

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4358

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**DE LAURENTIIS, VOLONTÈ, GIUSEPPE GIANNI, ROMANI,
SANZA, MEROI, FLORESTA, TESTONI, MANINETTI, TUCCI**

Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 7 ottobre 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore del trasporto pubblico locale è stato caratterizzato negli anni recenti da diversi aspetti innovativi, quali la modifica delle competenze istituzionali, la riforma avviata con i decreti legislativi n. 422 del 1997, e n. 400 del 1999, l'avvio del processo di liberalizzazione.

Occorre ora regolamentare alcuni aspetti applicativi della riforma. Un ulteriore ritardo di attenzione a questi problemi, ed in particolare all'aspetto finanziario, può portare velocemente a forme di contenzioso e di indisponibilità dell'offerta dei servizi pubblici davvero preoccupanti. In tale ottica è indispensabile che la problematica venga affrontata in maniera coordinata tra le istituzioni: Stato e regioni, nell'ambito delle rispettive competenze costituzionali, e enti locali per il ruolo che svolgono in chiave amministrativa e attuativa dei servizi. È necessario, quindi, avviare un processo virtuoso capace di fare assumere

le rispettive responsabilità in una sorta di garanzia incrociata che permetta contestualmente di assicurare:

a) la sufficiente disponibilità finanziaria, in termini di cassa e di competenza, negli anni;

b) l'avvio di un processo di riduzione dei costi di esercizio per favorire le disponibilità per investimenti e quindi per la qualità dei servizi;

c) un processo di liberalizzazione dei servizi sotto il vincolo delle risorse finanziarie in quanto, per avviare procedure di gara, è necessario garantire certezze finanziarie ed il miglioramento dell'efficienza delle aziende italiane di trasporto;

d) nuove strade per gli investimenti, con riferimento particolare allo svecchiamento del parco automezzi e del parco rotabile, nonché per la patrimonializzazione delle aziende.

Le problematiche di settore pertanto si pongono su due versanti:

- a) uno di ordine finanziario fiscale;
- b) uno in ordine al completamento della riforma del trasporto pubblico locale.

Per la parte normativa e delle regole, la presente proposta di legge è finalizzata a completare il processo di riforma del trasporto pubblico locale, mentre per quanto riguarda gli aspetti fiscali e finanziari occorre provvedere con leggi finanziarie dello Stato, di intesa con le regioni.

Un processo di riforma che deve orientarsi sostanzialmente alla crescita dell'efficienza delle aziende di trasporto pubblico locale e alla efficacia del servizio, allo scopo di agevolare la modernizzazione della struttura dell'offerta nel nuovo contesto di un mercato a concorrenza regolata.

L'esperienza maturata da altri Paesi europei indica, in contesti di concorrenza per il mercato, la naturale propensione dell'offerta ad evolvere verso assetti di tipo oligopolistico.

Grandi gruppi imprenditoriali esteri già guardano con estremo interesse al mercato italiano, sfruttando i vantaggi competitivi che derivano loro da assetti organizzativi e finanziari consolidati.

La proposta di legge si compone di 10 articoli.

Articolo 1. (*Finalità*). — Finalità della legge è quella di conseguire un equilibrio di mercato nel trasporto pubblico locale, garantendo condizioni eguali di concorrenza nel momento in cui il mercato sarà completamente liberalizzato.

Articolo 2. (*Regime transitorio*). — Le diverse accelerazioni date dalle regioni ai processi di riforma del trasporto pubblico locale, non definiscono oggi un quadro unitario del settore e non colgono l'obiettivo di un incremento dell'efficienza reale delle aziende per il mercato. Il periodo transitorio, che termina il 31 dicembre 2006, è fissato in relazione a diversi obiettivi, quali arrivare a definire, soprattutto nelle grandi aree urbane, sicure reti inte-

grate con servizi più efficaci, efficienti ed economici, gestiti da un solo operatore obbligato ad affidare con procedure concorsuali almeno il 20 per cento dei servizi.

Per le società ad esclusivo o prevalente capitale pubblico che cedono almeno il 40 per cento del capitale sociale mediante procedure ad evidenza pubblica, il regime transitorio è prolungato fino al 31 dicembre 2008.

Articolo 3. (*Affidamento dei servizi*). — Per l'affidamento dei servizi è fissato il termine di adozione delle procedure concorsuali per tutti i servizi di trasporto pubblico locale, alle condizioni fissate dal decreto legislativo n. 158 del 1995.

Articolo 4. (*Contratto di servizio*). — La durata del contratto di servizio, nelle esperienze maturate, è risultata molto spesso « variabile » in relazione alle situazioni locali, prescindendo dalle politiche di efficientamento dei servizi e dei programmi di riordino e riassetto delle politiche organizzative dell'offerta. La durata dei contratti da un minimo di sei ad un massimo di nove anni consente « nuove » politiche sia in termini di investimenti che di programmi finanziari inerenti il materiale rotabile e le strutture deputate ai servizi.

Allo stesso tempo le compensazioni economiche per i servizi risultano disomogenee, non tanto nella variabilità dei prezzi posti a base dei contratti, quanto nella loro definizione. La procedura è di indirizzo del settore, così come previsto dal comma 2 che stabilisce la possibilità di revisione triennale dei servizi.

Articolo 5. (*Rapporto ricavi-costi*). — Il rapporto ricavi-costi fissato per legge di fatto finisce per « svilire » l'orientamento ad un miglioramento di efficacia dei servizi ed allo stesso tempo del riequilibrio economico di bilancio e degli *standard* operativi. La disomogeneità dei servizi non porta come risultato quello di una omogeneità dei coefficienti di esercizio. L'interpretazione dell'articolo 19 del decreto legislativo n. 422 del 1997 è funzionale a regolamentare in modo omogeneo in via preliminare la verifica del rispetto dei limiti imposti dalla legge in termini di

efficienza economica dei servizi pubblici di trasporto.

Articolo 6. (*Monitoraggio e controllo*). — Il Comitato centrale misto per il monitoraggio dei contratti ha il compito di attuare la verifica della politica regionale di settore e di relazionare al Parlamento per una ridefinizione, laddove necessario, della politica di indirizzo di settore.

Articolo 7. (*Investimenti*). — Il livello di investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, nel corso degli anni, ha evidenziato, pur in presenza di risorse disponibili, una scarsa propensione all'efficienza della spesa ed alla riduzione dell'età del parco rotabile, indispensabile ai fini della sicurezza e delle politiche ambientali. L'accelerazione della spesa prevista e la ridefinizione della quantità delle risorse assegnate punta ad omogeneizzare l'età del parco rotabile italiano a quella media europea. Occorre dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 27 della legge n. 166 del 2002 per il riordino delle reti di trasporto e di infrastrutture di servizio per la mobilità, attraverso la realizzazione di una rete nazionale di autostazioni per le grandi aree urbane.

Articolo 8. (*Omogeneità dei servizi ferroviari in concessione*). — L'attuale disciplina recata dalla legge n. 385 del 1990, che si riferisce ai soli lavori finanziati ai sensi della legge n. 910 del 1986, non rende percorribile l'ipotesi di una proroga degli interventi resi possibili con le risorse recate dalle leggi di rifinanziamento della legge stessa.

Articolo 9. (*Regime della proprietà delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa*). — L'articolo è finalizzato a colmare una carenza legislativa in materia di pianificazione e gestione delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa metropolitano. In particolare con la norma si attribuisce definitivamente all'ente locale, titolare dei compiti e delle funzioni amministrative dei servizi di trasporto rapido di massa, la titolarità delle infrastrutture ad essi destinati.

Articolo 10. (*Utilizzo delle risorse finalizzate al risanamento e al potenziamento delle ferrovie esercenti i servizi di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422*). — La proposta risulta indispensabile per favorire una omogeneità, sotto il profilo dei meccanismi amministrativi e contabili di gestione della spesa per investimenti, nell'ambito dei servizi oggetto di delega ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997.

Al riguardo deve sottolinearsi come la modifica normativa riconduce allo strumento dell'accordo di programma previsto dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 422 del 1997, il cui schema tipo risulta essere già stato approvato dalla conferenza Stato-regioni nel corso del giugno 2002, le modalità per l'utilizzo delle risorse destinate ad investimenti, nell'ambito di meccanismi di programmazione coordinati tra Stato e regioni e compatibili con i nuovi assetti istituzionali delineati dalla legge costituzionale n. 3 del 2001.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Scopo della presente legge è di conseguire un equilibrio di mercato nel trasporto pubblico locale in grado di garantire eque condizioni di concorrenza all'atto dell'effettiva liberalizzazione del settore, nonché il perseguimento degli obiettivi di riforma previsti dalla legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, e dalle leggi regionali di attuazione.

2. Le disposizioni della presente legge integrano la disciplina prevista dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

3. Le regioni provvedono all'adeguamento delle rispettive leggi regionali entro e non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 2.

(Regime transitorio).

1. Il comma 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 3-*bis*. Tutti i servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano eserciti, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, da società ad esclusivo o prevalente capitale pubblico nonché da società private sono prorogati al 31 dicembre 2006. In tale periodo tali società provvedono: a) al miglioramento delle condizioni di sicurezza, economicità ed efficacia dei servizi offerti, nonché della qualità dell'informazione resa all'utenza e dell'accessibilità ai servizi in termini di fre-

quenza, velocità, puntualità ed affidabilità;
b) alla razionalizzazione delle reti attraverso l'integrazione dei servizi su gomma e su ferro, che devono essere erogati da un solo operatore e con l'obbligo di affidare mediante procedure concorrenziali, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, quote di servizi su gomma non inferiori al 20 per cento dei servizi automobilistici. Il mancato rispetto degli obblighi di cui al presente comma entro il termine indicato comporta la revoca dell'affidamento ».

2. Durante il periodo transitorio di cui al comma 1, che ha carattere inderogabile, salvo quanto previsto al comma 3, i servizi automobilistici urbani ed extraurbani continuano ad essere prestati dagli attuali esercenti, comunque denominati, previa stipula di un nuovo contratto di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come da ultimo modificato dall'articolo 4 della presente legge, che assicuri l'equilibrio economico e finanziario attraverso il sistema delle compensazioni economiche di cui al regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, e successive modificazioni, ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all'articolo 17 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997.

3. Il periodo transitorio di cui al comma 1 è prorogato di ulteriori due anni a condizione che, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, una quota non inferiore al 40 per cento del capitale sociale delle società ad esclusivo o prevalente capitale pubblico, sia stata ceduta, mediante procedure ad evidenza pubblica, a società di capitali, anche consortili, non partecipate dagli enti locali o dalle regioni.

ART. 3.

(Affidamento dei servizi).

1. Decorso il periodo di cui all'articolo 2, i servizi automobilistici urbani ed extraurbani sono affidati mediante procedure concorsuali ad evidenza pubblica,

secondo le modalità previste dall'articolo 18, comma 2, lettera *a*), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

ART. 4.

(Contratto di servizio).

1. Il comma 1 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è sostituito dal seguente:

« 1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, ai sensi dell'articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non inferiore a sei anni e non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguire anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali ».

2. Il comma 4 dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è sostituito dal seguente:

« 4. Gli importi di cui al comma 3, lettera *e*), possono essere soggetti a revisione triennale con modalità determinate nel contratto stesso sulla base di parametri tecnico-economici stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sentito il Comitato tecnico di gestione dell'accordo quadro collegato al subentro delle regioni allo Stato nel contratto di servizio con Trenitalia Spa e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano ».

ART. 5.

(Rapporto ricavi-costi).

1. Il rapporto ricavi-costi previsto dall'articolo 4, comma 4, lettera *b*), della legge

15 marzo 1997, n. 59, e dal decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è da intendere quale parametro di riferimento ai fini dell'attuazione dei servizi previsti dalla presente legge. Allo scopo di creare i massimi livelli di efficienza e di economicità dei servizi di trasporto pubblico locale, tale rapporto è in ogni caso assunto dalle parti nei contratti di servizio pubblico come obiettivo tendenziale da perseguire in relazione alle condizioni del servizio stesso.

ART. 6.

(Monitoraggio e controllo).

1. Il Comitato tecnico di gestione dell'accordo quadro collegato al subentro delle regioni allo Stato nel contratto di servizio con Trenitalia Spa, svolge altresì, in collaborazione con le regioni, compiti di assistenza per la definizione dei parametri tecnico-economici ai fini della stesura di schemi tipo di bandi e di capitolati di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici urbani ed extraurbani.

2. Il Comitato di cui al comma 1 trasmette semestralmente al Parlamento una relazione sull'attività di cui al medesimo comma.

ART. 7.

(Investimenti).

1. Al fine di migliorare il livello di efficacia degli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, i commi 5 e 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, sono sostituiti dai seguenti:

« 5. Le regioni sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o altre analoghe operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre dieci anni, nonché all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone a trazione non convenzionale e a basso impatto ambientale. Lo Stato concorre ai

conseguenti oneri nei limiti delle risorse allo scopo determinate annualmente dalla legge finanziaria e ripartite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

6. Le regioni stabiliscono i criteri di utilizzo dei contributi loro assegnati, ai sensi del comma 5, utilizzando una quota per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale e una quota per infrastrutture *bus-terminal* come previsto dall'articolo 27 della legge 1° agosto 2002, n. 166. Gli autobus da acquistare devono essere rispondenti alle norme tecniche indicate nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2003, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 183 dell'8 agosto 2003.

6-bis. Le regioni pongono in essere gli adempimenti occorrenti per l'utilizzazione dei fondi assegnati ai sensi dei commi 5 e 6. Tali adempimenti devono consentire l'acquisto di nuovi autobus entro ventiquattro mesi dalla data di pubblicazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di pagamento delle quote annuali dei contributi spettanti. In caso di inadempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio provvedimento, sospende l'erogazione dei contributi annuali di cui al medesimo comma 5 e ridistribuisce tali annualità fra le altre regioni adempienti, provvedendo al ricalcolo delle percentuali di riparto sulla base di quelle adottate per il riparto dei contributi di cui al citato comma 5 ».

ART. 8.

*(Omogeneità dei servizi ferroviari
in concessione).*

1. La disposizione di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per le aziende i cui servizi non hanno formato oggetto di delega di funzioni ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e

successive modificazioni, è da intendere estesa anche alle opere di ammodernamento e di potenziamento finanziate dal decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, e dalle leggi 7 dicembre 1999, n. 472, 23 dicembre 1999, n. 488, e 23 dicembre 2000, n. 388, e successive modificazioni.

ART. 9.

(Regime della proprietà delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa).

1. Le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa metropolitano realizzate, in corso di realizzazione e da realizzare sono attribuite al demanio dell'ente locale competente per territorio, il quale, nel rispetto della disciplina dettata per l'erogazione dei servizi metropolitani dagli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come da ultimo modificati dalla presente legge, può affidarle:

a) a società il cui capitale è interamente detenuto dall'ente medesimo;

b) a società a prevalente capitale pubblico a condizione che il socio privato sia stato scelto attraverso procedure ad evidenza pubblica;

c) in concessione a società di capitale privato scelta mediante procedure ad evidenza pubblica.

ART. 10.

(Utilizzo delle risorse finalizzate al risanamento e al potenziamento delle ferrovie esercenti i servizi di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422).

1. In conformità alle procedure previste dall'articolo 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, e dall'articolo 11 della legge 1° agosto 2002, n. 166, sono erogate alle regioni a statuto ordinario tutte le risorse

stanziare per il risanamento e il potenziamento delle ferrovie esercenti i servizi di cui all'articolo 8 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997, e successive modificazioni.

2. A decorrere dalla data di stipula degli accordi di programma di cui all'articolo 15 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, per le risorse finanziarie che ne sono oggetto cessa di avere efficacia ogni procedura finalizzata al loro utilizzo diversa da quella prevista al comma 1 del presente articolo.

PAGINA BIANCA

€ 0,30



14PDL0054610