PARTITO COMUNISTA ITALIANO
COMITATO REGIONALE DEL LAZIO

ROMA, LI 24 novembre 1972

VIA DEI FRENTANI, 4 - TELEF. 4.951.951 - 49.67.47

Cari compagni,

come sapete è in corso nelle Assemblee elettive e tra i lavoratori la discussione sulla costituzione del Consorzio per i trasporti nel Lazio.

Riteniamo utile inviarvi per conoscenza (vedi allegato) la nota predisposta dal compagno Bencini su questa questione.

Fraterni saluti

p. LA SEGRETERIA REGIONALE

(Leda Colombini)

Leda Colombini

1055

NOTA SUL CONSORZIO PER I TRASPORTI NEL LAZIO

Il problema della costituzione di un Consorzio tra Comune di Roma e Province del Lazio è stato posto da gruppo consiliare comunista in Campidoglio come strumento per dare un assetto giuridico nuovo alla Stefer, Società per Azioni del Comune.

Ciò in relazione ad una sentenza del Consiglio di Stato e ad una lettera del Ministero degli Interni al Comune di Roma nelle quali -sia pure con argomentazioni diverse, alcune inaccettabili- si intimava al Sindaco, quale azionista unico della Società, di trasformare l'assetto in quanto non poteva farsi ricadere sul bilancio comunale un deficit di esercizio relativo a servizi che si svolgono su territori extraurbani.

Di qui la decisione del Ministero di cancellare i disavanzi di esercizio della Stefer dalle spese prevedibili nel bilancio comunale (cosa che permane tuttora), ai quali deficit si sopperisce con anticipazioni e ripiani decisi dal Consiglio durante l'anno.

Per questi motivi fu varata dal Consiglio Comunale una proposta di Consorzio tra Comune di Roma e le Province di Roma, Viterbo e Frosinone (uniche interessate dai servizi Stefer), aperta alla partecipazione della Regione (che non aveva ancora varato lo Statuto). La ripartizione della quote ora per oltre l'80% a carico del Comune, per 1,5 miliardi della Provincia di Roma, per 400 milioni di Viterbo e 200 milioni di Frosinone.

Viterbo e Frosinone non si erano dette disponibili, per mancanza di fondi, per cui tutto è rimasto bloccato fino all'entrata in vigore dello Statute della Regione Lazio, che prevede l'art. 6 punto 13 il potere del Consiglio regionale di istituire proprie aziende o di "deliberare sulla partecipazione ad aziende consortili".

Nel frattempo sono intervenute le lotte dei lavoratori delle autolinee, che hanno portato alle assegnazioni delle concessioni precarie alla Stefer dei servizi ex Zeppieri, Albicini, ecc.

Si è, perciò, ritenuto da parte del Consiglio Comunale di rimettere alla Regione, gli atti per la costituzione del Consorzio, atti che dal 1° aprile -data di trasferimento dei poteri statali in materia- sono stati oggetti di studio, senza alcuna determinazione.

Le ipotesi della Regione

La Regione ha lavorato su tre ipotesi:

- costituire una Azienda regionale, per cui però non dispone di adeguati finanziamenti (20 miliardi annui);
- allargare la Società per Azioni alle Province del Lazio, a cui queste ultime si oppongono per ragioni finanziarie;
- istituire tre Consorzi, uno per ciascun bacino di traffico (Alto Lazio, area metropolitana di Roma, Basso Lazio) cui affidare le linee relative.

Quest'ultima ipotesi -in prospettiva- sembra essere la più valida (noi sosteniamo i 3 consorzi più una Azienda regionale che eserciti solo i collegamenti tra i tre bacini) ma nel lungo periodo per due motivi:

a) che il Consorzio dell'area metropolitana romana spaccherebbe in due i servizi Stefer, in quanto potrebbe solo giungere ai confi-

./.

1056

ni della Provincia;

b) perchè negli altri due bacini non vi sono altre aziende pubbliche ne Enti Locali in grado di sopportarne gli oneri, per cui potrebbero essere restituiti a privati.

La nostra proposta

Di qui la nostra proposta di fare subito il Consorzio tra Comune, Provincia di Roma e Regione Lazio -sia pure per un periodo transitorio di cinque anni rinnovati- che ponga un punto fermo alla pubblicizzazione dei servizi Stefer e di quelli degli ex-concessionari privati gestiti dalla Stefer in via precaria.

Nel frattempo, la Regione dovrebbe operare per il riassetto dei servizi nell'intero territorio anche chiedendo ulteriori finanziamenti allo Stato, e decidendo senza fretta sulle forme di gestione.

Il Consorzio a tre consentirebbe:

a) di estendere-attraverso la presenza della Regione- a tutto il territorio regionale servizi del Consorzio;

b) una partecipazione della Provincia in misura inferiore al 25% previsto dall'art.160 del R.D. 3/3/34 n° 383 e successive modifiche (cioè della legge comunale e provinciale); in quanto essendo il consorzio a livello regionale, alla Provincia competerà- sempre secondo l'art. 160- una spesa "che tenga conto di ogni elemento utile a determinare l'interesse concreto di ciascun Ente Locale" o in mancanza di accordo "è determinato dall'autorità competente a costituire il Consorzio", cioè la Regione. E', invece, evidente che la presenza del Consorzio del solo Comune della Provincia di Roma rendono obbligatorio il contributo del 25% da parte della Provincia;

c) alla Regione di partecipare anche in forma minoritaria di controllo -cioè finanziando il residuo fra Provincia di Roma e il complessivo 25% - alla gestione del Consorzio;
Per quanto riguarda il PCI, abbiamo affermato di essere disponibili a determinare un numero di posti nel Consiglio d'Amministrazione non proporzionale ai finanziamenti, in quanto l'art. 161 della legge ricordata stabilisce che "di regola" c'è un rapporto tra rappresentanti nel Consorzio e contributo consorziale, prevedendo la possibilità dell'eccezione;

d) deve essere, infine, rilevato che la forma del Consorzio tra Enti Locali è l'unica prevista per la gestione delle tramvie, metropolitane ed autolinee della Stefer, in quanto esplicitamente prevista nella legge sulle tramvie del 1912, sulle metropolitane del 1971 e sulla municipalizzazione del 1925 oltrechè dalla legge comunale e provinciale.

Il Consorzio obbligatorio

Il Consorzio-a parte le considerazioni politiche- deve essere facoltativo. Secondo la legge comunale e provinciale (art. 157) "Comuni e province possono essere riuniti in Consorzio coattivo per provvedere a servizi o opere di carattere obbligatorio", cosa non prevista per i trasporti dall'art. 91 del R.D. 3/3/34 n°383 suddetto.

1057

Per quanto riguarda l'impossibilità della Provincia a far parte del Consorzio facoltativo, essa non esiste. L'art.1 punto 5,15 ed ultimo comma precisano la facoltà della Provincia di assumere l'esercizio di "omnibus, automobili e di ogni altro simile mezzo per provvedere alle pubbliche comunicazioni" e "di tramvia a trazione animale o meccanica" e analoga facoltà prevista nella legge 1042 sulle metropolitane.

Per quel che riguarda le perdite d'esercizio, la Provincia può avvalersi:

1) delle provvidenze previste dalla legge 964 del 1969, che prescrive lo stanziamento nella parte ordinaria del bilancio della metà del deficit del municipalizzare relativo all'anno precedente;

2) la parte che -ai sensi dell'art. 2 della legge del 1925 sulla municipalizzazione- rimane, "con appositi stanziamenti nella parte straordinaria della spesa del bilancio comunale" e "agli ampliamenti e miglioramenti dell'Azienda si potrà eccezionalmente provvedere anche col fonfo di ammortamento e con le riserve";

3) per quanto riguarda gli investimenti per le aziende pubbliche di trasporto possono essere richiesti contributi statali a sensi della legge 23/11/71 n° 1087;

4) al Consorzio vengono, inoltre rimborsate dallo Stato le perdite di esercizio del tronco metropolitano in esercizio; i ripiani dei deficit per le tramvie in concessione alla Stefer, oltrechè la quota parte dei contributi riservati ai concessionari di autolinee.

<u>La legge regionale</u>

La costituzione del Consorzio, di per sè, non fa affidare ad esso le linee Stefer gestite in via precaria se la Regione non prevede -preferibilmente attraverso la legge- il <u>non rinnovo delle concessioni precarie</u> aiprecedenti concessionari ai sensi dell'art. 2 della legge 28/9/39 n° 1.022 che prevede che "le concessioni provvisorie sono revocabili in ogni tempo" e <u>la concessione definitiva non superiore a 9 anni al Consorzio</u> tra Comune e Provincia con la partecipazione della Regione, ai sensi dell'art. 6 della Legge che affida il diritto di preferenza ai "concessionari di ferrovie, tramvie, linee di navigazione interna, quando si tratti di autolinee concorrenti o ad integrazione di detti servizi", condizioni di cui soltanto il Consorzio è in possesso.