

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

77° Resoconto stenografico

SEDUTA DI VENERDÌ 12 NOVEMBRE 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935-B) *Interventi nel settore dei trasporti*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE Pag. 2, 9, 12 e *passim*
ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione* 8, 9, 33 e *passim*
BALDINI (*Forza Italia*) 2
BORNACIN (*AN*) 22, 36, 40
BOSI (*CCD*) 3, 8, 12 e *passim*

CASTELLI (*Lega Forza Padania per l'ind. del Nord*) 4, 8, 40
FALOMI (*Dem. Sin.-l'Ulivo*) 41
* GERMANÀ (*Forza Italia*) 4, 7, 16 e *passim*
RESCAGLIO (*PPI*) 41
* SARTO (*Verdi-l'Ulivo*) 5, 8, 9 e *passim*
TERRACINI (*Forza Italia*) 22, 36
VEDOVATO (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), *relatore alla Commissione* 7, 8, 33 e *passim*

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.*

I lavori hanno inizio alle ore 10,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(2935-B) *Interventi nel settore dei trasporti*, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2935-B, sospesa nella seduta di ieri.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno.

Dichiaro decaduto, per assenza dei presentatori, il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 2935-B recante interventi nel settore dei trasporti,

impegna il Governo,

affinché in sede di applicazione dell'articolo 32 nell'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete, al fine della revisione e della conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sotto-categorie, per medico specialistico dell'unità sanitaria locale si intenda il medico diabetologo».

0/2935-B/1/8

MARINO, MANZI, MARCHETTI

BALDINI. Rinuncio ad illustrare il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

premesso che:

l'uso del casco protettivo da parte dei conducenti e dei passeggeri di ciclomotori e motocicli è una misura che, in caso di incidente, può salvare vite umane e ridurre significativamente i danni fisici;

la modifica del Codice della strada che estende l'obbligo in modo generalizzato ha, tra l'altro, anche l'obiettivo di semplificare le operazioni di controllo su strada da parte delle forze di polizia;

è necessario predisporre misure organizzative per rendere effettivo l'uso del casco, tenendo conto del fatto che la circolazione dei ciclomotori è in gran parte concentrata in ambito urbano;

impegna il Governo

1) a predisporre una campagna di informazione e sensibilizzazione per l'uso del casco protettivo da parte degli utenti di ciclomotori e motocicli utilizzando in particolare le strutture scolastiche;

2) ad adottare indirizzi e provvedimenti organizzativi per una intensificazione e per un costante espletamento dei controlli da parte delle forze di polizia;

3) a promuovere le opportune intese con i Sindaci per l'adozione di iniziative rivolte in particolare alle aree urbane, anche attraverso il coinvolgimento della polizia municipale».

0/2935-B/2/8

BALDINI, BESSO CORDERO, BORNACIN, BOSI, CARPINELLI, RESCAGLIO, ROGNONI, SARTO, TERRACINI, VERALDI, VISERTA COSTANTINI

BOSI. Do per illustrati i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, alla luce dell'approvazione in sede deliberante del disegno di legge 2935-B

tenuto conto che dovranno essere emanate le norme attuative della suddetta legge

impegna il Governo

1) a tenere conto che le modifiche, contenute nell'articolo 28 all'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabiliscono che l'eccedenza all'articolo 62, può essere determinata da uno o più pezzi (come già previsto dalla legge n. 454 del 1997) e che per intera superficie utile del piano di carico del veicolo deve intendersi l'insieme di tutte le superfici atte al posizionamento del carico sul veicolo, purché nei limiti dell'articolo 61;

2) a considerare che, circa le modalità del rilascio dell'autorizzazione per i veicoli, di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, in presenza di trasporti ripetitivi con sagome di carico sempre simili, cioè entro i limiti dimensionali massimi per i quali l'autorizzazione è stata richiesta, il legislatore ha inteso che l'autorizzazione sia rilasciata automaticamente a seguito del pagamento dell'indennizzo forfettario».

0/2935-B/3/8

BOSI, BALDINI, BORNACIN

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge 2935-B avente per oggetto «Interventi nel settore dei trasporti»

impegna il Governo

a presentare all'esame delle competenti Commissioni parlamentari, per il relativo parere, il regolamento di cui all'articolo 33, comma 1-*bis*».

0/2935-B/5/8

BOSI, BALDINI, BORNACIN, TERRACINI

CASTELLI. Do per illustrato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

premessi che:

il Servizio Ferroviario Metropolitano si configura come soluzione prioritaria per affrontare a breve termine i problemi del trasporto pubblico locale nelle grandi città;

che il rapporto costi benefici del Servizio Ferroviario Metropolitano appare ottimale;

che le Ferrovie dello Stato Spa possono agire in questo caso da azienda moderna e porre in vendita i propri servizi attraverso adeguati contratti di servizio;

che la legge finanziaria 2000 all'articolo 42 prevede impegni di spesa per interventi infrastrutturali per detto servizio;

che è necessario dotare le Province di fondi al fine di avviare il Servizio laddove è opportuno e che pertanto è necessario prevedere fondi in spesa corrente

impegna il Governo

a voler approntare i necessari stanziamenti affinché i Servizi Ferroviari Metropolitani possano partire forniti dei necessari finanziamenti».

0/2935-B/4/8

CASTELLI

GERMANÀ. Do per illustrato i seguenti ordini del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 2935-B recante interventi nel settore dei trasporti

impegna il Governo

a porre in essere, con l'ausilio del CNR e di altri organismi o Enti, studi finalizzati alla realizzazione di un casco leggero in materiale tipo Kevlar che ne consentano l'utilizzo nei mesi di luglio e agosto e nelle regioni del Mezzogiorno, per coloro che abbiano superato il trentesimo anno di età».

0/2935-B/6/8

GERMANÀ, TERRACINI

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 2935-B recante interventi nel settore dei trasporti

premesso:

che l'articolo 4 consente al Ministero dei trasporti e della navigazione l'assunzione di personale senza l'aumento delle vigenti dotazioni organiche;

che la legge finanziaria per il 2000 (ddl 4236-A) prevede, all'articolo 14 (Assunzioni di personale e misure di potenziamento del *part time*), una riduzione del personale della Pubblica Amministrazione non inferiore all'1 per cento rispetto a quello in servizio al 31 dicembre 1997 e che nell'ambito delle procedure di autorizzazione delle assunzioni deve essere prioritariamente garantita l'immissione in servizio dei vincitori dei concorsi espletati alla data del 30 settembre 1999,

impegna il Governo

a tenere conto, in sede di applicazione del sopra richiamato articolo 4, di quanto disposto dalla legge finanziaria».

0/2935-B/7/8

BALDINI, GERMANÀ, TERRACINI

SARTO. Il testo degli ordini del giorno, da me presentati, è il seguente:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

premesso che:

l'articolo 3, comma 3, al fine di migliorare la mobilità nelle aree urbane, dispone che l'utilizzo delle risorse previste dall'articolo 6, comma 3, della legge 29 maggio 1989, n. 205, possono essere destinate anche al controllo telematico della circolazione e della sosta nelle aree urbane di cui all'articolo 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122;

l'articolo 31 vieta la fabbricazione e l'uso di ogni dispositivo che segnali le apparecchiature di rilevamento di cui all'articolo 142, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, utilizzate per il controllo delle violazioni;

l'utilizzo efficace di apparecchiature telematiche ed elettroniche per il controllo del traffico e delle violazioni del codice della strada è essenziale per garantire con strumenti moderni il rispetto delle norme, il controllo generalizzato e la repressione delle violazioni;

impegna il Governo

1) a esplicitare e prescrivere, in sede di modifiche del codice della strada o mediante altro opportuno provvedimento, la piena legittimità e ef-

ficacia anche ai fini sanzionatori degli strumenti e dispositivi telematici di controllo e di rilevamento delle violazioni delle norme del codice della strada e della circolazione;

2) ad assumere provvedimenti per favorire l'estensione di tali dispositivi di rilevamento automatico al fine di generalizzare e rendere più efficaci i controlli e la repressione delle violazioni ai fini della sicurezza».

0/2935-B/8/8

SARTO

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 2935-B recante interventi nel settore dei trasporti,

premesso che:

l'articolo 27 depenalizza le violazioni alla disciplina della navigazione interna, stabilita dalle Regioni, in quanto esse non costituirebbero più, come è attualmente stabilito, violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione di cui all'articolo 1231 del codice della navigazione;

nella laguna di Venezia perdura una grave situazione di abusivismo, in particolare rispetto a natanti anche di rilevanti dimensioni che trasportano turisti senza le necessarie autorizzazioni e con ingenti guadagni, e che aggravano tra l'altro sia il moto ondoso che provoca gravi danni al patrimonio storico della città sia le precarie condizioni di sicurezza della navigazione lagunare;

la citata depenalizzazione e la riduzione delle violazioni a semplice infrazione amministrativa rende più difficile l'eliminazione del fenomeno dell'abusivismo, per cui si richiedono efficaci misure per raggiungere ugualmente tale obiettivo

impegna il Governo

1) ad attivarsi d'intesa con la Regione e gli Enti locali per adottare efficaci misure di controllo e repressione dell'abusivismo in modo da eliminare tale intollerabile situazione e quindi garantire la legittimità, regolarità e sicurezza della navigazione lagunare;

2) a sostenere le misure contro il moto ondoso che mina le basi stesse degli insediamenti lagunari».

0/2935-B/9/8

SARTO

L'ordine del giorno 0/2935-B/8/8 riguarda l'efficacia ai fini sanzionatori degli strumenti telematici, elettronici per il controllo delle violazioni del codice della strada su cui sappiamo oggi esistere un enorme contenzioso che bisogna assolutamente risolvere. Quindi, ritengo necessario un impegno per assumere, in sede di modifiche del codice della strada o mediante altro provvedimento, normative in grado di risolvere il problema.

L'ordine del giorno 0/2935-B/9/8 riguarda un impegno per il Governo ad attivarsi, d'intesa con le regioni e gli enti locali, competenti sulla laguna di Venezia, per adottare misure di controllo e repressione delle attività abusive di cui ho parlato ieri, poichè proprio con questo provvedimento si introduce la depenalizzazione del fenomeno stesso.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno 0/2935-B/2/8.

Sull'ordine del giorno 0/2935-B/3/8 propongo di inserire, al punto 2), dopo la parola: «richiesta» le seguenti parole: «l'autorizzazione stessa venga rilasciata per i periodi predeterminati indicati nella richiesta con procedura semplificata» e quindi sopprimere le seguenti parole: «il legislatore ha inteso che l'autorizzazione sia rilasciata automaticamente a seguito del pagamento dell'indennizzo forfettario».

Il testo della legge, infatti, non consentirebbe automaticamente il rilascio dell'autorizzazione.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/2935-B/4/8, presentato dal senatore Castelli, mi rimetto al parere del rappresentante del Governo, dal momento che si tratta di un'indicazione relativa a stanziamenti, facendo tuttavia osservare, come peraltro aveva già indicato il Sottosegretario nella seduta di ieri, che per la verità questo aspetto dovrebbe rientrare nell'attuazione del decreto legislativo che trasferisce tali materie alle regioni.

Abbiamo già parlato nella seduta di ieri dell'argomento trattato nell'ordine del giorno 0/2935-B/5/8, presentato dal senatore Bosi e da altri senatori. Da quanto ricordo, vi è una disponibilità, anticipata dal Governo, in questa direzione. Per assicurare la Commissione esprimo comunque parere favorevole.

Quanto all'ordine del giorno 0/2935-B/6/8, presentato dai senatori Germanà e Terracini, capisco il senso della proposta avanzata ma chiederei se possibile di trovare una formulazione non così specifica, e propongo la seguente: «a promuovere studi finalizzati alla realizzazione di caschi anche leggeri, che assicurino adeguate garanzie di sicurezza nel rispetto delle norme comunitarie in materia di omologazione».

GERMANÀ. Mi dichiaro favorevole a tale riformulazione.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Quanto all'ordine del giorno 0/2935-B/7/8, presentato dal senatore Baldini e da altri senatori, innanzitutto vi è un riferimento ad una norma contenuta nel disegno di legge finanziaria al momento ancora solamente in discussione. Tuttavia, mi pare chiaro che nel momento in cui sarà approvata si procederà ad un adeguamento. Mi rimetto tuttavia al Governo per una valutazione più approfondita.

Quanto all'ordine del giorno 0/2935-B/8/8, presentato dal senatore Sarto, ho difficoltà ad esprimere parere favorevole: condivido quanto espresso; ma devo far osservare che le modifiche al codice della strada

sono una competenza del Parlamento. Propongo pertanto al presentatore di inserire all'inizio del punto 1 le seguenti parole: «a dare piena collaborazione al Parlamento per»; ciò al fine di chiarire il senso dell'impegno al Governo.

SARTO. Mi dichiaro favorevole alla modifica in questione.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Quanto all'ordine del giorno 0/2935-B/9/8, presentato dal senatore Sarto, esprimo parere favorevole, proponendo tuttavia di inserire al punto 2), dopo la parola: «misure», le seguenti: «di intesa con le altre autorità competenti sulla navigazione lagunare».

SARTO. Mi dichiaro favorevole alla modifica in questione.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accolgo l'ordine del giorno 0/2935-B/2/8.

Chiedo invece di inserire, alla fine del punto 1), per poter accogliere l'ordine del giorno 0/2935-B/3/8, anche le seguenti parole: «ed annotate nella carta di circolazione».

BOSI. Mi dichiaro favorevole a tutte le modifiche proposte.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accolgo pertanto l'ordine del giorno in questione nel testo modificato.

Non posso accogliere l'ordine del giorno 0/2935-B/4/8, presentato dal senatore Castelli, perché abbiamo già operato il trasferimento delle risorse e dei poteri in ordine alla mobilità locale alle regioni anche se forse in ritardo. Le regioni ora hanno la piena disponibilità delle risorse per predisporre contratti di servizio sulla mobilità locale ed, all'interno di quelle risorse, è compreso naturalmente l'ampliamento di utilizzazione dei rami ferroviari della rete metropolitana che sono quelli che necessitano di più risorse.

Pregherei, quindi, il senatore Castelli di ritirare l'ordine del giorno.

CASTELLI. Accogliendo l'invito, ritiro l'ordine del giorno 0/2935-B/4/8.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accolgo l'ordine del giorno 0/2935-B/5/8. Dichiaro di accogliere anche l'ordine del giorno 0/2935-B/6/8, nel testo riformulato.

Esprimo parere favorevole all'ordine del giorno 0/2935-B/7/8, naturalmente tenendo conto dell'osservazione del relatore, che la legge finanziaria è in discussione e quindi esiste questo limite.

Sono d'accordo con le formulazioni proposte dal relatore per quanto riguarda gli ordini del giorno 0/2935-B/8/8 e 0/2935-B/9/8.

SARTO. Sono d'accordo con le proposte del relatore di modifica degli ordini del giorno testè citati.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Accolgo i suddetti ordini del giorno nel testo modificato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione delle singole modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

La Camera dei deputati ha soppresso l'articolo 1 del testo approvato dal Senato.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo.

È approvata.

Passiamo all'esame dell'articolo 1, corrispondente all'articolo 2 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 1.

(Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457)

1. Il primo periodo del comma 1 dell'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, si intende nel senso che per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcata su navi iscritte nel registro internazionale, i benefici derivanti dall'esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali sono concessi alle imprese armatrici e comprendono sia gli oneri previdenziali ed assistenziali direttamente a carico dell'impresa, sia la parte che le stesse imprese versano per conto del lavoratore dipendente.

2. All'articolo 2, comma 1, lettera *b*), del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Sulle navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda ovvero alle 4.000 tonnellate di stazza lorda convenzionale come definite sulla base dei contratti collettivi nazionali di lavoro, il numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione è di tre, tra cui obbligatoriamente il comandante».

È approvato.

Art. 2.

(Incarichi di studi di fattibilità e progettazione)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a conferire incarichi di studi di fattibilità e di progettazione per i collegamenti internazionali intermodali nonché ad avvalersi di professionisti con specifica competenza per la valutazione tecnico-economica degli studi e progetti stessi anche nella fase di attuazione.

2. Per le finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 2.500 milioni per l'anno 1999, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. Il Governo trasmette una relazione annuale al Parlamento sugli incarichi conferiti ai sensi del presente articolo e sui progetti interessati.

Metto ai voti l'articolo 2, corrispondente all'articolo 3 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 3.

(Disposizioni varie)

1. Il termine di cui all'articolo 1 della legge 4 marzo 1982, n. 67, è prorogato al 31 dicembre 2007. Gli interventi relativi alle spese infrastrutturali fanno carico all'Autorità portuale di Genova o a soggetti con essa convenzionati.

2. I progetti di costruzione di ferrovie metropolitane e relative varianti approvati dalla regione competente e dal Ministero dei trasporti e della navigazione possono essere realizzati anche in pendenza del procedimento di approvazione del piano dei trasporti pubblici di cui all'articolo 2, primo comma, della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

3. Al fine di migliorare la mobilità nelle aree urbane, le risorse previste dall'articolo 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, possono essere destinate anche a tramvie ed altri sistemi di trasporto di massa nonché al controllo telematico della circolazione e della sosta nelle aree urbane di cui all'articolo 6 della legge 24 marzo 1989, n. 122.

4. Per l'attuazione degli interventi di cui al comma 3, da realizzare nell'ambito dei piani di cui all'articolo 14, comma 2, lettera *b*), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, i comuni sono autorizzati a stipulare mutui decennali con onere di ammortamento assistito da contribuzione statale pari ad una rata annua costante posticipata inferiore di 1,5 punti percentuali al saggio applicato dalla Cassa depositi e prestiti, utilizzando, allo scopo, le disponibilità di cui al citato articolo 6, comma 3, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205.

5. Per la realizzazione degli investimenti ferroviari del Corridoio europeo n. 5 e collegamenti, con priorità per il tratto ferroviario Bergamo-Seregno, è autorizzato un limite di impegno ventennale di lire 5 miliardi a decorrere dall'anno 2000 ed è altresì autorizzata la spesa di lire 60 miliardi per l'anno 2001. All'onere derivante dal presente comma, pari complessivamente a lire 5 miliardi per l'anno 2000, a lire 65 miliardi per l'anno 2001 e a lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 2002 al 2019, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apporare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. Al fine di favorire l'intermodalità e dare attuazione agli investimenti nel settore interportuale finanziati con i decreti-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 341, 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, e 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, ovvero con ulteriori provvedimenti relativi ad interventi per le aree depresse, è confermata la validità della graduatoria approvata in applicazione degli articoli 4 e 6 della legge 4 agosto 1990, n. 240, e successive modificazioni, e relative procedure applicative.

7. È autorizzata la spesa di lire 1 miliardo per ciascuno degli anni 1999, 2000 e 2001 per l'urgente predisposizione degli studi di fattibilità del tratto ferroviario Lecco-Molteno-Como. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 1 miliardo per l'anno 1999, lire 1 miliardo per l'anno 2000 e lire 1 miliardo per l'anno 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della

programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 3, corrispondente all'articolo 4 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 4.

(Funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa)

1. Per l'espletamento delle funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa, così come previsto dall'articolo 1, comma 13, lettera e), della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e per l'attuazione delle disposizioni sul trasporto combinato, contenute nella legge 23 dicembre 1997, n. 454, con particolare riguardo ai compiti di vigilanza previsti dall'articolo 6 della medesima legge n. 454 del 1997, è consentita al Ministero dei trasporti e della navigazione l'assunzione di personale con profilo professionale tecnico in un numero massimo di venti unità appartenenti alle aree di inquadramento B e C, senza l'aumento delle vigenti dotazioni organiche e nel rispetto delle procedure di programmazione delle assunzioni di personale previste dall'articolo 39 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, e successive modificazioni.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può conferire, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 338, incarichi di studi ad esperti per specifiche esigenze di supporto tecnico-scientifico connesse all'attività di vigilanza del Ministero dei trasporti e della navigazione sulla società Ferrovie dello Stato spa.

Passiamo alla votazione.

BOSI. Dichiaro il mio voto di astensione.

PRESIDENTE. Metto i voti l'articolo 4, corrispondente all'articolo 5 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 5.

(Disposizione relativa a talune tipologie di esercizi commerciali)

1. Alle aree ricomprese nelle pertinenze di stazioni ferroviarie, porti e aeroporti non si applica l'articolo 10, comma 1, lettera c), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114.

Metto ai voti l'articolo 5, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 6.

*(Ristrutturazione e ammodernamento
della stazione ferroviaria di Battipaglia)*

1. Ai fini di accelerare il coordinamento funzionale ed operativo nei sistemi regionali di trasporto, il Ministro dei trasporti e della navigazione attribuisce, a decorrere dal 1° ottobre 1999, con proprio decreto, alla società Ferrovie dello Stato spa le risorse per la ristrutturazione e l'ammodernamento della stazione ferroviaria di Battipaglia.

2. All'onere di lire 5 miliardi per l'anno 1999 derivante dal presente articolo, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 6, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 7.

(Fondo di solidarietà)

1. La disposizione di cui al comma 1-bis dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, si applica anche per l'anno 1999.

2. Il fondo di solidarietà istituito dall'articolo 4 della legge 4 marzo 1981, n. 67, è soppresso a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge e la sua residua consistenza patrimoniale confluisce nel Fondo di solidarietà istituito con il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale ferroviario stipulato il 18 novembre 1994. Tutti i risarcimenti e gli addebiti riconducibili all'intervento del fondo soppresso sono posti a carico del citato Fondo di solidarietà, che interviene secondo le regole del proprio statuto e del proprio regolamento.

3. Il trasferimento di cui al comma 2 è esente da imposte.

Metto ai voti l'articolo 7, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 8.

(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)

1. I contratti di servizio di cui agli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono soggetti all'imposta di registro in misura fissa e sono esenti dal pagamento dei diritti di segreteria di cui alla tabella D della legge 8 giugno 1962, n. 604, secondo quanto previsto dall'articolo 40 della stessa legge n. 604 del 1962, e successive modificazioni.

2. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi non ripianati, relativi agli anni 1997-1998, di tutte le aziende di trasporto pubblico ferroviario in concessione ed in gestione commissariale con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicennale pari a lire 40 miliardi a decorrere dall'anno 2000. Entro il predetto limite le aziende stesse sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuna delle banche interessate le relative quote di ammortamento.

3. All'onere derivante dal comma 2, pari a lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 8, corrispondente all'articolo 6 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 9.

(Allineamento delle aliquote contributive per i dipendenti delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto)

1. Per l'anno 1999, in attesa della definizione del complessivo assetto dei contributi previdenziali a carico dei dipendenti dalle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto di cui al decreto legislativo 29 giugno 1996, n. 414, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, le aliquote contributive a carico dei predetti dipendenti sono ridotte mediante allineamento a quelle medie dei dipendenti del settore industriale.

2. L'importo delle complessive minori entrate derivanti dall'applicazione del comma 1 è corrisposto all'INPS dal Ministero dei trasporti e della navigazione mediante un piano di rientro commisurato ad un limite di impegno quindicennale di lire 10 miliardi a decorrere dall'anno 2000, che costituisce il limite massimo di spesa per l'attuazione del medesimo comma 1.

3. All'onere derivante dal presente articolo, pari a lire 10 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

4. Al fine di sostenere il processo di liberalizzazione dei servizi di pubblico trasporto, i contributi erariali a favore delle regioni e degli enti locali titolari di contratti di servizio sono incrementati di un ammontare parametrato al maggiore onere ad essi derivante dall'attuazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, assicurando comunque la neutralità finanziaria per il bilancio dello Stato. Le procedure e le modalità per l'attuazione del presente comma sono determinate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, delle finanze e dei trasporti e della navigazione, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

5. All'onere derivante dal comma 4, valutato in lire 1.100 miliardi in ragione d'anno a decorrere dal 1999, e comunque da rideterminare ogni anno in base all'onere effettivo di cui al medesimo comma 4, si provvede mediante utilizzo di quota delle maggiori entrate derivanti dall'applicazione dell'articolo 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

Metto ai voti l'articolo 9, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 10.

(Modifiche al codice della navigazione)

1. I commi primo, secondo e terzo dell'articolo 119 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani o comunitari di età non inferiore ai quindici anni che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento.

Possono essere iscritti nelle matricole della gente di mare gli allievi degli Istituti tecnici nautici e degli Istituti professionali ad indirizzo marittimo.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può consentire che nelle matricole della gente di mare siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica».

Passiamo alla votazione.

GERMANÀ. Sulla base di accordi intervenuti in sede di Ufficio di presidenza, volutamente non abbiamo presentato proposte di modifica a questo articolo, però l'ultimo comma non è facilmente interpretabile e intelligibile. Infatti, cosa significa «italiani non appartenenti alla Repubblica»?

Per questo motivo mi asterrò dalla votazione dell'articolo.

BOSI. Concordo con il collega e anch'io mi asterrò.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 10, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

L'articolo 11, corrispondente all'articolo 7 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 12.

(Norme sul trasporto pubblico locale)

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi all'anno 1997, dei servizi di trasporto pubblico lo-

cale di competenza delle regioni a statuto ordinario e da queste certificati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge con un contributo rapportato ad un limite di impegno quindicennale pari a lire 35 miliardi a decorrere dall'anno 1999. Il contributo è ripartito con i criteri e le modalità indicati nell'articolo 2, commi 1 e 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194. Le regioni sono autorizzate ad utilizzare per investimenti la quota di contributo eccedente il 30 per cento del disavanzo.

2. All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 35 miliardi per ciascuno degli anni dal 1999 al 2013, si provvede, per gli anni 1999, 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad appor-tare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

3. All'articolo 2, comma 2, della legge 18 giugno 1998, n. 194, le parole «comma 3» sono sostituite dalle seguenti: «comma 5».

Metto ai voti l'articolo 12, corrispondente all'articolo 8 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 13.

(Interventi a sostegno del trasporto rapido di massa)

1. Per gli interventi di cui all'articolo 10, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il limite massimo dei mutui garantiti dallo Stato è elevato al 60 per cento del costo di realizzazione dell'investimento. Per gli interventi stessi sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 2 miliardi a decorrere dall'anno 2000.

2. Per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 37 miliardi a decorrere dall'anno 2000 ai fini della realizzazione delle opere previste in progetti esecutivi già approvati.

3. Gli enti locali beneficiari dei finanziamenti statali di cui agli articoli 9 e 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, approvano i progetti relativi agli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, previo rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Ai fini dell'approvazione di cui al comma 3, gli enti locali possono avvalersi dei competenti servizi tecnici del Ministero dei trasporti e della navigazione.

5. Ad avvenuta approvazione dei progetti definitivi, sono trasferiti agli enti beneficiari i contributi necessari alla realizzazione dell'opera.

6. Il Ministero dei trasporti e della navigazione adotta le opportune direttive al fine di coordinare ed uniformare l'attività di cui ai commi 3, 4 e 5.

7. Il Ministero dei trasporti e della navigazione svolge un'azione di monitoraggio e di vigilanza sulla regolare attuazione degli interventi anche con riferimento al rispetto dei tempi programmati, attraverso un'attività ispettiva presso gli enti beneficiari.

8. All'articolo 3, comma 1, lettera *a*), della citata legge n. 211 del 1992, le parole: «di massima» sono sostituite dalla seguente: «definitiva». La progettazione definitiva è richiesta anche per l'allocazione delle risorse stanziata dall'articolo 50, comma 1, lettera *a*), della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

9. All'onere derivante dal presente articolo, pari a lire 39 miliardi per ciascuno degli anni dal 2000 al 2009 e a lire 37 miliardi per ciascuno degli anni dal 2010 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 13, corrispondente all'articolo 9 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 14.

(Interventi a favore del trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano)

1. Ai fini della sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano, secondo un piano di ripartizione adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali e ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinate dal limite di impegno quindicennale a carico dello Stato di lire 20 miliardi a

decorrere dall'anno 2000. Il piano è inviato per il parere alle competenti Commissioni parlamentari.

2. All'onere derivante dal comma 1, pari a lire 20 miliardi annue per ciascuno degli anni dal 2000 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 14, corrispondente all'articolo 10 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

L'articolo 15, corrispondente all'articolo 11 del testo del Senato, non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 16, corrispondente all'articolo 12 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 16.

(Modifica dell'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. L'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente:

«Art. 25. - (*Norme assistenziali*) – 1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può, con decreto da emanare di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, imporre a carico degli spedizionieri e ricevitori di merci nonchè delle imprese autorizzate all'esercizio di operazioni portuali un contributo in misura non superiore a lire 40 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata, con parziale attribuzione dell'onere ai lavoratori da esse dipendenti, nei limiti e con le modalità stabiliti dal decreto stesso. Il gettito derivante dall'applicazione del contributo è destinato all'assistenza ed alla tutela della integrità fisica dei lavoratori delle imprese operanti in porto e delle loro famiglie.

2. Il regio decreto-legge 24 settembre 1931, n. 1277, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 marzo 1932, n. 269, recante "Norme intese a regolare la gestione amministrativa e contabile degli Uffici del lavoro portuale e dei fondi relativi" è abrogato.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono stabiliti i criteri e le modalità per la liquidazione del patrimonio finanziario, immobiliare e mobiliare della gestione "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale". L'eventuale saldo attivo derivante dalla liquidazione è versato all'entrata del bilancio dello Stato.

4. Con proprio decreto il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede alla nomina del liquidatore che potrà avvalersi del personale in servizio presso il Ministero dei trasporti e della navigazione. Con lo stesso decreto sono stabiliti i compensi per il liquidatore e per il personale utilizzato con onere a carico del "Bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale"».

2. Il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di cui al comma 3 dell'articolo 25 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, è emanato entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

È approvato.

L'articolo 17, corrispondente all'articolo 13 del testo del Senato, non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 18, corrispondente all'articolo 14 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 18.

(Proventi contravvenzionali)

1. I proventi contravvenzionali previsti dalla legge 26 gennaio 1865, n. 2134, derivanti dall'accertamento delle violazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, non sono soggetti a riparto.

2. Al comma 4, primo periodo, dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le parole: «nonchè, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 19, corrispondente all'articolo 15 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 19.

(Modifiche all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)

1. La lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, è sostituita dalla seguente:

«*b*) i limiti minimi dei canoni che i concessionari sono tenuti a versare».

2. All'articolo 18 della citata legge n. 84 del 1994, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«*1-bis*. Sono fatti salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i canoni stabiliti dalle autorità portuali relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1».

È approvato.

Do lettura dell'articolo 20, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 20.

(Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali)

1. L'aumento dell'onere derivante dal comma 4 dell'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, valutato in ulteriori 17 miliardi di lire, è posto a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, che provvede anche con l'accensione di mutui ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto-legge n. 6 del 1990. A tale fine è autorizzata la concessione a favore del Fondo gestione medesimo di un limite di impegno quindicennale di lire 1,7 miliardi a decorrere dall'anno 1999. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 1,7 miliardi per ciascuno degli anni dal 1999 al 2013, si provvede, per gli anni 1999, 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

BOSI. Signor Presidente, dichiaro la mia astensione.

TERRACINI. Anch'io.

BORNACIN. Mi astengo.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

È approvato.

L'articolo 21, corrispondente all'articolo 16 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 22, corrispondente all'articolo 17 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 22.

(Interventi per l'escavazione dei porti marittimi nazionali)

1. Per gli interventi di cui all'articolo 9, comma 6, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 24,5 miliardi per l'anno 1998, cui si provvede a carico dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

È approvato.

L'articolo 23, corrispondente all'articolo 18 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato.

Metto ai voti l'articolo 24, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 24.

(Realizzazione e sviluppo dei sistemi informativi automatizzati)

1. Per la realizzazione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati si applicano, relativamente agli oneri per i componenti, anche esterni, delle commissioni di valutazione, di collaudo e per il direttore dei lavori, le disposizioni di cui all'articolo 21, comma 8, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.

2. Con decreto dirigenziale sono ripartite, per le diverse professionalità e per i diversi carichi di lavoro, le competenze di cui al comma 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 25, corrispondente all'articolo 19 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 25.

(Navigazione ad uso privato o in conto proprio nelle acque marittime)

1. Le navi minori e i galleggianti, di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, aventi una lunghezza fuori tutto non superiore a 24 metri, possono essere iscritti nei registri e destinati a servizi speciali per uso privato ovvero per uso in conto proprio per la navigazione nelle acque marittime entro 12 miglia dalla costa.

2. Agli effetti del comma 1 si intende:

a) per uso privato, l'utilizzazione dell'unità come mezzo di locomozione propria e di terzi a titolo amichevole;

b) per uso in conto proprio, l'utilizzazione dell'unità per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse all'attività istituzionale di soggetti pubblici o privati o all'attività imprenditoriale di soggetti commerciali ivi compresa l'attività di acquacoltura in acque marine con gabbie galleggianti o sommerse.

3. Le navi minori e i galleggianti possono essere comandati e condotti dal proprietario dell'unità, dal titolare della ditta o da persona che abbia un regolare contratto di lavoro con la ditta medesima, che siano in possesso di una delle abilitazioni già previste dall'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, previo corso di addestramento e di familiarizzazione a bordo dell'unità per il periodo ritenuto necessario sotto la diretta responsabilità della ditta per le sole unità di cui al comma 2, lettera b), del presente articolo. Alle stesse condizioni il personale dipendente della ditta può essere imbarcato ed impiegato per lo svolgimento dei servizi di bordo dell'unità.

4. Ai fini della sicurezza della navigazione alle unità destinate ad uso privato, di cui al comma 2, lettera a), si applica il regolamento di sicurezza per la navigazione da diporto, approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 21 gennaio 1994, n. 232.

5. I requisiti di idoneità e di sicurezza per le unità destinate ad uso in conto proprio, di cui al comma 2, lettera b), sono determinati con uno o più decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, in relazione al particolare servizio speciale cui l'unità è destinata. In attesa dell'emanazione dei decreti stessi, alle unità destinate ai servizi speciali per uso in conto proprio si applica il regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 novembre 1991, n. 435. Nelle relative certificazioni di idoneità e di sicurezza sentito l'ente tecnico, devono essere indicate le prescrizioni particolari, in relazione al concreto servizio speciale cui l'unità è destinata, con riferimento alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia delle persone imbarcate.

6. Le unità indicate nei precedenti commi possono trasportare un numero massimo di dodici persone, escluso l'equipaggio. Le medesime unità non sono soggette al rilascio del ruolino di equipaggio previsto per le navi minori e i galleggianti; per la loro utilizzazione è dovuta la tassa di stazionamento di cui all'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni, da versare in ragione d'anno.

È approvato.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 20 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 21 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 22 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 23 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 24 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Metto ai voti l'articolo 26, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 26.

*(Obbligo del conseguimento della qualifica di «autorizzato»
per l'esercizio dei servizi di trasporto di passeggeri
nelle zone di navigazione interna della laguna veneta)*

1. L'articolo 520 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, è sostituito dal seguente:

«Art. 520. - *(Mansioni richiedenti titolo professionale)* - 1. Il personale imbarcato per mansioni richiedenti titolo professionale sulle navi adi-

bite ai servizi pubblici di navigazione, di linea, nelle zone di navigazione interna della laguna veneta, deve essere provvisto di titolo professionale marittimo equivalente a quello richiesto per la navigazione interna ed avere conseguito la qualifica di "autorizzato" secondo le norme vigenti in materia di navigazione interna.

2. Il personale imbarcato per la condotta di navi adibite ai servizi pubblici non di linea di cui all'articolo 1, comma 2, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, ai sensi dell'articolo 6 della legge stessa e con le procedure indicate dalla normativa regionale, deve conseguire l'iscrizione nel Ruolo dei conducenti.

3. Le disposizioni del presente articolo non si applicano al personale imbarcato sulle navi destinate al servizio di trasporto di passeggeri in navigazione nazionale locale limitata alla laguna veneta, ove acquisiscano i servizi nelle zone lagunari di navigazione marittima e ancorchè, ai sensi dell'articolo 24 del codice e dell'articolo 4 del presente regolamento, estendano i viaggi alle zone lagunari di navigazione interna».

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'articolo 27, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 27.

(Violazioni della disciplina della navigazione interna)

1. Le violazioni alla disciplina della navigazione interna, stabilita dalle regioni ai sensi dell'articolo 105, comma 2, lettera *d*), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, non costituiscono violazione delle norme sulla sicurezza della navigazione di cui all'articolo 1231 del codice della navigazione.

BOSI. Dichiaro il mio voto contrario.

SARTO. Anche io.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 28, corrispondente all'articolo 26 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 28.

(Modifiche agli articoli 10, 167 e 176 del decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici *coils* e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile»;

b) il comma 2-bis è sostituito dal seguente:

«2-bis. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione è concessa dall'ente proprietario previo pagamento di un indennizzo forfettario pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi rispettivamente dovuti per i medesimi veicoli isolati a tre e quattro assi e le combinazioni a sei o più assi, da corrispondere contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata. L'autorizzazione per la percorrenza di strade di tipo "A" è comunque subordinata al pagamento delle tariffe prescritte dalle società autostradali. I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. Ai veicoli ed ai trasporti di cui sopra sono altresì applicabili le sanzioni di cui al comma 5 dell'articolo 34, aumentate di due volte, e ai commi 21 e 22 del presente articolo»;

c) al comma 3, dopo la lettera g) sono aggiunte le seguenti:
«g-bis) che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno;
g-ter) isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di macchine operatrici e di macchine agricole»;

d) al comma 6:

1) al primo periodo, dopo le parole: « per la rimanente rete viaria» sono aggiunte le seguenti: «, salvo quanto stabilito al comma 2, lettera b)»;

2) alla lettera a), le parole: «con il limite massimo di 13,44 m. per gli autoveicoli isolati, 20,16 m. per gli autotreni e 17,36 m. per gli auto-articolati» sono sostituite dalle seguenti: «con i limiti stabiliti dall'articolo 61»;

3) alla lettera b), le parole: «lettera e) e lettera g)» sono sostituite dalle seguenti: «lettera g), lettera g-bis) e lettera g-ter)»;

4) dopo la lettera b), è aggiunta la seguente:

«b-bis) di cui al comma 3, lettera e), quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano l'altezza di 4,30 m. e non eccedano in lunghezza di oltre il 12 per cento i limiti stabiliti dall'articolo 61, a condizione che siano rispettati gli altri limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'articolo 167, comma 4»;

e) al comma 10, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico»;

f) il comma 18 è sostituito dal seguente:

«18. Chiunque, senza avere ottenuto l'autorizzazione, ovvero violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione relativamente ai percorsi prestabiliti, fatta esclusione di brevi tratte non prevedibili e funzionali alla consegna delle merci, su o tra percorsi già autorizzati, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica, nonchè superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.165.000 a lire 4.700.000»;

g) il comma 19 è sostituito dal seguente:

«19. Chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo eccezionale senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 235.000 a lire 940.000. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità ovvero circoli con un veicolo eccezionale, senza rispettare tutte le prescrizioni non comprese fra quelle indicate al comma

18, ad esclusione dei casi in difetto, ancorchè maggiori delle tolleranze ammesse e/o con numero inferiore degli elementi del carico autorizzato»;

h) al comma 21, dopo le parole: «lettera *n*),» sono inserite le seguenti: «salvo che ciò sia espressamente consentito, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose,»;

i) il comma 23 è sostituito dal seguente:

«23. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al proprietario del veicolo sia al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo, ad esclusione di quelle relative a violazioni di norme di cui al Titolo V che restano a carico del solo conducente del veicolo»;

l) il comma 24 è sostituito dal seguente:

«24. Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a trenta giorni, nonchè la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a due mesi, secondo le norme di cui al Capo I, sezione II, del Titolo VI. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di massa previsti dall'articolo 62, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'articolo 61, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento, tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta»;

m) il comma 25 è sostituito dal seguente:

«25. Nelle ipotesi di violazione dei commi 18, 21 e 22, l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non si sia munito dell'autorizzazione, ovvero non abbia ottemperato alle norme ed alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Il veicolo deve essere condotto in un luogo indicato dal proprietario dello stesso, al fine di ottemperare al fermo amministrativo; durante la sosta la responsabilità del veicolo e il relativo trasporto rimangono a carico del proprietario. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi»;

n) dopo il comma 25 sono inseriti i seguenti:

«25-bis. Nelle ipotesi di violazione del comma 19 il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico o il veicolo ovvero non abbia adempiuto alle prescrizioni omesse. L'agente accertatore procede al ritiro immediato della carta di circola-

zione, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sistemazione del carico; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane del conducente. I documenti sono restituiti all'avente diritto, allorchè il carico o il veicolo siano stati sistemati, ovvero quando sia stata adempiuta la prescrizione omessa.

25-ter. Il personale abilitato che nel corso di una scorta tecnica non rispetta le prescrizioni o le modalità di svolgimento previste dal regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila a lire due milioni. Ove in un periodo di due anni il medesimo soggetto sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dell'abilitazione da uno a tre mesi, ai sensi della sezione II del capo I del titolo VI.

25-quater. Oltre alle sanzioni previste nei commi precedenti non è data facoltà di applicare ulteriori sanzioni di carattere amministrativo da parte degli enti di cui al comma 6».

2. Nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, ove siano indicati gli importi delle sanzioni di cui ai commi 18 e 19 dell'articolo 10, essi vanno sostituiti con importi non rivalutati ai sensi dell'articolo 195, comma 3, del medesimo decreto legislativo, pari, rispettivamente, a lire: unmilione/quattromilioni e a lire: duecentomila/ottocentomila.

3. Al comma 11 dell'articolo 167 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «La franchigia del cinque per cento è prevista anche per i trasporti eccezionali e in tale caso non decade la validità dell'autorizzazione».

4. Il comma 12 dell'articolo 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«12. I conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell'autostrada, purchè muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario, sono esentati, quando sussistano effettive esigenze di servizio, dall'osservanza delle norme del presente articolo relative al divieto di effettuare: *a)* la manovra di inversione del senso di marcia; *b)* la marcia, la retromarcia e la sosta in banchina di emergenza; *c)* il traino dei veicoli in avaria. Sono esonerati dall'osservanza del divieto di attraversare i varchi in contromano in prossimità delle stazioni di uscita o di entrata in autostrada i veicoli e/o trasporti eccezionali purchè muniti di autorizzazione dell'ente proprietario della strada».

5. Sono abrogate tutte le disposizioni del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, in contrasto con le disposizioni di cui al presente articolo.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 29, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 29.

*(Modifiche agli articoli 20 e 234
del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 20 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, sono aggiunte, in fine, le parole: «ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione»;

b) al comma 3, il terzo periodo è sostituito dal seguente: «Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria».

2. Il comma 1 dell'articolo 234 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«1. Per gli adeguamenti conseguenti alle disposizioni dell'articolo 20 i comuni stabiliranno un periodo transitorio durante il quale restano consentiti le occupazioni, le installazioni e gli accessi al momento esistenti».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 30, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 30.

(Modifiche all'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 23 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 7 è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Sono altresì consentite le insegne di esercizio, con esclusione dei cartelli e delle insegne pubblicitarie e altri mezzi pubblicitari, purchè autorizzate dall'ente proprietario della strada ed entro i limiti e alle condizioni stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici»;

b) il comma 13 è sostituito dal seguente:

«13. Gli enti proprietari, per le strade di rispettiva competenza, assicurano il rispetto delle disposizioni del presente articolo. Per il raggiungi-

mento di tale fine l'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore, che ha redatto il verbale di contestazione delle violazioni di cui ai commi 11 e 12, trasmette copia dello stesso al competente ente proprietario della strada»;

c) sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«13-bis. In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto dal comma 1, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo.

13-ter. Non è consentita la collocazione di cartelli, di insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari nelle zone tutelate dalle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, dal decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431, e dalla legge 6 dicembre 1991, n. 394. In caso di inottemperanza al divieto, i cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari sono rimossi ai sensi del comma 13-bis. Le regioni possono individuare entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione le strade di interesse panoramico ed ambientale nelle quali i cartelli, le insegne di esercizio ed altri mezzi pubblicitari provocano deturpamento del paesaggio. Entro sei mesi dal provvedimento di individuazione delle strade di interesse panoramico ed ambientale i comuni provvedono alle rimozioni ai sensi del comma 13-bis.

13-quater. Nel caso in cui l'installazione dei cartelli, delle insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari sia realizzata su suolo demaniale ovvero rientrante nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, o nel caso in cui la loro ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca pericolo per la circolazione, in quanto in contrasto con le disposizioni contenute nel regolamento, l'ente proprietario esegue senza indugio la rimozione del mezzo pubblicitario. Successivamente alla stessa, l'ente proprietario trasmette la nota delle spese sostenute al prefetto, che emette ordinanza - ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge».

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 31, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 31.

*(Modifiche all'articolo 45 del decreto legislativo
30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 45 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 9 sono aggiunti i seguenti:

«9-bis. È vietata la produzione, la commercializzazione e l'uso di dispositivi che, direttamente o indirettamente, segnalano la presenza e consentono la localizzazione delle apposite apparecchiature di rilevamento di cui all'articolo 142, comma 6, utilizzate dagli organi di polizia stradale per il controllo delle violazioni.

9-ter. Chiunque produce, commercializza o utilizza i dispositivi di cui al comma 9-bis è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 1.212.000 a lire 4.848.000. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca della cosa oggetto della violazione secondo le norme del Capo I, Sezione II, del Titolo VI».

È approvato.

È stato presentato un emendamento tendente ad inserire un articolo dopo l'articolo 31:

Dopo l'articolo 31, inserire il seguente:

«Art. 31-bis.

1. All'articolo 115, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) alla lettera b), sostituire le parole: "quattordici" con le altre: "sedici";

b) alla lettera c), sostituire le parole: "sedici" con le altre: "diciotto".

31.0.1

BALDINI, GERMANÀ, TERRACINI

GERMANÀ. Signor Presidente, l'emendamento 31.0.1 è stato presentato in quanto all'età di 14 anni ogni ragazzo riceve per regalo un motorino che sarà pronto a guidare senza conoscere la segnaletica stradale. Quindi o accettiamo l'ipotesi di modificare il limite di età portandolo – come dice l'emendamento – a 16 anni per guidare il ciclomotore, oppure istituimo delle scuole, come avviene in altri paesi, allo scopo di insegnare la segnaletica.

Infine, è opportuno modificare l'età dai 16 ai 18 anni per guidare le motociclette di cilindrata 125.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Oltre che per ragioni di economia generale concernenti la rapida approvazione del provvedimento, di cui abbiamo già abbondantemente discusso, ho forti perplessità su tale emendamento. Quindi, esprimo parere contrario.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. essendo in discussione una riforma del codice della strada, credo che quella sia la sede più opportuna per introdurre considerazioni come quelle avanzate dal senatore Germanà, come avverrà tra qualche settimana. Quindi, pregherei il presentatore di ritirare l'emendamento. Altrimenti, il parere è contrario.

GERMANÀ. Insisto per la sua votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 31.0.1, presentato dal senatore Baldini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 32, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 32.

*(Modifiche agli articoli 119 e 126
del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)*

1. All'articolo 119 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sottocategorie, è effettuato dai medici specialisti dell'unità sanitaria locale che indicheranno l'eventuale scadenza entro la quale effettuare il successivo controllo medico cui è subordinata la conferma o la revisione della patente di guida»;

b) al comma 4, dopo la lettera d) è aggiunta la seguente:

«d-bis) dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico specialista diabetologo, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale».

2. Dopo il comma 4 dell'articolo 126 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«4-bis. Per i soggetti affetti da diabete trattati con insulina gli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4, lettera d-bis), sono effettuati ogni anno, salvo i periodi più brevi indicati sul certificato di idoneità».

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 33, introdotto dalla Camera dei deputati.

Art. 33.

(Modifiche all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285)

1. All'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalla seguente:

«a) ai conducenti alla guida di ciclomotori a due ruote e di motocicli di qualsiasi cilindrata a due ruote, ovvero di motocarrozze, nonché agli eventuali passeggeri»;

b) dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-bis. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti di ciclomotori e motocicli, anche a tre ruote, purchè dotati di cellula di sicurezza a prova di *crash*, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza. Il regolamento definisce i requisiti tecnici della cellula di sicurezza, dei sistemi di ritenuta e dei dispositivi previsti dal presente comma».

2. Le disposizioni di cui all'articolo 171 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, modificate dal presente articolo, entrano in vigore a decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento.

Sopprimere il comma 2.

33.1

BALDINI, GERMANÀ, TERRACINI

GERMANÀ. In questi giorni lo sforzo è stato quello di stimolare la Commissione ad approvare celermente questo provvedimento, in quanto la vita dei ragazzi è importantissima. Se è davvero così importante, ritengo che i 90 giorni necessari perchè la legge entri in vigore siano eccessivi. In questo arco di tempo, infatti, potrebbero morire molti giovani. Lo spi-

rito dell'emendamento 33.1 è quello di permettere alla legge di entrare immediatamente in vigore.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Valgono le considerazioni già espresse più volte, oltre a quelle aggiunte da ultimo dal Sottosegretario sull'esame complessivo della materia.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 33.1, presentato dal senatore Baldini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 33, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

È stato presentato un emendamento tendente ad inserire un articolo dopo l'articolo 33:

Dopo l'articolo 33, inserire il seguente:

«Art. 33-bis.

1. Dopo l'articolo 169 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

"Art. 169-bis. - 1. Non è abilitato alla guida di ciclomotori a due o più ruote chi, comunque maggiore di anni sedici, non abbia frequentato con profitto la Scuola di abilitazione alla guida di ciclomotori.

2. La Scuola è istituita presso ogni Ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti o presso le autoscuole e la durata del corso è pari a 80 ore"».

33.0.1

BALDINI, GERMANÀ

GERMANÀ. L'emendamento 33.0.1 riguarda l'obbligo di frequentare con profitto la scuola di abilitazione alla guida di ciclomotori che verrebbe con tale emendamento istituita.

VEDOVATO, *relatore alla Commissione*. Valgono le medesime considerazioni già espresse.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

BORNACIN. Voterò a favore dell'emendamento 33.0.1 e vi aggiungerò la mia firma. Lodevolmente abbiamo approvato con i tempi dovuti l'articolo 33 che prevede il casco obbligatorio per i maggiorenni che guidano i motorini. È certamente vero che è in discussione alla Camera un provvedimento sulla modifica del codice della strada, e che quindi in quella occasione si potranno presentare emendamenti che regolino la materia in maniera diversa; credo però che questo articolo aggiuntivo sia estremamente importante, perché la sicurezza per chi guida i motorini non è legata esclusivamente all'utilizzo del casco ma ad una serie di norme e comportamenti che abbiamo già ricordato, tra cui la conoscenza della segnaletica stradale.

A mio parere, l'emendamento presentato dai colleghi Baldini e Germanà sarebbe complementare rispetto a quanto approvato all'articolo 33. Sarebbe auspicabile che venisse approvato proprio per la sicurezza della circolazione.

TERRACINI. Aggiungo la mia firma all'emendamento 33.0.1.

Voglio richiamare l'attenzione del Sottosegretario sull'intervento, che ho svolto ieri in sede di discussione generale, riguardante l'educazione civica. Secondo me, questo è un discorso che va affrontato in maniera radicale, perché i ragazzi circolano in motorino senza avere la minima idea della segnaletica e dell'educazione civica.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 33.0.1, presentato dal senatore Baldini e da altri senatori.

Non è approvato.

Art. 34.

*(Modifica all'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica
16 dicembre 1992, n. 495)*

1. All'articolo 13, comma 2, capoverso B), lettera g), del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sono soppresse le parole: «purchè muniti di carta di circolazione».

Metto ai voti l'articolo 34, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 27 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

L'articolo 35, corrispondente all'articolo 25 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 36.

(Impianti aeroportuali)

1. Per l'approvazione di progetti concernenti impianti aeroportuali, la conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dalla legge 15 maggio 1997, n. 127, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Al fine di garantire la copertura della spesa necessaria all'aggiornamento della tabella A recante «Classificazione degli aeroporti nazionali ai fini del servizio antincendi» allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, con le modalità previste dall'articolo 1, comma 6-*quater*, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, è autorizzata la spesa di lire 6,5 miliardi per l'anno 1999, cui si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 36, corrispondente all'articolo 28 approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

È approvato.

L'articolo 37, corrispondente all'articolo 29 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti la soppressione dell'articolo 30 del testo del Senato, approvata dalla Camera dei deputati.

È approvata.

Art. 38.

(Modifiche alla legge 23 dicembre 1997, n. 454)

1. All'articolo 3, comma 4, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «I comitati provinciali per l'albo degli autotrasportatori si pronunciano entro il termine perentorio di trenta giorni; decorso inutilmente tale termine, il Comitato di cui all'articolo 8

delibera l'ammissione ai benefici di cui al presente articolo, sulla base dell'istruttoria eseguita dai soggetti di cui all'articolo 10, comma 1».

2. All'articolo 8, comma 1, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, le parole da: «il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce» fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: «il Ministro dei trasporti e della navigazione istituisce, nei limiti delle risorse di cui al comma 3, con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro dell'ambiente, il Comitato per l'autotrasporto e l'intermodalità composto da quindici componenti. I componenti del Comitato sono:

a) il capo dell'unità di gestione autotrasporto di persone e cose, che lo presiede;

b) il presidente del comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori, con la qualifica di vicepresidente;

c) un componente designato dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica – Ragioneria generale dello Stato;

d) un componente designato dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

e) un componente designato dal Ministro dell'ambiente;

f) un componente designato dal Ministro dei lavori pubblici;

g) due componenti scelti dal Ministro dei trasporti e della navigazione;

h) cinque componenti, indicati dalle cinque associazioni più rappresentative della categoria degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, di cui all'articolo 4 delle norme approvate con decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32;

i) due componenti indicati congiuntamente dalle associazioni nazionali di rappresentanza e tutela del movimento cooperativo, riconosciute dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 14 dicembre 1947, n. 1577, ratificato, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 1951, n. 302, e successive modificazioni, presenti nel comitato centrale per l'albo degli autotrasportatori».

3. Dopo il comma 1 dell'articolo 8 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, come modificato dal comma 2 del presente articolo, è inserito il seguente:

«*l*-bis. Con il decreto di cui al comma 1, sono nominati, con le stesse modalità, un numero uguale di membri supplenti dei componenti di cui alle lettere *c*), *d*), *e*), *f*), *g*), *h*) e *i*) del medesimo comma 1».

Metto ai voti l'articolo 38, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

L'articolo 39, corrispondente all'articolo 31 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 40.

(Convenzioni per la gestione di servizi antincendi)

1. I soggetti gestori degli aeroporti non compresi nella tabella A allegata alla legge 23 dicembre 1980, n. 930, ove funzioni un servizio antincendio gestito da enti militari, possono stipulare apposita convenzione atta a consentire l'espletamento dei servizi anche ad uso civile da parte delle Forze armate. Detta convenzione dovrà coprire ogni onere aggiuntivo per le Forze armate derivante dall'ampliamento del servizio, ivi comprese le relative coperture assicurative.

Metto ai voti l'articolo 40, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 41.

(Potenziamento e ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa)

1. Per la prosecuzione degli interventi previsti dall'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 1996, n. 611, concernenti il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione e in gestione governativa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è autorizzata la concessione di un limite di impegno quindicennale di lire 63,3 miliardi a decorrere dall'anno 2000. All'onere derivante dal presente comma, pari a lire 63,3 miliardi per ciascuno degli anni dal 2000 al 2014, si provvede, per gli anni 2000 e 2001, mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Metto ai voti l'articolo 41, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Art. 42.

(Modifica all'articolo 4 della legge 8 ottobre 1998, n. 354)

1. All'articolo 4, comma 1, della legge 8 ottobre 1998, n. 354, le parole: «Ferrovie Nord Milano Spa» sono sostituite dalle seguenti: «Ferrovie Nord Milano Esercizio spa».

Metto ai voti l'articolo 42, introdotto dalla Camera dei deputati.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

CASTELLI. Per le motivazioni espresse in sede di discussione generale, mi asterrò dalla votazione.

GERMANÀ. Il Gruppo Forza Italia voterà a favore del provvedimento ma, così come avevamo intuito, la premura per la sua approvazione non era dettata dalla necessità di introdurre l'uso obbligatorio del casco. Se noi avessimo modificato l'articolo che prevede 90 giorni per l'entrata in vigore del provvedimento, certamente avremmo rinviato alla Camera il testo per pochi giorni e avremmo approvato definitivamente il disegno di legge in 15 giorni.

Un periodo così lungo per l'entrata in vigore sta a dimostrare che il Governo e la maggioranza avevano tutt'altri interessi che non quello dell'introduzione dell'uso obbligatorio del casco.

Ciò nonostante voteremo a favore dell'intero provvedimento.

BORNACIN. Annuncio il voto favorevole di Alleanza nazionale al provvedimento in oggetto, in particolare perché l'articolo 33 prevede il casco obbligatorio per chi utilizza i ciclomotori.

Il nostro è un voto convinto anche se avremmo preferito che il provvedimento sul casco fosse approvato separatamente magari sulla base di un solo articolo. Questo ci avrebbe consentito una discussione più approfondita.

Ha ragione il collega Germanà quando sostiene che si poteva modificare l'articolo che prevede 90 giorni per l'entrata in vigore. In tal modo avremmo potuto rinviare il provvedimento alla Camera e, insieme, guadagnare tempo.

Approfitto dell'occasione per evidenziare la grande frammentazione delle modifiche al codice della strada, che si è realizzata attraverso una serie di provvedimenti. Questa frammentarietà rende più difficoltosa l'interpretazione del codice della strada.

Voglio riprendere e sottolineare quanto detto prima nella discussione degli ordini del giorno sull'insegnamento nelle scuole di un corretto uti-

lizzo dei ciclomotori. In più di un provvedimento sono stati stanziati fondi per campagne sulla sicurezza sulle strade, di informazione e sensibilizzazione in relazione al codice della strada. Non si riesce mai a sapere come vengano utilizzati questi fondi e soprattutto quali risultati abbiano dato queste campagne. Mi rivolgo a Sottosegretario per dire che sarebbe utile che un giorno il Ministero dei trasporti rendesse noto come questi fondi sono stati utilizzati e con quali risultati.

Ribadisco comunque il voto favorevole di Alleanza nazionale sull'intero provvedimento.

FALOMI. Esprimo il voto favorevole del Gruppo DS-l'Ulivo al provvedimento. Questo ha avuto una gestazione lunghissima; in pratica è stato esaminato un anno dalla Camera e un anno dal Senato. Un ulteriore rinvio alla Camera avrebbe aperto pericolosi spazi per un ulteriore allungamento dei tempi. Per questa ragione noi abbiamo sostenuto il testo approvato dalla Camera e pensiamo di raggiungere un risultato importante sotto il profilo della sicurezza dei cittadini, soprattutto in riferimento all'obbligo dell'uso del casco.

SARTO. Concordo con il senatore Falomi sul rischio di un eventuale rinvio alla Camera del provvedimento e sull'*iter* lungo e difficile.

Certamente il disegno di legge viene oggi conosciuto per l'introduzione dell'uso obbligatorio del casco, sul quale da molti anni il nostro Gruppo insiste, sicuramente dall'inizio della legislatura ma anche prima. Si tratta di un passo importante in direzione della sicurezza.

Tuttavia il provvedimento presenta altri aspetti positivi. Ne cito solo due: gli interventi in tema di trasporto rapido di massa e la riserva di almeno il 10 per cento delle multe per interventi sulla sicurezza delle cosiddette utenze deboli, a favore dei pedoni, delle piste ciclabili e altro.

Resta escluso dal provvedimento, ma con l'ordine del giorno si prospetta la sede idonea, il tema degli strumenti telematici e informatici ai fini delle sanzioni.

Rimane ferma la mia posizione negativa sull'articolo 27; comunque, con l'ordine del giorno si indica al Governo la via da attivare per fare in modo che le conseguenze negative della depenalizzazione non pesino in particolare sulla laguna di Venezia.

RESCAGLIO. I Popolari voteranno a favore del disegno di legge anche perché per la prima volta in modo estensivo si sollecita una riflessione generale sui pericoli del traffico.

Credo anche si possa leggere nel provvedimento un riferimento al mondo dei giovani. È stata chiamata in causa la scuola, dove ho trascorso una vita di lavoro. Credo che una delle discipline più disattese nella scuola stessa sia proprio l'educazione civica. Questo messaggio probabilmente vale anche per la classe docente, che deve fornire un contributo serio all'approfondimento di questi problemi.

BOSI. Anche se su molti problemi sarebbe necessario un approfondimento, considerati gli aspetti importanti tipo quello della sicurezza, cui si è fatto riferimento, contenuti nel provvedimento, a nome del mio Gruppo confermo il voto favorevole.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIANCARLO STAFFA

