CAMERA DEI DEPUTATI N. 1706-A

RELAZIONE DELLE COMMISSIONI PERMANENTI RIUNITE

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

presentata alla Presidenza il 15 dicembre 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 novembre 1994, n. 660, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi

Presentato il 1° dicembre 1994

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il provvedimento in esame reitera ben otto 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 sisterna 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 riorganizzazione 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 preanmunciato. Il gruppo della lega nord, così come altri gruppi, ha comunque gia 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 comurique 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 particolarmente 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° gennaio 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 Fonte 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 in particolare presso la IX Commissione e su cui si è 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. Si è altresì convenuto di stabilire che il processo di privatizzazione del gruppo Finmare debba svolgersi in conformità alle procedure e alle modalità previste dalla legislazione vigente in materia di dismissioni di partecipazioni pubbliche. In questo modo sarà garantita la massima trasparenza delle operazioni. Quanto agli articoli 4 e 5, concernenti la materia dei parcheggi, le Commissioni hanno deliberato di sopprimere le relative disposizioni. La decisione consegue dalla necessità di consentire un rapido *iter* del provvedimento, stante l'urgenza di porre umano in particolare alla materia del trasporto pubblico locale. Ciò ovviamente non deve intendersi come una sottovalutazione dell'importanza delle questioni che attengono alla materia dei parcheggi su cui le Commissioni hanno svolto un approfondito dibattito. È tuttavia emersa la necessità di procedere in proposito ad ulteriori verifiche che avrebbero richiesto tempi forse più lunghi di quelli che l'urgenza di far fronte agli altri problemi posti dal provvedimento consente. Si è quindi convenuto di sopprimere gli articoli 4 e 5 fermo restando l'impegno, assunto anche dal Governo, di affrontare quanto prima e in termini organici la complessa tematica dei parcheggi.

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. Sono

inoltre previste disposizioni dirette a stabilire l'ammontare complessivo dei compensi da corrispondere ai membri della commissione. All'articolo 8 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. Va infine rilevato che il provvedimento agli articoli 10, 11, 12, 13, 14 e 15 riproduce integralmente disposizioni già contenute nel decreto-legge recante differimento di termini che il Governo molto opportunamente, stante l'eterogeneità della materie trattate, ha ritenuto di non reiterare. In conclusione, le Commissioni hanno svolto un approfondito lavoro che consente di valutare positivamente il contenuto del disegno di legge n. 1706, come modificato dalle correzioni proposte. Pertanto, è auspicabile che si pervenga ad una rapida conversione del decreto-legge n. 660.

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 novembre 1994, n. 660, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

ART. 1.

1. È *convertito in legge il decreto-legge* 30 novembre 1994, n. 660, 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, e 30 settembre 1994, n. 563.

TESTO
DELLE COMMISSIONI

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 novembre 1994, n. 660, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

ART. 1.

1. Il *decreto-legge* 30 *novembre* 1994, n. 660, 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 28 febbraio 1995, 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 », *e le parole:* « 31 dicembre 1994 » *sono sostituite dalle seguente:* « 30 aprile 1995 »;

dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

« 1-*bis*. « Il processo di privatizzazione di cui al comma 1 è attuato in conformità alle modalità e alle procedure di cui agli articoli 1 e 2 del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

1-*ter*. Gli atti compiuti successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto in violazione delle disposizioni di cui al comma 1-*bis* sono nulli.

1-*quater*. Il piano di riordino di cui al comma 1 deve indicare i criteri da seguire ai fini dell'attuazione di qunato previsto al comma 1-*bis* ».

L'articolo 4 è soppresso.

L'articolo 5 è soppresso.

All'articolo 6:

al comma, 2, la lettera c) è sostituita dalle seguenti:

« *c)* tre dirigenti generali del Ministero dei trasporti e della navigazione – Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

c-bis) un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento per i problemi delle aree urbane »;

il comma 3 è sostituito dai seguenti:

« 3. La commissione di cui al comma 2 deve ultimare l'esame dei progetti presentati alla data di entrata in vigore del presente

decreto utilizzando la metodologia già predisposta dal soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. La commissione sostituisce 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 lege 22 dicembre 1986, n. 910, e la commissione di cui all'articolo 6 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e prosegue l'attività delle medesime commissioni utilizzando mezzi e risorse prvisti dalle disposizioni citate.

3-*bis*. I compensi complessivi corrisposti ai membri della commissione di cui al comma 2 non possono superare l'ammontare di lire 300 milioni annue »;

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 Commissioni competenti per materia, 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, salvo quelli già previsti e disciplinati dalla convenzione di cui all'articolo 9 della legge 4 agosto 1990, n. 240 »;

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: « A decorrere dal 1° agosto 1994 » *sono inserite le seguenti:* « e fino al 31 dicembre 1995 ».

Decreto-legge 30 novembre 1994, n. 660, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 281 del 1° dicembre 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 29 novembre 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 RATIFICA* pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 283 del 3 dicembre 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 28 febbraio 1995, 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 dicembre 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, da sottoporre alla deliberazione del CIPE, deve essere approvato entro il 31 dicembre 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 del 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, uno dei lavori pubblici ed uno del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

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. 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, spaziale o sportiva, 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.

(Procedure di approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie o di impianti aeroportuali).

1. Il termine di cui all'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, è prorogato fino al 31 dicembre 1994.

ARTICOLO 11.

(Disposizioni particolari in materia di certificati di abilitazione professionale).

1. Il termine del 1° luglio 1994 di cui all'articolo 116, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come integrato dall'articolo 57, comma 1, lettera *d)*, del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, concernente il rilascio del certificato del tipo K.E. ai conducenti di veicoli adibiti a servizi di emergenza senza sostenere il relativo esame, è prorogato al 31 marzo 1995.

ARTICOLO 12.

(Gestione governativa delle ferrovie della Sardegna).

1. La gestione governativa delle ferrovie della Sardegna per conto diretto dello Stato, istituita in applicazione dell'articolo 18 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, è prorogata fino all'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385.

ARTICOLO 13.

(Modificazione di norme discriminatrici nei confronti di titolari di patente di guida italiana).

1. All'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, così come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali. »;

b) al comma 4, primo periodo, dopo le parole: « alla guida » sono inserite le seguenti: « e alla velocità » ed è soppresso l'ultimo periodo;

c) al comma 5 dopo le parole: « limiti di guida » sono inserite le seguenti: « e di velocità ».

2. All'articolo 316 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) è soppresso l'ultimo periodo del comma 1;

b) al comma 2 sono soppresse le parole: « degli autoveicoli e »;

c) è soppresso il comma 3.

3. Non sono punibili le infrazioni per violazione dell'articolo 117, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, così come modificato dal decreto legislativo 30 aprile 1993, n. 360, vigente prima della data di entrata in vigore della modifica approvata dal presente articolo.

4. I possessori di ciclomotori già in circolazione debbono dotarsi entro il 31 marzo 1995 del contrassegno di identificazione di cui all'articolo 97 del codice della strada, approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360.

ARTICOLO 14.

(Conservazione di somme nel bilancio dello Stato).

1. Le somme iscritte nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'esercizio finanziario 1993 in conto residui e in conto competenza sui capitoli 7501 e 7509, in essere al 31 dicembre del medesimo anno, sono mantenute in bilancio per gli esercizi 1994 e 1995.

2. Le disponibilità del capitolo 7212 in conto residui del bilancio del Ministero dei trasporti per il 1993, non impegnate entro tale anno possono esserlo nell'anno successivo.

3. Le disponibilità dei capitoli 1574, 2557 e 7502 del bilancio del Ministero dei trasporti non impegnate entro il 31 dicembre 1993, possono esserlo nell'anno successivo.

4. Le somme non impegnate entro il 31 dicembre 1994 sul capitolo 7294 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione possono esserlo negli esercizi successivi e comunque non oltre il 31 dicembre 1996.

ARTICOLO 15.

(Ferrovie dello Stato S.p.a.).

1. Ai fini dell'attuazione dell'articolo 1, comma 43, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, il trattamento relativo alla cessazione del rapporto di lavoro per i ferrovieri iscritti alla data del 31 maggio 1994 all'Opera di previdenza e assistenza per i ferrovieri dello Stato (OPAFS) è regolato dalla legge 14 dicembre 1973, n. 829. La società Ferrovie dello Stato S.p.a. subentra all'OPAFS anche nei rapporti attivi e passivi di cui all'articolo 5 della legge 29 gennaio 1994, n. 87.

ARTICOLO 16.

(Aggiornamento carte circolazione).

1. Il termine previsto per l'adempimento dell'obbligo di aggiornamento delle carte di circolazione degli autoveicoli che hanno l'obbligo dell'installazione del limitatore di velocità, come previsto dal decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 30 marzo 1994, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994, di attuazione della direttiva 92/6/CEE, del Consiglio del 10 febbraio 1992, relativa al montaggio ed all'impiego dei limitatori di velocità per alcune categorie di veicoli, è prorogato fino al termine di scadenza della revisione per l'anno 1995 prevista per ciascun autoveicolo.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è stabilita la certificazione da esibire ai fini del controllo, con riferimento alla proroga del termine di cui al comma 1.

ARTICOLO 17.

(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 novembre 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.