

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4957

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RAFFALDINI, DUCA, ALBONETTI, ADDUCE, DE LUCA,  
MAZZARELLO, PANATTONI, ROGNONI, SUSINI, TIDEI**

Interventi per il risanamento  
e lo sviluppo del trasporto pubblico locale

*Presentata il 3 maggio 2004*

ONOREVOLI COLLEGHI! — È ampiamente riconosciuto che il trasporto pubblico locale è un settore a rilevanza economica, una componente essenziale per le attività produttive e, soprattutto, è l'unica possibile soluzione reale ai problemi della congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale, dell'incidentalità, dello sviluppo urbano sostenibile, e che costituisce, inoltre, il fattore determinante per una significativa e drastica riduzione di tutti i costi indotti dal traffico.

Le città italiane sono segnate da congestione, inquinamento, incidenti provenienti dalla circolazione stradale. Siamo ormai prossimi ad una emergenza sanitaria e ambientale nelle aree urbane che comporta ricorrenti blocchi della circolazione.

La mobilità sostenibile è una priorità di rilevanza nazionale. Per questo nella pas-

sata legislatura è stata avviata la riforma del trasporto pubblico locale con il decreto legislativo n. 422 del 1997. I punti essenziali della riforma possono essere così sintetizzati:

1) l'unificazione delle competenze prima disperse tra vari Ministeri e tra le modalità di trasporto e l'unificazione delle risorse, prima disperse in mille rivoli, in capo alle regioni cui è affidato il compito di programmazione;

2) il superamento del regime di monopolio pubblico o privato aprendo alla concorrenza (gare) per un mercato regolato;

3) la spinta ad aumentare l'efficienza delle aziende tese a diventare vere e proprie imprese di trasporto pubblico capaci di fornire un servizio di qualità, confor-

tevole, accessibile, puntuale e meglio organizzato;

4) la separazione del ruolo di programmazione e di controllo del servizio (ente locale o regione) dal ruolo di chi fornisce il servizio (impresa di trasporto pubblico);

5) l'individuazione di un congruo periodo transitorio (dal 1997 al 2003) per portare a regime la riforma: sia rispetto alle trasformazioni societarie delle aziende, sia per adottare le leggi regionali e i piani di bacino, sia per avviare la concorrenza con l'affidamento del servizio attraverso gara ad evidenza pubblica (per un periodo fino a nove anni).

I dati del settore del trasporto pubblico locale sono i seguenti: il personale addetto è di circa 117.000 addetti; le vetture/KM, ovvero circolanti, sono pari a 1,8 miliardi; i passeggeri trasportati sono 5,5 miliardi. Gli autobus sono 43.500; il costo totale è di 6,5 miliardi di euro; i ricavi da traffico sono pari a 2 miliardi di euro; i contributi regionali sono pari a 3,1 miliardi di euro; i contributi statali (risorse trasferite alle ferrovie locali) sono pari a 0,6 miliardi di euro.

La quota degli enti locali è di 0,5 miliardi di euro; altri ricavi sono pari a 0,3 miliardi di euro.

Dal 1996 ad oggi le risorse destinate al trasporto pubblico locale per il finanziamento del servizio hanno subito una diminuzione in termini reali del 12 per cento. I contributi sono aumentati del 6 per cento mentre il costo della vita è cresciuto del 18 per cento. Le stesse entrate tariffarie sono al di sotto del livello di crescita dell'inflazione.

La questione delle risorse è quindi diventata un problema vitale per un comparto che altrimenti rischia una implosione a breve termine con *crack* di aziende, diminuzione del servizio, blocco della circolazione nelle città.

Le indicazioni previste nel Documento di programmazione economico-finanziaria 2004-2007 non sono state attuate nonostante il sostegno delle regioni, degli enti locali, delle aziende e delle organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Risorse aggiuntive e permanenti per il trasporto pubblico locale da attribuire alle regioni per i contratti di servizio e per gli investimenti nel rinnovo del parco autobus devono essere immediatamente attivate.

L'articolo 1 della proposta di legge prevede le risorse necessarie agli interventi per il risanamento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale.

L'articolo 2 prevede la copertura finanziaria.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

*(Interventi per il risanamento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale).*

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo del trasporto pubblico locale è autorizzata per dieci anni a decorrere dall'anno 2004 la spesa annua di 535 milioni di euro, di cui 320 milioni di euro alle regioni, che provvedono con proprie leggi alla gestione dei finanziamenti di concerto con gli enti locali, per l'indicizzazione e lo sviluppo dei contratti di servizio del trasporto pubblico locale, ad esclusione di quelli inerenti i servizi ferroviari, e 215 milioni di euro da destinare ad un apposito fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'abbassamento perequativo dell'età media del parco autobus anche utilizzando procedure di finanziamento innovative. A decorrere dall'anno 2005, il citato fondo è incrementato di ulteriori 100 milioni di euro annui.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, provvede, con proprio decreto, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla ripartizione delle risorse di cui al comma 1.

3. Le disposizioni del presente articolo si applicano alle regioni a statuto ordinario, alle regioni a statuto speciale e alle province autonome di Trento e di Bolzano, fermo restando l'ambito di autonomia ad esse riconosciuto dalla legislazione vigente.

### ART. 2.

*(Copertura finanziaria).*

1. All'onere derivante dai trasferimenti alle regioni e agli enti locali previsti dalla

presente legge, con l'esclusione delle somme attribuite al fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 1, si provvede mediante quota parte del gettito derivante dall'imposta sulle successioni e donazioni sui grandi patrimoni di cui al comma 2.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge, è ripristinata l'imposta sulle successioni e donazioni, nelle misure e con le modalità previste dalle disposizioni vigenti alla data di entrata in vigore della legge 18 ottobre 2001, n. 383. Conseguentemente, l'articolo 13 e il comma 1 dell'articolo 14 della citata legge n. 383 del 2001, sono abrogati.

3. All'onere derivante dall'istituzione del fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

