

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori VISCA, MARNIGA e MARIOTTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 GENNAIO 1989

Disposizioni per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il coordinamento dei servizi di trasporto locale di persone

ONOREVOLI SENATORI. – Il presente disegno di legge riprende i principi fondamentali della legge 10 aprile 1981, n. 151, dei quali tuttavia non rappresenta una semplice riscrittura o aggiornamento, bensì intende proporsi come una logica evoluzione ed un completamento degli stessi, alla luce delle opzioni che nel settore specifico vengono indicate dal Piano generale dei trasporti.

Ancorarsi al Piano generale dei trasporti non è infatti soltanto un problema di corrispondenza formale con le indicazioni del Ministero e del Governo, ma è soprattutto una necessità che nasce dalle considerazioni che già l'allora ministro Signorile faceva in apertura della seconda Conferenza nazionale dei trasporti quando diceva che in assenza di un

attento controllo dei processi di crescita, di disarticolazione e diversificazione della domanda, l'offerta è entrata in crisi ed il quadro previsivo denuncia chiaramente che tale crisi assumerà, nel breve e medio periodo, livelli drammatici.

I recenti fatti che riguardano l'autotrasporto delle merci ne sono un segnale inequivocabile e preoccupante.

Se poi si pensa ai problemi di mobilità che si prospettano all'interno delle grandi aree urbane quali Milano, Napoli e Roma, è facile comprendere che l'intera struttura del trasporto pubblico di persone deve essere rivista non solo alla luce dei costi crescenti che gravano sul bilancio dello Stato, ma anche e soprattutto per trovare risposte alla domanda di

mobilità e alle sue proiezioni in ordine alle trasformazioni socio-economiche dei prossimi dieci anni.

La presente proposta di legge, pertanto, senza pretendere di dare risposte definitive all'intera problematica del trasporto pubblico di persone, si prefigge di apportare un contributo per la razionalizzazione del comparto, mediante l'introduzione di alcune idee innovative.

La prima di queste, rispetto alla legge n. 151 del 1981, la troviamo negli articoli 5, 6 e 7, laddove si stabilisce la costituzione della «autorità di bacino».

Si tratta di una figura amministrativa non prevista nell'attuale ordinamento. Essa nella presente proposta di legge assume due figure distinte a seconda che riguardi le grandi aree metropolitane, oppure bacini di traffico di dimensioni inferiori.

Nel primo caso la proposta è di costituire veri e propri enti aventi propria personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, il cui compito essenziale è portare a sintesi le proposte di riassetto della mobilità provenienti dalle diverse strutture e dai diversi obiettivi che la gestione delle Aziende locali e delle ferrovie dello Stato fanno quotidianamente confliggere.

La costituzione della autorità di bacino è quindi indilazionabile se si pensa ai problemi di compatibilità fra i vari sistemi di trasporto che gravitano su un'area metropolitana.

Tale nuovo ente tuttavia non sarebbe di per sé sufficiente a garantire il successo degli obiettivi che gli sono affidati.

Affinchè tale autorità possa realizzare uno stretto collegamento con l'intero sistema dei trasporti regionali, si deve riprendere con vigore il concetto del piano regionale dei trasporti, PRT, quale parte applicativa del più generale processo programmatico avviato con il Piano generale dei trasporti.

Gli articoli 5, 6 e 7 rappresentano dunque il primo punto di grossa innovazione rispetto alla legge n. 151 del 1981.

Si prende atto così della realtà che in alcune grandi aree urbane (individuate nel Piano generale dei trasporti in Roma, Torino, Milano, Genova e Napoli) esiste e si prescrive che, per tali aree, il piano regionale dei trasporti

debba essere integrato da un piano stralcio attraverso il quale la regione deve dettare, fra le altre, norme per la realizzazione di condizioni di esercizio che agevolino la mobilità e l'interscambio modale, quali:

l'adozione di comunità tariffarie, affinché all'interno di un'area la mobilità delle persone possa avvenire utilizzando più mezzi di trasporto con un unico titolo di viaggio;

l'emanazione di norme urbanistiche apposite ed urgenti per la costruzione di infrastrutture di parcheggio e di interscambio fra mezzo individuale e mezzo collettivo.

Quest'ultimo punto è sicuramente uno dei più innovativi, visti anche gli interventi a sostegno di queste realizzazioni. La sua introduzione può riprodurre i contrastanti pareri di legittimità, già sollevati con l'emanazione dell'ultimo comma dell'articolo 31 della legge 5 agosto 1978, n. 457.

Il fatto che tale normativa sia tuttora operante e che altre volte tale via sia stata ripercorsa, conforta tuttavia sul prevalere della legittimità e correttezza di tale disposizione.

D'altro canto una articolazione dei trasporti in un'area metropolitana di rango elevato che non tenga conto dell'urgente necessità di attrezzarsi, anche attraverso simili infrastrutture atte a realizzare un'intermodalità di trasporto, non può che essere gravemente lacunosa e carente di potenzialità risolutiva dei propri problemi.

Una seconda profonda differenza con la legge n. 151 del 1981, viene poi dal ricomprendere nella attuale proposta di legge tutti i sistemi di trasporto di persone, ivi comprese le ferrovie metropolitane e le linee ferroviarie siano esse in concessione governativa (per le quali il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, aveva già assegnato alle regioni le competenze amministrative ma che nella nostra ipotesi devono essere totalmente assegnate alle regioni come competenza esclusiva) oppure si tratti di linee ferroviarie «a scarso traffico» che l'Ente ferrovie dello Stato deve dismettere e che devono essere riconvertite in servizi di concessione regionale.

L'articolo 2 affronta il problema delicato e mai risolto dello strumento amministrativo in

forza del quale vengono gestiti i servizi di auto-linea.

È questione più formale che sostanziale, atteso che il rapido declino, agli inizi degli anni '70, del trasporto di persone su autolinee con conseguente sostituzione, pressochè generalizzata, del vettore pubblico a quello privato ha semplificato lo scenario e reso l'istituto della concessione un puro atto amministrativo privo di reale contenuto.

Poichè tuttavia siamo in presenza di un momento di stasi del processo di ulteriore espansione della pubblicazione e qualche rivalutazione critica di tale scelta sembra affiorare, almeno in ordine all'indirizzo generalizzato che presiedette a tali scelte, una più precisa definizione dell'istituto della «concessione» è parsa opportuna.

Il rilascio di una concessione novennale può infatti divenire importante strumento di disciplina nel riordino dei servizi all'interno del bacino di traffico.

Non sempre infatti i servizi forniti dall'Azienda pubblica, rispetto a quelli dell'azienda privata, sono rispondenti ai costi e alle finalità che hanno portato alla costituzione dell'Azienda stessa.

Sono state inoltre espressamente mantenute norme già esistenti nella legge n. 151 del 1981, ancorchè scarsamente applicate, per il loro contenuto di indubbio valore per il coordinamento normativo della materia.

Passando alle norme sulla assegnazione dei contributi si evidenzia il tentativo di stabilire strumenti di incentivazione attiva per il raggiungimento degli obiettivi sottintesi con la presentazione della presente proposta di legge.

Gli articoli 12, 13 e 14 stabiliscono infatti i criteri di erogazione dei contributi fissando un primo importante vincolo: i contributi non solo non sono come si suol dire «a piè di lista», ma non possono superare il 75 per cento del costo *standard* regionale.

Si è quindi potuto riprendere e reso più aderente alla realtà operativa il concetto di costo *standard*, già contenuto nella citata legge n. 151 del 1981, ma si intende stabilire anche che i ricavi di esercizio devono coprire almeno il 75 per cento dei costi. Con ciò, da un lato stabilendo un principio di necessità di adeguamento delle tariffe ai costi, dall'altro introdu-

cendo un meccanismo che deve portare gli amministratori delle aziende di trasporto a ricercare costantemente le tecniche di esercizio più idonee per aumentare la produttività del servizio reso.

Ci si rende perfettamente conto dell'impatto con la realtà esistente della norma citata di fronte a situazioni ancora di demagogica concezione, falsamente sociale, della gestione dei servizi pubblici.

Occorre tuttavia sottolineare che le disparità oggi esistenti fra azienda e azienda, regione e regione, devono cessare quando non siano il prodotto di condizioni di oggettiva diversità operativa perchè non si può continuare a premiare inefficienza e demagogia, continuando ad emanare norme di sanatoria che finiscono sempre per privilegiare le gestioni meno attente e più «permissive» a discapito e con penalizzazioni degli amministratori che hanno tentato di corrispondere positivamente alle indicazioni per il recupero della produttività e della efficienza economico-gestionale delle aziende loro affidate, che venivano dalle leggi finanziarie e dalle indicazioni della CISPEL.

Ma si finirebbe per penalizzare anche lo sforzo che l'organizzazione sindacale sta facendo in sede di rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro di categoria (specie degli autoferrotranvieri) dove si sono enunciati principi che spesso non hanno trovato attuazione in sede di contrattazione degli integrativi aziendali.

Occorre quindi una svolta decisiva nei confronti di una mentalità ancora troppo radicata di gestione delle aziende pubbliche più «politica» (nel senso deteriore della parola) che manageriale.

Le aziende vanno gestite come deve essere gestito ogni organismo economico, con managerialità premiando la professionalità e la efficienza. Ad altre istanze di tipo politico elettivo vanno lasciate le responsabilità delle scelte di politica sociale che devono essere effettuate tenuto conto della realtà più complessiva del contesto socio-economico in cui si opera.

Il capo III disciplina quindi, in coerenza con le opzioni del Piano generale dei trasporti, l'articolazione del Fondo nazionale trasporti in tre parti:

FNT per contributi in conto esercizio;
FNT per contributi in conto capitale per investimenti;

FNT per contributi in conto interesse per investimenti.

Per i contributi in conto esercizio si prevede una erogazione in acconto ad inizio di anno pari al 90 per cento dell'ammontare dei contributi erogati a tale titolo nell'anno precedente.

Con ciò le aziende sarebbero fornite della liquidità necessaria per una gestione non gravata di oneri aggiuntivi (interessi per utilizzo di anticipazioni di tesoreria o penalità per ritardo nel pagamento delle forniture correnti).

Il completamento dei versamenti relativi a quell'esercizio avverrà soltanto dopo aver verificato, in sede di consuntivo, la rispondenza della gestione (delle strutture aziendali e dei servizi) agli obiettivi del piano regionale dei trasporti.

È un concetto di programmazione vincolante che informa tutto il disegno complessivo di questa proposta.

I contributi per investimenti sono articolati tenendo conto delle necessità aziendali che non riguardano solamente (dopo cinque anni di operatività della legge n. 151 del 1981) il parco rotabile su gomma.

Si è anche cercato di ovviare ad alcuni vincoli (come quello del tetto massimo del 75 per cento di contribuzione sulla spesa), che hanno in qualche caso impedito l'impegno di cospicue somme.

L'intento è privilegiare, nel rapporto percentuale fra le varie voci di investimento, una larga utilizzazione del Fondo nazionale trasporti per la realizzazione di interventi a favore della circolazione e della mobilità. Ciò nel convincimento che il nodo centrale che oggi opprime il trasporto pubblico è quello

della abnorme dilatazione dei tempi di percorrenza ed i rilevanti oneri economici che ne derivano.

L'articolo 12 prevede poi contributi in conto interessi mediante i quali realizzare da un lato grandi strutture di interscambio, quali i parcheggi, dall'altro consentire alle aziende di utilizzare in modo produttivo ed intelligente i propri fondi di ammortamento per ulteriore rinnovo del parco rotabile.

Letto in trasparenza con il contenuto dell'articolo 16 e con l'intero contesto della normativa della presente proposta, si vede quali potenzialità innovatrici possano essere messe in movimento e quale ruolo centrale possano assumere le regioni se fossero messe in grado di utilizzare intelligentemente gli strumenti previsti nella presente proposta di legge.

Soprattutto importante per la riorganizzazione dei servizi operanti nelle grandi aree metropolitane, dove convivono trasporti stradali su gomma, trasporti stradali su rotaia, trasporti ferroviari e ferrovie metropolitane.

La compatibilità e l'integrazione fra i vari programmi di esercizio di tali vettori deve tener conto anche di quanto esprimono in tali aree le ferrovie dello Stato.

L'Ente ferrovie dello Stato può essere chiamato nei vari bacini di traffico a modificare i propri servizi e tali modificazioni possono anche comportare lievitazione di costi.

A questo fine si è previsto che una quota del Fondo nazionale trasporti in esercizio sia destinata a coprire tali maggiori costi al fine di rimuovere alla radice elementi di frizione e di resistenza. Quest'ultima ipotesi completa, a nostro avviso, il quadro delle potenzialità di intervento assegnate alla autorità di bacino che ha veramente tutti gli strumenti per essere il volano di un radicale cambiamento, in senso moderno e qualitativamente elevato, della organizzazione del trasporto locale di persone.

DISEGNO DI LEGGE**CAPO I****PRINCIPI FONDAMENTALI****Art. 1.**

1. La presente legge stabilisce i principi fondamentali cui le regioni devono attenersi nell'esercizio delle proprie potestà legislative e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali.

2. Si intendono per tali i servizi pubblici normalmente adibiti al trasporto di persone, effettuati in modo continuativo o periodico, purchè ripetitivo, con itinerari, frequenze, orari e tariffe prestabiliti ed offerta indifferenziata al pubblico, con esclusione di quelli mantenuti dalle norme vigenti alla competenza dello Stato.

3. Appartengono altresì alla competenza regionale le funzioni amministrative già trasferite con il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, ed inoltre le funzioni amministrative statali in materia di linee ferroviarie in concessione, anche in gestione commissariale governativa, i cui impianti sono esercitati nel territorio regionale.

4. Sono inoltre trasferite alle regioni le funzioni amministrative relative a linee ferroviarie esercitate dall'Ente ferrovie dello Stato e dallo stesso dismesse per scarsa produttività, purchè dette linee si svolgano per la maggior parte della loro estensione all'interno del territorio regionale.

5. La regione per l'esercizio di dette linee deve presentare piani esecutivi di trasformazione delle suddette linee in tranvie o in autolinee o, comunque, in sistemi ferroviari ad alta produttività potenziale per addetto.

Art. 2.

1. I trasporti di cui all'articolo 1 della legge

10 aprile 1981, n. 151, sono gestiti in uno dei seguenti modi:

a) in regime di concessione novennale da parte di:

1) aziende speciali di cui al testo unico della legge sull'assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle province, approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578;

2) società per azioni a capitale interamente pubblico;

3) imprese private organizzate in forma societaria. In questo caso la concessione novennale può essere rilasciata soltanto ad aziende che esercitino il servizio pubblico di autolinee da oltre dieci anni. Per le altre imprese la concessione è annuale, rinnovabile, sino al raggiungimento dei dieci anni di esercizio;

b) in economia da parte degli enti locali.

2. La legge regionale che disciplina il rapporto di concessione stabilisce per l'attribuzione delle concessioni i seguenti criteri:

a) idoneità tecnica e finanziaria del concessionario;

b) rispetto delle norme di sicurezza con particolare riguardo alla tipologia ed allo stato di manutenzione del parco rotabile;

c) criteri di organizzazione aziendale tendenti alla realizzazione del massimo coefficiente benefici-costi.

3. La regione stabilisce altresì le norme per la revoca o la decadenza dalle concessioni.

4. Si applica quanto disposto dai commi terzo e quarto dell'articolo 4 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

Art. 3.

1. Le regioni al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale ed organizzazione dei trasporti, nel quadro di una visione integrata dei vari modi di trasporto e delle relative infrastrutture:

a) definiscono la politica regionale dei trasporti in coerenza con gli obiettivi e le indicazioni del Piano generale dei trasporti, stabilendo, fra l'altro, il livello massimo di servizio erogabile nei vari bacini di traffico. I

servizi che eccedono tale livello non possono essere oggetto di contributi a carico del fondo nazionale dei trasporti a qualunque titolo;

b) predispongono, ove non lo abbiano già fatto, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, piani regionali dei trasporti, correlati con le previsioni dell'assetto territoriale, dello sviluppo economico della regione, e stabilendo precisi obiettivi per le linee di sviluppo dei trasporti regionali, indicando i volumi di servizio ottimali e i piani pluriennali di spesa, sia per investimento sia in conto esercizio per la gestione del trasporto pubblico di persone nei vari bacini di traffico presenti all'interno della regione stessa. Tali piani pluriennali entrano in vigore dal primo esercizio successivo a quello di approvazione del piano regionale dei trasporti.

Art. 4.

1. I piani regionali dei trasporti prevedono, fra l'altro, norme per la definizione:

a) dei confini territoriali dei bacini di traffico all'interno del territorio regionale;

b) degli indirizzi per la riorganizzazione, ristrutturazione dei servizi di trasporto all'interno dei bacini di traffico, stabilendo una disciplina organica delle modalità e dei livelli di servizio nell'ambito dei bacini stessi.

c) di un'organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico locale.

2. Nell'ambito dei bacini di traffico come sopra individuati, le province o, per le grandi aree urbane, gli enti di cui all'articolo 6, sono destinatari delle competenze regionali e comunali in materia di rilascio delle concessioni di autolinee, nonché dei compiti di vigilanza già assegnati alle regioni in occasione del passaggio alle stesse delle funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico di persone.

3. Le province assumono altresì i compiti di «autorità di bacino» di cui all'articolo 5.

4. Le somme previste dal fondo nazionale dei trasporti sono trasferite alle regioni secondo quanto previsto dall'articolo 12.

5. Tali somme sono erogate dalle regioni secondo le seguenti modalità:

a) direttamente alle aziende con le moda-

lità di cui al successivo articolo 13, comma 1, per i contributi in conto esercizio;

b) alle «autorità di bacino» per i contributi in conto capitale ed in conto esercizio di cui all'articolo 13, comma 2.

6. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed il conguaglio dei contributi d'esercizio lo sviluppo dei servizi del bacino deve essere coerente con le indicazioni del piano regionale dei trasporti.

7. Per la definizione di «bacino di traffico» valgono le norme di cui al secondo comma dell'articolo 3 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

8. Resta in vigore quanto disposto dall'articolo 3, numero 7), della legge n. 151 del 1981.

CAPO II

COSTITUZIONE DELLA AUTORITÀ DI BACINO

Art. 5.

1. Ad ogni bacino di traffico costituito secondo quanto previsto dall'articolo 4 della presente legge è preposta una autorità di bacino con i seguenti compiti:

a) coordinare i sistemi di trasporto operanti all'interno del bacino di traffico al fine di eliminare duplicazioni e sovrapposizioni di servizio, attraverso unificazione e razionalizzazione tecnico-economica delle attività, centralizzazione delle decisioni in materia di variazione ai programmi di esercizio e predisposizione di una rete di informazione dell'utenza unica e comprensiva di tutti i sistemi di trasporto operanti nel bacino di traffico interessato;

b) costituzione di un sistema tariffario unificato (comunità tariffaria) utilizzabile su tutti i sistemi di trasporto operanti nel bacino per gli spostamenti di grande rilevanza (casa-lavoro, casa-scuola);

c) emanazione di normative per la emissione, la riscossione, il controllo dei titoli di viaggio comunitari e per la ripartizione dei proventi alle varie aziende interessate dal titolo di viaggio comunitario;

d) certificazione della rispondenza dei programmi di esercizio aziendali e dei piani poliennali di investimento delle aziende operanti nel bacino di traffico con i dettati del piano regionale dei trasporti;

e) esercizio delle competenze delegate dalla regione, secondo quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 4.

Art. 6.

1. L'autorità di bacino di cui all'articolo 5 è individuata nell'ente territoriale «Amministrazione provinciale», salvo quanto disposto al comma 2.

2. In deroga a quanto disposto dal comma 1, nelle aree di grande mobilità urbana, costituenti di per se stesse un bacino di traffico, individuate dal Piano generale dei trasporti in Milano, Roma, Torino, Genova e Napoli, l'autorità di bacino è rappresentata da un ente pubblico avente propria personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, denominato «Autorità di coordinamento dei trasporti locali».

3. Sono organi dell'autorità di bacino di cui al comma 2:

- a) il presidente;
- b) il comitato esecutivo composto di cinque persone, compreso il direttore generale;
- c) il consiglio di amministrazione composto da un massimo di quindici membri;
- d) il direttore generale.

4. I compiti di gestione spettano al comitato esecutivo.

5. Il consiglio di amministrazione ha compiti di programmazione ed indirizzo; approva i bilanci annuali di previsione e consuntivi; nomina il direttore generale ed il comitato esecutivo.

6. La rappresentanza legale dell'autorità spetta al presidente.

7. Il patrimonio dell'autorità è costituito con legge regionale, la quale indica, fra l'altro, le modalità per il reperimento delle risorse finanziarie per l'impianto e la gestione dell'ente.

8. Gli atti dell'autorità di bacino di cui al comma 2 sono soggetti al controllo del

comitato regionale di controllo della regione interessata.

Art. 7.

1. I membri del consiglio di amministrazione delle autorità di bacino di cui al comma 2 dell'articolo 6 debbono essere scelti secondo criteri di competenza e professionalità fra persone che abbiano maturato una esperienza complessiva di almeno un triennio nel settore del trasporto pubblico di persone, attraverso l'esercizio delle seguenti attività:

a) amministrazione, direzione o controllo presso aziende speciali, o altri enti o società esercenti il trasporto pubblico di persone;

b) attività di amministratore pubblico di ente locale;

c) attività professionali inerenti il settore del trasporto o della programmazione territoriale;

d) attività di insegnamento universitario in discipline economiche, di pianificazione del territorio, o di tecnica dei trasporti.

2. Per l'incarico di direttore generale dell'autorità di bacino è richiesto il possesso di una specifica competenza professionale acquisita nel settore dei trasporti o mediante esperienze di lavoro dirigenziali presso aziende o presso amministrazioni regionali, o di comune capoluogo di regione.

Art. 8.

1. Per il proprio funzionamento l'autorità di cui al comma 2 dell'articolo 6 può assumere personale nei limiti previsti dal regolamento organico dei propri uffici, con allegato mansionario che indichi i compiti assegnati alle singole qualifiche dei dipendenti, con utilizzazione delle procedure meccanizzate ed i più avanzati strumenti di informatica.

2. Di norma il personale esecutivo e di concetto dell'autorità è assunto tra il personale delle aziende di trasporto pubbliche, degli enti locali o della pubblica amministrazione, anche mediante chiamata diretta.

3. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, provvede nel termine perentorio di

sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad emanare norme per la formazione degli statuti delle autorità di cui al comma 2 dell'articolo 6.

4. Gli statuti conterranno, tra l'altro, norme per il reperimento e l'assunzione dei quadri intermedi e del personale dirigente dell'autorità, privilegiando criteri volti ad assicurare la ricerca della massima qualificazione professionale.

5. Le regioni interessate, nel termine perentorio di dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, provvedono alla costituzione delle autorità di bacino operanti nel proprio territorio ed alla nomina del consiglio di amministrazione.

6. In caso di inadempienza provvede entro sessanta giorni il Ministro dei trasporti.

Art. 9.

1. Le Autorità di coordinamento dei trasporti locali, di cui al comma 2 dell'articolo 6, costituiscono, a livello nazionale, un comitato di coordinamento per fornire al Ministro dei trasporti pareri, non vincolanti, in merito alle problematiche ed alle necessità di intervento, normativo e finanziario, per le grandi aree metropolitane.

Art. 10.

1. I contributi in conto esercizio di cui alla presente legge, rappresentando la copertura di costi sociali sostenuti dalle aziende che applicano per i loro servizi prezzi imposti dalle autorità di Governo competenti in materia, non sono considerati quali componenti positivi di reddito imponibile ai fini fiscali.

Art. 11.

1. Per le grandi aree metropolitane di cui all'articolo 6, le regioni predispongono piani di trasporto a stralcio dei piani regionali dei trasporti, comprensivi delle indicazioni previste dai progetti mirati previsti dal Piano generale dei trasporti.

2. Tali piani devono essere realizzati entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge e contengono norme per la progettazione e la realizzazione di strutture di parcheggio e di intescambio modale. Queste norme, ove occorra, possono anche contenere deroghe e modifiche, immediatamente operative, ai piani regolatori esistenti per le aree in oggetto, derogando, esclusivamente per queste strutture, dalla normativa generale e speciale esistente in materia.

CAPO III

ARTICOLAZIONE DEL FONDO NAZIONALE TRASPORTI

Art. 12.

1. Tutti gli interventi economici dello Stato in materia di trasporto pubblico locale sono raggruppati in un unico fondo, detto Fondo nazionale per i trasporti (FNT).

2. Il FNT prevede l'erogazione di contributi:

- a) in conto esercizio;
- b) in conto capitale a fondo perduto;
- c) in conto interessi.

3. Le modalità di finanziamento del FNT sono definite nel successivo capo IV.

4. L'ammontare dei finanziamenti da attribuire al FNT viene stabilito annualmente con apposita legge.

5. Il FNT è ripartito annualmente fra le regioni secondo le modalità determinante dalla Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, di concerto col Ministro dei trasporti, e tenuto conto anche delle esigenze di mobilità e del livello dei servizi raggiunti nelle varie regioni.

6. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, sentite le regioni, ed il comitato di coordinamento delle autorità di bacino delle grandi aree metropolitane, stabilisce la quota del FNT da destinare per il funzionamento delle autorità di bacino di cui ai precedenti articoli 5 e 6, e per l'esercizio ed il coordinamento dei sistemi di trasporto in dette aree.

Art. 13.

1. L'erogazione dei contributi del FNT in conto esercizio avviene secondo le seguenti modalità:

a) all'inizio dell'esercizio, quale acconto, è versata alle aziende una somma pari al 90 per cento dei contributi erogati, in conto esercizio all'azienda stessa, nell'anno precedente. Le aziende che abbiano iniziato l'attività nel corso dell'anno precedente ricevono il 90 per cento di una somma calcolata sui contributi erogati rapportati ad anno;

b) l'eventuale parte rimanente, fino a concorrenza delle somme previste dal FNT a tale titolo, è erogata previa verifica della rispondenza, certificata dalla regione tramite le autorità di bacino, delle risultanze aziendali con gli obiettivi del piano regionale dei trasporti.

2. Nelle more di approvazione del piano regionale dei trasporti mentre restano invariate le modalità di erogazione del 90 per cento in via di acconto, l'erogazione della seconda parte avviene previa certificazione dei revisori dei conti, nominati ai sensi dell'articolo 27-novies del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 786, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 febbraio 1982, n. 51, per le aziende speciali, dell'ente locale per le gestioni in economia, e dell'autorità di bacino per le aziende private.

3. Tale certificazione deve comprovare che sono stati realizzati, rispetto all'anno precedente, recuperi di produttività non inferiori al 5 per cento dei costi annui di esercizio, oppure che i costi di esercizio non sono superiori al costo *standard* stabilito ai sensi dell'articolo 14.

Art. 14.

1. I contributi di cui all'articolo 13 non possono complessivamente superare il 75 per cento del costo *standard* del servizio.

2. Tale costo *standard* viene stabilito al termine di ogni esercizio ed è determinato, mediante legge regionale, sulla scorta dei

parametri gestionali rilevati per ogni bacino di traffico, ponderati dalle condizioni urbanistico-ambientali entro cui il servizio si svolge e dalla quantità e qualità del servizio stesso.

3. Il Ministro dei trasporti, sentite le regioni e sulla scorta degli elementi conoscitivi derivanti dal Piano generale dei trasporti, determina, all'inizio di ogni anno, i limiti inferiori o superiori entro i quali può variare il costo *standard* regionale ripartito per le seguenti categorie di servizio:

- a) autolinee urbane e suburbane;
- b) autolinee interurbane di pianura;
- c) autolinee interurbane di montagna;
- d) filovie e tranvie urbane e suburbane;
- e) linee ferroviarie di interesse regionale gestite con criteri di massima efficienza e produttività e ad alto livello di automazione.

4. I maggiori disavanzi eventualmente risultanti dopo l'erogazione dei contributi di cui sopra sono coperti mediante aumenti delle tariffe autorizzati dalla regione o ente da questa delegato, oppure direttamente dagli enti o persone fisiche proprietari delle aziende.

5. Qualora sia necessario ricorrere a tali integrazioni le aziende esercenti il servizio devono presentare un piano economico-finanziario che preveda il raggiungimento del pareggio di bilancio tenuto conto anche dei contributi del FNT, nel termine perentorio di cinque anni dal verificarsi del primo disavanzo.

6. Allo scadere di tale termine il mancato raggiungimento del pareggio di bilancio porta alla dichiarazione di decadenza dalla concessione, da pronunciarsi da parte della regione interessata.

Art. 15.

1. Le regioni compiono ogni anno la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale. Tali rilevazioni sono confrontate con i numeri indici rilevati a livello nazionale dalla Federtrasporti, ed utilizzati sia dalla regione per determinare il costo *standard*, sia dal Ministro dei trasporti per determinare i margini di oscillazione annui, entro cui va contenuto il costo *standard* regionale.

2. Ogni esercente il trasporto pubblico deve allegare ai propri bilanci consuntivi una tabella di confronto fra i propri costi ed il costo *standard* regionale. Per le società per azioni per bilancio consuntivo si intende il bilancio di cui all'articolo 2423 e seguenti del codice civile. Per le gestioni in economia, gli enti locali che esercitano tale tipo di gestione per i servizi di trasporto allegano al proprio bilancio un documento a stralcio contenente dati analitici della gestione del suddetto servizio.

3. Ai fini della presente legge i bilanci devono essere presentati secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministro del tesoro ai sensi del quarto comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Art. 16.

1. Il Fondo nazionale trasporti (FNT) in conto capitale è ripartito fra le regioni, per il 40 per cento, per acquisto autobus in relazione alla vetustà del parco automezzi utilizzati per i servizi di interesse locale, sulla base di apposita anagrafe dei veicoli circolanti predisposta ed aggiornata annualmente dall'ACI in collaborazione con le regioni; per il restante 60 per cento è ripartito in base ai programmi formulati in attuazione del piano regionale dei trasporti da parte della autorità di bacino ed approvati dalla regione stessa, in relazione anche alle necessità di rinnovo di impianti e mezzi di trasporto non su gomma. Mediante dette disponibilità possono essere finanziati interventi per:

a) realizzazione di nuovi impianti fissi di trasporto, ivi incluse la realizzazione di linee metropolitane e la ristrutturazione o trasformazione di linee ferroviarie dismesse dall'Ente ferrovie dello Stato, nonchè per il risanamento e l'ammodernamento delle ferrovie in concessione, o defalcando da dette somme quanto disposto, a questo titolo, da leggi speciali;

b) incrementare le velocità commerciali del trasporto pubblico, anche attraverso interventi strutturali sul sistema della viabilità urbana ed extraurbana, per l'attuazione di piani del traffico approvati dalla regione;

c) realizzazione di impianti di rimessaggio, officine, sedi ed infrastrutture per la realizzazione di migliori ambienti di lavoro ed incremento della produttività delle strutture aziendali.

2. La contribuzione per la sostituzione di autobus immatricolati per servizio pubblico di linea da oltre dodici anni alla data di entrata in vigore della presente legge, può coprire fino all'intero costo del nuovo mezzo, previa cancellazione dal pubblico registro automobilistico del mezzo sostituito. La contribuzione per la realizzazione di linee ferroviarie o metropolitane può coprire fino al 90 per cento del costo dell'impianto, ivi compreso il materiale rotabile.

3. La contribuzione per le opere di cui alle lettere b) e c) del comma 1, non può essere superiore al 70 per cento del costo ammissibile di dette opere, IVA inclusa.

4. Ad integrazione delle quote mancanti ed in assenza di contribuzioni da parte delle regioni o degli enti locali proprietari delle aziende, le aziende stesse possono utilizzare quote del fondo di ammortamento accantonate negli anni precedenti e non ancora impegnate, anche per il rinnovamento del parco rotabile.

5. I soggetti beneficiari dei contributi di cui al presente articolo sono tenuti a porre in evidenza tra le passività dello stato patrimoniale, in apposito fondo, i contributi in conto capitale ricevuti; tale fondo è ridotto ogni anno nella misura percentuale corrispondente al coefficiente di ammortamento fiscale previsto per gli investimenti cui i contributi si riferiscono, incrementando parallelamente nella stessa misura il fondo di ammortamento stesso.

6. Le regioni comunicano annualmente al Ministero dei trasporti l'ammontare delle spese di investimento impegnate nell'anno.

7. I contributi trasferiti alle regioni e che non sono stati impegnati entro il secondo esercizio successivo a quello di trasferimento, sono recuperati al FNT per investimenti e ridistribuiti secondo i criteri sopra enunciati.

8. Trascorso il termine di cui alla lettera b) dell'articolo 3 le regioni che non abbiano approvato i piani regionali dei trasporti e resi

gli stessi esecutivi, sono escluse dai contributi del Fondo nazionale dei trasporti.

Art. 17.

1. I contributi del FNT in conto interesse possono essere erogati per finanziare i seguenti investimenti:

a) per realizzare infrastrutture di parcheggio o di interscambio modale nelle grandi aree urbane;

b) per realizzare le infrastrutture di cui alla lettera b) del comma 1 dell'articolo 16;

c) per investimenti in materiale rotabile.

2. Per gli investimenti di cui alle lettere a) e b) del comma 1, i contributi sono erogabili a società a capitale interamente privato, o a capitale misto, privato e pubblico, o agli enti locali. Detti contributi sono erogati previa approvazione da parte della regione dei progetti esecutivi delle opere finanziabili.

3. Tali contributi possono coprire fino al 10 per cento degli interessi documentati sopportati per l'acquisizione dei capitali necessari a detti investimenti.

4. Per gli investimenti di cui alla lettera c) del comma 1, i contributi sono erogabili alle aziende di trasporto che intendano utilizzare i loro fondi di ammortamento per l'acquisto di materiale rotabile, integrando detti fondi con l'acquisizione di capitale di credito. In questo caso i contributi in conto interesse sono erogati nella misura annua massima del 20 per cento dell'ammontare dei capitali acquisiti presso il sistema creditizio. Di tale somma la parte eccedente la quota annuale di interessi documentati, gravanti sui mutui contratti per l'acquisto dei nuovi automezzi di cui sopra, deve essere accantonata per la ricostruzione del fondo di ammortamento aziendale.

Art. 18.

1. Fra i contributi del FNT in conto esercizio, una parte di questi pari all'1 per cento dell'intero ammontare dei contributi previsti a tale titolo, sono destinati a coprire maggiori costi che l'Ente ferrovie dello Stato dovesse

sopportare per adeguare i propri programmi di esercizio ai piani dei servizi predisposti dalla autorità di bacino.

2. Detti contributi, pari alla differenza fra i maggiori costi derivanti da intensificazione dei programmi di servizio locale richiesti dall'autorità di bacino, in conformità alle indicazioni del piano regionale dei trasporti, e quelli originariamente previsti dai piani di servizio dell'Ente, sono erogati su proposta delle regioni interessate e sulla scorta della documentazione prodotta dall'Ente ferrovie dello Stato.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Sezione I

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 19.

1. Il finanziamento del Fondo nazionale dei trasporti per gli anni 1988-1989-1990 viene stabilito dalla legge finanziaria e dal bilancio dello Stato per i rispettivi anni.

2. La legge finanziaria stabilirà altresì la ripartizione del Fondo per i contributi in conto esercizio, in conto capitale per investimenti ed in conto interessi.

Sezione II

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 20.

1. Le norme della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni e integrazioni, se non espressamente richiamate dalla presente legge, sono abrogate.