

(N. 1179)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti

(SIGNORILE)

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ROMITA)

col Ministro delle Finanze

(VISENTINI)

e col Ministro del Tesoro

(GORIA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 FEBBRAIO 1985

Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea
di competenza statale

ONOREVOLI SENATORI. — Dal 1° aprile 1972 — data del trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle autolinee di interesse regionale — lo Stato non ha più provveduto a corrispondere alle autolinee interregionali ordinarie ed internazionali, rimaste alla propria competenza, contributi d'esercizio, interrompendo così un tipo di intervento finanziario che era stato attuato fin dal 1967.

Infatti con le leggi 28 marzo 1968, n. 375, 25 febbraio 1971, n. 94, e 12 dicembre 1973, n. 821, era stata prevista l'erogazione, per il secondo semestre 1967, per gli anni 1968,

1969, 1970, 1971 e per il primo trimestre 1972, di contributi 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.

Sta di fatto che nel settore autolinee per trasporto viaggiatori — le quali tutte, allo stato della vigente legislazione, svolgono un servizio pubblico — si è perpetuata da anni una inammissibile sperequazione tra le auto-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

linee trasferite alla competenza regionale, che hanno sempre fruito di contribuzione (da ultimo istituzionalizzata dalle norme contenute nella legge 10 aprile 1981, n. 151, sui trasporti pubblici locali), e le autolinee di competenza statale, prive di qualsiasi sostegno finanziario pubblico.

Per contro, i concessionari statali si sono trovati a far fronte, al pari di quelli regionali, ai crescenti oneri di esercizio derivanti, oltretutto, da una stessa contrattazione collettiva applicata unitariamente al settore.

L'esistenza di questa sperequazione, oltre a portare il settore ad un grave stato di recessione, pone oggi le autolinee di competenza statale nella pratica impossibilità di cogliere quegli elementi dinamici che il mercato, nei tempi più recenti, sembra invece evidenziare.

In linea di massima le autolinee di competenza statale per il periodo dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre 1977 sono individuate nel numero di 800, mentre per il periodo dal 1° gennaio 1978 ad oggi — per effetto dell'ulteriore decentramento regionale attuato da tale data dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 — sono individuate nel numero di 310.

L'Amministrazione dei trasporti, consapevole sin dall'origine del grave stato degli esercizi delle autolinee di propria competenza, predispose subito un disegno di legge sull'argomento e, successivamente, partecipò ad un'apposita commissione d'intesa con il Ministero del tesoro per individuare le autolinee da ammettere a contributo statale e valutare l'onere relativo a tale contribuzione.

In seguito, anche sulla base delle conclusioni della commissione interministeriale suddetta, l'Amministrazione dei trasporti, nel corso della passata legislatura, predispose un apposito disegno di legge (n. 1713) che, approvato dal Senato fino dal 15 maggio 1980, non ha poi ottenuto il consenso della Camera prima della fine della legislatura.

In tale quadro generale, si è venuta ad inserire, comunque, la legge 10 aprile 1981, n. 151, sui trasporti pubblici locali.

Come è noto, tale legge ha istituito a partire dal 1982, presso il Ministero dei tra-

sporti, un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano trasporti pubblici d'interesse regionale (articolo 9); ha, altresì, istituzionalizzato il principio che i contributi d'esercizio delle autolinee di competenza regionale siano erogati con l'obiettivo di conseguire l'equilibrio economico dei bilanci dei servizi stessi sulla base di parametri obiettivi per coprire la certa differenza esistente tra costi e ricavi (articolo 6).

Orbene, il disegno di legge in esame, che, come illustrato, è diretto a risolvere un problema sostanziale di origine non recente, tende ad applicare ai bilanci degli autoservizi di competenza statale gli stessi principi che la legge n. 151 del 1981 ha ritenuto efficaci per regolare la contribuzione regionale nell'ampio settore dei trasporti pubblici locali a far tempo dall'anno successivo a quello della sua entrata in vigore.

Per il periodo antecedente, e cioè fino a tutto il 1985, viene previsto un contributo *una tantum* commisurato alle percorrenze effettuate.

Anche sotto questo aspetto, dunque, approvando l'attuale disegno di legge si eviterebbero per il futuro sperequazioni di trattamento e squilibri per il settore delle autolinee di competenza statale, che soddisfano, al pari di tutte le altre autolinee, esigenze di pubblico interesse.

Articolo 1. — In analogia a quanto previsto dall'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, per i trasporti pubblici locali, il Ministero dei trasporti erogherà contributi per il ripiano dei disavanzi d'esercizio dei soggetti che esercitano autoservizi pubblici di linea per viaggiatori di competenza statale, a far tempo dall'anno successivo a quello dell'entrata in vigore della legge.

Per definire correttamente il campo di applicazione della presente normativa, occorre prevedere l'esclusione, per ovvi motivi, delle autolinee di gran turismo e l'inclusione parziale degli autoservizi internazionali, demandandone l'esatta determinazione ad un decreto ministeriale su parere di una commissione composta anche da rappresen-

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

tanti del Ministero del tesoro; e ciò in quanto sotto l'etichetta generica di autolinee internazionali vi sono sia servizi che soddisfano esigenze di carattere squisitamente turistico sia servizi che soddisfano — sia pure su tratte internazionali e di confine — esigenze di traffico ordinario (servizio a carattere frontaliero); l'ammissione alla contribuzione è prevista solo per queste ultime.

La stessa procedura è prevista per il rilascio di nuove concessioni o modifica di quelle esistenti, quando possono avere diritto a contributo.

Articolo 2. — Contiene le disposizioni per quantificare annualmente il contributo da erogare nonchè i tempi e le modalità dell'erogazione.

Vengono trasfusi in detta norma, con gli opportuni adattamenti, i principi contenuti nell'articolo 6 della legge n. 151 del 1981.

Anzichè alle deliberazioni degli organi regionali, si fa riferimento, ovviamente, alle emanande disposizioni di un decreto interministeriale.

Novità importante rispetto al sistema di riferimento previsto dalla legge n. 151 del 1981, è l'introduzione del principio secondo cui eventuali perdite o disavanzi non coperti con contributi restano a carico dei soggetti esercenti le linee.

Articolo 3. — Prevede, infine, l'erogazione *una tantum*, a parziale compensazione di un troppo lungo ritardo nelle misure di risanamento economico, di contributi per gli investimenti per l'acquisto di autobus per i concessionari di autoservizi di competenza statale.

L'età media del parco impiegato attualmente è risultata di dieci anni.

Dai dati e dagli elementi desumibili dagli atti di concessione per l'esercizio di autolinee interregionali ordinarie e di autoservizi internazionali, la percorrenza globale annua si aggira sui 20 milioni di chilometri per i servizi ordinari e sui 5 milioni di chilometri per i servizi internazionali.

Una indagine compiuta tra le aziende titolari di concessioni statali ha individuato in 70.000 chilometri annui l'utilizzo medio di

un autobus adibito a servizi interregionali ordinari ed in 90.000 chilometri annui l'utilizzo medio di un autobus adibito a servizi internazionali.

Sulla base dei suddetti elementi, le percorrenze dei servizi di competenza dello Stato vengono coperte da un numero di autobus aggirantesi intorno alle 340 unità. Si tratta di dati non certo confortanti in relazione alla qualità e sicurezza dei servizi resi.

Sulla base del prezzo medio di acquisto di un autobus, la previsione di un intervento contributivo è volta a ridurre l'età media del parco di quattro anni con un onere di circa 10 miliardi di lire.

È da osservare che il fenomeno sopra descritto non tiene conto della forzata utilizzazione su servizi di linea di competenza statale di autobus di proprietà esclusiva dell'azienda concessionaria immatricolati in attività a noleggio.

Trattasi, infatti, di un'esigenza motivata dalle precarie condizioni economiche in cui sono stati abbandonati negli ultimi dieci anni i servizi di competenza statale e che il ritorno ad una economicità di gestione potrebbe ridurre, pur conservando una funzione sussidiaria ed articolata che sarebbe errato sopprimere.

I criteri, le procedure e le modalità di erogazione sono stabilite con decreti interministeriali assicurando, comunque, che il 50 per cento delle forniture sia riservato ai concessionari le cui sedi sono ubicate nei territori indicati dall'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno.

Articolo 4. — Prevede una contribuzione *una tantum* che tiene conto, fino al 31 dicembre 1985, degli oneri sostenuti dai concessionari statali. La quantificazione degli stessi e quindi il contributo massimo autobus-chilometri accordabile è individuato in quello che — a suo tempo — la commissione interministeriale Trasporti-Tesoro dianzi citata ritenne ammissibile, sulla base di una minuziosa analisi dei costi per gli anni 1972-1978, opportunamente rivalutati per gli anni successivi fino al 1985. In sostanza la predetta commissione individuò il contributo

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

massimo accordabile nella misura del 65 per cento dei disavanzi annui, valutati all'epoca; misura di notevole equità, se si pensa al maggior disavanzo che, direttamente o indirettamente, la collettività si accolla per il trasporto di persone su gomma in ambito regionale.

Articolo 5. — Data la natura delle erogazioni da effettuare, si è ritenuto prevedere la non applicazione delle disposizioni in materia tributaria contenute negli articoli 28, secondo comma, e 29, ultimo comma, del

decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

Articolo 6. — In tale articolo viene prevista la costituzione di una commissione mista Trasporti-Tesoro-Bilancio, con il compito di formulare pareri su tutto quanto attiene l'erogazione dei fondi previsti dal presente disegno di legge.

Articolo 7. — Reca la copertura finanziaria del disegno di legge prevista in 110 miliardi di lire per l'anno 1985.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Dall'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge, il Ministero dei trasporti concede il contributo finanziario di cui al successivo articolo 2 ai soggetti che esercitano autoservizi di linea di competenza statale, nazionali e/o internazionali, concessi ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, o autorizzati ai sensi del Regolamento CEE 517/72 del 28 febbraio 1972 nonchè della legge 8 aprile 1977, n. 144. Il contributo per le autolinee internazionali è limitato ai percorsi svolgentisi in territorio nazionale, a meno che si tratti di autoservizi a carattere frontaliero nel quale caso la contribuzione va estesa all'intero percorso.

2. Sono esclusi gli autoservizi di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, nonchè gli autoservizi internazionali classificati di gran turismo.

3. Entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti provvede, con propri decreti, sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 6, all'individuazione degli autoservizi internazionali a carattere frontaliero, aventi titolo al contributo finanziario, e degli autoservizi internazionali di gran turismo, che ne sono esclusi. Ove vengano a modificarsi tali requisiti, con le stesse modalità il Ministro dei trasporti provvede all'individuazione o esclusione degli autoservizi interessati.

4. Il Ministro dei trasporti provvede con le modalità di cui al precedente comma 3 alla determinazione dei criteri per il rilascio delle concessioni delle autolinee di nuova istituzione e per la modifica di quelle delle autolinee già in esercizio.

IX LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa annua di lire 25 miliardi a partire dal 1986.

Art. 2.

1. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro del tesoro, stabilisce annualmente:

a) la misura nella quale i ricavi del traffico devono coprire il costo effettivo del servizio. Le tariffe debbono, comunque, assicurare annualmente un incremento del rapporto ricavi-costi;

b) il costo economico standardizzato del servizio con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione ispirata al raggiungimento dell'equilibrio economico di bilancio e tenuto conto, attraverso analisi comparate, della qualità del servizio offerto e delle condizioni ambientali e territoriali in cui esso viene svolto, nonchè dell'utilizzazione del personale e dei veicoli;

c) il limite massimo dell'ammontare dei contributi, da concedere ai soggetti che esercitano gli autoservizi di cui all'articolo 1, sulla base di parametri stabiliti nelle precedenti lettere a) e b) del presente articolo, per coprire la differenza tra costi e ricavi;

d) i criteri e le modalità di erogazione dei contributi.

2. Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi di cui al presente articolo restano a carico dei soggetti esercenti gli autoservizi di linea.

3. Possono essere disposte anticipazioni fino al 90 per cento sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente, con successivo conguaglio in base alle percorrenze effettuate nell'anno cui si riferiscono i contributi.

4. I contributi di cui al presente articolo, nonchè quelli di cui ai successivi articoli 3 e 4, sono concessi con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 6, tenendo conto dei contributi eventualmente concessi

ai soggetti interessati, a qualsiasi altro titolo, per l'effettuazione degli autoservizi stessi.

Art. 3.

1. I soggetti che esercitano gli autoservizi di cui al precedente articolo 1, possono usufruire di un contributo statale nella misura massima del 50 per cento della spesa ammissibile per il rinnovo degli autobus da essi adibiti a servizi di linea da almeno otto anni al momento della data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il Ministro dei trasporti, con decreto da emanarsi entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il parere della Commissione di cui al successivo articolo 6, stabilisce i criteri, le procedure e le modalità per l'acquisizione delle richieste e per la concessione dei contributi.

3. Almeno il 50 per cento delle somme destinate al contributo di cui al comma 1 del presente articolo è riservato ai soggetti aventi sede nei territori indicati dall'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

4. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per l'anno 1985.

Art. 4.

1. Per la definizione dei rapporti relativi ai periodi anteriori alla decorrenza di cui all'articolo 1 della presente legge, il Ministro dei trasporti concede un contributo complessivo in relazione alle percorrenze chilometriche effettuate negli anni di riferimento indicati nel comma successivo ai soggetti che hanno esercitato:

a) gli autoservizi di cui al precedente articolo 1, per il periodo dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre 1985;

b) gli altri autoservizi ordinari già di competenza statale trasferiti alle regioni a

statuto ordinario o a statuto speciale, dal 1° aprile 1972 fino alle rispettive date di decorrenza della competenza regionale.

2. Il contributo di cui al precedente comma 1 è corrisposto fino al limite massimo per autobus/chilometro di:

lire 75 nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972;

lire 105 nell'anno 1973;
lire 110 nell'anno 1974;
lire 140 nell'anno 1975;
lire 175 nell'anno 1976;
lire 205 nell'anno 1977;
lire 215 nell'anno 1978;
lire 235 nell'anno 1979;
lire 400 nell'anno 1980;
lire 460 nell'anno 1981;
lire 535 nell'anno 1982;
lire 605 nell'anno 1983;
lire 665 nell'anno 1984;
lire 715 nell'anno 1985.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità di concessione dei contributi di cui al presente articolo.

4. Per le finalità del presente articolo è autorizzata la spesa di lire 100 miliardi per l'anno 1985.

Art. 5.

Sui contributi erogati ai sensi della presente legge non si applicano le disposizioni degli articoli 28, secondo comma, e 29, ultimo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni.

Art. 6.

1. Per l'applicazione delle disposizioni recate dalla presente legge, è istituita una Commissione, nominata con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

2. La Commissione è composta da:

a) il direttore generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che la presiede;

b) un dirigente del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, designato dal Ministro dei trasporti;

c) un dirigente del Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato, designato dal Ministro del tesoro;

d) un dirigente del Ministero del bilancio e della programmazione economica, designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica;

e) un rappresentante dell'associazione nazionale più rappresentativa della categoria degli esercenti di autoservizi in concessione, designato dall'associazione stessa.

3. Per ciascun membro effettivo della Commissione viene nominato un membro supplente, che può partecipare alle riunioni anche in presenza dello stesso membro effettivo, senza diritto di voto.

4. Le funzioni di segreteria sono esplicate da un dipendente del Ministero dei trasporti - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

5. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, saranno determinate le indennità spettanti al presidente ed ai membri della Commissione.

6. L'onere per il funzionamento della Commissione fa carico allo stanziamento iscritto al capitolo 1554 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1985 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

Art. 7.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge pari a lire 110 miliardi per l'anno 1985 e a lire 25 miliardi annue a decorrere dal 1986 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-87,

al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1985, all'uso utilizzando lo specifico accantonamento « Interventi urgenti per autoservizi pubblici di linea di competenza statale ».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.