SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 666)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori CARRI, COSSUTTA, DI MARINO, CEBRELLI, FEDERICI, MINGOZZI, MOLA, OTTAVIANI, PISCITELLO, SGHERRI, BACICCHI, ROMEO e POLLASTRELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 MAGGIO 1977

Ristrutturazione e potenziamento dei trasporti urbani ed extraurbani

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente disegno di legge, oltre ad affrontare in modo organico i problemi attinenti al sistema dei trasporti locali, tenendo conto delle competenze che le regioni hanno sulla base del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5 e della legge 16 maggio 1970, n. 281, nonchè quelle che potranno acquisire con l'attuazione della legge 22 luglio 1975, n. 382, si propone di dare soluzione ai problemi dell'equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto e a quelli del fabbisogno di investimenti per il materiale mobile e per gli impianti fissi delle aziende stesse.

Si cerca in sostanza di porre in essere quei provvedimenti che investono le strutture delle aziende di trasporto pubblico locale secondo una visione politica nazionale dei trasporti che tenga conto delle esigenze di integrazione nelle diverse aree regionali e per bacino di traffico.

La presente proposta va inquadrata tra l'altro, come fattore necessario per il risanamento della finanza locale e della spesa pubblica nel suo complesso, anche per la notevole incidenza che i disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale hanno sui bilanci degli enti locali.

Si tratta in sostanza di affrontare il problema dei trasporti non più in modo frammentario e disorganico, ma con un provvedimento che riguardi i problemi delle aziende di trasporto in una visione programmata e pianificata tale da avviare un processo di ammodernamento e di razionalizzazione teso al conseguimento della massima efficienza, e, nel contempo, predisporre strutture e mezzi tecnici capaci di far fronte alla crescente domanda di trasporto pubblico.

Con il presente disegno di legge si cerca anche di avviare un processo nuovo per ridurre il costo generale del sistema dei trasporti nel nostro Paese.

Non si tratta quindi puramente e semplicemente di una richiesta di maggiori risorse per i trasporti locali, ma di un intervento qualitativamente nuovo nella politica dei trasporti e della finanza locale, come momento essenziale di efficienza e di aumento del-

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

la produttività delle imprese di trasporto tale da soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini con il minor costo possibile.

La priorità dell'intervento organico nel comparto delle aziende di trasporto si ricava anche dalla stessa impostazione data dal « Quadro di riferimento per il piano generale dei trasporti » approvata dal Comitato dei ministri dei trasporti il 14 dicembre 1976. Altri elementi si possono ricavare dal testo del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, sul « consolidamento delle esposizioni bancarie a breve termine di comuni e province » e dalle successive modifiche apportate con legge 17 marzo 1977, n. 62.

La crisi nel sistema dei trasporti e sue cause

I trasporti pubblici locali, come tutti i modi di trasporto del Paese, attraversano una grave e crescente crisi dalla quale non si riesce ad uscire. La crisi è stata determinata dalla errata politica di sviluppo economico ed urbanistico di cui oggi constatiamo il fallimento.

Dopo il periodo della ricostruzione nazionale si è sviluppato un rapido ed intenso processo di industrializzazione e di terziarizzazione soprattutto in alcune grandi aree, creando così le condizioni per un massiccio e caotico inurbamento e un'accentuazione degli squilibri territoriali.

Lo sviluppo urbanistico è stato caratterizzato fondamentalmente dal disordine, dalla espansione incontrollata delle città, ed ha prodotto la più ampia speculazione sul territorio mai registrata in passato in forme così imponenti.

La concentrazione degli insediamenti produttivi ed abitativi ha portato all'inurbamento nelle aree di grandi città e, in generale, dei capoluoghi di provincia, di natura prevalentemente industriale al nord e con accenti più marcati di terziarizzazione al centro e al sud.

Il caotico processo di inurbamento avvenuto dal 1951 al 1971 nelle 18 città italiane che al censimento del 1971 superavano i 200 mila abitanti, presenta notevoli differenziazioni che vanno da un aumento del 70 per cento di Roma al 64 per cento di Torino, al 62 per cento di Cagliari, al 48 per cento di Brescia e Verona, al 44 per cento di Bologna, eccetera, con il solo dato negativo di Trieste che in vent'anni ha visto ridursi la popolazione dell'1 per cento. La popolazione residente è passata da 8.723.935 a 12.153.574 unità; l'incremento medio generale nelle 18 città considerate è stato del 39 per cento contro il 14 per cento della popolazione nazionale.

Incremento degli addetti all'industria e al commercio

Per quanto riguarda le forze di lavoro, per gli addetti all'industria si sono avuti notevoli incrementi in alcune grandi aree (come Torino e Milano e in città medie come Padova, Verona, Bologna, Taranto, Bari).

La media dell'incremento degli addetti all'industria nelle citate 18 città è stata pari al 58 per cento, contro il 56 per cento della media nazionale.

Per quanto riguarda le attività commerciali si sono registrati aumenti che vanno dal 57 per cento di Roma al 77 per cento di Padova e Bologna, al 73 per cento di Bari e Cagliari: questi dati riconfermano come il processo di terziarizzazione sia stato molto accentuato; il fatto di Cagliari è significativo: a fronte di un incremento del 13 per cento delle attività industriali sta il 73 per cento degli addetti al commercio.

Ad un incremento globale degli addetti al commercio del 60 per cento nelle 18 città considerate, corrisponde il 53 per cento della media nazionale.

Incremento della popolazione scolastica

Per evidenziare la crescita della mobilità e quindi della domanda globale di trasporto, ci sembra opportuno sottolineare anche quanto avvenuto nella popolazione studentesca, della scuola media inferiore, superiore e universitaria. I dati si riferiscono alle seguenti 18 città nel periodo 1951-1971: Torino, Milano, Brescia, Verona, Venezia, Pa-

dova, Trieste, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Taranto, Palermo, Messina, Catania e Cagliari.

La popolazione scolastica per i tre ordini è passata dalle 668.648 unità del 1951 ai 2.341.822 del 1971, con un incremento del 251 per cento, mentre a livello nazionale si è passati da 1.258.738 a 4.583.528, pari ad un incremento del 264 per cento.

Assenza di una politica dei trasporti

Questi processi hanno determinato un forte sviluppo della mobilità e una domanda di trasporto crescente sia per l'aumento del numero di spostamenti, sia per l'allungamento dei percorsi medi nelle aree metropolitane e comprensoriali. Con particolare forza si è manifestato il fenomeno del pendolarismo relativo agli spostamenti per ragioni di lavoro e di studio che ormai, nelle aree urbane, supera il 70 per cento della domanda giornaliera di trasporto.

Ma, nel momento in cui questo fenomeno si andava manifestando (ed erano abbastanza evidenti le sue conseguenze) e si imponeva l'esigenza primaria di una politica programmata dell'economia, di pianificazione del territorio e dei trasporti, venivano operate scelte che hanno incrementato gli investimenti nelle grandi infrastrutture autostradali e anche stradali a livello di grandi città. Nella sostanza, si è finito col favorire il grande disegno dell'industria del petrolio, del cemento e dell'automobile, assegnando a quest'ultima il ruolo di industria trainante del sistema.

Nel contempo non solo non si è fatta una politica tesa a migliorare e potenziare le imprese di pubblico trasporto, ma, al contrario, si è operato per mortificarle. È accaduto, infatti, che mentre queste aziende avevano necessità di soddisfare una crescente domanda hanno registrato un progressivo decadimento del loro servizio. Nel contempo si affermava impetuoso il trasporto individuale, con le drammatiche conseguenze della congestione delle città, dell'elevatissimo costo della motorizzazione (anche in vite umane), dell'inquinamento atmosferico, dei rumori, eccetera. Non si possono infatti considerare provvedimenti adeguati quelli relativi alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, per il finanziamento e la costruzione di metropolitane, e alla legge 23 novembre 1971, n. 1087, per il finanziamento alle aziende municipalizzate tanto per il parco veicoli che per gli immobili. D'altra parte, dopo il disorganico e parziale trasferimento di competenze in materia di trasporti alle regioni, si è avuta praticamente un'interruzione dei finanziamenti anche in questo campo, ad eccezione di quelli già avviati per ciò che attiene alle leggi n. 1042 e 16 ottobre 1975, n. 493 ed interessanti le città di Milano, Roma, Napoli e Torino ed a quelli previsti dalla legge n. 1087 integrati da provvedimenti adottati dalle regioni.

Importanza, utilità e insostituibilità del trasporto pubblico

Alla fine del 1973 la crisi energetica ha evidenziato l'importanza, l'utilità e la insostituibilità del trasporto pubblico locale: ciò è stato reso più evidente dai noti provvedimenti governativi che vietavano la circolazione automobilistica domenicale.

Le aziende in quel momento drammatico, pur con una serie di limiti e di situazioni molto differenziate, compirono un grande sforzo per far fronte alla esplosione della domanda venutasi a verificare particolarmente nelle festività.

La loro produttività in quei giorni fu notevole, anche per il fatto che le strade delle città liberate dal caotico traffico individuale, permisero di realizzare velocità commerciali ottimali.

Riteniamo comunque corretto sottolineare il fatto che a tali provvedimenti governativi non fece seguito una organica e coerente politica del trasporto pubblico.

Si ebbe invece soltanto l'enunciazione generica di un piano per la costruzione di 30 mila autobus. Nei fatti, però, un impegno molto limitato in questa direzione si è avuto soltanto con il decreto anticongiunturale del 13 agosto 1975, trasformato in legge n. 493 del 16 ottobre 1975 che destina 30 miliardi

all'anno, per 5 anni, a carico dello Stato e 30 miliardi a carico delle regioni, per complessivi 300 miliardi.

Non vi è dubbio quindi che la situazione del trasporto pubblico locale è tale da richiedere interventi organici, incisivi e rapidi, i quali per essere realizzati devono avere come supporto le strutture decentrate dello Stato (regioni, comprensori, consorzi, comuni e relative aziende di gestione). In assenza di una normativa giuridica organica e puntuale, occorre comunque superare l'attuale frammentarietà di competenze esistenti nel settore. Punto essenziale di una nuova politica del trasporto pubblico deve essere l'adozione del « Piano generale dei trasporti » quale strumento di programmazione economica e di pianificazione del territorio.

Le esigenze delle aziende di trasporto.

Il problema della mobilità nelle grandi aree metropolitane e comprensoriali va affrontato su due fronti:

1) sviluppo di un sistema integrato dei trasporti che, utilizzando più razionalmente le risorse disponibili e ricercando superiori livelli di efficienza e produttività, sia in grado di soddisfare le crescenti esigenze di mobilità nel territorio;

2) decentramento, nel quadro della programmazione regionale, delle strutture produttive delle aree maggiormente congestionate, per un effettivo riequilibrio del territorio ed uno sviluppo policentrico di esso,

La riorganizzazione del trasporto pubblico deve essere considerata come uno dei fattori fondamentali di una nuova politica economica impostata sul soddisfacimento delle esigenze delle masse popolari e dei ceti medi produttivi. Si tratta di favorire un nuovo modo di vivere che si accompagni alla graduale trasformazione e riconversione dell'apparato produttivo esistente e alla possibilità di creare nuove fonti di occupazione con l'insediamento di nuovi impianti produttivi (particolarmente nel Mezzogiorno) e lo ammodernamento tecnologico di quelli esistenti anche per la produzione di quei mezzi di trasporto pubblico di cui il Paese ha urgente bisogno. Ma il drammatico problema della mobilità territoriale delle grandi aree urbane, afflitte dalla congestione, non può essere valutato come fenomeno locale bensì come fatto nazionale. Pertanto lo Stato deve farsi carico, in parte congrua, dei relativi costi, così come previsto dal presente disegno di legge.

Un sistema integrato di trasporti pubblici deve avere come asse portante la rete ferroviaria alla quale si attestino sia il servizio urbano che quello extraurbano, attribuendo a quest'ultimo la funzione di collegare più capillarmente il territorio. In questo contesto è necessario definire, per le aree a bassa densità di popolazione, livelli minimi di servizio per assicurare i collegamenti indispensabili e per evitare ulteriori esodi delle popolazioni agricole e montane.

La capillarità dei servizi non va intesa in senso assoluto, dato che un eccesso di questa porterebbe ad elevatissimi costi di gestione. In un sistema funzionale ed integrato si pone l'esigenza di stabilire *standards* minimi di utenza al di sotto dei quali il servizio non deve essere svolto dall'azienda pubblica che ha molti costi di gestione per Km./vett., ma ricercando sistemi alternativi attraverso convenzioni fra gli Enti locali e associazioni di piccoli operatori economici.

Costo dei trasporti locali.

Spesso si fa riferimento agli alti livelli dei crescenti disavanzi delle aziende di pubblico trasporto locale e delle Ferrovie dello Stato, nel contesto della spesa pubblica complessiva, il che corrisponde a un dato obiettivo.

Il divario fra costi e ricavi delle aziende pubbliche locali è passato da 124 miliardi e 549 milioni nel 1966 (271 miliardi e 862 milioni di spese contro 147 miliardi 313 milioni di entrate) a 759 miliardi e 287 milioni nel 1975 (1.039 miliardi e 903 milioni di spese a fronte di un introito di 280 miliardi e 610 milioni).

In 10 anni le perdite sono cresciute del 509 per cento. Il volume dei disavanzi è ulteriormente aumentato dal 1975 tanto che le previsioni per quanto riguarda il bilancio del 1977 raggiungono i 1.000 miliardi.

I passeggeri trasportati dalle aziende pubbliche che gestiscono tranvie urbane, filovie urbane ed extraurbane, autolinee urbane, autolinee extraurbane, tranvie extraurbane a dentiera, funicolari, navigazione interna e metropolitana, nel 1966 sono state 3 miliardi 129 milioni e nel 1975 4 miliardi 374 milioni, con un aumento del 39,7 per cento.

Nel 1966 il costo per passeggero era di lire 87 mentre l'incasso medio era di lire 47, per cui la perdita era pari a lire 40, cioè gli incassi coprivano il 54 per cento della spesa. Nel 1975 la situazione è sostanzialmente peggiorata infatti il costo per passeggero è salito a lire 238, con un incremento del 173 per cento, mentre l'incasso medio è stato di lire 64, cioè pari al 36 per cento; gli incassi hanno coperto il 27 per cento della spesa. Per una valutazione corretta del costo del trasporto pubblico bisognerà però fare riferimento al costo del trasporto individuale che assorbe enormi risorse del Paese.

Costo del trasporto individuale

Esaminando la dinamica dei costi del trasporto individuale nelle 8 aree metropolitane (Torino, Milano, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Palermo), si rileva che dal 1961 al 1975 tali costi sono passati da 345 miliardi 532 milioni di lire a 5.754 miliardi 318 milioni, con un incremento del 1.565 per cento.

Per quanto riguarda i costi nelle singole città si hanno i seguenti dati: a Torino si è passati da 58 miliardi nel 1961 a 993 miliardi nel 1974 (+1.599 per cento); a Milano da 89 miliardi a 1.383 (+1.449 per cento); a Genova da 23 miliardi a 338 (+1.353 per cento); a Bologna da 18 miliardi a 357 (+1.870 per cento); a Firenze da 24 miliardi a 456 (+1.760 per cento); a Roma da 86 a 1.342 miliardi (+1.453 per cento); a Napoli da 30 a 586 miliardi (+1.821 per cento); a Palermo da 15 a 289 miliardi (+1.848 per cento).

Sul piano nazionale il costo della motorizzazione individuale è passato dai 780 miliardi del 1961 ai 16.570 miliardi del 1974 con un incremento del 2.024 per cento. Questi dati si commentano da soli.

Oltre questi elevatissimi costi vanno considerati quelli derivanti dagli incidenti stradali, quelli arrecati alle città, sia agli edifici che alle persone, dall'inquinamento atmosferico ed acustico, nonchè altri costi non facilmente quantificabili ma che sono comunque il derivato della motorizzazione.

Il costo generale dei trasporti

Da più parti si conviene che nel nostro Paese il costo dei trasporti è eccessivo e tale da incidere sempre più negativamente sul reddito nazionale e familiare. Secondo stime attendibili nel 1976 tale costo avrebbe raggiunto la cifra complessiva di circa 40.000 miliardi: più di un terzo del reddito nazionale lordo.

Questa realtà è contraddistinta, in particolare, come abbiamo dimostrato riferendoci ai dati del 1975, dall'onere derivante dal trasporto delle persone che si svolge attraverso l'uso irrazionale della automobile. I dati del conto nazionale dei trasporti riferiti al 1973 erano già più che eloquenti: le spese per la circolazione automobilistica in quell'anno raggiungevano al cifra di 11.990 milioni pari al 62,72 per cento del complessivo delle spese di trasporto su strada mentre l'incidenza del costo assorbito dalle filovie, autolinee, autobus da rimessa e privati è stato di 903,63 miliardi pari al 4,73 per cento.

Si può desumere quindi che il costo del trasporto collettivo su strada incide 11 volte di meno rispetto a quello automobilistico.

Le cause di questo squilibrio abnorme sono note e collegate a quelle scelte politiche che nel corso degli ultimi 25 anni hanno cercato di accreditare la tesi secondo la quale il trionfo dell'automobile era da considerare fattore di civiltà, di libertà e di progresso del cittadino e dell'intero Paese.

Gli obiettivi da perseguire

I trasporti, per la funzione cui devono assolvere, hanno necessità di avere assegnate adeguate risorse, a carico dello Stato, delle regioni e degli enti locali per consentire la pianificazione degli investimenti poliennali atti a concretizzare i piani di sviluppo.

Nel contesto di una nuova e organica politica dei trasporti si pone inoltre l'indifferibile necessità di una seria politica della ricerca tecnologica per quanto attiene alla costruzione dei veicoli.

La ricerca tecnologica deve avere per obiettivo la costruzione di mezzi unificati (autobus, filobus, tram, eccetera) al fine di favorire i processi manutentori e l'organizzazione degli impianti.

Il presente disegno di legge si prefigge di dare una risposta globale ed organica ai problemi dei trasporti locali, per conseguire il massimo della produttività e della efficienza, utilizzando tutte le potenzialità tecniche ed umane disponibili.

Investimenti ed occupazione

Gli investimenti complessivi previsti in questo disegno di legge contribuiranno al processo di riconversione industriale. A titolo di esempio si può calcolare che un miliardo di commesse in autobus comporta la occupazione di 28 unità all'anno, 1 miliardo di commesse in materiale tranviario ne comporta 90 ed 1 miliardo di commesse in filobus ne comporta 45. Considerando che l'investimento medio previsto nel quinquennio è pari a 300 miliardi annui, ne consegue che verrebbe a determinarsi un'occupazione presumibilmente superiore alle 14 mila unità all'anno.

Aumentare la produttività

Il presente disegno di legge come suo fine generale si propone anche di indurre gli enti locali, i loro consorzi e le aziende a compiere un intenso sforzo per conseguire il massimo di produttività e di efficienza eliminando tutte le diseconomie e gli sprechi.

Per realizzare questi obiettivi sono indispensabili:

1) provvedimenti di pedonalizzazione nelle città, concepiti secondo una visione cosiddetta ad arcipelago nel senso che le aree pedonalizzate non dovranno interessare soltanto i centri storici, ma l'intera area della città, compresi quindi i quartieri periferici; questo significa che una serie di piazze, di giardini, di aree di vari quartieri dovranno essere restituiti all'uso esclusivo dei cittadini; per quanto attiene in modo particolare ai centri storici, sono da ipotizzare interventi sia di chiusura totale che di chiusura per fasce orarie o comunque interventi radicali per riservare le strade all'uso esclusivo dei mezzi pubblici in modo tale da aumentare la velocità commerciale;

2) sfalsamento degli orari d'inizio delle attività produttive degli uffici privati e pubblici e delle attività scolastiche. Attualmente le ore di entrata e di uscita dalle fabbriche e dalle scuole sono oltremodo concentrate, con il conseguente necessario dimensionamento del parco veicoli e del personale sulle punte massime del servizio che nelle altre ore scende a livelli decisamente inferiori. Ciò è fonte di gravi diseconomie su scala locale e nazionale.

Occorre che questo problema, legato alla più complessa questione degli orari di lavoro in relazione all'utilizzo degli impianti e al funzionamento dei servizi pubblici e sociali, entri nel dibattito generale e se ne colgano tutte le implicazioni nel campo dei trasporti. Sforzi in tale direzione vanno fatti ad ogni livello (nazionale, regionale, comprensoriale, locale) perchè anche modeste modifiche potrebbero dare risultati apprezzabili.

I contenuti della legge

Il testo del presente disegno di legge si divide in tre titoli. Il primo (articolo 1 e 2) relativo ai compiti che si ritiene debbano essere assegnati alle regioni in materia di trasporti urbani ed extraurbani; il secondo

(articoli 3-7) relativo alla costituzione di un fondo nazionale per l'equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto pubbliche e private; il terzo (articoli 8-13) relativo alla costituzione di un fondo di investimenti per l'acquisto di materiale rotabile e per la costruzione di impianti fissi.

L'articolo 1, stabilisce che le regioni concorrano alla elaborazione del piano generale dei trasporti, di quelli nazionali di settore oltre che delle aziende e degli enti attinenti all'attività di trasporto; predispongano piani regionali, promuovano l'attività di ricerca, adottino programmi poliennali o annuali per favorire e potenziare il trasporto pubblico.

L'articolo 2 stabilisce che le regioni nell'ambito della loro attività individuino e costituiscano bacini di traffico allo scopo di definire e nello stesso tempo coordinare e integrare l'attività di trasporto in ambiti territoriali bene individuati. Ciò consentirà di perseguire l'obiettivo della migliore utilizzazione possibile delle risorse ed assicurare il massimo di efficienza dell'attività di trasporto. È previsto anche il sostegno di forme consortili fra più enti pubblici per la gestione dell'attività di trasporto.

L'articolo 3, del titolo II, prevede la costituzione del fondo a ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende pubbliche e private. Per il 1977 sono previsti 600 miliardi; negli anni successivi la somma da stanziare sarà determinata con la legge di bilancio in base alle necessità. La ripartizione dei fondi avviene fra le regioni d'intesa con la commissione consultiva interregionale.

L'articolo 4 stabilisce i criteri in base ai quali andare all'equilibrio economico dei bilanci. Per questo è prevista la determinazione di una « tariffa politica » (che sia tale da consentire un introito non inferiore al 25 per cento del costo complessivo del trasporto) della « tariffa economica-ottimale ». La differenza tra le due tariffe costituirà la somma che trimestralmente deve essere erogata a integrazione del bilancio per il pareggio. Le eventuali perdite che dovessero verificarsi sulla base di questa impostazione saranno a carico degli enti o dei privati che gestiscono il servizio.

L'articolo 5 prevede misure di riorganizzazione e di ristrutturazione dell'attività di trasporto che consentano di aumentare le velocità dei mezzi esistenti.

L'articolo 6 prevede l'elaborazione di un piano di riorganizzazione e ristrutturazione dell'attività di gestione delle aziende in armonia anche con l'articolo 9-*bis* della legge 17 marzo 1977, n. 62, di conversione in legge con modificazione, del decreto-legge 17 gennaio 1977, n. 2, per il consolidamento delle esposizioni bancarie a breve termine di comuni e province.

L'articolo 7 prevede la rilevazione annuale dei costi medi di trasporto al fine di poter effettuare i necessari raffronti fra le varie aziende e valutare costantemente le misure da adottare in rapporto alle disponibilità finanziarie.

L'articolo 8 del titolo III prevede la istituzione di un fondo di investimenti per l'acquisto di mezzi di trasporto e per la costruzione di impianti e infrastrutture di servizio.

L'articolo 9 prevede una dotazione complessiva del fondo di 2.000 miliardi ripartiti in 5 annualità, non più del 25 per cento del quale è destinato alle infrastruture di servizio.

L'articolo 10 stabilisce i criteri in base ai quali devono essere ripartite le somme del fondo di finanziamento e l'articolo 11 la utilizzazione, ai fini della presente legge, delle somme di stanziamento previste per le metropolitane.

L'articolo 12 prevede l'esonero di ogni imposizione fiscale per l'acquisto dei mezzi di trasporto.

L'articolo 13 prevede la copertura degli oneri per la realizzazione del Fondo nazionale previsto dall'articolo 3 per il 1977 e la relativa autorizzazione al Ministro del tesoro ad apportare le necessarie variazioni al bilancio dello Stato.

L'articolo 14, infine, prevede l'autorizzazione al Ministro del tesoro ad emettere obbligazioni per la copertura dei finanziamenti previsti dall'articolo 8 per gli esercizi finanziari dal 1978 al 1982, nonchè la copertura degli oneri finanziari derivanti dalle operazioni creditizie previste dalla legge a totale carico dello Stato.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I.

(Regioni e trasporti)

Art. 1.

Al fine di realizzare una diretta correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e politica dei trasporti a livello nazionale e regionale, le regioni nell'ambito delle competenze ad esse trasferite o delegate in materia di trasporto:

a) concorrono alla elaborazione del « Piano generale dei trasporti » di cui alla legge 14 agosto 1974, n. 377, e dei piani nazionali di settore oltre che di quelli delle aziende e degli enti attinenti all'attività di trasporto;

b) concorrono alla ricerca tecnico-scientifica volta a conseguire più elevati livelli di efficienza del sistema dei trasporti ed attuare una organica integrazione fra i vari modi e sistemi;

c) predispongono piani regionali dei trasporti e delle vie di comunicazione;

d) adottano ed attuano programmi poliennali o annuali di intervento a favore e per il potenziamento del trasporto pubblico.

Art. 2.

Nelle materie di cui al precedente articolo 1 le regioni emanano norme:

1) per la riorganizzazione e ristrutturazione dei servizi di trasporto;

2) per delimitare l'ambito territoriale dei bacini di traffico;

3) per fissare linee direttive fondamentali per l'elaborazione dei piani di bacino e

per assicurarne la coerenza con il piano regionale dei trasporti;

4) per integrare i vari sistemi di trasporto e delle vie di comunicazione regionale;

5) per assicurare che i piani di trasporto e delle vie di comunicazione siano elaborati ed attuati in stretta correlazione con quelli di sviluppo economico e di assetto territoriale, comprensoriale e regionale;

6) per stabilire una organica disciplina per l'esercizio del trasporto pubblico compreso quello urbano secondo una concezione unitaria del servizio per ambiti territoriali di bacino;

7) per promuovere e sostenere la costituzione di forme associative fra enti locali per:

a) la gestione dei servizi di trasporto pubblico;

b) la costruzione di opere e l'approntamento di complessi infrastrutturali riguardanti i trasporti e le vie di comunicazione;

8) per assicurare la partecipazione degli enti locali, delle organizzazioni sociali ed economiche e degli enti interessati alla elaborazione ed attuazione del piano regionale dei trasporti e delle vie di comunicazione.

È compito delle regioni delegare inoltre agli enti locali l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di trasporto.

TITOLO II.

(Fondo nazionale per l'equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto pubbliche e private)

Art. 3.

È istituito presso il Ministero del tesoro un fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico e privato.

Il fondo assorbe tutti i contributi, le sovvenzioni e ogni altro tipo di erogazione dell'Amministrazione dello Stato previste dalle

vigenti norme legislative a favore di enti pubblici e privati per il trasporto pubblico.

Il fondo viene dotato per il 1977 di lire 600 miliardi. Negli anni successivi l'adeguamento del fondo è determniato con la legge di bilancio dello Stato.

Il Ministro del tesoro di concerto con quello dei trasporti e d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, provvede alla ripartizione del fondo fra le regioni.

Le regioni a loro volta assegnano i rispettivi finanziamenti agli enti e alle aziende di trasporto con riferimento a quanto disposto dal successivo articolo 4.

Art. 4.

Allo scopo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci delle aziende di trasporto le regioni, sulla base di indirizzi che saranno definiti a livello nazionale e d'intesa con i comuni provvederanno con legge:

a) a determinare la « tariffa politica » che deve essere corrisposta dagli utenti del trasporto e le agevolazioni per le diverse categorie di abbonati;

b) a determinare per categorie di aziende, secondo criteri di rigorosa ed efficiente gestione del servizio, la « tariffa economica ottimale » in base a metodi e parametri che il CIPE deve fissare entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge;

c) a determinare le somme da erogare trimestralmente alle aziende per integrare i relativi bilanci a copertura della differenza tra la tariffa politica di cui alla lettera *a*) e la teorica applicazione della tariffa economica di cui alla lettera *b*).

Gli introiti derivanti dall'applicazione della tariffa politica di cui alla lettera *a*) non devono comunque essere inferiori al 25 per cento del costo reale del servizio di trasporto.

Le eventuali perdite delle aziende derivanti in eccedenza al costo economico determinato a norma della lettera *b*), sono a totale

carico degli enti o delle aziende pubbliche o private. In tal caso le aziende sono tenute a presentare al Consiglio comunale, provinciale o regionale o alle assemblee consortili un piano per ristabilire l'equilibrio del bilancio entro il termine massimo di 5 anni, nonchè resoconti semestrali per la verifica dello stato di attuazione del piano medesimo.

Art. 5.

Con riferimento a quanto disposto dall'articolo 2, la riorganizzazione e la ristrutturazione dei servizi di trasporto dovrà prevedere fra l'altro l'adozione di provvedimenti di limitazione del traffico automobilistico con chiusura delle zone storiche e l'organizzazione della circolazione su tutta l'area urbana in modo da favorire la circolazione dei mezzi collettivi di trasporto, ridurre il costo e aumentare la capacità di trasporto delle persone. Tale ristrutturazione dovrà assicurare nel contempo il miglior collegamento possibile con i centri periferici extraurbani garantendo un adeguato potenziamento e sviluppo delle linee esistenti.

Art. 6.

La riorganizzazione e ristrutturazione dell'attività di gestione delle aziende deve informarsi ai seguenti princìpi:

a) raggruppamento organico degli uffici e dei servizi aziendali;

b) organizzazione funzionale del personale ai fini della massima produttività favorendo la professionalità dello stesso, l'aggiornamento, la riqualificazione e lo sviluppo del lavoro di gruppo;

c) mobilità del personale all'interno delle aziende e sul territorio compreso nei costituenti bacini di traffico, salvaguardando i livelli retributivi già maturati;

d) determinazione del numero massimo dei dipendenti secondo un piano corrispondente ad una migliore organizzazione funzionale dell'attività delle aziende che preveda anche l'introduzione di tutti quei pro-

cessi di automazione che possono contribuire alla riduzione dei costi di gestione. Le assunzioni di nuovo personale devono essere rigorosamente motivate e collegate al piano programmatico e all'espletamento dei compiti per i quali non sia utilizzabile il personale già dipendente;

e) partecipazione democratica dei cittadini e del personale ai piani di ristrutturazione delle aziende.

Il piano dovrà altresì indicare le relative fasi di attuazione e prevedere i modi con i quali i consigli comunali e provinciali o loro consorzi, verificheranno periodicamente lo stato di attuazione del piano medesimo.

Art. 7.

Al fine di acquisire elementi di valutazione per individuare i parametri di costo delle aziende, le regioni, in collaborazione con i comuni, le province o i loro consorzi, compiono annualmente la rilevazione dei costi medi dei servizi di trasporto.

Le risultanze di tali rilevazioni, con una tabella di raffronto dei medesimi, deve essere collegata ai bilanci di previsione.

TITOLO III.

(*Fondo di investimenti per l'acquisto di materiale mobile e per la costruzione di impianti fissi*)

Art. 8.

Allo scopo di soddisfare l'esigenza crescente di mobilità delle persone, e favorire il processo di riconversione produttiva, è costituito presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti urbani ed extraurbani.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus, mezzi lagunari e lacuali di caratteristiche

unificate secondo l'articolo 14 della legge 16 ottobre 1975, n. 493;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, tecnologie di controllo, officine-deposito con le relative attrezzature.

Art. 9.

Il fondo di cui all'articolo 8, ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi, così ripartiti in cinque annualità:

275 miliardi nel 1978

325 miliardi nel 1979

400 miliardi nel 1980

475 miliardi nel 1981

525 miliardi nel 1982

Per la costruzione e l'ammodernamento di infrastrutture di cui al secondo punto dell'articolo 8, non può essere destinato più del 25 per cento del fondo.

La ripartizione dei finanziamenti fra le varie regioni deve essere effettuata garantendo il 43 per cento a quelle del Mezzogiorno ai sensi del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523.

Art. 10.

Le regioni, d'intesa con gli enti pubblici locali e le aziende a gestione privata, hanno il compito di quantificare il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale e quindi sottoporre al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni d'intesa con la Commissione consultiva interregionale, di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti e alle imprese di trasporto di contributi nella misura del 70 per

cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

Le regioni sono tenute, semestralmente, a comunicare al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

Art. 11.

I finanziamenti previsti dalle leggi 29 dicembre 1969, n. 1042, e 16 ottobre 1975, numero 493, relative alla costruzione di metropolitane per le città di Napoli, Roma, e Torino possono essere utilizzati anche per le finalità indicate nell'articolo 8 della presente legge.

Art. 12.

L'esecuzione di tutte le operazioni derivanti dalla presente legge sono esonerate da ogni imposizione fiscale, così come l'acquisto di tutti i mezzi di trasporto da parte delle aziende interessate.

Art. 13.

Alla copertura dell'onere di spesa di cui all'articolo 3 per il 1977 si provvede con la riduzione dei capitoli di spesa iscritti in bilancio per la copertura dei provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le necessarie variazioni al bilancio dello Stato.

Art. 14.

Per il finanziamento del fondo di cui all'articolo 8 il Ministro del tesoro è autorizzato ad emettere obbligazioni sul mercato finanziario fino all'ammontare di lire 2.000 miliardi a copertura dei finanziamenti previsti dal 1978 al 1982.

Gli oneri finanziari derivanti dalle operazioni creditizie previste dalla presente legge sono a totale carico del bilancio dello Stato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare le occorrenti variazioni di bilancio.