

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 1776

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **BUCCIERO, MACERATINI, BAIOLETTI, BATTAGLIA, BECCELLI, BERSELLI, BEVILACQUA, CASILLO, COZZOLINO, CURTO, CUSIMANO, DANIELI, DE CORATO, DEMASI, FISICHELLA, FLORINO, GRIPPALDI, GUARRA, LISI, MAGLIOCCHETTI, MAGLIOZZI, MAIORCA, MARINELLI, MARTELLI, MEDURI, MININNI-JANNUZZI, MISSERVILLE, MOLINARI, MOLTISANTI, MONTELEONE, MULAS, NATALI, PACE, PEDRIZZI, PONTONE, PORCARI, POZZO, PRESTI, RAGNO, RAMPONI, RECCIA, SCALONE, SIGNORELLI, SPECCHIA, SQUITIERI, TURINI, VEVANTE SCIOLETTI e XIUMÈ**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 MAGGIO 1995

Legge-quadro per il riordino del settore del trasporto
pubblico locale

INDICE

| | | |
|------------------------|------|---|
| Relazione | Pag. | 3 |
| Disegno di legge | » | 6 |

ONOREVOLI SENATORI. - Le varie iniziative che in questi ultimi tempi sono state assunte sia in sede governativa che in sede parlamentare per dare una adeguata sistemazione al settore del trasporto pubblico locale, che versa in una situazione di profonda crisi, è la palese dimostrazione della notevole importanza che il problema riveste, anche al fine di un più adeguato e convincente assetto del territorio, che per oltre quarant'anni è stato problema pervicacemente trascurato.

In effetti, la legge 10 aprile 1981, n. 151, in materia di servizi di linea di competenza regionale, che innestava sul corpo della normativa fondamentale emanata dal legislatore del 1939 gli aggiustamenti correlati ai nuovi passaggi istituzionali, così come le leggi 22 dicembre 1986, n. 910, e 15 dicembre 1990, n. 385, sul versante ferroviario non sono state minimamente risolutive, vuoi per la scarsa incisività dell'azione amministrativa, vuoi per le difficoltà pratiche di attuazione dei principi ispiratori e per le persistenti sottostime delle occorrenze finanziarie complessive, che hanno penalizzato sia gli esercizi correnti (oggi il *deficit* del settore si muove sull'ordine dei 14.000 miliardi) che gli investimenti.

La crisi è, *fondamentalmente*, d'ordine economico finanziario e si riflette anche nei rapporti con il personale dipendente per le indubbie tensioni retributive che le predette situazioni di difficoltà comportano, oltrechè nei confronti della regolarità degli esercizi stessi.

Va premesso che il rapporto di concessione tra enti pubblici concedenti ed aziende concessionarie esercenti pubblici servizi di trasporto è stato improntato, sin dall'origine, alla imprescindibile necessità di garantire l'equilibrio economico di gestione atto ad assicurare lo svolgimento degli esercizi in condizioni di sicurezza e re-

golarità, attraverso prestabilite sovvenzioni annue ordinarie di esercizio per i servizi ferroviari, ovvero attraverso il Fondo nazionale trasporti introdotto con la legge 10 aprile 1981, n. 151, per i servizi automobilistici. Si è, poi, verificato che a causa dei profondi mutamenti economici e strutturali conseguenti al secondo conflitto mondiale, il programmato equilibrio economico è saltato e gli interventi finanziari non si sono adeguati alle nuove esigenze in quanto, essendo risultati non tempestivi ed incompleti, non hanno tenuto dietro alla progressiva espansione dei disavanzi di esercizio.

L'estremo disagio in cui si trovano tutti i sistemi di trasporto deriva essenzialmente da fattori di natura tecnica ed economica ma, soprattutto, da elementi di natura politica e sociale che hanno tolto al trasporto pubblico, sia ferroviario che automobilistico, la posizione monopolistica di cui godeva con quote sempre crescenti di trasporto privato, che creano i noti fenomeni di congestione e degrado ambientale, specie negli ambiti urbani e metropolitani.

Di fronte ad una sistemazione che si è profondamente modificata nel corso degli anni e benchè i servizi siano comunque ed inevitabilmente caratterizzati da crescenti perdite di esercizio, si mira ora a conseguire dei rimedi attraverso una diversa organizzazione che, tenendo conto dell'intervenuto ordinamento regionale, dia alle regioni la responsabilità di ristrutturare i servizi di loro interesse indipendentemente dalle competenze, secondo gli articoli 117 e 118 della Costituzione.

Tuttavia, anche sotto questo profilo, il cammino dell'adeguamento dell'offerta in termini di affidabilità, qualità, economicità ed efficienza non è certamente nè facile nè breve.

È comunque necessario che trasporti locali, tanto ferroviari che stradali, siano tec-

nicamente adeguati alle effettive esigenze del traffico, che siano rispettate le più convenienti condizioni d'impiego dei diversi sistemi, che siano eliminate quelle interferenze che aumentano i costi complessivi a danno delle comunità e che infine i progressi tecnologici del sistema ferroviario consentano di combattere sul piano della convenienza e dell'efficienza la crescente espansione del traffico stradale privato.

Nè sembra che l'apparente semplificazione organizzativa costituita da una qualsiasi forma di aggregazione dei servizi ferroviari locali alla rete delle Ferrovie dello Stato possa, di per sé, consentire significativi passi in avanti.

Anzi, essa si concretizzerebbe in maggiori oneri di esercizio da individuarsi, essenzialmente, nei diversi *standards* che caratterizzano i servizi delle Ferrovie dello Stato sia per quanto riguarda l'impiego del personale ed i relativi maggiori livelli retributivi, sia per quanto concerne i più sofisticati regolamenti di esercizio cui i servizi locali dovrebbero uniformarsi. Inoltre, a parte che la rete delle Ferrovie dello Stato dovrebbe concentrarsi - secondo quanto ripetutamente affermato dagli stessi responsabili della società - nei servizi della rete fondamentale o commerciale, i servizi locali debbono, invece, rispondere ad altre e diverse esigenze di traffico cui debbono sovraintendere gli enti che hanno il governo del territorio, soprattutto per l'integrazione fra i vari tipi di servizi in funzione sia delle zone interessate (servizi urbani, suburbani, extraurbani e interurbani) sia dei sistemi veicolari (ferroviari, tranviari, stradali, marittimi ed aerei, vie d'acqua interne).

Ciò premesso, si ritiene di concorrere alla sistemazione del settore attraverso il presente disegno di legge quadro, che, in sintesi, dispone quanto segue:

L'articolo 1 riguarda i principi generali cui le disposizioni si riferiscono e le relative finalità, con riferimento allo sviluppo ambientale, economico e sociale con rispetto dei principi sanciti nel regolamento CEE 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991.

L'articolo 2 concerne l'ambito di applicazione della disciplina dettata dalle nuove norme sia per quanto riguarda l'aspetto territoriale ed i vari mezzi di trasporto, sia nei confronti di particolari categorie di utenza ed eventuali servizi di carattere complementare ed accessorio.

L'articolo 3 dispone la delega delle funzioni amministrative alle regioni, precisandone criteri e modalità, facendo salva la competenza statale di quelle linee di interesse locale che assicurano però collegamenti internazionali, nonchè la materia concernente la sicurezza, il coordinamento e gli indirizzi generali con riferimento anche agli investimenti nelle infrastrutture.

L'articolo 4 detta norme cui le regioni debbano attenersi nell'organizzazione del trasporto pubblico di interesse locale in armonia al piano generale di trasporto ed ai piani regionali, nonchè dei principi e finalità cui debbano ispirarsi le leggi regionali, coinvolgendo nell'assetto dei servizi anche gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990, n. 142 nell'ambito delle proprie competenze.

L'articolo 5 si riferisce alle modalità da osservare per le forme di gestione dei servizi in argomento, con rispetto dell'istituto della concessione, salvo le forme di gestione per i servizi di competenza degli enti locali, previste dall'articolo 22 della legge n. 142 del 1990 e successive modificazioni ed integrazioni.

L'articolo 6 affida allo strumento costituito dal «contratto di servizio» la regolazione del rapporto tra ente pubblico e soggetto affidatario o concessionario, fissando i concetti basilari che i contratti si debbano osservare alla stregua dei disciplinari di concessione.

L'articolo 7 tratta specificatamente del trasporto pubblico stradale, fissando i principi cui esso deve essere improntato con riferimento ai programmi di esercizio, ai loro costi e modalità, all'organizzazione tecnica ed all'idoneità finanziaria, all'affidamento della gestione per almeno nove anni mediante contratti di servizio, eccetera.

Prevede, inoltre, che nella nuova organizzazione i servizi restino affidati alle aziende

esercenti per la durata di tre anni, salvo i casi di revoca e di decadenza.

L'articolo 8 tratta specificatamente del trasporto pubblico ferroviario esercitato in regime di concessione ed in gestione governativa, lasciando al Ministero di trasporti la riorganizzazione del settore da attuarsi entro centottanta giorni, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, con riguardo alla riorganizzazione dei servizi in ambito regionale o fra regioni confinanti attraverso forme di coordinamento e modalità di trasporto.

Il piano di riorganizzazione prevede altresì la trasformazione delle gestioni governative, in società per azioni, con quegli accorgimenti e modalità che l'operazione comporta.

È previsto, quindi, che dopo l'adozione del piano di riorganizzazione, le funzioni amministrative siano delegate alle Regioni.

L'articolo 9 riguarda le linee di interesse locale esercitate dalle Ferrovie dello Stato che, in conformità dei piani regionali di trasporto, possono essere cedute, previa apposita intesa con le regioni, a società di cui al

precedente articolo, assumendo in esse partecipazioni non di maggioranza.

L'articolo 10 detta alcuni concetti cui le regioni debbono attenersi nella fissazione dei criteri direttivi in materia di politica tariffaria cui debbono uniformarsi anche gli enti locali per i servizi di propria competenza.

L'articolo 11 fissa alcuni concetti basilari per la determinazione del costo dei servizi con riguardo ad aree omogenee di traffico alle categorie e modalità di trasporto alla qualità e quantità dei servizi resi.

L'articolo 12 individua le risorse finanziarie destinate al settore rappresentate da trasferimenti statali, entrate regionali e tasse di scopo, sia per i servizi trasferiti alle regioni che per quelli delegati, con indicazione delle fonti e dell'attualizzazione in funzione delle effettive occorrenze.

L'articolo 13 concerne le disposizioni finali con riferimento a taluni aspetti fiscali in funzione delle operazioni cui deve farsi luogo, confermando altresì disposizioni già in atto, da mantenere in una nuova conformazione degli enti di gestione o nel dare attuazione alle procedure inerenti ai contratti di servizio.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.***(Principi generali)*

1. Ai sensi e per gli effetti degli articoli 117 e 118 della Costituzione, la presente legge detta i principi fondamentali in materia di trasporti pubblici d'interesse locale come definiti dall'articolo 2, provvedendo affinché, con riguardo alle condizioni di equilibrato sviluppo ambientale, economico e sociale, ne risulti garantito il diritto alla mobilità in conformità alle disposizioni del regolamento CEE n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991.

2. Le regioni a statuto ordinario e gli enti locali in esse ricadenti si attengono a tali principi adeguandovi il proprio ordinamento, ciascuno per la rispettiva competenza.

3. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano recepiscono i medesimi principi secondo la compatibilità con i propri statuti e con le relative norme di attuazione.

Art. 2.*(Ambito di applicazione)*

1. Rientrano nella disciplina dettata dalla presente legge i servizi adibiti al trasporto collettivo di persone e cose, svolgentesi in ambito regionale o tra due regioni confinanti, effettuati su strada, per ferrovia o altro impianto fisso, per via d'acqua interna e per mare, in modo continuativo o periodico e ad offerta indifferenziata, secondo itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite.

2. Le medesime disposizioni si applicano altresì ai servizi di trasporto svolti nei confronti di particolari categorie di persone, ancorchè con modalità di esercizio parzialmente flessibili, nonchè i servizi predisposti

per le persone con ridotte capacità motorie.

3. Ai fini della presente legge sono assimilati ai trasporti pubblici d'interesse locale i servizi effettuati con carattere complementare ed accessorio individuati ai sensi dell'articolo 4, comma 3, lettera f).

Art. 3.

(Funzioni amministrative)

1. Sono riservate alle competenze delle regioni le funzioni amministrative in materia di trasporti pubblici d'interesse locale trasferite dal decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e dal decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, e quelle delegate ai sensi e con le modalità degli articoli 8 e 9. Sono altresì riservate alla competenza delle regioni le funzioni amministrative in materia di servizi marittimi regionali di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, alla cui regolazione si fa luogo con successiva legge improntata ai principi ordinatori della presente legge.

2. I servizi che si sviluppano nell'ambito di due regioni, sono organizzati sulla base di accordi tra le regioni interessate, tenuto conto prioritariamente del criterio della prevalenza di percorso.

3. Le regioni assolvono alle funzioni amministrative in materia di trasporti pubblici d'interesse locale delegandone di norma l'esercizio agli enti locali, in conformità all'articolo 118, terzo comma, della Costituzione e all'articolo 3 della legge 8 giugno 1990 n. 142.

4. Residua alla competenza dello Stato l'esercizio delle linee ferroviarie che, pur svolgendo servizi di trasporto d'interesse locale, assicurano collegamenti internazionali. Restano altresì riservate allo Stato le competenze in materia di sicurezza, di coordinamento e indirizzo generale nonché in materia di investimenti sulle infrastrutture di rete per i quali si provvede con accordi di programma tra lo Stato e le regioni interessate.

Art. 4.

(Organizzazione)

1. Il trasporto pubblico d'interesse locale è organizzato dalle regioni secondo principi di programmazione, attraverso appositi piani regionali definiti in armonia con gli indirizzi nazionali di politica dei trasporti contenuti nelle leggi statali e nel piano generale dei trasporti e relative articolazioni settoriali.

2. I piani regionali dei trasporti tengono conto delle previsioni di assetto territoriale, ambientale e di sviluppo socio-economico, perseguono il coordinamento intermodale, fissano programmi pluriennali di rete per assicurare il diritto alla mobilità nei limiti delle risorse finanziarie disponibili.

3. A tal fine le regioni provvedono con proprie leggi:

a) alla ristrutturazione dei servizi di trasporto sulla base di criteri funzionali di gestione del territorio e della mobilità per aree omogenee di traffico;

b) alla regolamentazione, conformemente alle normative europee in materia, delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi di trasporto in modo da assicurare adeguate forme di pubblicità, concorrenza e controllo, tenuto altresì conto degli articoli 49 e 50 del testo unico approvato con decreto 9 maggio 1912, n. 1447, per i servizi ivi contemplati;

c) allo sviluppo dei servizi di trasporto mediante sistemi d'interconnessione modale e funzionale per evitare duplicazioni e sovrapposizioni nonchè per fissare i livelli dei servizi nei vari ambiti territoriali in correlazione con le risorse e con le esigenze di riequilibrio sociale ed economico;

d) alla ripartizione dei finanziamenti secondo coefficienti che definiscano i migliori rapporti per la riorganizzazione della mobilità sia soddisfatta che potenziale;

e) alla promozione di forme associative di gestione a fini di maggiore economicità ed efficienza organizzativa, anche attraverso l'acquisizione di beni e servizi in comune da parte delle aziende di trasporto

ovvero l'affidamento a terzi di attività strumentali o ausiliarie all'esercizio;

f) all'individuazione dei servizi di trasporto con carattere complementare e accessorio di cui all'articolo 2, comma 3, delle relative modalità di esercizio e di organizzazione;

g) alla determinazione delle sanzioni amministrative per assicurare il rispetto del regolare svolgimento del trasporto.

4. Gli enti locali di cui alla legge 8 giugno 1990 n. 142, concorrono alla programmazione dei trasporti pubblici contemplati dalla presente legge, nell'ambito delle proprie competenze, anche delegate, e nel rispetto della compatibilità con i piani e gli indirizzi regionali.

Art. 5.

(Forme di gestione)

1. I servizi di trasporto locale di cui alla presente legge sono organizzati secondo assetti basati sulla intermodalità e sull'interconnessione di scala e di funzione, di norma unitariamente per aree omogenee di traffico, nonchè gestiti secondo principi di economicità e di efficienza.

2. Le regioni affidano i servizi di propria competenza in regime di concessione attraverso lo svolgimento di procedure concorsuali, disciplinate ai sensi dell'articolo 4, comma 3, lettera b). Esperito il confronto concorrenziale, nella scelta del soggetto affidatario dovrà operarsi una valutazione unitaria che tenga conto dei profili tecnici economici ed organizzativi delle varie offerte.

3. Gli enti locali affidano i servizi di propria competenza nelle forme di gestione previste dall'articolo 22, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, come integrato dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 142, e dall'articolo 4 del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 26, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 marzo 1995, n. 95. Ove l'ente locale provveda in relazione alle lettere a), c) ed e) del comma 3 del predetto articolo 22, la valutazione da

effettuarsi secondo i criteri di cui al comma 2, deve essere depurata dei riflessi connessi con l'erogazione di contributi pubblici e di prestiti agevolati; inoltre non sono ammessi a contributo i costi di produzione del servizio per la parte eccedente la media dei costi accertati a livello regionale.

4. Sino all'adeguamento delle norme regionali a quanto previsto dalla presente legge, i servizi di trasporto pubblico locale continuano ad essere affidati secondo le modalità e le procedure in atto alla data della sua entrata in vigore.

Art. 6.

(Contratto di servizio)

1. Il contratto di servizio costituisce lo strumento adottato tra ente competente e soggetto affidatario per la regolazione del trasporto pubblico locale nell'ambito di un'area omogenea di traffico.

2. In particolare, nel contratto di servizio sono fissati:

a) l'assetto dei servizi e i relativi programmi di esercizio in funzione sia dei volumi di traffico che dell'equilibrio sociale, ambientale e territoriale;

b) il costo di produzione, le tariffe e i corrispettivi destinati al conseguimento delle finalità contrattuali, comprensivi anche della remunerazione del capitale investito e delle relative quote di ammortamento per impianti e materiale rotabile;

c) gli obblighi di servizio pubblico e le conseguenti integrazioni finanziarie;

d) la durata dell'affidamento rapportata ai diversi sistemi e modi di trasporto;

e) le cause di risoluzione, revoca e decadenza nonché l'esecuzione in danno dei servizi accordati, ma non effettuati e le connesse misure di controllo;

f) i rapporti economici conseguenti al verificarsi degli eventi di cui alla lettera e) nonché quelli previsti in caso di mancato rinnovo dell'affidamento, per il quale va comunque riconosciuto un indennizzo;

g) l'eventuale affidamento in appalto di servizi marginali volto al contenimento dei costi di gestione;

h) i criteri, le modalità e i termini degli aggiornamenti periodici nonché la revisione sia tecnica che economica a fronte degli eventuali mutamenti delle esigenze pubbliche;

i) le garanzie finanziarie.

Art. 7.

(Trasporto pubblico locale su strada)

1. Fermo restando quanto previsto nell'articolo 5, l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale su strada è improntata ai seguenti principi:

a) i programmi di esercizio devono indicare i costi di impianto e di gestione del servizio nonché le modalità di perseguimento dell'equilibrio economico;

b) l'organizzazione tecnica e l'idoneità finanziaria dei soggetti affidatari devono essere adeguate ai requisiti previsti nel decreto del Ministro dei trasporti 20 dicembre 1991, n. 448;

c) le forme e modalità di esercizio devono aver riguardo alla sicurezza e alla regolarità del servizio anche in rapporto alla qualità dello stesso.

d) la gestione deve essere affidata per un periodo non inferiore a nove anni, mediante contratto di servizio stipulato con le forme ed contenuti di cui all'articolo 6, nel quale sono altresì definite le risorse pubbliche disponibili per concorrere alle spese di esercizio.

2. In attesa dell'attuazione dei processi di riorganizzazione i servizi di trasporto pubblico locale di cui al presente articolo restano comunque affidati alle aziende esercenti per la durata di tre anni, salvo i casi di revoca e di decadenza.

3. Le regioni effettuano la vigilanza sui servizi di cui al presente articolo, controllando in particolare:

a) l'osservanza degli obblighi derivanti dall'affidamento;

b) il regolare funzionamento dei servizi dati in affidamento;

c) la qualità del servizio erogato.

4. Ai fini di cui al comma 3 le regioni possono richiedere dati ed informazioni di carattere tecnico, economico e finanziario nonchè effettuare ispezioni e verifiche di carattere operativo, organizzativo e contabile. Il soggetto affidatario deve consentire ed agevolare le predette attività fornendo la collaborazione necessaria.

Art. 8.

(Trasporto pubblico locale su ferro)

1. Ai fini della razionalizzazione dei servizi ferroviari svolti in regime di concessione e in gestione governativa e della realizzazione di sistemi regionali integrati di trasporto pubblico, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvede con propri decreti alla riorganizzazione dei servizi stessi, articolata per ambito regionale o con riferimento a due regioni confinanti, indicando le forme di coordinamento tra i servizi ferroviari e le altre modalità di trasporto nel rispetto dell'autonomia organizzativa e della specificità funzionale del servizio ferroviario.

2. Il piano di riorganizzazione di cui al comma 1 dispone altresì la trasformazione delle gestioni commissariali governative in società per azioni, stabilendo i relativi criteri, la definizione del patrimonio di ciascuna società e delle risorse economiche che ad esse fanno capo ai sensi dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonchè l'organizzazione delle relative partecipazioni azionarie. Alle società derivanti dalle cessate gestioni commissariali governative è affidata a titolo gratuito la gestione del patrimonio e dei relativi impianti.

3. Dopo l'adozione del piano di riorganizzazione di cui ai commi 1 e 2, le funzioni amministrative statali in materia di esercizio ferroviario svolto in regime di concessione sono delegate alle regioni che abbiano già approvato i propri piani dei trasporti e

definito, per ciascuna area omogenea individuata nei piani stessi, l'organizzazione del sistema di trasporto pubblico.

4. I servizi ferroviari di cui al presente articolo sono affidati in regime di concessione alle società esercenti per una durata di nove anni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Tali società erogano i servizi richiesti dagli enti competenti sulla base di contratti di servizio stipulati ai sensi dell'articolo 6.

5. È fatto obbligo alle società concessionarie di consentire, previa intesa sulle modalità d'uso, che gli impianti di trasporto siano utilizzati anche dai vettori che, in possesso dei necessari requisiti tecnici e finanziari, ne facciano richiesta, in conformità alle disposizioni contenute nella direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. A tali fini, il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce con proprio decreto le condizioni di applicabilità della predetta direttiva ai servizi ferroviari di cui al presente articolo.

Art. 9.

(Linee d'interesse locale delle Ferrovie dello Stato spa)

1. Le regioni, con proprie norme emanate ai sensi dell'articolo 4, definiscono criteri e modalità di organizzazione del servizio sulle linee ferroviarie locali o secondarie gestite dalle Ferrovie dello Stato spa, in conformità dei piani regionali di trasporto.

2. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto dal comma 1, le Ferrovie dello Stato spa possono cedere, previa apposita intesa con le regioni interessate, l'esercizio dei servizi ferroviari esclusivamente locali alle società di cui all'articolo 7, anche assumendo in esse partecipazioni non di maggioranza.

Art 10.

(Tariffe)

1. Le regioni fissano i criteri direttivi di politica tariffaria per il trasporto pubblico

locale in funzione del conseguimento dell'equilibrio economico-finanziario dei servizi ed in relazione ai costi di investimento e di esercizio al netto degli interventi pubblici, tenuto conto dei diversi ambiti territoriali, dei livelli di qualità richiesti ed offerti, dei principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi e modi di trasporto.

2. Gli enti locali si uniformano alle direttive di cui al comma 1 per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto di propria competenza ai sensi dell'articolo 54, comma 8, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

3. Le tariffe dei servizi di trasporto locale sono specificamente individuate nei contratti di servizio, in armonia con i criteri di cui al comma 1. Nell'ambito dei contratti di servizio sono altresì specificatamente individuate le eventuali agevolazioni tariffarie e le relative integrazioni compensative.

4. Gli introiti tariffari affluiscono direttamente ai bilanci delle aziende di trasporto e vengono computati nei contratti di servizio in sede di determinazione dei corrispettivi di concessione.

Art. 11.

(Costo dei servizi)

1. Il costo dei servizi di trasporto è determinato per aree omogenee di traffico in relazione alle categorie e modalità di trasporto e alla qualità e quantità dei servizi, nonché con riferimento a parametri di efficienza e di economicità di gestione.

2. Nella determinazione relativa al comma 1 deve essere tenuto conto sia del costo delle risorse dirette e indirette che alla remunerazione del capitale investito.

Art. 12.

(Risorse finanziarie)

1. Ai fini della presente legge le risorse finanziarie per il trasporto pubblico locale

sono rappresentate da trasferimenti statali, entrate regionali, tasse di scopo.

2. Costituiscono i trasferimenti statali:

a) la quota parte del Fondo comune per le regioni a statuto ordinario di cui alla legge 16 maggio 1970, n. 281, imputabile al Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e dell'articolo 3, comma 1, della legge 23 dicembre 1992, n. 500;

b) la quota parte afferente i servizi delegati degli stanziamenti necessari per l'esercizio delle ferrovie in concessione e delle gestioni governative ai sensi della legge 2 agosto 1952, n. 1221, della legge 8 giugno 1978, n. 297, del decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, e dell'articolo 3 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché per l'esercizio dei servizi marittimi di carattere locale di cui alla legge 19 maggio 1975, n. 169, e all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856;

c) i trasferimenti relativi ai contratti di servizio di trasporto locale delle Ferrovie dello Stato spa.

3. Le risorse di cui alla lettera a) del comma 2, fissate per l'anno 1995 in lire 5.128 miliardi dall'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725, sono determinate per il 1996 rivalutando il predetto importo in ragione del tasso d'inflazione reale accertato per il periodo 1981-1995, depurato dell'incidenza del tasso programmato eventualmente riconosciuto nel medesimo periodo. A decorrere dall'anno 1997 le risorse di cui alla lettera a) del comma 2 sono annualmente incrementate, in misura non inferiore al tasso programmato d'inflazione, fermo restando quanto disposto dall'articolo 3, comma 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 500. Alla ripartizione tra le regioni si provvede in conformità dei criteri stabili, con apposito decreto, dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, a tal fine utilizzando

parametri che definiscano i migliori rapporti di mobilità, ed in particolare il rapporto tra spostamenti complessivi e popolazione residente, tra passeggeri-chilometri offerti e passeggeri-chilometri utilizzati, tra passeggeri-chilometri trasportati e vetture-chilometri prodotte, sia in ambito urbano che extraurbano.

4. Le risorse di cui alla lettera *b)* del comma 2 relative ai servizi ferroviari in concessione e a quelli in gestione governativa, fissate per l'anno 1995 in lire 1.450 miliardi dalla legge 23 dicembre 1994, n. 726, sono rideterminate per l'anno 1996 in applicazione dei criteri di cui all'articolo 3 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, previo riconoscimento dei *deficit* scoperti a tutto il 1995, e sono annualmente incrementate in misura non inferiore al tasso programmato d'inflazione. Con decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, si provvede all'attribuzione dei relativi importi alle regioni interessate per i servizi delegati svolgentisi, in tutto o in via prevalente, nel loro territorio. Per i servizi marittimi a carattere locale le risorse e la loro ripartizione saranno determinate nell'ambito della legge prevista dall'articolo 3, comma 1.

5. Le risorse di cui alla lettera *c)* del comma 2, sono stabilite a decorrere dall'anno 1996 con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, e sono annualmente rideterminate in misura non inferiore al tasso programmato d'inflazione. Alla ripartizione tra le regioni interessate si provvede con il medesimo decreto in relazione alle quote di trasporto locale esercitate dalle Ferrovie dello Stato spa nell'ambito di ciascuna regione.

6. Le entrate regionali sono costituite dalle risorse finanziarie proprie che ciascuna regione iscrive a bilancio, anche ricorrendo al finanziamento del trasporto pubblico locale in relazione agli obiettivi di mobilità e di assetto territoriale-ambientale perseguiti.

7. Costituiscono tasse di scopo le partecipazioni di spesa poste a carico di determinate categorie per concorrere al miglioramento della funzionalità dei servizi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento ai fenomeni di congestione e inquinamento, nonché per provvedere a forme di finanziamento integrative per il potenziamento dei livelli di servizio pubblico e la razionalizzazione del traffico privato in funzione anche di corretti equilibri socio-economici.

8. Ai fini di cui al comma 7 è istituito a carico dei datori di lavoro pubblici e privati, svolgenti con fini di lucro attività professionale, commerciale ed industriale in aree servite da linee di trasporto pubblico, che hanno alle loro dipendenze più di cinque lavoratori, un contributo in misura percentuale da calcolarsi sulle retribuzioni assoggettate all'imposta sul reddito delle persone fisiche.

9. Le regioni, con proprie leggi da adottarsi entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, regolano le procedure e le modalità di riscossione e destinazione del contributo di cui al comma 8, nel rispetto dei seguenti principi direttivi;

a) individuazione dei termini di versamento, le modalità di riscossione e le forme di affluenza delle relative somme in un apposito fondo per lo sviluppo del trasporto pubblico locale;

b) definizione delle misure percentuali di pagamento in relazione agli ambiti territoriali di pertinenza e alla popolazione complessiva in essi residente;

c) predeterminazione dei criteri di riparto tra le somme destinate agli investimenti e alle infrastrutture di rete e le somme destinate all'esercizio;

d) fissazione dei casi di esclusione dal versamento in funzione dell'assunzione diretta da parte dei datori di lavoro interessati di altri oneri sostitutivi del contributo.

10. Ad integrazione di quanto disposto dalla legge 13 giugno 1991, n. 190, in materia di regolamentazione della circolazione nei centri abitati, le regioni possono preve-

dere con proprie leggi l'istituzione di tariffe particolari a carico degli automobilisti, previa determinazione delle aree caratterizzate da elevati livelli di congestione e di inquinamento indotti da eccessivo ricorso alla mobilità privata.