.

6. L'Agenzia, ai fini dell'espletamento dei propri compiti, può:

a) richiedere, in qualsiasi momento, alle imprese che gestiscono trasporti pubblici informazioni e documenti inerenti alle loro attività;

b) disporre controlli al fine di prendere visione ed eventualmente copia dei documenti aziendali, nonché di accertare il rispetto delle disposizioni contenute nella presente legge, anche avvalendosi della collaborazione degli altri organi dello Stato e delle regioni;

c) svolgere attività di controllo della congruità delle tariffe con riferimento ai costi di esercizio e con l'obiettivo di garantire l'equilibrio economico delle aziende nonché la giusta redditività del capitale impiegato. Svolge altresì compiti di indirizzo e di impulso nei confronti degli enti deputati alla fissazione delle tariffe stesse.