

DISEGNO DI LEGGE

"ORDINAMENTO, RISTRUTTURAZIONE E POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI. FONDO PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO E PER GLI INVESTIMENTI NEL SETTORE".

Esaminato nella seduta del 13.1.1982. Parere favorevole con emendamenti

Relatore PAOLO SALA

---

Relazione

Testo d.d.l.

Testo a fronte con emendamenti proposti

DISEGNO DI LEGGE

"ORDINAMENTO, RISTRUTTURAZIONE E POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI. FONDO PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO E PER GLI INVESTIMENTI NEL SETTORE"

RELAZIONE

Signor Presidente, colleghi consiglieri,

con la legge n. 151 del 10 aprile 1981 recante norme per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali, il Parlamento ha finalmente stabilito il quadro di riferimento entro cui affrontare organicamente il problema della riorganizzazione dei trasporti.

La legge è distinta in due capitoli. Il primo stabilisce i principi fondamentali cui le regioni a statuto ordinario devono attenersi nell'esercizio delle potestà legislative e di programmazione in materia; col secondo viene istituito e disciplinato il "Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio".

Per quanto riguarda la prima parte va considerato che la nostra regione ha già anticipato alcune norme sancite oggi nella legge statale. Quest'ultima, infatti, introduce strumenti di pianificazione (piano regionale dei trasporti, programmi poliennali o annuali di intervento ecc. ecc.) e di gestione (bacini di traffico, consorzi o altre forme associative tra enti locali, ecc. ecc.) presenti nella legge regionale n. 79 dell'80 e sui quali si era espressa la determinazione delle forze politiche pugliesi ad avviare una nuova disciplina dei trasporti, secondo il metodo della programmazione e della partecipazione degli enti locali.

Resta oggi il compito di raccordare meglio le due leggi, statale e regionale, nell'ambito - come pure unitamente <sup>esse</sup> prescrivono - delle scelte strategiche e delle politiche settoriali del piano regionale di sviluppo e dell'assetto del territorio.

23.6.80  
n. 22

La seconda parte della legge statale, quella parte cioè che pone i problemi più urgenti, comprendono, come è detto nella relazione al disegno di legge:

"- l'istituzione di un fondo gestito dalle regioni per il ripianamento dei disavanzi delle aziende di trasporto nella prospettiva di un graduale riequilibrio nel settore, in maniera da limitare ulteriori prevedibili aggravii della finanza pubblica, nonché la sperequazione fra varie realtà operanti nel settore a svantaggio delle aziende che agiscono con maggiore senso di responsabilità;

- l'istituzione per quattro anni, - fino al 1984, di un fondo per gli investimenti nel settore destinato all'acquisto di mezzi di trasporto ed alla costruzione ed ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnostutture di controllo, di officine deposito e di sedi."

Per il ripianamento dei disavanzi di esercizio, il relativo fondo trova applicazione a decorrere dal corrente esercizio finanziario 1982. Per il fondo di investimento invece la decorrenza è stata già avviata dallo scorso esercizio '81; tale fondo ha una dotazione complessiva di duemila miliardi, dei quali 450 sono stati già resi disponibili per l'esercizio 1981.

Con l'entrata in vigore della legge è pertanto sorta la urgente necessità di adeguare la normativa regionale in maniera da rendere possibile l'utilizzazione dei finanziamenti statali, sia per quanto riguarda l'esercizio sia per quanto riguarda gli investimenti, nei termini e con le modalità stabilite dalla legge quadro stessa.

A tale scopo il disegno di legge adottato dalla Giunta dispone:

art.1 - sono messe in evidenza le finalità di adeguamento ed integrazione della normativa regionale ai principi stabiliti dalla legge quadro.

art.2 - definisce i servizi pubblici di trasporto locale comprendendovi tutti i servizi di competenza della regione e degli enti locali, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

veda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il tempo massimo di cinque anni a decorrere dall'esercizio finanziario relativo all'anno 1983.

Una deroga a tali principi è prevista per le Aziende municipalizzate A.T.A.F. di Foggia, A.M.E.T. di Trani e Gestione Commissariale di Taranto, per le quali è prevista la copertura integrale del disavanzo fino a che non si saranno costituiti gli organismi pubblici che rileveranno gli affidamenti precari attualmente da esse gestite. La deroga è comunque limitata agli esercizi finanziari 1981 e 1982.

Altre norme specifiche prescrivono le modalità di accesso ai contributi e le modalità di erogazione nonché particolari vincoli. Tra di essi, uno in particolare riguarda la determinazione dei ricavi presunti del traffico nel senso che detti ricavi debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro e d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui alla legge n.281/70.

Altro vincolo riguarda le tariffe nel senso che queste, unitamente ai provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale e l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico, debbono assicurare annualmente un incremento del rapporto ricavi-costi da definirsi a livello regionale, tenuto conto anche dei contributi per gli investimenti erogati per l'attuazione dei programmi aziendali.

artt. da 10 a 14 - in questi articoli vengono recepite le norme ed i criteri di cui agli art. 5, 8, 11, 12 della legge quadro per la parte che riguarda gli investimenti nel settore dei trasporti locali. I contributi sono destinati all'acquisto di autobus, tram, filobus ed altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali, nonché alla costruzione ed ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine deposito, con relative attrezzature, e di sedi.

L'ammontare globale annuo del contributo per gli investimenti corrisponde alla quota riveniente dalla ripartizione effettuata dal Ministero dei trasporti nell'apposito fondo istituito con l'art.11 della legge quadro. Detto fondo potrà essere incrementato dalla Giunta regionale con propri mezzi, in sede di definizione della legge annuale di bilancio. L'importo da destinare alla costruzione ed all'ammodernamento di sedi e di officine deposito non potrà risultare inferiore al 25% delle somme che saranno rese disponibili con la legge di bilancio.

I contributi sono accordati dalla Giunta regionale agli enti ed alle aziende interessate nella misura del 75% della spesa ritenuta ammissibile.

Norme particolari riguardano l'accesso ai contributi e la loro erogazione, nonché alcune vincoli sia per l'uso che per l'alienazione di materiale ed impianti acquistati con contributo regionale.

6  
art.15 - prescrive all'E.R.P.T. di cedere in uso gratuito alla aziende pubbliche interessate il materiale e gli impianti già acquistati o che andrà ad acquistare con fondi diversi da quello di nuova istituzione.

articoli 16 e 17 - istituiscono il comitato regionale per il coordinamento trasporti e viabilità e ne disciplinano le funzioni.

Detto comitato è aperto a tutti gli enti ed organismi interessati ai problemi dei trasporti e della viabilità a livello nazionale, regionale e locale ed esercita funzioni consultive per quanto attiene l'individuazione dei bacini di traffico, l'elaborazione del piano regionale dei trasporti e dei relativi piani settoriali, l'approvazione dei piani di trasporto dei bacini.

Detto comitato esprime altresì pareri nelle materie attinenti il trasporto e sui programmi e progetti elaborati dalla regione, dagli enti locali, dalle Ferrovie dello Stato, A.N.A.S., aviazione civile e mercantile per la loro coerenza col piano regionale dei trasporti. Infine formula indicazioni e proposte per il coordinamento dei servizi regionali, statali e degli enti locali nonché sulle infrastrutture dei trasporti e sui criteri di gestione delle aziende di trasporto e di assegnazione dei contributi re-

gionali.

Art.18 - modifica gli articoli 34 e 36 della legge regionale 23.6.80 n.79 ridefinendo i tipi di abbonamento rilasciabili.

Stabilisce i prezzi di abbonamento per le relazioni di viaggio tra comuni e propri scali ferroviari, equiparandoli a quelli ferroviari di 2<sup>a</sup> classe.

Art.19 - modifica ed integra l'art.40 della l.r. n.79/80 relativo alla libera circolazione sugli autobus adibiti a servizio pubblico, individuando i soggetti titolari.

Art.20 - inquadra e definisce le norme finanziarie connesse all'attuazione della legge.

7  
Sul disegno di legge la 7<sup>a</sup> commissione ha espresso parere favorevole, ravvisando tuttavia la necessità, di concerto con il Sig. Assessore ai Trasporti, di proporre lievi modificazioni, prevalentemente di natura tecnica, riportate nel testo, a fronte sottoposto oggi alla vostra approvazione.

Ci piace concludere con il richiamo dell'impegno assunto da tutta la Commissione, insieme al rappresentante del governo regionale, ad esercitare tutto lo sforzo possibile perchè il settore dei trasporti sia sempre meglio adeguato alle esigenze dell'assetto civile e dello sviluppo economico della comunità pugliese.

Bari, gennaio 1982

Paolo Sala

"ORDINAMENTO, RISTRUTTURAZIONE E POTENZIAMENTO DEI TRASPORTI PUBBLICI LOCALI. FONDO PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO E PER GLI INVESTIMENTI NEL SETTORE".

Art. 1.  
(finalità)

La presente legge stabilisce le norme e le procedure che debbono essere osservate per l'applicazione sul territorio regionale degli interventi contributivi e finanziari previsti in favore di enti, aziende ed imprese esercenti trasporti pubblici locali e contenute nella legge 10 Aprile 1981, n. 151: "Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore."

Art. 2.

Per servizi pubblici di trasporto locale s'intendono quei servizi adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone e di cose effettuati in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata, con esclusione di quelli di competenza dello Stato.

TITOLO I  
INTERVENTI PER IL RIPIANO DEI DISAVANZI DI ESERCIZIO

---

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1982, in concomitanza con l'attivazione del Fondo nazionale dei trasporti di cui all'art. 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, la Regione interviene finanziariamente nella gestione dei pubblici servizi di trasporto locale mediante contributi di esercizio finalizzati al conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, nella misura e con le modalità di cui ai successivi articoli.

9 Gli articoli dal 19 al 26 del titolo IV "Interventi finanziari" della legge regionale 23 giugno 1980, n. 79, trovano applicazione limitatamente all'esercizio 1981.

L'applicazione delle leggi regionali 19 marzo 1979, n. 14, e 24 aprile 1980, n. 31, che regolano la concessione di sovvenzioni di esercizio alle società ferroviarie, nonché l'applicazione dell'art. 8, 1° comma, della legge regionale 26 giugno 1981, n. 35, sono limitate alla data del 31 dicembre 1981.

Art. 3.

A decorrere dal 1° gennaio 1982, in concomitanza con l'attivazione del Fondo nazionale dei trasporti di cui all'art. 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, la Regione interviene finanziariamente nella gestione dei pubblici servizi di trasporto locale mediante contributi di esercizio finalizzati al conseguimento dell'equilibrio economico dei bilanci dei servizi di trasporto, nella misura e con le modalità di cui ai successivi articoli.

Gli articoli dal 19 al 26 del titolo IV "Interventi finanziari" della legge regionale 23 giugno 1980, n. 79, trovano applicazione limitatamente all'esercizio 1981.

L'applicazione delle leggi regionali 19 marzo 1979, n. 14, e 24 aprile 1980, n. 31, che regolano la concessione di sovvenzioni di esercizio alle società ferroviarie, nonché l'applicazione dell'art. 8, 1° comma, della legge regionale 26 giugno 1981, n. 35, sono limitate alla data del 31 dicembre 1981.

A decorrere dal 1° gennaio 1982, per la definizione e la liquidazione delle sovvenzioni di esercizio relative all'anno 1981, si prescinde dalla convenzione e dal versamento cauzionale previsti dall'art. 24 della legge 23 giugno 1980, n. 79.



Art. 4.

Gli interventi finanziari di cui al precedente articolo trovano applicazione nei confronti di tutte le Aziende pubbliche e private che esercitano pubblici servizi di trasporto locale su provvedimenti della Giunta regionale o degli Enti locali interessati secondo le rispettive competenze.

Sono esclusi dagli interventi finanziari di cui trattasi gli autoservizi di Gran Turismo, i servizi effettuati con spese a totale carico del committente, i servizi di trasporto occasionali ed i servizi di qualunque tipo gestiti in economia dagli Enti locali interessati.

Art. 5.

La Giunta regionale determina annualmente per ciascuna Azienda o Impresa i contributi di cui al precedente art. 3 sulla base delle percorrenze autorizzate ed effettuate nell'anno precedente a quello di riferimento, calcolando:

- a) il costo economico standardizzato dei servizi con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenendo conto:
- 1) delle percorrenze annue autorizzate nell'anno precedente a quello di riferimento;
  - 2) del numero degli agenti necessari per effettuare i servizi;

Art. 5.

La Giunta regionale determina annualmente per ciascuna Azienda o Impresa i contributi di cui al precedente art. 3 sulla base delle percorrenze autorizzate o programmate nell'anno cui i contributi si riferiscono, calcolando:

- a) il costo economico standardizzato dei servizi con riferimento a criteri e parametri di rigorosa ed efficiente gestione, distinto per categorie e modi di trasporto e tenendo conto:
- 1) dei tipi e delle caratteristiche dei servizi autorizzati o programmati;
  - 2) delle percorrenze relative;

- 3) del costo medio unitario degli agenti adibiti ai servizi;
- 4) del numero dei veicoli necessari per effettuare i servizi;
- 5) dei costi di esercizio derivanti dallo svolgimento dei servizi relativi ai consumi tecnici, alla manutenzione, alle spese generali, agli ammortamenti ed agli oneri finanziari;
- 6) della dimensione e dell'organizzazione aziendale;

b) i ricavi presunti del traffico ed altri proventi, tenendo conto:

- 1) delle tariffe stabilite dalla Regione;
- 2) del prevedibile numero dei viaggiatori da trasportare;
- 3) del prevedibile coefficiente di utilizzazione dei veicoli.

I ricavi del traffico debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministero dei trasporti, ai sensi del 2° comma dell'art. 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151;

c) il contributo da erogare per coprire la differenza tra i costi ed i ricavi di cui ai precedenti punti a) e b).

I modi e le categorie di trasporto di cui al 1° comma lettera a) del presente articolo comprendono:

- modi di trasporto

- automobilistici;
- a impianti fissi;

- categorie di trasporti

- servizi di linea per viaggi;
- servizi tramviari;

- 3) della qualità del servizio offerto;
- 4) delle condizioni ambientali in cui esso viene offerto;
- 5) della dimensione e dell'organizzazione aziendale;

b) i ricavi presunti del traffico ed altri proventi, tenendo conto:

- 1) delle tariffe stabilite dalla Regione;
- 2) del prevedibile numero di viaggiatori da trasportare;
- 3) del prevedibile coefficiente di utilizzazione dei veicoli.

I ricavi del traffico debbono coprire il costo effettivo del servizio almeno nella misura che verrà stabilita annualmente per le varie zone ambientali omogenee del territorio nazionale con decreto del Ministero dei trasporti, ai sensi del 1° comma, lettera b), dell'art. 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151;

c) il contributo da erogare per coprire la differenza tra i costi ed i ricavi di cui ai precedenti punti a) e b).

I modi e le categorie di trasporto di cui al 1° comma, lettera a), del presente articolo comprendono:

- modi di trasporto

- automobilistici;
- a impianti fissi;

- categorie di trasporti

- servizi di linea per viaggi
- servizi tramviari;
- servizi filoviari;
- servizi ferr<sup>o</sup> metropolitani;
- servizi funiviari;
- servizi funicolari.

servizi filoviari;  
servizi ferroviari metropolitani;  
servizi funiviari;  
servizi funicolari.

Per la determinazione del costo del personale si fa riferimento ai contratti collettivi ed accordi nazionali di lavoro, nonché ai contratti ed accordi aziendali in atto praticati o consentiti con provvedimenti dell'ente concedente od affidante.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge eventuali modificazioni delle situazioni contrattuali esistenti presso le singole aziende ed imprese, che comportino incrementi del costo del lavoro in forma diretta o indiretta, potranno trovare attuazione soltanto previo consenso della Giunta regionale.

A decorrere dall'anno 1982, in sede di determinazione del costo standardizzato, si terrà conto sia delle quote di accantonamenti buonuscita dell'esercizio assunto a riferimento sia delle quote integrative per rivalutazione degli accantonamenti pregressi.

Per gli anni 1981 e precedenti, i maggiori oneri connessi con i trattamenti di buonuscita e con le rivalutazioni degli oneri relativi graveranno:

- a) sui Comuni competenti, per quanto riguarda il personale dipendente da aziende municipalizzate;
- b) sulla Regione, per quanto riguarda: il personale dipendente da aziende pubbliche affidatarie di soli autoservizi extraurbani, quello dipendente da imprese private concessionarie di soli autoservizi urbani o extraurbani e quello dipendente da società ferroviarie limitatamente agli agenti adibiti all'esercizio di autolinee extraurbane.

Per la determinazione del costo del personale si fa riferimento ai contratti collettivi ed accordi nazionali di lavoro, nonché ai contratti ed accordi aziendali in atto praticati o consentiti con provvedimenti dell'ente concedente o affidante.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge eventuali modificazioni delle situazioni contrattuali esistenti presso le singole aziende ed imprese, che comportino incrementi del costo del lavoro in forma diretta o indiretta, potranno trovare attuazione soltanto previo consenso della Giunta regionale.

A decorrere dall'anno 1982, in sede di determinazione del costo standardizzato, si terrà conto, sia delle mensilità di accantonamenti di buonuscita dell'esercizio assunto a riferimento, sia delle quote integrative per rivalutazione degli accantonamenti pregressi sempre a decorrere dall'anno 1982.

Per gli anni 1981 e precedenti, i maggiori oneri connessi con i trattamenti di buonuscita e con le rivalutazioni degli oneri relativi graveranno:

- a) sui Comuni competenti, per quanto riguarda il personale dipendente da aziende municipalizzate;
- b) sulla Regione, per quanto riguarda: il personale dipendente da aziende pubbliche affidatarie di soli autoservizi extraurbani, quello dipendente da imprese private concessionarie di soli autoservizi urbani o extraurbani e quello dipendente da società ferroviarie limitatamente agli agenti adibiti all'esercizio di autolinee di concessione della Regione o dagli enti locali interessati.

em. 20

25

La determinazione dei maggiori oneri di cui al precedente comma, lettera b), sarà effettuata facendo riferimento:

- per il personale dipendente da aziende pubbliche affigatarie di autolinee extraurbane, alle disposizioni di cui all'art. 5 della L.R. 26 giugno 1981, n. 35;
- per il personale dipendente da imprese private concessionarie di sole autolinee, alle corrispondenti disposizioni della L.R. 17.1.80, n. 6, limitatamente alla parte di anzianità maturata fino al 31 dicembre 1980;
- per il personale addetto ai pubblici autoservizi di linea per viaggiatori dipendente da società ferrotramviarie, all'onere corrispondente all'eccedenza sull'accantonamento contrattuale dell'1,50%.

Le tariffe minime da applicare ai pubblici servizi di trasporto locale sono stabilite dalla Giunta regionale d'intesa con gli enti locali interessati. Fino a diversa intesa trovano applicazione le tariffe già fissate alla data di entrata in vigore della presente legge.

Fermo restando il criterio che le tariffe minime stabilite ai sensi del precedente comma hanno lo scopo di perseguire l'unificazione del sistema tariffario sul territorio regionale, è tuttavia facoltà dell'ente concedente determinare, nell'esercizio di singoli servizi, o di complessi di servizi, tariffe più elevate di quelle minime da stabilire come sopra qualora ciò sia richiesto da situazioni economico-gestionali particolarmente gravose, nonché quando ciò sia richiesto dalla necessità di salvaguardare, attraverso la tariffa, eventuali situazioni di concorrenzialità nei confronti dei servizi ad impianti fissi.

La determinazione dei maggiori oneri di cui al precedente comma, lettera b), sarà effettuata facendo riferimento:

- per il personale dipendente da aziende pubbliche affigatarie di autolinee extraurbane, alle disposizioni di cui all'art. 5 della L.R. 26 giugno 1981, n. 35;
- per il personale dipendente da imprese private concessionarie di sole autolinee, alle corrispondenti disposizioni della L.R. 17.1.80, n. 6, limitatamente alla parte di anzianità maturata fino al 31 dicembre 1980;
- per il personale addetto ai pubblici autoservizi di linea per viaggiatori dipendente da società ferrotramviarie, all'onere corrispondente all'eccedenza sull'accantonamento contrattuale dell'1,50%.

Le tariffe minime da applicare ai pubblici servizi di trasporto locale sono stabilite dalla Giunta regionale d'intesa con gli enti locali interessati. Fino a diversa intesa le tariffe già fissate alla data di entrata in vigore della presente legge sono considerate tariffe minime.

Fermo restando il criterio che le tariffe minime stabilite ai sensi del precedente comma hanno lo scopo di perseguire l'unificazione del sistema tariffario sul territorio regionale, è tuttavia facoltà dell'ente concedente determinare, nell'esercizio dei singoli servizi, o di complessi di servizi, tariffe più elevate di quelle minime, da stabilire come sopra qualora ciò sia richiesto da situazioni economico-gestionali particolarmente gravose, nonché quando ciò sia richiesto dalla necessità di salvaguardare, attraverso la tariffa, eventuali situazioni di concorrenzialità nei confronti dei servizi ad impianti fissi.

Fino a diversa intesa con gli enti locali le tariffe applicate alla data di entrata in vigore della presente legge sono considerate tariffe minime.

A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge i servizi ed i programmi di esercizio attribuiti o concesse alle singole aziende o imprese concessionarie potranno essere modificati soltanto a seguito di motivato provvedimento dell'ente concedente.

I provvedimenti adottati dagli enti locali nella loro competenza che riguardino l'istituzione di nuovi servizi o l'ampliamento dei servizi esistenti potranno trovare attuazione soltanto dopo l'approvazione della Giunta regionale al cui esame, pertanto, i provvedimenti stessi dovranno essere assoggettati per il tramite dell'Assessorato regionale ai trasporti.

Art. 6.

Per la determinazione dei costi standardizzati e dei prodotti del traffico la Regione si avvale della consulenza di apposito comitato tecnico presieduto dall'Assessore regionale ai trasporti o da un suo delegato e composto da :

- tre funzionari dell'Assessorato regionale ai trasporti;
- i direttori di esercizio delle aziende produttrici dei servizi con più di 50 dipendenti;
- un rappresentante della sezione regionale dell'U.P.I.;
- un rappresentante della sezione regionale dell'A.N.C.I.;
- un rappresentante della sezione regionale del C.R.I.P.E.L.;
- un rappresentante della sezione regionale della F.E.N.I.T.;
- un rappresentante della sezione regionale dell'A.N.A.C.;

Ai fini degli interventi finanziari di cui al precedente art. 3, i provvedimenti adottati dagli Enti locali nella loro competenza che riguardino l'istituzione di nuovi servizi o l'ampliamento dei servizi esistenti possono trovare attuazione soltanto dopo l'approvazione della Giunta regionale al cui esame, pertanto, i provvedimenti stessi debbono essere assoggettati per il tramite dello Assessorato regionale ai trasporti.

Art. 6.

Per la determinazione dei costi standardizzati dei prodotti del traffico, la Regione si avvale della consulenza di apposito Comitato tecnico presieduto dall'Assessore regionale ai trasporti o da un suo delegato e composto da :

- tre funzionari dell'Assessorato regionale ai trasporti;
- i direttori di esercizio delle aziende produttrici ~~(dei servizi con più di 25 dipendenti)~~ *(da eliminare)*;
- il direttore dell'Ente Regionale Pugliese Trasporti (E.R.P.T.);
- un rappresentante della sezione regionale dell'U.P.I.;
- un rappresentante della sezione regionale dell'A.N.C.I.;
- un rappresentante della sezione regionale del C.R.I.P.E.L.;

- un rappresentante designato da ciascuna organizzazione sindacale del settore trasporti che rappresenti almeno il 5% dei lavoratori del settore stesso.

L'importo dei contributi che annualmente la Regione iscrive nei propri bilanci, non può risultare inferiore alla quota riveniente alla Regione dalla ripartizione del Fondo nazionale di cui all'art. 9 della Legge Quadro n. 151/1981.

Fanno carico al bilancio regionale gli eventuali maggiori oneri finanziari che la Regione ritenesse di dover assumere in aumento della quota riveniente dal riparto nazionale.

E' facoltà della Giunta procedere a revisione dei costi standardizzati e dei contributi di esercizio qualora, nel corso dell'esercizio considerato, si verificano variazioni nel costo dei carburanti, o anche nel costo del lavoro derivante da contratti collettivi nazionali. Anche nel caso che la Giunta ritenesse di esercitare la suddetta facoltà, le eventuali maggiori spese occorrenti faranno carico al bilancio regionale in aggiunta alla quota riveniente dal Fondo nazionale.

I contributi che saranno erogati alle aziende saranno in ogni caso definiti nei limiti degli stanziamenti iscritti nel bilancio della Regione.

Se l'ammontare globale dei contributi determinati supera la spesa autorizzata i contributi stessi saranno ridotti in misura proporzionale.

La misura dei contributi erogati per l'anno precedente viene presa come base di riferimento per la concessione di eventuali accenti nell'esercizio successivo.

- un rappresentante della sezione regionale della F.E.N.I.T.;  
- un rappresentante della sezione regionale dell'A.N.A.C.;  
- un rappresentante designato da ciascuna delle tre organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su scala nazionale *presenti nel CNIL*

*(em. da  
in 24)*

L'importo dei contributi che annualmente la Regione iscrive nei propri bilanci non può risultare inferiore alla quota riveniente alla Regione dalla ripartizione del Fondo nazionale di cui all'art. 9 della Legge Quadro n. 151/1981.

Fanno carico al bilancio regionale gli eventuali maggiori oneri finanziari che la Regione ritenesse di dover assumere in aumento della quota riveniente dal riparto nazionale.

E' facoltà della Giunta *(E' facoltà ecc. em. di un picco riprese)* procedere a revisione dei costi standardizzati e dei contributi di esercizio qualora, nel corso dell'esercizio considerato, si verificano variazioni nel costo dei carburanti, o anche nel costo del lavoro derivante da contratti collettivi nazionali. Nel caso che la Giunta ritenesse di esercitare la suddetta facoltà, le eventuali maggiori spese occorrenti faranno carico al bilancio regionale in aggiunta alla quota riveniente dal Fondo nazionale.

*→ em. altro comma*

*15*

Art. 7.

La Giunta regionale, con riferimento all'entità dei costi e dei ricavi, e tenuto conto dei contributi per gli investimenti operati per l'attuazione dei programmi aziendali, determina altresì, annualmente, l'incremento del rapporto ricavi-costi che deve essere assicurato a livello regionale, attraverso le tariffe, nonché attraverso i provvedimenti di organizzazione e ristrutturazione aziendale, nonché attraverso l'adozione di idonee misure di organizzazione del traffico.

Per la determinazione del suddetto incremento la Giunta regionale si avvale della consulenza del Comitato tecnico di cui al 1° comma del precedente art. 6.

Art. 8.

Per accedere ai contributi di cui all'art. 3 le aziende e le imprese ed esercizi di trasporto interessati debbono avanzare domanda al Presidente della Giunta regionale per il tramite del competente Assessorato regionale ai trasporti, entro e non oltre il termine del 31 ottobre dell'anno precedente a quello cui i contributi si riferiscono.

Le richieste dovranno essere corredate da una copia dell'ultimo bilancio consuntivo, dei bilanci preventivi relativi all'esercizio in corso ed a quello successivo, nonché da un prospetto analitico delle percorrenze autorizzate, dei costi unitari, dei prodotti resi distintamente per i viaggiatori a tariffa intera

Art. 8.

Per accedere ai contributi di cui all'art. 3 le Aziende e le imprese ed esercizi di trasporto interessati debbono avanzare domanda al Presidente della Giunta regionale per il tramite del competente Assessorato regionale ai trasporti, entro e non oltre il termine del 31 ottobre dell'anno precedente a quello cui i contributi si riferiscono. *lu*

Le richieste debbono essere corredate da una copia dello stato di previsione relativo all'esercizio di riferimento, da un prospetto analitico delle percorrenze autorizzate, e da ogni altra documentazione che sarà espressamente richiesta dal competente Assessorato ai trasporti. *(con allegato)*

e per quelli abbonati, e di ogni altra documentazione che sarà espressamente richiesta dal competente Assessorato ai trasporti.

L'erogazione dei contributi viene effettuata a trimestralità anticipate da corrispondere nei mesi di gennaio, aprile, luglio e ottobre di ogni anno.

Entro il 31 gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento le aziende, imprese ed esercizi di trasporto debbono inviare al competente Assessorato regionale ai trasporti un prospetto analitico delle percorrenze effettive che tenga conto delle variazioni intervenute per effetto di provvedimenti dell'autorità concedente adottati nel corso dell'anno e regolarmente eseguiti.

Sulla base degli elementi suddetti la Giunta regionale delibera i recuperi o i contributi a conguaglio.

Per i servizi di trasporto che si svolgono sotto la competenza dei Comuni la documentazione di cui al 4° comma deve essere convalidata dal Sindaco del Comune competente.

L'erogazione dei contributi di cui al 1° comma del presente articolo è subordinata alla presentazione da parte dell'azienda, o impresa interessate delle seguenti dichiarazioni:

- a) dichiarazione di regolare esercizio, salvo che modifiche o interruzioni del servizio avvengano in conseguenza di provvedimenti adottati dalle competenti autorità, o siano derivati da causa di forze maggiori;
- b) dichiarazione di regolare gestione e di adempimento di tutti gli obblighi derivanti dai contratti di lavoro e del rispetto delle leggi sulle assicurazioni sociali.

L'erogazione dei contributi viene effettuata a trimestralità anticipate da corrispondere nei mesi di gennaio, aprile, luglio e ottobre di ogni anno.

Nelle more della determinazione dei contributi di cui al precedente art. 5, la Giunta regionale può erogare acconti prendendo a riferimento la misura chilometrica dei contributi determinati per l'anno precedente.

Entro il 31 gennaio dell'anno successivo a quello di riferimento le Aziende, imprese ed esercizi di trasporto debbono inviare al competente Assessorato regionale ai Trasporti un prospetto analitico delle percorrenze effettive che tenga conto delle variazioni intervenute per effetto di provvedimenti dell'autorità concedente adottati nel corso dell'anno e regolarmente eseguiti.

Sulla base degli elementi suddetti la Giunta regionale delibera i recuperi o i contributi a conguaglio.

Per i servizi di trasporto che si svolgono sotto la competenza dei Comuni la documentazione di cui al 4° comma deve essere convalidata dal Sindaco del Comune competente.

L'erogazione dei contributi di cui al 1° comma del presente articolo è subordinata alla presentazione da parte dell'Azienda, o Impresa interessate delle seguenti dichiarazioni:

- a) dichiarazione di regolare esercizio, salvo che modifiche o interruzione del servizio avvengano in conseguenza di provvedimenti adottati dalle competenti autorità, o siano derivati da causa di forze maggiori;
- b) dichiarazione di regolare gestione e di adempimento di tutti gli obblighi derivanti dai contratti di lavoro e dal rispetto delle leggi sulle assicurazioni sociali.



E' comunque facoltà della Giunta regionale di procedere alla sospensione o alla riduzione del contributo regionale nei casi di accertate e reiterate irregolarità ed inadempienze sia dell'esercizio che gestionali.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese ed esercizi di trasporto, salvo quanto disposto nei successivi commi.

Gli enti locali ed i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali, all'interno dei propri bilanci, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di 5 anni, a decorrere dall'esercizio finanziario relativo all'anno 1982.

La verifica di attuazione del piano, redatto sulla base di quanto previsto dall'art. 9 bis del D.L. 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuato mediante resoconti semestrali.

Per il solo esercizio finanziario relativo all'anno 1982 e limitatamente alle aziende costituite in Società per Azioni a totale partecipazione pubblica il cui disavanzo è scritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 1 del D.L. 29.12.1977, n. 946, convertito con modificazioni nella legge 27 febbraio 1978, n. 43, la Giunta regionale assicura anche la copertura del disavanzo relativo all'anno 1981 risultante dal bilancio redatto ed approvato ai sensi degli artt. 2423 e seguenti del codice civile, in aggiunta alle erogazioni contributive di cui al precedente art. 3.

E' comunque facoltà della Giunta regionale di procedere alla sospensione o alla riduzione del contributo regionale nei casi di accertate e reiterate irregolarità ed inadempienze sia dell'esercizio che gestionali.

Le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali come sopra determinati restano a carico delle singole imprese ed esercizi di trasporto, salvo quanto disposto nei successivi commi.

Gli Enti locali e i loro Consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali, all'interno dei propri bilanci, sulla base di un piano che preveda il raggiungimento dell'equilibrio di bilancio entro il termine massimo di 5 anni, a decorrere dall'esercizio finanziario relativo all'anno 1982.

La verifica di attuazione del piano, redatto sulla base di quanto previsto dall'art. 9 bis del D.L. 17 gennaio 1977, n. 2, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 marzo 1977, n. 62, deve essere effettuato mediante resoconti semestrali.

Per il solo esercizio finanziario relativo all'anno 1982 e limitatamente alle aziende costituite in società per azioni a totale partecipazione pubblica il cui disavanzo è scritto nel bilancio di previsione degli enti proprietari dell'anno successivo a quello di competenza delle aziende stesse ai sensi dell'ultimo comma dell'art. 1 del d.l. 29.12.1977 n.946, convertito con modificazioni nella legge 27 febbraio 1978 n.43, la Giunta regionale assicura anche la copertura del disavanzo relativo all'anno 1981 risultante dal bilancio redatto ed approvato ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile, in aggiunta alle erogazioni contributive di cui al precedente art.3.

Per i soli esercizi finanziari relativi agli anni 1981 e 1982 e limitatamente alle aziende municipalizzate A.T.A.F. Foggia e A.M.E.T. Trani, nonché alla Gestione Commissariale regionale autoservizi extraurbani Taranto che operano in bacini nei quali non sono stati ancora costituiti, o comunque non sono ancora funzionanti organismi pubblici di gestione con la partecipazione degli enti locali interessati, la Giunta regionale assicura la copertura dell'intero disavanzo di esercizio determinato come differenza tra costi e ricavi, limitatamente alla parte relativa alla gestione degli autoservizi extraurbani che vengono effettuati sotto la propria competenza in regime di emergenza e precarietà.

Per i soli esercizi finanziari relativi agli anni 1981 e 1982 e limitatamente alle aziende municipalizzate A.T.A.F. Foggia e A.M.E.T. Trani, nonché alla Gestione Commissariale regionale autoservizi extraurbani Taranto che operano in bacini nei quali non sono stati ancora costituiti, o comunque non sono ancora funzionanti organismi pubblici di gestione con la partecipazione degli enti locali interessati, la Giunta regionale assicura la copertura dell'intero disavanzo di esercizio determinato come differenza tra costi e ricavi, limitatamente alla parte relativa alla gestione degli autoservizi extraurbani che vengono effettuati sotto la propria competenza in regime di emergenza e precarietà.

Art. 9.

La Regione, con la collaborazione degli Enti locali interessati e dei loro Consorzi, compie annualmente la rilevazione dei costi effettivi dei servizi di trasporto pubblico locale.

A tal fine le Aziende e le Imprese di trasporto sono tenute ad inviare alla Regione, nonché agli Enti locali interessati, entro il 30 giugno dell'anno successivo a quello di riferimento, copia dei rispettivi bilanci, con allegata una tabella di raffronto tra i propri costi e quelli economici standardizzati determinati dalla Regione per il medesimo esercizio.

Tanto gli stati di previsione che i bilanci consuntivi debbono essere redatti secondo lo schema di bilancio-tipo definito dal Ministero del Tesoro ai sensi del 4° comma dell'art. 24 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

Per le **A**ziende costituite in Società per Azioni a totale partecipazione pubblica il consuntivo è rappresentato dal bilancio redatto e approvato ai sensi degli art. 2423 e seguenti del codice civile.

Gli **E**nti locali interessati e i **C**onsorzi di bacino debbono comunicare alla Regione, con propria deliberazione, entro il 30 settembre successivo, le proprie osservazioni sui costi effettivi dei servizi rilevati nel proprio bacino.

## TITOLO II INTERVENTI PER GLI INVESTIMENTI

### Art. 10.

A decorrere dall'anno 1984, in concomitanza con l'attivazione del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali di cui all'art. 11 della legge 10.4.81, n. 151, la Regione interviene nei confronti degli **E**nti locali e delle **A**ziende di cui al 1° comma del precedente art. 4 per la concessione di contributi per investimento nella misura e con le modalità di cui ai successivi articoli.

Art. 11.

L'art. 27 "Piano autobus" della legge regionale 22 giugno 1980, n. 79, è soppresso.

Sono altresì abrogate le leggi regionali 4 luglio 1973, n. 17, 13 dicembre 1974, n. 42 e 7 giugno 1975, n. 53, relative alla concessione di contributi venticinquennali per investimenti effettuati dagli Enti locali per le Aziende speciali di trasporto. ~~OR~~ Restano salvi gli effetti già prodotti nei rispettivi periodi di validità.

Art. 12.

I contributi di cui al precedente art. 10 sono destinati:

- a) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'art. 17 del D.L. 13 agosto 1975, n. 377, convertite nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;
- b) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine deposito con le relative attrezzature e di sedi.

(Home)!

L'ammontare globale annuo del contributo regionale per investimenti viene fissato con la legge regionale di bilancio e sue eventuali modificazioni e non può risultare inferiore alle quote riveniente dalla ripartizione, effettuata dal Ministero dei Trasporti, dell'apposito fondo istituito con l'art. 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

12

L'importo da destinare alla costruzione e all'ammodernamento di sedi e di officine deposito non potrà risultare superiore al 20% delle somme che saranno rese disponibili per gli investimenti di cui trattasi.

Art. 13.

I contributi per gli investimenti sono accordati dalla Giunta regionale agli enti e alle aziende ed alle imprese interessate, nella misura del 75% della spesa ritenuta ammissibile.

Per l'acquisto di materiale rotabile la Giunta regionale può imporre particolari vincoli affinché risultino rispettate le condizioni di ripartizione territoriale delle forniture in conformità delle intese che saranno definite dalle Regioni in sede di Commissione consultiva interregionale, ai sensi del penultimo comma dell'art. 12 della Legge quadro statale.

La Giunta regionale ha altresì facoltà di richiedere che le infrastrutture e gli impianti di trasporto realizzati con il contributo regionale presentino accorgimenti costruttivi tali da contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche e che una parte del materiale rotabile acquistato con i contributi medesimi risulti accessibile agli invalidi non deambulanti.

Per i soli esercizi finanziari relativi agli anni 1981 e 1982, e limitatamente alle aziende municipalizzate A.T.A.F. Foggia e A.M.E.T. Trani, nonché alla Sezione Commissariale Autoservizi Extraurbani Taranto, che operano in bacini nei quali non sono ancora stati costituiti, e comunque non sono ancora funzionanti organismi pubblici di gestione con la partecipazione degli enti locali interessati, la Giunta regionale

Art. 13.

I contributi per gli investimenti sono accordati dalla Giunta regionale agli Enti e alle Aziende ed Imprese interessate, nella misura massima del 75% della spesa ritenuta ammissibile.

Per l'acquisto di materiale rotabile la Giunta regionale può imporre particolari vincoli affinché risultino rispettate le condizioni di ripartizione territoriali delle forniture in conformità delle intese definite dalle Regioni in sede di Commissione consultiva interregionale, ai sensi del penultimo comma dell'art. 12 della Legge quadro statale.

La Giunta regionale ha altresì facoltà di richiedere che le infrastrutture e gli impianti di trasporto realizzati con il contributo regionale presentino accorgimenti costruttivi tali da contribuire alla eliminazione delle barriere architettoniche e che una parte del materiale rotabile acquistato con i contributi medesimi risulti accessibile agli invalidi non deambulanti.

Per le Aziende pubbliche che gestiscono autoservizi di competenza regionale in regime di affidamento precario e di emergenza e che operano in bacini nei quali non sono ancora stati costituiti, o comunque non sono ancora funzionanti, organismi pubblici di gestione con la partecipazione degli Enti locali interessati, la Giunta regionale trasferisce annualmente all'Ente

assicura la copertura integrale delle spese di investimento necessarie e ritenute ammissibili, limitatamente alla parte relativa al comparto degli autoservizi extraurbani che vengono effettuati, sotto la propria competenza, in regime di emergenza e precarietà.

Art. 14.

Per accedere ai contributi di cui al precedente art. 10 gli enti, le aziende e le imprese interessate dovranno presentare annualmente, al Presidente della Giunta regionale, nei termini che saranno prescritti dal competente Assessorato ai trasporti apposita domanda corredata da una relazione tecnica illustrativa che tenga conto delle esigenze degli esercizi.

Sulla base delle richieste ricevute la Giunta regionale elabora un proprio programma d'interventi che risulti compatibile con le indicazioni rivenienti dal Piano regionale dei trasporti e dai Piani di trasporto di bacino, nonché con le disponibilità finanziarie.

Nelle more della definizione dei piani suddetti la Giunta regionale elabora ugualmente il programma d'interventi, alla semplice condizione che lo stesso non risulti in contrasto con le linee generali della programmazione.

Le richieste degli enti, delle aziende e delle imprese interessate saranno pertanto accolte e finanziate in quanto compatibili con i programmi di cui ai precedenti commi 2° e 3°.

Regionale Pugliese Trasporti (E.R.P.T.) i contributi di investimento di cui al 1° comma del presente articolo.

L'E.R.P.T. provvederà alla realizzazione degli investimenti riconosciuti ammissibili integrando con fondi propri i relativi finanziamenti.

Non appena saranno costituiti e funzionanti gli organismi di cui al 4° comma i relativi fondi saranno trasferiti direttamente agli stessi.

Art. 14.

Per accedere ai contributi di cui al precedente art. 10 gli ~~Enti~~, le ~~Aziende~~ e le ~~Imprese~~ interessate dovranno presentare annualmente, al Presidente della Giunta regionale, nei termini che saranno prescritti dal competente Assessorato ai ~~Trasporti~~, apposita domanda corredata da una relazione tecnica illustrativa che tenga conto delle esigenze degli esercizi.

*per parte* Sulla base delle richieste ricevute la Giunta regionale elabora un ~~proprio~~ programma di interventi che risulti compatibile con le indicazioni rivenienti dal Piano regionale dei ~~Trasporti~~ e dai Piani di trasporto di bacino, nonché con le disponibilità finanziarie.

*non esiste* Nelle more della definizione dei piani suddetti la Giunta regionale elabora ~~ugualmente~~ il programma di interventi, alla semplice condizione che lo stesso non risulti in contrasto con le linee generali della programmazione.

Le richieste degli ~~Enti~~, delle ~~Aziende~~ e delle ~~Imprese~~ interessate saranno pertanto accolte e finanziate in quanto compatibili con i programmi di cui ai precedenti commi 2° e 3°.

I finanziamenti vengono accordati sulla base dei prezzi di acquisto riconosciuti ammissibili e comprensivi dell'IVA.

Nei casi di investimenti, per i quali sia stata accolta la relativa domanda, la Giunta regionale rilascia un preventivo affidamento di contributo.

L'affidamento di contributo di cui al comma precedente avrà la validità di sei mesi dalla data di rilascio e potrà essere prorogato per altri sei mesi a giudizio insindacabile della Giunta regionale, la quale ha facoltà di attribuire ad altra azienda i contributi non utilizzati nei termini assegnati.

L'erogazione dei contributi promessi avverrà in proporzione alla realizzazione dei programmi di investimento e sarà disposta direttamente in favore delle ditte fornitrici, previa dimostrazione del perfezionamento dei titoli di proprietà da parte dei destinatari dei contributi.

In particolare, l'erogazione dei contributi per l'acquisto di materiale rotabile destinato al trasporto di persone è subordinata alla presentazione di apposita certificazione rilasciata dal competente Ufficio della Motorizzazione Civile, dalla quale risulti che i mezzi acquistati presentano caratteristiche unificate ai sensi dell'art. 17 del D.L. 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16.10.1975, n. 493.

I beni acquistati con il contributo della Regione non possono essere destinati ad uso diverso da quello per il quale sono stati acquistati.

Gli autobus non possono essere utilizzati per l'effettuazione di corse fuori linea.

I finanziamenti vengono accordati sulla base dei prezzi proposti riconosciuti ammissibili al momento dell'accoglimento della domanda, e comprensivi dell'IVA.

Nei casi di investimenti, per i quali sia stata accolta la relativa domanda, la Giunta regionale rilascia un preventivo affidamento di contributo.

L'affidamento di contributo di cui al comma precedente avrà la validità di sei mesi dalla data di rilascio e potrà essere prorogato per altri sei mesi a giudizio ~~insindacabile~~ della Giunta regionale, la quale ha facoltà di attribuire ad altra azienda i contributi non utilizzati nei termini assegnati.

L'erogazione dei contributi promessi avverrà in proporzione alla realizzazione dei programmi d'investimento, previa dimostrazione delle spese effettuate, e, comunque nei limiti dei finanziamenti accordati.

In particolare, l'erogazione dei contributi per l'acquisto di materiale rotabile destinato al trasporto di persone è subordinata alla presentazione di apposita certificazione rilasciata dal competente Ufficio della Motorizzazione Civile, dalla quale risulti che i mezzi acquistati presentano caratteristiche unificate ai sensi dell'art. 17 del D.L. 13 agosto 1975, n. 377, convertito nella legge 16.10.1975, n. 493.

I beni acquistati con il contributo della Regione non possono essere destinati ad uso diverso da quello per il quale sono stati acquistati.

Gli autobus non possono essere utilizzati per l'effettuazione di corse fuori linea.

*Luigi Spadolini*

L'alienazione dei beni acquistati con il contributo regionale è subordinata al preventivo nulla osta della Giunta regionale, il quale può essere accordato soltanto a condizione che l'ente, o azienda o impresa, rimborsino alla Regione una parte del prezzo di vendita nel rapporto tra il contributo regionale e la spesa ritenuta ammissibile all'atto dell'acquisto.

Per gli autobus il vincolo del preventivo nulla osta all'alienazione è limitato al periodo di 10 anni a partire dalla data di acquisto ed il prezzo di vendita sarà stabilito con la seguente formula:

$$V_x = V_0 (1 - 0,18x + 0,009x^2)$$

dove:

$V_x$  = valore dell'autobus con anzianità di  $x$  anni nell'uso considerato;

$V_0$  = valore dell'autobus nuovo secondo i listini in vigore nell'anno considerato;

$x$  = numero degli anni di anzianità dell'autobus.

Art. 15.

A decorrere dal 1° gennaio 1990 l'E.R.P.T. cede in uso gratuito alle aziende pubbliche interessate gli impianti ed il materiale rotabile già acquistati in precedenza o che saranno acquistati attraverso l'utilizzazione di fondi diversi da quelli di cui al precedente art. 10.

L'alienazione dei beni acquistati con il contributo regionale è subordinato al preventivo nulla-osta della Giunta regionale, il quale può essere accordato soltanto a condizione che l'ente, o azienda o impresa rimborsino alla Regione una parte del prezzo di vendita nel rapporto tra il contributo regionale e la spesa ritenuta ammissibile all'atto dell'acquisto.

I vincoli e le condizioni di cui al precedente comma decadono al termine:

- a) di 10 anni per quanto riguarda gli autobus e le attrezzature fisse e mobili;
- b) di 50 anni per quanto riguarda i beni immobili.

Per gli autobus il prezzo di vendita sarà stabilito con la seguente formula:

$$V_x = V_0 (1 - 0,18x + 0,009x^2)$$

dove:

$V_x$  = valore dell'autobus con anzianità di  $x$  anni nell'anno considerato;

$V_0$  = valore dell'autobus nuovo secondo i listini in vigore nell'anno considerato;

$x$  = numero degli anni di anzianità dell'autobus.

Art. 15.

A decorrere dal 1° gennaio 1990 l'E.R.P.T. cede in locazione alle aziende pubbliche interessate gli impianti e il materiale rotabile già acquistati in precedenza o che saranno acquistati o costruiti attraverso l'utilizzazione di fondi propri o attraverso l'utilizzazione dei contributi di cui al precedente art. 10.



I beni di cui al precedente comma in quanto acquistati con fondi dello Stato o della Regione sono assoggettati agli stessi vincoli di cui al precedente art. 14.

TITOLO III  
DISPOSIZIONI VARIE

Art. 15.

Presso l'Assessorato regionale ai trasporti è costituito il Comitato regionale di coordinamento dei trasporti.

Il Comitato è presieduto dall'Assessore regionale ai trasporti ed è composto da :

- gli Assessori regionali alla programmazione, ai lavori pubblici, all'urbanistica, o da funzionari da essi delegati, scelti fra quelli dell'Assessorato di propria competenza;
- un rappresentante del Ministero dei trasporti - Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento;
- un rappresentante del Ministero della marina mercantile;
- un rappresentante del Ministero dei trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile;

Il canone annuo di detta locazione corrisponderà alle quote di ammortamento dei capitali investiti, commisurate, per i beni mobili, al 10% del capitale investito per la durata di 10 anni e, per i beni immobili, al 2% del capitale investito per la durata di 50 anni.

I beni di cui al 1° comma del presente articolo, in quanto acquistati con fondi dello Stato o della Regione, sono assoggettati agli stessi vincoli di cui al precedente art. 14.

Art. 16.

Presso l'Assessorato regionale ai trasporti è costituito il Comitato regionale di coordinamento dei trasporti.

Il Comitato è presieduto dall'Assessore regionale ai trasporti ed è composto da:

- gli Assessori regionali alla programmazione, ai lavori pubblici, all'urbanistica, o da funzionari da essi delegati, scelti fra quelli dell'Assessorato di propria competenza;
- un rappresentante del Ministero dei trasporti - Direzione Generale Programmazione, Organizzazione e Coordinamento;
- un rappresentante del Ministero della Marina Mercantile;
- un rappresentante del Ministero dei trasporti - Direzione Generale dell'Aviazione Civile;

- un rappresentante della sezione regionale dell'Unione Provincie Italiane (U.P.I.);
- un rappresentante della sezione regionale dell'Unione Nazionale Comuni Italiani (A.N.C.I.);
- un rappresentante dell'Unione Regionale Camere di Commercio Industria e Agricoltura;
- il Capo Compartimento delle Ferrovie dello Stato, o funzionario delegato;
- il Capo Compartimento dell'A.N.A.S., o funzionario delegato;
- il Direttore dell'Ufficio Provinciale M.C.T.C. del capoluogo della Regione;
- il Presidente dell'Ente Regionale Pugliese Trasporti (E.R.P.T.);
- i Presidenti dei consorzi di bacino;
- un rappresentante per ciascuna delle associazioni di categoria delle aziende esercenti trasporti pubblici di persone;
- un rappresentante per ciascuna delle associazioni di categoria delle aziende di autotrasporto merci per conto terzi;
- un rappresentante designato per ciascuna Organizzazione Sindacale del settore trasporti che rappresenti almeno il 5% dei lavoratori del settore stesso;
- un Console in rappresentanza delle Compagnie Portuali da loro stesse designate;
- tre esperti in materia di trasporti e comunicazioni proposti dall'Assessore ai trasporti e nominati dalla Giunta regionale.

Il Presidente può chiamare e partecipare ai lavori, senza diritto di voto, in qualità di esperti, funzionari dell'Amministrazione regionale e di altri Organismi delle Università degli Studi di Bari e di Lecce.

- un rappresentante della sezione regionale dell'Unione Provincie Italiane (U.P.I.);
- un rappresentante della sezione regionale dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani (A.N.C.I.);
- un rappresentante dell'Unione Regionale Camere di Commercio Industria e Agricoltura;
- il Capo Compartimento delle Ferrovie dello Stato, o funzionario delegato;
- il Capo Compartimento dell'A.N.A.S., o funzionario delegato;
- il Direttore dell'Ufficio Provinciale M.C.T.C. del capoluogo della Regione;
- il Presidente dell'Ente Regionale Pugliese Trasporti (E.R.P.T.);
- i Presidenti dei Consorzi di bacino;
- un rappresentante per ciascuna delle Associazioni di categoria delle Aziende esercenti Trasporti pubblici di persone;
- un rappresentante per ciascuna delle Associazioni di categoria delle aziende di autotrasporto merci per conto terzi;
- un rappresentante designato da ciascuna delle tre Organizzazioni Sindacali Confederali maggiormente rappresentative su scala nazionale;
- un Console in rappresentanza delle Compagnie Portuali da loro stesse designate;
- tre esperti in materia di trasporti e comunicazioni, proposti dall'Assessore ai trasporti e nominati dalla Giunta regionale.

*X* *Am.* - i Sindaci ecc.

Il Presidente può chiamare a partecipare ai lavori, senza diritto di voto, in qualità di esperti, funzionari dell'Amministrazione regionale ~~e di altri Organismi delle Università degli Studi di Bari e di Lecce.~~

*enti*

*(no em sopprimi)*

*70*

Il Comitato si costituisce all'inizio della legislatura regionale, con decreto del Presidente della Giunta, e decade con la fine della stessa. Resta comunque in carica fino alla nomina del nuovo Comitato.

Le funzioni di Segretario sono svolte da un funzionario dell'Assessorato ai trasporti di livello non inferiore al VII.

Il Comitato si costituisce all'inizio della legislatura regionale, con decreto del Presidente della Giunta, e decade con la fine della stessa. Resta comunque in carica fino alla nomina del nuovo Comitato.

Le funzioni di Segretario sono svolte da un funzionario dell'Assessorato ai trasporti di livello non inferiore al VII.

Il Comitato è chiamato a svolgere i seguenti compiti:

- funzioni consultive in materia di:
  - a) individuazione dei bacini di traffico;
  - b) elaborazione del piano regionale dei trasporti e dei relativi piani settoriali;
  - c) approvazione dei piani di trasporto di bacino e delle relative modifiche e revisioni;
- esaminare periti:
  - a) nei casi previsti dalle leggi regionali e, quando lo ritenga opportuno, il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore ai trasporti, nelle materie attribuite al presidente;
  - b) nei casi previsti dalla legge regionale e, quando lo ritenga opportuno, il Presidente della Giunta regionale e l'Assessore ai trasporti, nonché sulle attività statali, nonché regionali, nonché sulle attività statali degli organi del piano regionale del trasporto;

Art. 17.

• Analizzare indicazioni e proposte:

- a) per il coordinamento dei servizi regionali, statali e degli Enti locali in materia di trasporti;
- b) sulle infrastrutture interessanti la viabilità regionale ed il trasporto interregionale di viaggiatori e merci;
- c) sui criteri di assegnazione di contributi regionali in favore delle aziende di trasporto;
- d) sui criteri di gestione e sui parametri di efficienza delle aziende di trasporto.

Art. 18.

Il 13° comma dell'art. 34 della legge regionale 23 giugno 1980, n. 79, è così modificato:

"Sui servizi classificati ordinari che abbiano la funzione preminente di collegamento di un Comune con il proprio scalo ferroviario, ai viaggiatori muniti di abbonamento ferroviario per relazioni ferroviarie che hanno origine o destinazione presso lo scalo stesso, i prezzi degli abbonamenti saranno equiparati ai prezzi degli abbonamenti ordinari di 2° classe applicati dal vettore ferroviario sulle distanze corrispondenti."

Il 1° comma dell'art. 36 della legge regionale 23.6.80, n. 79, è così modificato :

"È fatto obbligo alle aziende esercenti pubbliche auto-linee di concessione regionale di rilasciare, a richiesta, i seguenti tipi di abbonamento:

- a) settimanali - validi per effettuare quattro corse di andata e quattro di ritorno da usufruire nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;
- b) settimanali - validi per effettuare cinque corse di

- andata e cinque di ritorno da usufruire nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;
- c) settimanali - validi per effettuare sei corse di andata e sei di ritorno da usufruire nel periodo di una settimana dal lunedì alla domenica;
  - d) mensili - validi per effettuare ventuno corse di andata e ventuno di ritorno da usufruirsi nel mese per il quale è stato rilasciato ;
  - e) mensili - validi per effettuare venticinque corse di andata e venticinque corse di ritorno da usufruirsi nel mese per il quale è stato rilasciato".

Dopo il 4° comma dell'art. 30 della legge regionale 23.6.80, n. 79, è aggiunto il seguente comma:

"A richiesta dell'utenza le aziende di cui al 1° comma possono rilasciare abbonamenti unidirezionali secondo le tipologie già fissate nel medesimo comma, a prezzi ridotti del 50% rispetto ai corrispondenti abbonamenti bidirezionali".

Art. 18.

L'art. 40 della legge regionale 23 giugno 1980, n. 79, è soppresso e sostituito dal seguente:

"Alle aziende che gestiscono servizi pubblici di trasporto locale è fatto divieto di rilasciare tessere di libera circolazione e biglietti gratuiti o semigratuiti validi sulle linee da esse gestite.

Le tessere ed i biglietti già rilasciati, al di fuori dei casi previsti nel successivo comma, cessano di avere validità dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 19.

L'art. 40 della legge regionale 23 giugno 1980, n. 79, è soppresso e sostituito dal seguente:

"Alle aziende che gestiscono servizi pubblici di trasporto locale è fatto divieto di rilasciare tessere di libera circolazione e biglietti gratuiti o semigratuiti validi sulle linee da esse gestite.

Le tessere ed i biglietti già rilasciati, al di fuori dei casi previsti nel successivo comma, cessano di avere validità dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Possono accedere gratuitamente agli autobus:

- i Consiglieri regionali muniti della tessera di riconoscimento rilasciata dalla Regione;
- il personale in servizio presso l'Assessorato ai trasporti, munito di apposita tessera di riconoscimento rilasciata dalla Regione;
- il personale della Direzione Generale della Motorizzazione Civile e Uffici Provinciali dipendenti, muniti dell'apposita tessera di riconoscimento rilasciata dal Ministero dei trasporti;
- gli agenti dei circoli delle costruzioni telegrafiche addetti alla manutenzione, autorizzati secondo le disposizioni di cui alla circolare del Ministero dei trasporti del 10.4.1953, ser. VI, n. 3465 (63) 98 bis;
- i funzionari dell'A.N.A.S. e gli agenti in divisa muniti di speciale tessera di riconoscimento rilasciata dal compartimento A.N.A.S. e vistata dall'Assessorato ai trasporti limitatamente ai percorsi svolgentesi su strade statali;
- i grandi invalidi civili, di guerra, civili di guerra e per servizio e del lavoro, regolarmente iscritti alle proprie associazioni e relativi accompagnatori, muniti della tessera rilasciata dalle rispettive associazioni di categoria, ovvero dalle Amministrazioni pubbliche competenti;
- i ciechi di guerra e i ciechi civili e relativi accompagnatori muniti di tessera di riconoscimento rilasciata dalle associazioni di categoria, ovvero dalle Amministrazioni pubbliche di competenza;
- gli appartenenti alle Forze dell'Ordine: Carabinieri, Pubblica Sicurezza, Guardie di Finanza, Agenti di Custodia, Vigili del Fuoco, Guardie Forestali muniti di tessera non nominativa rilasciata dalle aziende concessionarie, a richiesta dei Comandi interessati, in numero non superiore a due per Comando, con vali-

Possono accedere gratuitamente agli autobus:

- il personale dell'Assessorato ai Trasporti per esigenze di servizio, munito di apposita tessera di riconoscimento rilasciata dalla Regione;
- il personale della Direzione Generale della Motorizzazione Civile e Uffici Provinciali dipendenti, muniti dell'apposita tessera di riconoscimento rilasciata dal Ministero dei Trasporti;
- gli agenti dei circoli delle costruzioni telegrafiche addetti alla manutenzione, autorizzati secondo le disposizioni di cui alla circolare del Ministero dei Trasporti del 10.4.1953, ser. VI, n. 3465 (63) 98 bis;
- i funzionari dell'A.N.A.S. e gli agenti in divisa muniti di speciale tessera di riconoscimento rilasciata dal Compartimento A.N.A.S. e vistata dall'Assessorato ai Trasporti limitatamente ai percorsi svolgentesi su strade statali;
- i grandi invalidi civili, di guerra, civili di guerra e per servizio e del lavoro, regolarmente iscritti alle proprie associazioni e relativi accompagnatori, muniti della tessera rilasciata dalle rispettive associazioni di categoria, ovvero dalle Amministrazioni pubbliche competenti;
- i ciechi di guerra e i ciechi civili e relativi accompagnatori;
- gli appartenenti alle Forze dell'Ordine: Carabinieri Pubblica Sicurezza, Guardie di Finanza, Agenti di Custodia, Vigili del Fuoco, Guardie Forestali muniti di tessera non nominativa rilasciata dalle aziende concessionarie, a richiesta dei Comandi interessati, in numero non superiore a due per Comando, con validità limitata ad un anno, suscettibile di rinnovo o proroga;
- il personale dipendente dalle aziende di trasporto, su disposizione dei rispettivi gestori, per esigenze di servizio."

*Home*

dità limitata ad un anno, suscettibile di rinnovo o proroga;

- i Magistrati penali muniti di tessera nominativa rilasciata dalle aziende concessionarie, su richiesta delle Procure Generali, con validità limitata ad un anno, suscettibile di rinnovo o di proroga;
- il personale dipendente dalle aziende di trasporto, su disposizione dei rispettivi gestori, per esigenze di servizio".

TITOLO IV  
DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Art. 20.

A decorrere dall'esercizio finanziario 1982 sono soppressi i seguenti capitoli di spesa del bilancio regionale :

- Cap. 05102
- Cap. 05107
- Cap. 05108
- Cap. 05110
- Cap. 05112
- Cap. 05113
- Cap. 05114
- Cap. 05115
- Cap. 05118
- Cap. 05120
- Cap. 05122
- Cap. 05126
- Cap. 05128

Con la legge del bilancio regionale per l'esercizio finanziario 1982 saranno istituiti i capitoli di spesa per gli interventi finanziari di cui agli artt. 3 e 10 della presente legge. Con la stessa legge si provvederà all'istituzione di appositi capitoli di spesa ed altre relative assegnazioni finanziarie al fine di assicurare:

- a) i ripianamenti dei disavanzi di gestione consolidati al 31 dicembre 1980 relativi agli esercizi di autolinee extraurbane in affidamento e in gestione commissariale regionale (L.R. 29.1.1976, n. 6);
- b) i contributi straordinari ancora dovuti alle imprese private concessionarie di autolinee extraurbane per gli esercizi a tutto l'anno 1980 (L.R. 1.2.1978, n. 13);
- c) le sovvenzioni di esercizio ancora dovute al 31.12.80 alle Società Ferrotramviarie (LL.RR. 19.3.1979, n. 14 e 24.4.1980, n. 31) ed alle aziende concessionarie di sole autolinee extraurbane (L.R. 23.6.1980, n. 79 - artt. 22 e 25);
- d) le integrazioni salariali ancora dovute al 31.12.1980 al personale delle autolinee private in concessione (L.R. 17.1.1980, n. 6) nonché quelle ancora dovute al 31.12.1981 al personale degli autoservizi urbani di concessione comunale ed al personale degli autoservizi di concessione statale (art. 3 - ultimo comma della presente legge;
- e) la copertura dei disavanzi di cui all'art. 8, penultimo e ultimo comma, della presente legge;
- f) gli obblighi finanziari connessi all'attuazione dell'art. 5, commi 6<sup>a</sup> e 7<sup>a</sup>, della presente legge.

33

A. 6