SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 700)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(PRETI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(PANDOLFI)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ANDREATTA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° FEBBRAIO 1980

Erogazione di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori non trasferiti alla competenza regionale

ONOREVOLI SENATORI. — Fino al 1° aprile 1972 tutti gli autoservizi pubblici di linea erano di concessione statale, salvo, beninteso, gli autoservizi di esclusivo interesse comunale.

Già prima del 1972 il settore delle autolinee era stato colpito in modo irreversibile da un grave stato di recessione economica e pertanto, per assicurare la prosecuzione di tale importante servizio pubblico, lo Stato era intervenuto con la corresponsione di contributi straordinari.

Infatti, con le leggi 28 marzo 1968, n. 375, e 25 febbraio 1971, n. 94, nonchè con successiva legge 12 dicembre 1973, n. 821, era stata prevista appunto l'erogazione per il secondo semestre 1967 e per gli anni 1968, 1969, 1970, 1971 e per il primo trimestre 1972 di contributi straordinari a favore degli enti pubblici e degli imprenditori esercenti autoservizi pubblici di linea ordinari di concessione statale, sulla base delle percorrenze chilometriche effettuate nei predetti anni ed in relazione alle condizioni economiche dei relativi esercizi.

Dal 1° aprile 1972 in poi, con il decentramento regionale, si è determinata l'interruzione dei contributi in favore delle linee che pure sono rimaste alla competenza statale, con evidente disagio per la situazione economica del settore, la quale si è anzi aggravata per la sfavorevole congiuntura di cui appresso si farà cenno. Si è posta perciò la necessità che lo Stato — in armonia con quanto già operato da tutte le Regioni per le autolinee di interesse regionale, passate alla loro competenza per effetto del decentramento iniziato con il decreto del

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e ulteriormente definito con il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 — intervenga per il periodo 1° aprile-31 dicembre 1972 e per gli anni dal 1973 e successivi, prevedendo aiuti economici per le autolinee ordinarie interregionali e internazionali rimaste alla competenza statale, previa accurata individuazione delle linee da ammettere a tale beneficio, in quanto effettivamente rientranti nella sfera delle competenze che il cennato decentramento ha lasciato allo Stato.

Tale individuazione è stata effettuata ad opera di una apposita commissione interministeriale costituita con decreto ministeriale dell'11 febbraio 1978, la quale è partita da una situazione iniziale di 807 autolinee di competenza statale al 1° aprile 1972, contraddistinte in tre ordini di attività:

1) autolinee interregionali (n. 617);

2) autolinee internazionali (n. 123);

3) autolinee regionali della Valle d'Aosta (n. 67), in quanto quest'ultima, pur avendo potestà legislativa primaria in materia di trasporti su strada ai sensi dell'articolo 2, lettera *h*), dello statuto speciale, approvato con la legge 26 febbraio 1948, n. 4, non aveva esercitato i relativi poteri, per mancanza delle necessarie norme di attuazione.

Il numero delle predette autolinee di competenza statale a decorrere dal 1° gennaio 1978 è venuto a ridursi da 807 a 311, sia per effetto dell'ulteriore decentramento regionale attuato da tale data dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, sia per effetto della legge 16 maggio 1978, n. 196, sulle norme di attuazione, anche in materia di trasporti, dello statuto speciale della Valle d'Aosta. Tali residue autolinee sono così suddivise:

a) n. 188 autolinee di cui 74 pluriregionali e 114 biregionali (interessanti cioè una Regione a statuto ordinario e una Regione a statuto speciale);

b) n. 123 autolinee internazionali.

Le ragioni di crisi del settore delle autolinee progressivamente accentuatesi rispetto a quelle che hanno giustificato a suo tempo l'emanazione delle leggi n. 375 del 1968, n. 94 del 1971 e n. 821 del 1973, impongono ora, come già detto, in armonia al precedente operato dello Stato ed a quello poi messo in atto dalle varie Regioni, un provvedimento legislativo per il periodo successivo al 1° aprile 1972 e cioè per una serie di anni nei quali si è verificata la costante, continua lievitazione dei costi, senza possibilità, per motivi sociali, di idonei adeguamenti tariffari, anche se nell'intero arco di tempo del periodo in questione sono intervenuti cinque aumenti tariffari in corrispondenza di quelli applicati nel settore ferroviario.

È stato, pertanto, predisposto l'unito disegno di legge che prevede l'erogazione dei contributi straordinari per tutti i periodi anzidetti, ed anche per l'avvenire, in favore delle aziende concessionarie interessate alle linee residuate alla competenza statale. L'attribuzione delle provvidenze da esso stabilite avverrebbe in linea di massima secondo la procedura e le modalità già fissate dalle soprarichiamate precedenti leggi.

Per quanto riguarda la misura del contributo, si è tenuto conto dell'ampia e circostanziata analisi costi-introiti effettuata dalla ripetuta commissione interministeriale sui servizi gestiti dalle aziende concessionarie private aderenti all'associazione di categoria ANAC. In base a questa analisi, i disavanzi per autobus/Km teoricamente valutati sono risultati assai contenuti e notevolmente al di sotto di quelli denunciati, negli anni stessi, da dieci aziende ferroviarie esercenti servizi automobilistici, scelte come campione, cinque delle quali in regime di concessione e cinque in gestione governativa.

Sebbene i risultati teorici inducessero a considerare come valida misura del contributo da erogare l'intero ammontare del *deficit* così calcolato, con il disegno di legge in esame viene proposto un contributo chilometrico nella misura massima del 65 per cento del suddetto disavanzo teorico valutato per autobus/Km, per cui la complessiva previsione di spesa risulterebbe contenuta, per l'intero periodo dal 1° aprile 1972

al 31 dicembre 1980, nell'importo di lire 70 miliardi.

La ragione di una contribuzione limitata al 65 per cento trae il suo fondamento dal presupposto che il restante 35 per cento trovi una sua presuntiva compensazione nei proventi derivanti dai servizi turistici, corse fuori linea ed altre attività accessorie.

Passando ora ad illustrare i singoli articoli di cui è costituito il predisposto disegno di legge, si precisa che l'articolo 1 è dedicato al campo di applicazione delle disposizioni del disegno di legge tendente a regolare l'intervento contributivo dello Stato anche per l'avvenire, nei limiti massimi che figurano all'articolo 2 sia per le situazioni pregresse sia per quelle future.

Pertanto l'articolo 1 ammette a contributo soltanto gli enti pubblici e gli imprenditori titolari di concessione statale di autoservizi di linea ordinari interregionali ed internazionali. Ne deriva che sono escluse dal contributo le autolinee concesse dalle Regioni e dai Comuni, nonchè le autolinee di gran turismo.

Esistendo peraltro il caso delle autolinee biregionali, passate dal 1° gennaio 1978 alla competenza regionale a norma del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, è ovvio che per queste autolinee il diritto al contributo si estingue alla data del loro passaggio alla competenza regionale.

A ciò si è provveduto distinguendo, nelle due fasi di cui è costituito l'articolo, la situazione delle autolinee sussidiabili nel periodo 1° aprile 1972-31 dicembre 1977 (ben più numerose) dalla situazione delle autolinee da sussidiare per il periodo successivo, attualmente consistenti in 311 autolinee, suscettibili di riduzione a mano a mano che anche le Regioni a statuto speciale — previo adeguamento dei loro statuti — subentreranno nella competenza delle linee biregionali che le riguardano.

L'articolo 2, al primo comma, fissa come si è detto le misure massime dei contributi chilometrici da erogare, avendo di mira la copertura del 65 per cento dei disavanzi annui valutati per il periodo considerato e fino all'anno 1980. Il successivo secondo comma precisa che la misura annuale è unica per le linee interregionali e per le linee internazionali e che per queste ultime si prende in considerazione, di norma, soltanto la parte di percorso ricadente nel territorio italiano.

L'articolo termina con il terzo comma, che demanda al Ministero dei trasporti, d'intesa con quello del tesoro, la determinazione della misura del contributo massimo ammissibile per gli anni futuri.

Poichè il contributo annuale ex articolo 2 è indicato come limite massimo, l'articolo 3 provvede ad assicurare, come per il passato, che l'effettiva misura sia stabilita, azienda per azienda, in base alle reali condizioni economiche di esercizio, da accertarsi secondo modalità ormai collaudate.

Pertanto, tale articolo prevede che nella fissazione dei criteri di erogazione dei contributi bisogna tenere conto « delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle linee esercitate » e cioè conoscere il conto economico generale di tutte le attività svolte dall'azienda e non solo quello particolare riferentesi alle sole autolinee esercitate, anche se non di concessione statale.

È da escludere dal contributo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi; in altri termini vanno considerate in detrazione le percorrenze di quelle linee o tratti di linea che, con andamento parallelo ai servizi ad impianti fissi, servano le medesime località e non siano coperte da divieti di servizio locale.

Dovrà altresì tenersi conto degli interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

Una commissione interministeriale trasporti-tesoro sarà costituita, ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 3, per assistere l'Amministrazione nelle incombenze di cui al predetto articolo ed anche per la determinazione avvenire della misura del contributo chilometrico ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo 2.

Gli articoli finali, 4 e 5, contengono le necessarie indicazioni circa la copertura dell'onere finanziario derivante dall'applicazione della legge che si propone.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Agli enti pubblici ed agli imprenditori che esercitano professionalmente autoservizi pubblici di linea ordinari interregionali ed internazionali di concessione statale ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, può essere accordato un contributo finanziario dello Stato in relazione sia alle condizioni economiche dei singoli esercizi, sia alle percorrenze chilometriche effettuate nell'anno 1972, limitatamente al periodo 1° aprile 1972-31 dicembre 1972, e negli anni 1973, 1974, 1975, 1976, 1977. Per gli anni 1978, 1979 e 1980, nonchè per ciascuno degli anni successivi, detto contributo potrà essere accordato ai servizi che non siano stati trasferiti alla competenza regionale, ai sensi del combinato disposto degli articoli 84 e 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Art. 2.

Il contributo afferente alle autolinee ordinarie interregionali potrà essere corrisposto fino al limite massimo di lire 75 per autobus/Km nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972, di lire 105 per autobus/Km nell'anno 1973, di lire 110 per autobus/Km nell'anno 1974, di lire 140 per autobus/Km nell'anno 1975, di lire 175 per autobus/Km nell'anno 1976, di lire 205 per autobus/Km nell'anno 1977, di lire 215 per autobus/Km nell'anno 1978, di lire 235 per autobus/Km nell'anno 1979 e di lire 400 per autobus/Km nell'anno 1980.

Il contributo afferente alle autolinee ordinarie internazionali potrà essere corrisposto nelle stesse misure previste per quelle ordinarie interregionali di cui al precedente

comma, limitatamente ai percorsi svolgentisi in territorio nazionale, a meno che non si tratti di autolinee che non esplicano servizio locale su percorso in territorio estero, nel qual caso la sussidiazione va estesa all'intero percorso.

Per gli anni successivi la determinazione della misura del contributo chilometrico massimo concedibile sarà rimessa annualmente al Ministero dei trasporti d'intesa con quello del tesoro, sentita la commissione di cui al successivo articolo 3.

Art. 3.

I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti, in base al parere di apposita commissione da costituire con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro e ne sarà data comunicazione alle Regioni interessate.

Art. 4.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge valutato in complessive lire 70.000 milioni per il periodo dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre 1980, si provvede con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1980.

Per l'anno 1981 e successivi, la spesa annua occorrente sarà autorizzata con la

legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 5.

La spesa occorrente per il funzionamento della commissione interministeriale di cui all'articolo 3 farà carico al capitolo 1554 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.