

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

(N. 1958)

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PISCITELLO, BUFALINI, COLAJANNI, MADERCHI, PECCHIOLI, CAVALLI, CEBRELLI, MINGOZZI, SEMA, SGHERRI, FUSI, TEDESCO TATÒ Giglia, BRUNI, VALENZA, CORBA, D'ANGELOSANTE, ZICCARDI, CALIA, POERIO e GIOVANNETTI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 FEBBRAIO 1975

Costituzione presso il Ministero dei trasporti di un fondo speciale per l'acquisto di 30.000 autobus da adibire a servizio pubblico in autolinee urbane ed extraurbane

ONOREVOLI SENATORI. — La gravissima situazione esistente nel settore del trasporto pubblico di persone ha bisogno di un intervento risolutivo. Ciò, innanzitutto, per limitare quanto più possibile lo spreco di risorse energetiche di così difficile acquisizione per il nostro Paese, riducendo il traffico privato attraverso l'offerta all'utenza di un soddisfacente sistema di trasporto pubblico.

Altra ragione fondamentale è quella di ottenere contemporaneamente l'alleggerimento del traffico urbano che specie nei grandi centri è ormai giunto alla paralisi, compromettendo insieme alla salute dei cittadini anche la mobilità della stessa popolazione, con conseguenze gravissime, a tutti note, sull'economia del Paese.

L'espansione abnorme della motorizzazione privata ha rappresentato infatti negli ultimi anni una delle più gravi distorsioni del nostro sistema produttivo.

Il precipitare della crisi economica impone ora, con maggiore evidenza e senza ulte-

riore indugio, la necessità di una inversione di tendenza, nel senso del passaggio dal trasporto individuale al trasporto pubblico collettivo.

A parte le considerazioni sull'intasamento delle strade e l'inquinamento dell'atmosfera nelle nostre città, il traffico privato impone costi insopportabili nelle condizioni della nostra economia.

Il costo medio viaggiatore/Km. (secondo dati del 1973) risulta infatti di lire 43,35 su una autovettura, di lire 15,37 su un autobus extraurbano e di lire 10,96 su un autobus urbano. (Non consideriamo in questa sede il trasporto in ferrovia, in cui il consumo/Km. per un passeggero è 10 volte inferiore di quello effettuato in autovettura).

Se si considera la ripartizione percentuale del traffico dei viaggiatori tra i diversi modi di trasporto (secondo dati sempre riferiti al 1973) si ha, per il nostro Paese, il 74,5 per cento (nel '66 il 42,3 per cento) di viaggiatori in autovettura, il 10,6 per cento (nel '66 il 15,6 per cento) in autobus, il 10,3 per cento

(nel '66 il 13,6 per cento) nelle Ferrovie dello Stato e il 2,7 per cento (nel '66 il 2,3 per cento) in aereo.

Da queste considerazioni a noi sembra che una diversa e più razionale organizzazione del trasporto delle persone, soprattutto nelle aree urbane e suburbane, oltre a produrre effetti positivi sull'equilibrio del sistema produttivo e sull'intera vita sociale, risponde oggi ad una indifferibile esigenza economica.

Se vogliamo abbassare il costo del trasporto e ridurre il *deficit* petrolifero, senza limitare gravemente la mobilità delle persone, non c'è altra soluzione che quella di rivalutare il trasporto pubblico collettivo.

Questa sembra essere oggi la convinzione prevalente. Le stesse dichiarazioni programmatiche del Presidente del Consiglio onorevole Moro, su questo punto, sembrava si muovessero nella stessa direzione. Si era ricavata l'impressione che le richieste tante volte avanzate da Comuni e Regioni, costituzionalmente responsabili della organizzazione del servizio di autolinee, ma tanto dissestati finanziariamente ed impossibilitati perciò a provvedere, venissero finalmente accolte.

Ma del piano per la costruzione di 30 mila autobus, malgrado le impegnative dichiarazioni del Governo, ancora non c'è traccia alcuna. Non v'è alcuna indicazione nel bilancio dello Stato, nè si ha notizia di altri strumenti o iniziative di parte governativa.

Intanto nel Paese sale la protesta dei lavoratori del settore e la disperazione degli utenti. Basta pensare alle condizioni dei pendolari.

Il nostro disegno di legge vuole sopperire in qualche modo alle carenze e al ritardo del Governo, assumendo oggettivamente un significato di sollecitazione e di critica.

In esso si esprime, a nostro parere, senso di responsabilità e spirito costruttivo e risponde a criteri di concretezza e di realismo.

I meccanismi di finanziamento innanzitutto tengono conto delle difficoltà finanziarie del Paese e diluiscono in 7 annualità e in modo supportabile, il reperimento sul mercato finanziario della somma occorrente di 1.190 miliardi (pari al costo di 30 mila autobus), necessaria per la commessa che, te-

nendo conto della capacità produttiva delle imprese fornitrici, può concretarsi in un periodo di 5 anni.

La costituzione di un fondo speciale a gestione separata presso il Ministero dei trasporti, gestito da un Comitato tecnico composto da 6 esperti, di cui 3 designati dal Ministro dei trasporti e 3 dalla Commissione consultiva interregionale, di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, mentre assicura snellezza e rapidità per tutti gli adempimenti previsti, non diminuisce in nulla ma anzi salvaguarda e valorizza nella sostanza la pienezza delle competenze e dei poteri autonomi delle Regioni. Infatti ogni operazione deve essere compiuta con l'intesa e l'accordo della Commissione consultiva interregionale: dalla elaborazione degli elementi tecnici e delle condizioni della fornitura, alle commesse e alla ripartizione annuale degli autobus disponibili, nonchè al trasferimento ad Aziende od Enti che gestiscono il servizio di trasporto, previa dichiarazione di conformità col programma regionale, rilasciata dal Presidente della Regione competente per territorio.

La soluzione da noi proposta consente, organizzando una grande commessa, di dare sicure indicazioni produttive alle industrie fornitrici e di avere con esse una maggiore capacità contrattuale.

L'acquisto degli autobus da parte delle Aziende è previsto che avvenga mediante il versamento al fondo speciale del 60 per cento del costo concordato con le industrie costruttrici dilazionato in 9 anni al tasso del 5 per cento.

Per le Regioni meridionali è previsto un versamento del 50 per cento senza alcun tasso d'interesse.

Dal fondo quindi vengono attinte le rimanenti percentuali che vanno considerate come contributo dello Stato alle Regioni e per esse alle Aziende od Enti che gestiscono i servizi di trasporto, tutti in larga misura deficitari.

E in ultimo, sulla parte residua del fondo, risultante dai versamenti effettuati dalle Aziende di trasporto, con le previste ridu-

LEGISLATURA VI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

zioni, è autorizzata la concessione di prestiti novennali al tasso agevolato del 5 per cento per il rinnovo del parco rotabile.

Si tratta senza dubbio di una legge che evidentemente comporta un onere finanziario per lo Stato. Ma questo onere noi abbiamo cercato di ridurlo al minimo.

Lo Stato dopotutto non può dimenticare e disattendere i suoi obblighi verso le Regioni e gli Enti locali, in un settore tanto importante e delicato, per il quale sono state giustamente e per obbligo costituzionale, decentrate le competenze, senza però farle seguire

dai necessari provvedimenti e da adeguate risorse finanziarie.

Comunque vogliamo in conclusione rilevare ancora e sottolineare che gli oneri finanziari richiesti allo Stato per investimenti atti a potenziare il trasporto collettivo, oltre a correggere guasti e distorsioni e ad eliminare sprechi nel nostro sistema economico, possono aiutarci ad uscire dalla crisi, riducendo a livelli sopportabili il tanto lamentato squilibrio petrolifero della nostra bilancia dei pagamenti, garantendo altresì la occupazione nel settore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

È costituito presso il Ministero dei trasporti un fondo speciale a gestione separata per finanziare l'acquisto, in 5 anni, di 30.000 autobus da parte di Aziende od Enti che gestiscono servizi pubblici di autolinee urbane ed extra urbane, indicati dalle Regioni interessate.

Art. 2.

Con decreto del Ministro dei trasporti è nominato un Comitato tecnico per la gestione del fondo di cui all'articolo 1, composto da sei esperti di cui 3 designati dallo stesso Ministro e 3 designati dalla Commissione consultiva interregionale, di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

Il Presidente verrà eletto tra i componenti designati dalla Commissione consultiva interregionale.

Art. 3.

Il Comitato tecnico, d'intesa con la Commissione consultiva interregionale, elabora gli elementi tecnici e le condizioni della fornitura, effettua la commessa per l'acquisto degli autobus, definisce il piano annuale di ripartizione tra le Regioni degli autobus pro-

dotti dalle industrie fornitrici e li trasferisce ad Aziende od Enti, previa dichiarazione di conformità col programma regionale rilasciata dal Presidente della Regione competente per territorio.

L'acquisto degli autobus da parte delle Aziende od Enti, indicati dalle singole Regioni, avviene mediante versamento al fondo speciale, di cui all'articolo 1, del 60 per cento del costo concordato con le industrie costruttrici, dilazionato in 9 anni al tasso del 5 per cento.

Le Aziende od Enti operanti nelle zone del Mezzogiorno acquisteranno gli autobus loro assegnati mediante versamento al fondo speciale, di cui all'articolo 1, del 50 per cento del costo concordato, dilazionato in 9 anni senza interessi.

Art. 4.

Per il finanziamento del fondo speciale, di cui agli articoli precedenti, il Ministro del tesoro è autorizzato a contrarre mutui sul mercato finanziario fino alla copertura di lire 1.190 miliardi ripartiti in 110 miliardi all'anno per ciascuno degli anni 1976, 1977, 1978, 1979 e 250 miliardi all'anno per ciascuno degli anni 1980, 1981, 1982.

Art. 5.

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

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

Art. 6.

Sulla parte residua del fondo speciale, risultante dai versamenti effettuati da Aziende od Enti, ai sensi del secondo e terzo comma dell'articolo 3, il Ministro dei trasporti, in base ad un piano annuale di ripartizione, elaborato d'intesa con la Commissione consultiva interregionale, è autorizzato a concedere prestiti novennali al tasso del 5 per cento ad Aziende od Enti pubblici di trasporto per il rinnovo del loro parco rotabile.