CAMERA DEI DEPUTATI N. 1370-A

RELAZIONE DELLE COMMISSIONI PERMANENTI RIUNITE

VIII (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)
E IX (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

presentata alla Presidenza il 25 ottobre 1994

(Relatori: **GIBELLI**, *per la VIII Commissione*
RAVETTA, *per la IX Commissione*)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(BERLUSCONI)

DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
(FIORI)

E DAL MINISTRO DEL TESORO
(DINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(PAGLIARINI)

CON IL MINISTRO DELL'INTERNO
(MARONI)

CON IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(RADICE)

CON IL MINISTRO PER LA FUNZIONE PUBBLICA E GLI AFFARI REGIONALI
(URBANI)

CON IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
(MATTEOLI)

CON IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
(FISICHELLA)

E CON IL MINISTRO PER LA FAMIGLIA E LA SOLIDARIETÀ SOCIALE
(GUIDI)

Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi

Presentato il 1° ottobre 1994

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il provvedimento in esame reitera ben sette precedenti analoghi decreti-legge non convertiti e riguarda i settori dei trasporti e dei parcheggi che rivestono una indiscutibile importanza e che richiedono l'adozione di interventi urgenti. Il provvedimento, in effetti, trae origine in primo luogo dalla necessità di avviare a soluzione alcuni dei problemi più gravi che affliggono il sistema dei trasporti nel nostro paese. Esso, anche se per le limitate risorse stanziate non appare in grado di garantire il superamento di tutte le difficoltà che attualmente si registrano, può comunque costituire un primo passo in vista di ulteriori iniziative da adottare in questa direzione. Per questo motivo è auspicabile che sia rapidamente convertito in legge evitandone la decadenza che non farebbe che aggravare situazioni che risultano di difficile soluzione. In particolare, per quanto riguarda le disposizioni di cui all'articolo 1, va rilevato che esse intendono favorire il processo di risanamento e di riorgonizzazione del settore del trasporto pubblico locale prevedendo un'azione concertata tra lo Stato, le regioni, gli enti locali e le aziende interessate. La situazione del trasporto pubblico locale nel nostro paese è nota a tutti; mentre il disavanzo complessivo accumulato dalle aziende è quantificato in 13 mila miliardi, la qualità dei servizi resi è spesso inadeguata a soddisfare la domanda dell'utenza.

Un intervento di riforma nel settore è quindi indifferibile, e tutte le forze politiche sono concordi nel riconoscere l'assoluta priorità della materia. Peraltro, il Parlamento è in attesa di acquisire il disegno di legge la cui presentazione il Governo ha già preannunciato. Il gruppo della lega nord, così come altri gruppi, ha comunque già presentato una propria iniziativa legislativa. È peraltro evidente che senza un preventivo risanamento, mediante il riassorbimento dei disavanzi relativi ai periodi pregressi, non è immaginabile una riforma razionale ed efficace del settore. Il provvedimento in esame per questo motivo prevede uno stanziamento complessivo di 6.600 miliardi ripartiti in dieci anni a titolo di contributo statale alla copertura dei disavanzi.

Si tratta evidentemente di uno stanziamento insufficiente a risolvere definitivamente il problema; tuttavia, esso costituisce comunque un primo passo. In sede di esame da parte delle Commissioni, d'altra parte, è emersa con evidenza la insufficienza dello stanziamento previsto; per questo motivo, le Commissioni hanno lavorato, avvalendosi anche della collaborazione del Governo, per pervenire ad una formulazione che consentisse di affrontare in termini equi i problemi emersi, senza penalizzare alcuna regione. A tal fine, si è ritenuto opportuno prevedere una modifica al comma 3 nel senso di stabilire che l'entità massima del contributo per ciascuna regione non potrà superare il limite del 60 per cento del disavanzo complessivo. Si tratta evidentemente di un obiettivo non raggiungibile con le attuali disponibilità, ma che si ritiene opportuno stabilire in vista dello stanziamento di ulteriori risorse per questa finalità. La definizione di un limite massimo di copertura, insieme all'adozione, quale criterio di riparto dei contributi, delle modalità adottate nel 1993 per il fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio per le aziende, tendono appunto a garantire parità di trattamento per tutte le regioni. Peraltro, in considerazione delle condizioni particolar-

mente gravi in cui si trova il trasporto pubblico locale nelle regioni Campania e Lazio, si è altresì previsto uno stanziamento ulteriore a favore delle suddette regioni nella misura di 700 miliardi in dieci anni. Contemporaneamente, si è ritenuto opportuno prevedere uno stanziamento, per l'ammontare di 200 miliardi, a titolo di contributo straordinario per la copertura dei disavanzi, riferiti al periodo dal 1° gennnaio 1987 al 31 dicembre 1989, delle regioni a statuto speciale.

All'aumento complessivo delle risorse destinate al risanamento delle aziende di trasporto pubblico locale conseguenti alle modifiche apportate dalle Commissioni si è ritenuto di far fronte riducendo per lo stesso ammontare lo stanziamento previsto all'articolo 2 per il risanamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa. È infatti emerso nel corso dell'esame presso le Commissioni che lo stanziamento disposto dal Governo a tal fine risultava superiore alle effettive esigenze. La correzione apportata non intende quindi penalizzare tali ferrovie ma rapportare le risorse a disposizione all'effettiva entità del disavanzo delle stesse. Le Commissioni hanno altresì ritenuto opportuno prevedere una sanzione a carico delle aziende di trasporto pubblico locale che non riusciranno a conseguire miglioramenti, nel rapporto tra i proventi e i costi, nelle misure stabilite. Tale sanzione consiste nella possibilità, riconosciuta alle regioni, di rivalersi sulle aziende stesse ai fini del recupero delle somme già erogate. In questo modo si è inteso garantire il reale conseguimento degli obiettivi relativi all'aumento dell'efficienza delle aziende, condizione indispensabile per evitare in futuro il riprodursi di disavanzi e per migliorare le qualità dei servizi resi all'utenza. Le Commissioni hanno quindi parzialmente modificato le disposizioni di cui all'articolo 3, concernenti il settore del trasporto marittimo pubblico. Le modifiche apportate tendono a subordinare l'erogazione degli stanziamenti previsti per la ricapitalizzazione delle società del gruppo Finmare alla previa presentazione al Parlamento di un piano di riordino delle società del gruppo stesso. Si tratta di una questione lungamente dibattuta e su cui le Commissioni hanno inteso assumere un orientamento chiaro, non ritenendo opportuno consentire l'utilizzo di consistenti risorse senza conoscere preventivamente quale assetto si intenda attribuire al gruppo Finmare.

Con gli articoli 4 e 5 del decreto in esame si propone la reiterazione degli articoli 4 e 5 del decreto-legge 30 luglio 1994, n. 475, decaduto per la mancata conversione nei termini costituzionali. Il testo si presenta sostanzialmente identico a quello elaborato dalle Commissioni durante l'esame del decreto-legge 30 maggio 1994, n. 326. L'unica novità introdotta riguarda l'inserimento del comma 8 all'articolo 4, che prevede la determinazione dei contributi per il piano urbano parcheggi, sulla base degli elementi identificativi dell'opera così come previsti dall'articolo 3, comma 3, della legge n. 122 del 1969, anche nel caso di scostamenti rispetto alle previsioni di entrata indicate nel piano economico-finanziario. Lo scopo prioritario del provvedimento, per quello che riguarda i parcheggi, è di favorire la realizzazione di parcheggi privati nelle aree urbane per la maggior parte congestionate dal traffico e dai mezzi in sosta, a causa anche della struttura stessa degli edifici esistenti che non soddisfa affatto i livelli minimi degli standard urbanistici in materia di parcheggi. Il comma 1 dell'articolo 4, così come formulato dalle Commissioni nel corso dell'esame dell'articolo 1 del decreto-legge n. 326 del 1994, apporta sostanziali modifiche ed integrazioni all'articolo 9 della legge n. 122 del 1989. Tale articolo sancisce procedure e modalità per la realizzazione di parcheggi destinati esclusivamente a pertinenza di immobili privati, su aree private oppure su aree comunali, previa concessione del diritto di superficie, subordinatamente ad apposita convenzione e anche in deroga agli strumenti urbanistici vigenti.

I primi 3 capoversi del comma 1, concernenti la realizzazione di parcheggi nel sottosuolo degli immobili privati o nel

piano terreno di fabbricati esistenti – da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari anche in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti – riprendono i primi tre commi dell'articolo 9 della legge n. 122 del 1989 cercando un giusto dimensionamento degli interventi nel richiamo dei limiti e delle quantità di cui all'articolo 41-*sexies* della legge n. 1150 del 1942, e successive modificazioni. Si conferma il criterio dell'autorizzazione gratuita per l'esecuzione delle opere nonché il criterio del silenzio-approvazione per i casi di conformità agli strumenti urbanistici vigenti. Resta ferma l'acquisizione degli appositi pareri della regione e dei Ministeri dell'ambiente e dei beni culturali ed ambientali in presenza di vincoli paesaggistici ed ambientali, nonché gli obblighi della dovuta approvazione da parte dell'assemblea condominiale. Il 4° capoverso, nell'intento di stimolare l'iniziativa privata per la risoluzione dell'annoso problema del traffico nelle nostre città, adotta misure meno restrittive per il trasferimento della proprietà di questi parcheggi. Infatti, vengono annullati i legami di pertinenzialità assoluta di detti parcheggi con la proprietà esistente prevedendo il diritto del trasferimento di proprietà a favore di tutti i soggetti residenti o dimoranti nel territorio comunale.

Diversa attenzione è stata posta ai fini della regolamentazione dei criteri per la realizzazione di parcheggi su aree comunali da concedersi in diritto di superficie ai privati. Attraverso modifiche sostanziali apportate al testo, nel corso dell'esame in Commissione si è cercato di salvaguardare i veri diritti dei privati cittadini residenti nella zona, evitando la mera commercializzazione di questi parcheggi e quindi le possibili tentazioni della speculazione privata, seguendo piuttosto princìpi ispiratori chiari che intendono favorire sì l'iniziativa privata, ma dare soprattutto contestuale soluzione a questioni di pubblica utilità. Tra l'altro, uno dei limiti emersi dall'attuazione della legge n. 122 è attestato dal malcontento dei cittadini, i quali si vedono costretti a pagare a caro prezzo la dotazione di parcheggi delle nostre città a causa degli alti costi di gestione – secondo l'opinione comune – di questi parcheggi.

Infatti, nei successivi capoversi, al fine di promuovere il recupero urbanistico ed ambientale di aree territoriali, si vuole disciplinare, tramite bandi con cadenza triennale, la facoltà dei comuni di poter concedere il diritto di superficie di aree di proprietà comunale, purché non ubicate in zone sottoposte ai vincoli di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089, e successive modificazioni, per la realizzazione di parcheggi esclusivamente nel sottosuolo – limitamente alle quantità minime previste dagli standard urbanistici e dietro autorizzazione gratuita – a favore di una larga fascia di cittadini, che comprende, tra gli aventi diritto, tutti i residenti o dimoranti nel territorio comunale, proprietari, anche se non proprietari degli immobili limitrofi alle aree da assegnare, società anche cooperative costituite tra gli stessi ed anche residenti o dimoranti non proprietari, anche riuniti in associazioni o cooperative. In questo ultimo caso vengono a cassare i vincoli di pertinenzialità a degli immobili privati (capoverso 7), ma si introducono precisi vincoli sugli atti di trasferimento di proprietà. Inoltre, durante la discussione del provvedimento presso le Commissioni, con l'approvazione di un apposito emendamento, è stata prevista la possibile realizzazione di tali parcheggi anche da parte di imprese di costruzione e cooperative, su mandato dei soggetti aventi diritto.

Da una parte si manifesta la precisa volontà di prevenire una selvaggia applicazione della legge attraverso eventuali realizzazioni di parcheggi in quantità al di sopra delle reali necessità della zona, eventualità questa che potrebbe inesorabilmente provocare fenomeni di eterogeneità e contrasti nel tessuto urbano. Dall'altra, si vuole acconsentire ai residenti o dimoranti nella zona di essere i veri fruitori di questi parcheggi. Tramite l'esclusione, dalle possibilità di concessione del diritto di superficie, delle zone di rilevante carattere artistico o ambientale si vogliono infine tutelare le bellezze artistiche e naturali delle nostre città.

Attraverso richiami precisi – sia sulla documentazione e gli elaborati progettuali da fornire a corredo della domanda di ammissione all'assegnazione, sia sulle garanzie per la corretta realizzazione – si intendono salvaguardare le qualità funzionali ed architettoniche del progetto, il ripristino ambientale e la salvaguardia degli edifici esistenti adiacenti. La costituzione del diritto di superficie è sempre subordinato ad una apposita convenzione nella quale deve essere prevista la durata della concessione del diritto di superficie, che non può essere superiore a novantanove anni, il dimensionamento dell'opera ed i tempi previsti per la sua realizzazione, il corrispettivo per la concessione del diritto di superficie ed il prezzo massimo di cessione degli spazi di parcheggio. Alle regioni viene affidato il compito della determinazione delle modalità del riparto delle concessioni tra le categorie degli aventi diritto. Inoltre, dal momento che si persegue l'esclusivo obiettivo di dotare gli edifici privati con quelle quantità minime di parcheggi previste dalle leggi urbanistiche vigenti e considerato che la concessione da parte dei comuni del diritto di superficie da destinare ad aree di parcheggio avviene per motivi di assoluta necessità, risulta congruo prevedere l'impossibilità di modifica nella destinazione d'uso di questi parcheggi. Il comma 2 dell'articolo 4 integra e modifica l'assetto della legge n. 122 del 1989, tenendo conto sia dell'intervenuto tasferimento alle regioni delle competenze in materia di parcheggi (articolo 12 della legge n. 537/93 e sia della possibilità per i comuni affidare la realizzazione di infrastrutture ed altre opere di interesse pubblico a apposite società per azioni anche a prevalente partecipazione privata (articolo 12 della legge n. 498/92). In tal senso si prevede che il Presidente del Consiglio dei Ministri (o il Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane) stabilisca con proprio decreto i requisiti che i soggetti interessati devono possedere ai fini dell'ammissione ai contributi previsti dalla legge n. 122 del 1989 e determina, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica – nel rispetto dei criteri indicati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome – le modalità di accesso al credito da parte dei comuni e dei soggetti concessionari ed i costi standard per la quantificazione dei contributi. Da ultimo, si stabiliscono delle scadenze precise per l'emanazione dei bandi e l'effettuazione delle assegnazioni e viene concesso alle Ferrovie dello Stato S.p.A. il diritto di accesso ai contributi di cui alla legge n. 122 del 1989 per la realizzazione di parcheggi di interscambio, su aree di propria disponibilità e in conformità agli strumenti urbanistici vigenti.

Allo stesso ruolo determinante della Conferenza Stato-regioni, di cui all'articolo 12 della legge n. 537 del 1993, si appella infine l'articolo 5 che detta norme per la riassegnazione dei fondi nel caso di mancato adempimento degli obblighi regionali. Lo scopo prioritario di questo articolo è di rendere utilizzabili le risorse a suo tempo destinate per la realizzazione di parcheggi ai sensi della legge n. 122 del 1989 e non utilizzate a causa di inadempienze e cattiva amministrazione degli enti competenti. In sede di esame del provvedimento presso le Commissioni è stata prevista altresì la possibile utilizzazione delle disponibilità, risultanti per l'effetto della revoca dei fondi, per i parcheggi di cui al comma 5 dell'articolo 9 della legge n. 122 del 1989, come sostituito dall'articolo 4 del decreto, e previa apposita domanda dei singoli interessati.

Le Commissioni hanno altresì approvato alcune modifiche all'articolo 6; in particolare, si è ritenuto opportuno specificare che la commissione di alta vigilanza di cui si prospetta l'istituzione debba ultimare l'esame dei progetti già presentati adottando le metodologie a tal fine predisposte dal soppresso CIPET. In tal modo, si è ritenuto di evitare di allungare inutilmente i tempi d'esame dei progetti presentati, trattandosi di opere di indiscutibile importanza ai fini della realizzazione di un sistema di trasporti urbani efficienti. All'articolo 8, che nel testo governativo già riproduceva le modifiche apportate dalle

Commissioni in occasione dell'esame di un precedente analogo decreto-legge, sono quindi proposte ulteriori correzioni. Le Commissioni hanno infatti previsto che il Ministro dei trasporti debba presentare al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni, uno schema aggiornato del piano quinquennale degli interporti che precisi i criteri e le priorità individuati per l'adozione del piano stesso. In tal modo si è attribuito al Governo, peraltro conformemente a quanto già prevedeva la legge n. 240/90, l'individuazione degli interporti da realizzare, garantendo comunque al Parlamento la possibilità di valutare le decisioni governative. Ciò dovrebbe evitare di disperdere le risorse a disposizione garantendone l'utilizzo più proficuo per la realizzazione degli interporti che possano svolgere una effettiva funzione corrispondendo ad esigenze reali. Sono state inoltre previste ulteriori cautele sul piano della compatibilità ambientale delle opere da realizzare. In conclusione, le Commissioni hanno svolto un approfondito lavoro che consente di valutare positivamente il contenuto del disegno di legge n. 1370, come modificato dalle correzioni proposte. Pertanto, è auspicabile che si pervenga ad una rapida conversione del decreto-legge n. 563.

Andrea GIBELLI, *Relatore per l'VIII Commissione.*

Enzo RAVETTA, *Relatore per la IX Commissione.*

TESTO
DEL DISEGNO DI LEGGE

—

Conversione in legge del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

ART. 1.

1. E convertito in legge il decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 6 agosto 1993, n. 281, 5 ottobre 1993, n. 399, 4 dicembre 1993, n. 498, 2 febbraio 1994, n. 81, 31 marzo 1994, n. 220, 30 maggio 1994, n. 326, e 30 luglio 1994, n. 475.

TESTO
DELLE COMMISSIONI

—

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

ART. 1.

1. Il decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. *Identico.*

ALLEGATO.

MODIFICAZIONI APPORTATE DALLE COMMISSIONI

—

All'articolo 1:

al comma 1, dopo le parole: « le regioni e gli enti locali » *sono inserite le seguenti:* « , in qualità di enti concedenti, »;

al comma 3, le parole: « inferiore al 25 per cento » *sono sostituite dalle seguenti:* « superiore al 60 per cento »; *e sono aggiunte, in fine, le parole:* « Le regioni a loro volta assegnano il contributo entro tre mesi dal ricevimento »;

dopo il comma 3 è inserito il seguente:

« 3-*bis*. Alle regioni Lazio e Campania è altresì corrisposto un contributo decennale complessivo rispettivamente di lire 48 miliardi e di lire 22 miliardi annue per la copertura dei relativi disavanzi di cui al comma 1. Si applicano le disposizioni di cui al comma 4 »;

al comma 4, dopo le parole: « decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88 », *sono inserite le seguenti:* « , nominati dalle regioni, »;

il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Ai fini dell'erogazione del contributo di cui al comma 2, le regioni trasmettono al Ministero dei trasporti e della navigazione apposita certificazione da cui risulti l'ammontare dei disavanzi di cui al comma 1. Le modalità per la struttura, la redazione e la presentazione delle certificazioni sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le regioni trasmettono la certificazione entro tre mesi dall'emanazione del suddetto decreto. Decorso il predetto termine, il contributo viene ripartito tra le sole regioni adempienti »;

al comma 6, dopo le parole: « dalla regione o dall'ente locale » *sono inserite le seguenti:* « , in qualità di enti concedenti, »; *e le parole da:* « non siano stati effettuati » *fino a:* « relativi ai disavanzi e » *sono sostituite dalle seguenti:* « gli enti proprietari non abbiano provveduto alla copertura dei disavanzi »;

dopo il comma 6, è inserito il seguente:

« 6-*bis*. Resta fermo quanto stabilito all'articolo 2-*bis* del decreto-legge 31 ottobre 1990, n. 310, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1990, n. 403, in ordine alla possibilità per le regioni di contrarre mutui per le finalità ivi previste e per il periodo 1987-

1993, utilizzando i contributi di cui al comma 2 del presente articolo quale quota parte delle rate di ammortamento »;

i commi 7 e 8 sono sono sostituiti dai seguenti:

« 7. Per le aziende di trasporto pubblico locale che entro il 31 dicembre 1995 non abbiano conseguito un miglioramento del rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio, rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento, le regioni dispongono, per gli anni 1996 e 1997, il recupero dei contributi di cui al comma 2 già anticipati con le operazioni di mutuo, nei limiti di un decimo per ciascun anno.

8. Qualora al 31 dicembre 1997 sia definitivamente accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio nella misura prevista al comma 7, le regioni dispongono il recupero di tutti i contributi di cui al comma 2 già anticipati con le operazioni di mutuo ed il relativo importo è utilizzato dalle regioni interessate per favorire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza del trasporto pubblico locale. Il diritto all'erogazione del contributo di cui al comma 2 viene comunque meno qualora alla data del 31 dicembre 1995 il rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio sia inferiore al 15 per cento.

8-*bis*. A garanzia del recupero delle somme di cui ai commi 7 e 8, le regioni possono rivalersi sulle aziende.

8-*ter*. Ai fini del presente decreto non sono da considerare inclusi nei costi i maggiori oneri gravanti sulle aziende operanti nelle regioni Abruzzo e Molise in ragione dell'esclusione operata dall'articolo 1 del decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale del 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994 »;

è aggiunto in fine il seguente comma:

« 10-*bis*. Alle regioni a statuto speciale è corrisposto un contributo straordinario decennale complessivo di lire 20 miliardi annue quale concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio, riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1989, delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano il trasporto pubblico locale nei rispettivi territori. Il contributo è ripartito in proporzione alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano di disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private per il 1989. Ai fini dell'attribuzione del contributo si applicano le disposizioni di cui al comma 4 ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « Ministro del tesoro » *sono inserite le seguenti:* « , sentite le regioni interessate, »;

al comma 2, le parole: « 240 miliardi » *sono sostituite dalle seguenti:* « 150 miliardi »;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

4-*bis*. « A decorrere dall'anno 1997, le aziende di cui al comma 2 devono conseguire un miglioramento annuale del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto di almeno due punti percentuali, fino al raggiungimento del 35 per cento ».

All'articolo 3:

al comma 1, le parole da: « preliminari » *fino a:* « competenti per materia » *sono sostituite dalle seguenti:* « subordinati alla presentazione al Parlamento, entro il 31 ottobre 1994, di un piano di riordino delle società del gruppo Finmare per l'espressione del parere da parte delle Commissioni competenti per materia prima dell'approvazione da parte dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro ».

All'articolo 4:

al comma 1, capoverso 1, dopo le parole: « al piano terreno dei fabbricati, » *sono inserite le seguenti:* « nonché degli immobili di pertinenza, »;

al comma 1, il capoverso 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Gli atti di trasferimento dei parcheggi, se effettuati separatamente all'unità abitativa di cui essi sono pertinenza, possono essere disposti esclusivamente a favore di soggetti residenti o dimoranti nel territorio del comune. Gli atti di cessione a soggetti diversi sono nulli »;

al comma 1, capoverso 5, dopo le parole: « I comuni nell'ambito del programma urbano dei parcheggi » *sono inserite le seguenti:* « , al fine di promuovere il recupero urbanistico ed ambientale di aree territoriali, »; *le parole:* « diritto di superficie su aree comunali » *sono sostituite dalle seguenti:* « diritto di superficie sul sottosuolo di aree di proprietà comunale »; *le parole:* « un bando aperto a » *sono sostituite dalle seguenti:* « un bando per la realizzazione di parcheggi riservati a »; *le parole:* « società anche cooperative appositamente costituite tra gli stessi, » *sono sostituite dalle seguenti:* « società anche cooperative costituite tra gli stessi nonché, su mandato dei soggetti aventi diritto, a imprese di costruzione o cooperative, »; *e le parole:* « sul cento per cento dell'importo » *sono sostituite dalle seguenti:* « o assicurativa nella percentuale definita dal bando sull'importo »;

al comma 1, capoverso 5, dopo la lettera f) sono aggiunte le seguenti:

« *f*-bis*)* l'ambito di influenza del parcheggio cui riferirsi nell'individuazione degli aventi diritto all'assegnazione dei box o posti auto e le modalità attraverso le quali assicurare il rispetto delle priorità di assegnazione dei box o posti auto, di cui al comma 7 del presente articolo, fra le categorie di assegnatari;

f-ter) le misure di riorganizzazione della viabilità e della regolamentazione della sosta nelle zone circostanti il parcheggio, avuto anche riferimento alle zone di cui all'articolo 7, comma 9, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 »;

al comma 1, capoverso 6, le parole: « Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane sono determinate » *sono sostituite dalle seguenti:* « Le regioni determinano »;

al comma 1, capoverso 7, le parole: « sul soprasuolo o » *sono soppresse; e le parole:* « società anche cooperative appositamente costituite fra gli stessi, » *sono sostituite dalle seguenti:* « società anche cooperative costituite tra gli stessi nonché, su mandato dei soggetti aventi diritto, a imprese di costruzione o cooperative, »;

al comma 1, capoverso 8, la parola: « autorizzazione » *è sostituita dalle seguenti:* « concessione edilizia »;

al comma 5, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nei parcheggi di interscambio almeno il cinque per cento dello spazio è riservato alle biciclette e ai motocicli »;

al comma 7, le parole: « siano utilizzati in maniera promiscua dai diversi proprietari » *sono sostituite dalle seguenti:* « siano utilizzati da più proprietari ».

All'articolo 5:

al comma 3, dopo le parole: « di cui al comma 2, » *sono inserite le seguenti:* « sono assegnate alle categorie di cui al comma 5 dell'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, come sostituito dall'articolo 4 del presente decreto, previa domanda dei singoli interessati inviata, entro centocinquanta giorni dall'adozione del provvedimento di revoca, al Presidente del Consiglio dei Ministri. In difetto di domande presentate ai sensi del presente comma, le suddette disponibilità ».

All'articolo 6:

al comma 2, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

e-bis) un rappresentante della Presidenza del Consiglio – Dipartimento delle aree urbane »;

dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-*bis*. La commissione deve ultimare l'esame dei progetti presentati alla data di entrata in vigore del presente decreto utilizzando la metodologia già predisposta dal soppresso CIPET, entro e non oltre il 31 dicembre 1994 »;

il comma 4 è soppresso.

All'articolo 8:

al comma 1, all'alinea, le parole da: « In attesa dell'adozione » *fino a:* « gli interporti » *sono sostituite dalle seguenti:* « Il Ministro dei trasporti e della navigazione presenta al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, una proposta di revisione del piano quinquennale degli interporti. Il nuovo piano dovrà individuare la graduazione delle priorità per la realizzazione degli interporti ed i criteri, le modalità e i tempi per la presentazione delle domande di ammissione ai contributi. Gli interporti individuati »;

al comma 5, capoverso 1, all'alinea, dopo le parole: « all'atto della domanda » *sono inserite le seguenti:* « da presentare entro novanta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di cui all'articolo, 2 comma 3 »;

al comma 5, capoverso 1, lettera c), *le parole:* « concorso dello Stato » *sono sostituite dalle seguenti:* « contributo previsto dalla presente legge »;

al comma 5, capoverso 1, lettera d), *le parole:* « il concorso dello Stato » *sono sostituite dalle seguenti:* « il concorso previsto dalla presente legge »;

al comma 5, capoverso 2, dopo la parola: « preliminare, » *sono inserite le seguenti:* « dal preventivo di spesa, »; *e le parole:* « dallo studio di impatto ambientale » *sono sostituite dalle seguenti:* « dalla valutazione di impatto ambientale, effettuata secondo le modalità previste dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985, e da uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto »;

al comma 9, capoverso 1, dopo le parole: « presente legge, » *sono inserite le seguenti:* « qualora non abbia provveduto, attraverso il proprio piano regolatore generale e con variante allo stesso, l'amministrazione comunale competente, ».

All'articolo 9:

al comma 1, le parole da: « In attesa della concessione » *fino a:* « licenze ed attestati aeronautici, » *sono soppresse; e le parole:* « o spaziale » *sono sostituite dalle seguenti:* « , spaziale o sportiva ».

Decreto-legge 30 settembre 1994, n. 563, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 230 del 1° ottobre 1994* (*).

Interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in materia di trasporti e di parcheggi;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 27 settembre 1994;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dell'interno, dei lavori pubblici, per la funzione pubblica e gli affari regionali, dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali e per la famiglia e la solidarietà sociale;

E M A N A

il seguente decreto-legge:

ARTICOLO 1.

(Misure urgenti nel settore del trasporto pubblico locale).

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali di competenza regionale, le regioni e gli enti locali definiscono, anche mediante apposite conferenze di servizi promosse dalle regioni, ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1993 che non risultino coperti con i contributi di cui al Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private e con i contributi di cui all'articolo 1, commi 1 e 4-*quater*, del decreto-legge 19 dicembre 1992, n. 485, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1993, n. 32, nonché con i contributi di cui ai decreti-legge 15 giugno 1990, n. 151, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 1990, n. 226, e 23 gennaio 1991, n. 24, convertito dalla legge 21 marzo 1991, n. 97. L'autorizzazione ad assumere mutui di cui all'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 485 del 1992 è applicabile alla copertura dei disavanzi di esercizio relativi agli anni 1992 e 1993.

(*) Vedi anche il successivo avviso di *ERRATA CORRIGE* pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 5 ottobre 1994.

2. Lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di cui al comma 1 con un contributo decennale complessivo di lire 660 miliardi annui. Il contributo viene erogato agli enti locali e alle aziende aventi diritto tramite le regioni a statuto ordinario, una volta completate le procedure di cui ai commi 5 e 6, in base alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende per il 1993, entro tre mesi dalla avvenuta erogazione da parte dello Stato.

3. Il contributo di cui al comma 2 è assegnato a ciascuna regione dal Ministro dei trasporti e della navigazione e non potrà comunque risultare inferiore al 25 per cento dell'ammontare complessivo dei disavanzi di cui al comma 1, come rideterminati secondo i criteri di cui al comma 4.

4. Ai soli fini dell'attribuzione del contributo di cui al comma 2, i disavanzi di cui al comma 1, risultanti dai conti consuntivi dei servizi pubblici debitamente approvati, ovvero dai bilanci delle imprese private redatti ed approvati ai sensi del libro V, titolo V, capo V, sezione IX, del codice civile, sono rideterminati in conformità ai criteri adottati per l'applicazione del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 febbraio 1987, n. 18, con particolare riferimento a quelli concernenti gli ammortamenti, gli accantonamenti per il trattamento di fine rapporto e lo scorporo, per le aziende miste, dei dati gestionali afferenti a servizi diversi da quelli del trasporto pubblico locale. Per le aziende non dotate per legge di organo di controllo interno, uno o più soggetti in possesso dei requisiti per l'iscrizione al registro di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, esprimono un giudizio professionale sull'attendibilità dei dati così rideterminati e sulla loro capacità di rappresentare le situazioni patrimoniali, le situazioni finanziarie ed i risultati economici conseguiti dalle aziende.

5. Ai fini dell'assegnazione del contributo di cui al comma 2, le regioni devono trasmettere, entro il termine del 31 dicembre 1994, al Ministero dei trasporti e della navigazione apposita certificazione da cui risulti l'ammontare dei disavanzi di cui al comma 1. Decorso il predetto termine, il contributo viene ripartito tra le sole regioni adempienti. Le modalità per la struttura, la redazione e la presentazione delle certificazioni, sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanare entro il 31 ottobre 1994.

6. Il contributo è erogato a condizione che il piano di riassorbimento dei disavanzi di cui al comma 1 risulti approvato dalla regione o dall'ente locale secondo le rispettive competenze. In ogni caso, il contributo è sospeso qualora entro il 31 dicembre 1997 non siano stati effettuati i trasferimenti di competenza delle regioni e degli enti locali relativi ai disavanzi e risultanti dai piani di riassorbimento approvati. A tal fine non possono essere utilizzate plusvalenze che non derivino da effettive alienazioni di cespiti a terzi.

7. Per l'esercizio 1996, l'erogazione del contributo è sospesa per le aziende di trasporto che entro il 31 dicembre 1995 non abbiano conseguito un miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi, rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento.

8. La sospensione dell'erogazione del contributo di cui al comma 7 può valere per il periodo massimo di due anni. Qualora al termine di detto periodo sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi nelle misure previste al medesimo comma 7, viene meno per le aziende il diritto all'erogazione del contributo e il relativo importo è utilizzato dalle regioni interessate per favorire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza del trasporto pubblico locale. Il diritto all'erogazione del contributo viene comunque meno qualora alla data del 31 dicembre 1995 il rapporto tra i proventi e i costi sia inferiore al 15 per cento.

9. A decorrere dall'anno 1997 le aziende di cui al comma 7 devono conseguire un miglioramento annuale del rapporto anzidetto di almeno due punti percentuali fino al raggiungimento del livello del 35 per cento.

10. Nei limiti e con i criteri stabiliti dal presente articolo, il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al comma 1.

ARTICOLO 2.

(Misure urgenti in materia di trasporti di competenza statale).

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti locali ad impianti fissi di competenza statale esercitati in regime di concessione o in gestione governativa, il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce, con decreto da emanarsi di concerto con il Ministro del tesoro entro il 30 novembre 1994, piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio rilevati al 31 dicembre 1993.

2. Sulla base dei piani di cui al comma 1, le aziende esercenti servizi ferroviari in regime di concessione o in gestione governativa, ad esclusione delle Ferrovie dello Stato S.p.a., sono autorizzate a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio di cui al comma 1. I relativi oneri di ammortamento per capitale ed interessi sono a carico del bilancio dello Stato nel limite complessivo di lire 240 miliardi annue. Con decreto del Ministro del tesoro, da emanare entro il 30 novembre 1994, sono stabiliti le procedure, i criteri e le condizioni per la contrazione dei predetti mutui.

3. I proventi delle aziende esercenti i servizi di cui al comma 1 non possono essere inferiori, nell'anno 1995, al 35 per cento dei costi del trasporto. Le aziende devono comunque conseguire entro il 31 dicembre 1995, un miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto, rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento.

4. Qualora si accerti il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto di cui al comma 3, le aziende perdono il diritto alle risorse finanziarie di cui al comma 2.

5. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, comma 2, e del comma 2 del presente articolo, pari a lire 900 miliardi a decorrere dal 1995, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle proiezioni per gli anni 1995 e seguenti dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

ARTICOLO 3.

(Interventi urgenti a sostegno del trasporto marittimo pubblico).

1. Al fine di consentire il risanamento e un proficuo processo di privatizzazione delle società del gruppo Finmare, sono autorizzati gli interventi del Ministro del tesoro di cui al comma 2 diretti a ricapitalizzare le imprese del gruppo Finmare operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali. Detti interventi sono preliminari alla definizione, da parte dei Ministri dei trasporti e della navigazione, del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, di un piano di riordino delle società del gruppo Finmare da trasmettere al Parlamento prima dell'approvazione per l'espressione del parere da parte delle commissioni competenti per materia. Il piano deve essere approvato entro il 31 ottobre 1994.

2. Per le finalità di cui al comma 1, il Ministro del tesoro assume impegni pluriennali, con effetto dal 1994, corrispondenti alle rate di ammortamento dei mutui unitariamente contratti dal gruppo Finmare per l'acquisizione delle risorse occorrenti alla ricapitalizzazione e che sono corrisposte direttamente agli istituti bancari mutuanti. Per tale scopo sono autorizzati limiti d'impegno decennali di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1994 e 1995, al cui onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

3. Al fine di assicurare alle imprese del gruppo Finmare operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali la continuità nella corresponsione dei contributi anche per gli anni 1994-1996, fermo restando il complessivo arco quinquennale del periodo concessivo degli stessi, è autorizzata la spesa di lire 43 miliardi per l'anno 1994, lire 12 miliardi per il 1995 e lire 4 miliardi per il 1996, cui si provvede, quanto a lire 13 miliardi per il 1994, lire 12 miliardi per il 1995 e lire 4 miliardi per il 1996, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1994, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 30 miliardi, per il 1994, mediante corrispondente utilizzo delle disponibilità in conto residui alla data di entrata in vigore del presente decreto nel capitolo 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione,

che sono a tal fine versate all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnate ad apposito capitolo dello stato di previsione del predetto Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. I contributi di cui alla legge 5 dicembre 1986, n. 856, e all'articolo 3 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383, possono essere corrisposti anche in rate mensili posticipate. Detti contributi, a decorrere dal 1991, sono da determinare con riferimento ai servizi svolti, e quindi a prescindere da mezzi e strumenti impiegati, nonché dal raggiungimento dell'equilibrio economico, al termine del quinquennio d'intervento, trattandosi di servizi ancora indispensabili per l'economia nazionale. Gli importi di sovvenzione per gli anni dal 1988 al 1993, concessi alle società di cui all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, sono da considerare quale sovvenzione definitiva per gli stessi anni. Eventuali modifiche, in corso d'anno, all'assetto dei servizi indicati nei programmi quinquennali previsti dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, hanno effetto dalla data indicata nel relativo decreto.

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

ARTICOLO 4.

(Parcheggi).

1. L'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, è sostituito dal seguente:

« ART. 9. – *1.* I proprietari di immobili possono realizzare nel sottosuolo degli stessi ovvero nei locali siti al piano terreno dei fabbricati, nei limiti delle quantità di cui all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modificazioni, parcheggi da destinare a pertinenza delle singole unità immobiliari esistenti, anche in contrasto con gli strumenti urbanistici e con i regolamenti edilizi vigenti o adottati. Restano in ogni caso fermi i vincoli previsti dalla legislazione in materia paesaggistica ed ambientale ed i poteri attribuiti dalla medesima legislazione alle regioni ed ai Ministri dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali, da esercitare motivatamente nel termine di novanta giorni.

2. L'esecuzione delle opere e degli interventi previsti dal comma 1 è soggetta ad autorizzazione gratuita. Qualora si tratti di interventi conformi agli strumenti urbanistici ed ai regolamenti edilizi vigenti o adottati, l'istanza per l'autorizzazione del sindaco ad eseguire lavori si intende accolta qualora il sindaco stesso non si pronunci nel termine di sessanta giorni dalla data della richiesta. In tal caso il richiedente può dar corso ai lavori dando comunicazione al sindaco del loro inizio.

3. Le deliberazioni che hanno per oggetto le opere e gli interventi di cui al comma 1 del presente articolo sono approvate dall'assemblea del condominio, in prima o seconda convocazione, con la maggioranza prevista dall'articolo 1136, secondo comma, del codice civile. Resta

fermo quanto disposto dagli articoli 1120, secondo comma, e 1121, terzo comma, del codice civile.

4. Gli atti di trasferimento dei parcheggi possono essere disposti esclusivamente a favore di soggetti residenti o dimoranti nel territorio del comune. Gli atti di cessione a soggetti diversi sono nulli.

5. I comuni nell'ambito del programma urbano dei parcheggi possono concedere, previa determinazione dei relativi criteri, il diritto di superficie su aree comunali, purché non ubicate in zone sottoposte ai vincoli di cui alla legge 1° giugno 1939, n. 1089, e successive modificazioni, per la realizzazione di parcheggi da destinare, fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, comma 7, a pertinenza di immobili privati, nei limiti delle quantità di cui all'articolo 41-*sexies* della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modificazioni. In attuazione di detta facoltà i comuni sono tenuti ad emanare entro il trenta settembre, con cadenza triennale, previo parere del consiglio di circoscrizione, un bando aperto a residenti o dimoranti nel territorio del comune, proprietari e non proprietari, e a società anche cooperative appositamente costituite tra gli stessi, secondo quanto previsto dal comma 7 del presente articolo. Nel bando devono essere specificati i criteri di assegnazione delle aree, avendo riguardo al ripristino ambientale; all'arredo urbano e ai collegamenti con la viabilità; al numero dei mandanti o acquirenti; alle qualità del progetto proposto; ai tempi di realizzazione; al programma di manutenzione. La domanda di ammissione alla assegnazione di aree per la realizzazione di parcheggi privati deve essere accompagnata da un progetto preliminare elaborato da un professionista iscritto all'albo di appartenenza, contenente schemi grafici ed una relazione concernente le soluzioni per la sicurezza statica in relazione all'indagine geologica; lo spostamento delle reti; i dispositivi di sicurezza; gli elementi conoscitivi e metodologici per la verifica e la tutela dei beni storici ed archeologici. Ai fini dell'assegnazione delle aree devono essere presentate idonee garanzie consistenti in una fidejussione bancaria sul cento per cento dell'importo dei lavori principali ed accessori, nonché in una polizza assicurativa per danni agli edifici confinanti. In ogni caso, la costituzione del diritto di superficie è subordinata alla stipula di una convenzione nella quale siano previsti:

a) la durata della concessione del diritto di superficie per un periodo non superiore a novantanove anni;

b) il dimensionamento dell'opera ed il piano economico finanziario previsto per la sua realizzazione;

c) i tempi previsti per la progettazione esecutiva, la messa a disposizione delle aree necessarie e l'esecuzione dei lavori;

d) i tempi e le modalità per la verifica dello stato di attuazione, nonché le sanzioni previste per gli eventuali inadempimenti;

e) il corrispettivo della concessione del diritto di superficie;

f) il prezzo massimo di cessione dello spazio di parcheggio e i criteri di revisione di detto prezzo nel tempo.

6. Con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane sono determinate le modalità di riparto delle concessioni tra le categorie degli aventi diritto. Le assegnazioni delle aree devono essere effettuate dalle amministrazioni comunali inderogabilmente entro il 31 dicembre *dell'anno di emanazione del bando mediante stipula della convenzione* di cui al comma 5.

7. Per ciascun intervento il diritto di superficie sul soprasuolo o sul sottosuolo di aree di proprietà comunale per realizzare parcheggi, eventualmente non assegnato ai residenti o dimoranti proprietari o a società anche cooperative appositamente costituite tra gli stessi, può essere assegnato a residenti o comunque dimoranti nel territorio del comune non proprietari, anche riuniti in associazioni o cooperative. Qualora a richiedere la costituzione del diritto di superficie siano associazioni o cooperative di residenti o dimoranti non proprietari, i relativi parcheggi possono non essere destinati a pertinenza degli immobili privati. I membri delle predette associazioni o cooperative diventano in tal caso contitolari del diritto di superficie. Nel caso di cessazione del rapporto giuridico in forza del quale il residente o dimorante non proprietario godeva della porzione di fabbricato per il quale sia divenuto contitolare del diritto di superficie sui parcheggi, la quota di contitolarità deve essere attribuita, nell'ordine, al proprietario della porzione di fabbricato, al nuovo utente a qualsiasi titolo di detta porzione, alla associazione o cooperativa costituita fra non proprietari. *Il prezzo di cessione non potrà essere superiore a quello risultante* dalla convenzione di cui al comma 5.

8. Le opere di cui al comma 5 sono soggette ad autorizzazione gratuita.

9. I parcheggi realizzati ai sensi del presente articolo non possono subire modificazioni nella destinazione d'uso.

10. Le opere e gli interventi di cui ai commi 1 e 5, effettuati da enti o imprese di assicurazione, sono equiparati, ai fini della copertura delle riserve tecniche, ad immobili ai sensi degli articoli 32 e 86 della legge 22 ottobre 1986, n. 742, e successive modificazioni. ».

2. Il Presidente del Consiglio dei Ministri o il Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, emana il decreto di cui all'articolo 9, comma 6, della legge 24 marzo 1989, n. 122, come sostituito dal comma 1 del presente articolo. La rideterminazione dei costi *standard* e delle modalità di accesso al credito da parte dei comuni e dei soggetti concessionari ai fini della quantificazione del contributo previsto dalla citata legge n. 122 del 1989, è stabilita, entro *lo stesso termine di novanta giorni, con decreto del Presidente* del Consiglio dei Ministri, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, nel rispetto dei criteri indicati, ai sensi dell'articolo 12, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, di seguito denominata Conferenza.

3. Per il 1994, il bando di cui all'articolo 9, comma 5, della legge 24 marzo 1989, n. 122, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane di cui al comma 2 del presente articolo. Le assegnazioni devono avvenire entro i successivi centottanta giorni.

4. Sono esclusi dall'applicazione delle disposizioni dell'articolo 9, comma 5, della legge 24 marzo 1989, n. 122, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, i bandi pubblicati anteriormente all'8 agosto 1993, sempreché i comuni provvedano entro centoventi giorni dalla data di pubblicazione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro da lui delegato per i problemi delle aree urbane di cui al comma 2 del presente articolo, alla concessione del diritto di superficie delle aree.

5. Le Ferrovie dello Stato S.p.a., direttamente o tramite società da esse controllate, le società di gestione degli aeroporti e dei porti e le aziende di trasporto pubblico locale possono usufruire dei contributi di cui alla legge 24 marzo 1989, n. 122, e successive modificazioni, per la realizzazione di parcheggi di interscambio, previsti dagli strumenti urbanistici vigenti, su aree di propria disponibilità, con esclusione dei centri storici e delle aree tutelate ai sensi del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431.

6. Al comma 2 dell'articolo 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122, sono soppresse le parole: « La realizzazione di tali parcheggi non è ammessa ai contributi di cui all'articolo 7 ».

7. Nel caso di parcheggi di tipo meccanizzato per i quali i posti auto siano utilizzati in maniera promiscua dai diversi proprietari, allo scopo di definire a livello catastale il rapporto di pertinenzialità tra il parcheggio e gli immobili, il condominio assegna in modo convenzionale ciascun posto auto ad un determinato proprietario, ferma restando a livello di regolamento la facoltà di uso comune dell'intera struttura.

8. All'articolo 4, comma 2, della legge 24 marzo 1989, n. 122, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il contributo di cui al comma 1 resta determinato sulla base degli elementi previsti dall'articolo 3, comma 3, anche nel caso di scostamenti rispetto alle previsioni di entrata indicate nel piano economico finanziario ».

ARTICOLO 5.

(Riassegnazione di fondi per la realizzazione dei programmi urbani parcheggi).

1. Le regioni che alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto non abbiano provveduto ad approvare la seconda annualità del programma urbano parcheggi di cui all'articolo 3 della legge 24 marzo 1989, n. 122, ovvero la seconda e terza annualità di cui all'articolo 6 della medesima legge, devono provvedere nel termine di centottanta giorni.

2. Alla scadenza del termine di cui al comma 1, il Presidente del Consiglio dei Ministri, sentita la Conferenza provvede a revocare le somme assegnate alle regioni ed ai comuni, rispettivamente, ai sensi degli articoli 3 e 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122, per la parte non utilizzata con l'approvazione di specifici programmi. Il provvedimento di revoca può avvenire anche a parziale modifica di eventuali trasferimenti previsti da disposizioni legislative.

3. Le risultanti disponibilità, per effetto della revoca di cui al comma 2, sono riassegnate, su conforme parere della Conferenza, alle regioni ed ai comuni che abbiano completato i programmi di cui rispettivamente, agli articoli 3 e 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122. La ripartizione sarà effettuata tenendo conto, per ciascun ente interessato, dei criteri indicati, ai sensi dell'articolo 12, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, dalla medesima Conferenza.

ARTICOLO 6.

(Trasporti rapidi di massa).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto da emanare entro il termine di sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, provvede al coordinamento degli interventi di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e di quelli di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, al fine di assicurare l'unitaria definizione dei trasporti rapidi di massa.

2. Al fine di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione si avvale di una commissione di alta vigilanza. La commissione è composta dai seguenti membri nominati dal Ministro dei trasporti e della navigazione:

a) un avvocato dello Stato;

b) un presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

c) due dirigenti generali del Ministero dei trasporti e della navigazione ed uno dei lavori pubblici;

d) tre esperti in materia di trasporti;

e) un rappresentante della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, designato dal presidente della Conferenza medesima.

3. Sono soppresse la commissione costituita con decreto del Ministro dei trasporti del 20 luglio 1989 per la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e la commissione di cui all'articolo 6 della legge 26 febbraio 1992, n. 211.

4. Ferma restando l'autorizzazione di cui all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855, e all'articolo 1, comma 7-*ter*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, nonché le disposizioni di cui al regio decreto-

legge 4 giugno 1936, n. 1336, convertito dalla legge 28 dicembre 1936, n. 2424, il Ministro dei trasporti e della navigazione ha facoltà di nominare i commissari e i vice commissari governativi anche tra persone estranee alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione di provata capacità e professionalità.

ARTICOLO 7.

(Trasporti pubblici locali).

1. Le disponibilità del capitolo 7877 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1993, ivi compresi i residui degli anni 1991 e 1992, pari complessivamente a 450 miliardi di lire, non ancora utilizzate alla data di entrata in vigore del presente decreto, possono essere utilizzate per la concessione di contributi, fino al 95 per cento della spesa, alle regioni a statuto ordinario da destinare alle finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, sulla base delle aliquote adottate per l'anno 1993 in sede di riparto del Fondo nazionale trasporti, allo scopo prioritario di provvedere all'acquisto di autobus, tram, filobus e di altri mezzi di trasporto o di mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali nonché a fune e a cremagliera, e alla sostituzione degli autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nel rispetto dei limiti alle emissioni fissati con il decreto del Ministro dell'ambiente in data 23 marzo 1992, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 77 del 1° aprile 1992. Una quota di tale disponibilità, pari a 100 miliardi di lire, è destinata all'acquisto dei mezzi di trasporto per persone con ridotte capacità motorie.

2. Le disponibilità di cui al comma 1 sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro del tesoro, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1993.

3. Le disponibilità del capitolo 7877 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994 sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro del tesoro, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994. Tali disponibilità possono essere utilizzate per le finalità e con le modalità di cui al comma 1, fatte salve le eccedenze risultanti dalle erogazioni già effettuate in applicazione dei decreti-legge 5 ottobre 1993, n. 399, e 4 dicembre 1993, n. 498.

4. Le Ferrovie in gestione governativa concorrono alla ripartizione delle provvidenze previste dall'articolo 10 della legge 8 giugno 1978, n. 297, anche ai fini del rinnovo del parco autobus.

ARTICOLO 8.

(Interporti).

1. In attesa dell'adozione del piano quinquennale degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, come modificato

dal comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i tempi e le modalità per la presentazione delle domande per l'ammissione ai contributi di cui alla citata legge n. 240 nel 1990. Ai fini dell'ammissione ai contributi, gli interporti dovranno corrispondere ai seguenti requisiti:

a) dovranno dar vita ad una rete che riequilibri la dotazione interportuale nazionale in un contesto di rete logistica che faccia riferimento agli scambi con la rete comunitaria e con Paesi terzi;

b) dovranno essere previsti nei rispettivi piani regionali dei trasporti;

c) dovranno svolgere le funzioni e i servizi di cui alla deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993;

d) dovranno insistere su aree il cui utilizzo sia conforme agli strumenti urbanistici vigenti, escludendo comunque le aree tutelate dalla convenzione internazionale di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle zone umide di importanza internazionale;

e) dovranno insistere su aree per le quali sia prevista la presenza di una infrastruttura ferroviaria intermodale e in cui si sia accertata l'esistenza di spedizionieri e vettori.

2. Per l'ammissione ai contributi si applicano le disposizioni di cui agli articoli 4 e 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, come sostituiti dai commi 5 e 7.

3. All'articolo 2, comma 1, della legge 4 agosto 1990, n. 240, le parole da: « gli interporti di primo e di secondo livello » fino alla fine del comma, sono sostituite dalle seguenti: « gli interporti di rilevanza nazionale per la cui definizione si fa riferimento al suddetto piano generale dei trasporti e ai successivi aggiornamenti ».

4. L'articolo 3 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è abrogato.

5. L'articolo 4 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è sostituito dal seguente:

« ART. 4 – *1.* L'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici. I soggetti interessati all'ammissione ai contributi dovranno, all'atto della domanda:

a) corrispondere ai requisiti di cui alla deliberazione CIPET del 7 aprile 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 14 maggio 1993;

b) avere un capitale sociale sottoscritto, nel caso si tratti di società per azioni, non inferiore a due miliardi;

c) presentare un piano finanziario per la realizzazione dell'opera che, oltre al concorso dello Stato, preveda il maggior apporto possibile di altre risorse rese disponibili da soggetti pubblici o privati interessati alla realizzazione dell'infrastruttura;

d) prevedere, ai fini dell'ammissione a contributo, una spesa per investimenti complessiva per la quale il concorso dello Stato non superi il 60 per cento dell'importo;

e) dichiarare il proprio impegno a presentare alle autorità competenti, nel caso in cui sia prevista la sosta di automezzi che trasportano sostanze pericolose, un rapporto di sicurezza dell'area interportuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991, nonché dai successivi provvedimenti in materia.

2. Le domande dovranno essere corredate dal progetto preliminare, dal piano finanziario dell'infrastruttura, nonché dallo studio di impatto ambientale. ».

6. L'articolo 5 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è sostituito dal seguente:

« ART. 5 – *1.* Nella convenzione di cui all'articolo 4 devono essere previsti:

a) il programma di costruzione dell'infrastruttura;

b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva, ivi comprese le infrastrutture complementari di adduzione alla infrastruttura primaria, e della esecuzione dei lavori in corso d'opera, nonché i collaudi provvisori e definitivi;

c) i contributi spettanti ai soggetti interessati secondo quanto disposto dall'articolo 6;

d) l'assunzione, da parte dei soggetti interessati, di tutti gli oneri di costruzione;

e) l'assunzione, da parte dei soggetti interessati, dell'esercizio;

f) i criteri di determinazione delle tariffe di prestazione dei servizi resi dagli interporti secondo i princìpi di economicità della gestione.

2. Alla convenzione deve essere allegato lo studio di impatto ambientale. ».

7. L'articolo 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è sostituito dal seguente:

« ART. 6 – *1.* I soggetti di cui all'articolo 4 sono autorizzati a contrarre mutui con istituti di credito speciale o sezioni autonome autorizzati, in relazione ad un volume di investimenti complessivo di lire 700 miliardi, in ragione di lire 50 miliardi per l'anno 1989, di lire 250 miliardi per l'anno 1990, di lire 100 miliardi per l'anno 1991 e di lire 150 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. Le quote di mutuo non contratte in ciascuno anno possono esserlo negli esercizi successivi.

2. A favore dei soggetti ammessi ai contributi, il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere un contributo in misura non superiore al 60 per cento dell'importo complessivo della spesa per investimenti di cui al comma 1 del presente articolo.

3. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato di lire 5 miliardi per il 1989, 25 miliardi per il 1990, 10 miliardi per il 1991, 15 miliardi per ciascuno degli anni 1992 e 1993. ».

8. All'articolo 7 della legge 4 agosto 1990, n. 240, le parole: « I soggetti di cui al comma 1 dell'articolo 3 » sono sostituite dalle seguenti: « I soggetti di cui all'articolo 4 ».

9. L'articolo 8 della legge 4 agosto 1990, n. 240, è sostituito dal seguente:

« ART. 8 – *1.* Ai fini della localizzazione della realizzazione delle opere finalizzate alla costruzione e alla gestione degli interporti di cui alla presente legge, si applicano le disposizioni dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, o, in alternativa, secondo gli indirizzi del piano generale dei trasporti, le norme di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, e all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241. ».

10. All'articolo 10 della legge 4 agosto 1990, n. 240, sono soppresse le parole « o concessionarie ».

ARTICOLO 9.

(Visite mediche periodiche di accertamento della persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici).

1. In attesa della concessione da parte del Ministero della sanità delle autorizzazioni all'effettuazione delle visite di accertamento per gli aspiranti ed i titolari di licenze ed attestati aeronautici, a decorrere dal 1° agosto 1994 le visite mediche di seconda e terza classe intese ad accertare la persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici possono essere effettuate, oltre che presso uno degli istituti medico legali dell'Aeronautica militare, presso uno degli uffici di sanità marittima ed aerea del Ministero della sanità, servizio assistenza sanitaria al personale navigante, ovvero presso un medico militare dell'Aeronautica militare o un medico specializzato in medicina aeronautica o spaziale anche se sprovvisti della prevista autorizzazione ministeriale. In ogni caso le visite dovranno svolgersi in conformità ai requisiti psico-fisici fissati dall'organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (OACI). Gli organi sanitari o i sanitari che hanno proceduto all'accertamento dell'idoneità psico-fisica rilasciano all'interessato un certificato attestante l'idoneità, ovvero la non idoneità, in duplice copia, una delle quali è trasmessa dall'interessato, con lettera raccomandata, al Ministero dei trasporti e della navigazione-Direzione generale dell'aviazione civile, entro sette giorni dal rilascio. Il certificato è documento valido ai fini del rinnovo delle licenze e degli attestati.

ARTICOLO 10.

(Disposizioni in materia di barriere architettoniche sugli impianti di balneazione).

1. Ferme restando le disposizioni di cui all'articolo 9 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400, convertito, con modificazioni, della legge 4 dicembre 1993, n. 494, per gli impianti di balneazione già in costruzione alla data di entrata in vigore del presente decreto, le opere dirette ad eliminare le barriere architettoniche di cui all'articolo 23 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, non sono soggette ad autorizzazione o a concessione edilizia.

ARTICOLO 11.

(Entrata in vigore).

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 settembre 1994.

SCÀLFARO

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri.*
FIORI, *Ministro dei trasporti e della navigazione.*
DINI, *Ministro del tesoro.*
PAGLIARINI, *Ministro del bilancio e della programmazione economica.*
MARONI, *Ministro dell'interno.*
RADICE, *Ministro dei lavori pubblici.*
URBANI, *Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali.*
MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente.*
FISICHELLA, *Ministro per i beni culturali e ambientali.*
GUIDI, *Ministro per la famiglia e la solidarietà sociale.*

Visto, *il Guardasigilli:* BIONDI.