

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 1582

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri**
e **Ministro del tesoro**

(DINI)

e dal **Ministro dei trasporti e della navigazione**

(CARAVALE)

di concerto col **Ministro dell'interno**

(BRANCACCIO)

col **Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente**

(BARATTA)

e col **Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali**

(FRATTINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° APRILE 1995

Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98,
recante interventi urgenti in materia di trasporti

ONOREVOLI SENATORI. — *Articoli 1 e 2. — Trasporto pubblico locale.* — Gli articoli 1 e 2 prevedono norme per il risanamento del settore del trasporto pubblico locale rispettivamente per i servizi di competenza regionale e di competenza statale.

Si tratta, come noto, di settori in grave difficoltà sia per l'insoddisfacente livello dei servizi offerti, sia per la situazione economico-finanziaria delle aziende, ai limiti ormai del collasso.

Per fronteggiare la crisi del settore, in attesa della approvazione di un disegno di legge governativo di riforma organica, è quindi ormai indilazionabile un intervento urgente, che preveda i principi essenziali di riforma organizzativa e gli strumenti per il ripiano dei disavanzi.

L'articolo 1, comma 1, stabilisce l'obbligo per le regioni e gli enti locali di definire piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubblico locale e private, nel periodo 1° gennaio 1987-31 dicembre 1993.

Si è ritenuto opportuno fare riferimento alle leggi 4 agosto 1980, n. 226, e 21 marzo 1991, n. 97, con le quali negli anni precedenti sono stati erogati contributi in conto esercizio a favore delle aziende di trasporto.

Il comma 2 prevede il concorso dello Stato nel ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto pubblico locale, con un contributo decennale di lire 660 miliardi da assegnare alle regioni a statuto ordinario sulla base delle aliquote di riparto del Fondo nazionale trasporti 1993.

Il comma 3 prevede l'assegnazione con decreto ministeriale del contributo suddetto comunque non superiore al 60 per cento dell'ammontare dei disavanzi.

Il comma 4 prevede un contributo decennale complessivo di lire 48 miliardi e 22 miliardi annui, rispettivamente, alle regioni

Lazio e Campania per la copertura dei relativi disavanzi.

I commi 5, 6 e 8 prevedono norme attuative per la valutazione dei disavanzi di esercizio.

In particolare, nel comma 5 si è reso necessario inserire il riferimento alle aziende non dotate per legge di organi di controllo, al fine di evitare che il giudizio sull'attendibilità dei dati debba essere espresso anche per tale tipologia di società che contemplano organi deputati a fornire attestazioni di attendibilità.

Il comma 7 prevede l'erogazione alle regioni di un acconto sul contributo del fondo nazionale di lire 330 miliardi in base all'aliquota di riparto dello stesso fondo.

Il disposto del comma 9 mira a pervenire al raggiungimento del limite del 35 per cento in modo graduale, come richiede la reale situazione dei trasporti. Infatti l'attuale grado di copertura proventi-costi, nella maggior parte delle realtà gestionali, pubbliche o private, è molto più basso di quello stabilito nel decreto-legge.

Il comma 10 prevede il recupero dei contributi nel caso in cui le aziende non osservino le condizioni stabilite dal precedente comma 9, già anticipate con le operazioni di mutuo.

Il comma 11 dispone la possibilità per le regioni di rivalersi sulle aziende a garanzia del recupero di cui sopra.

Il comma 12 precisa che ai fini della determinazione dei costi non si tiene conto dei maggiori oneri gravanti sulle aziende di Abruzzo e Molise per effetto della esclusione degli sgravi contributivi di cui all'articolo citato.

Con il comma 13 si specifica la misura del miglioramento annuale del rapporto proventi-costi.

Con il comma 14 si estendono le disposizioni precedenti alle regioni e agli enti lo-

cali che hanno già dato copertura dei disavanzi.

Il comma 15 prevede un contributo straordinario complessivo di 20 miliardi a favore delle regioni a statuto speciale.

L'articolo 2, comma 1, analogamente all'articolo 1, prevede misure per il risanamento dei servizi ad impianti fissi di competenza statale esercitati in regime di concessione o di gestione governativa.

Con il comma 2 si autorizzano le aziende che esercitano servizi ferroviari in concessione e in gestione governativa a contrarre mutui, parzialmente a carico dello Stato, per la copertura dei disavanzi, secondo le procedure e i criteri stabiliti con decreto del Ministro del tesoro.

Il comma 3 specifica la misura del miglioramento annuale del rapporto previsto proventi-costi, corrispondente a quanto stabilito all'articolo 1, comma 13.

Il comma 4 prevede la sospensione dell'erogazione dei benefici in mancanza del miglioramento prescritto.

Il comma 5 prevede il miglioramento del rapporto tra proventi e costi da conseguire annualmente.

Il comma 6 prevede la copertura finanziaria dell'articolo 1, commi 2, 4 e 15, e dell'articolo 2, comma 2.

Articolo 3 - Trasporto marittimo. - Al fine di procedere in via spedita alla ristrutturazione del settore del trasporto marittimo pubblico, è prevista la ricapitalizzazione delle società appartenenti al gruppo Finmare, che esercitano i servizi internazionali merci di linea, servizi ritenuti indispensabili per l'economia nazionale nella logica della integrazione e sviluppo delle infrastrutture a livello europeo e non solo.

Tale ricapitalizzazione costituisce il presupposto per il risanamento gestionale e la successiva privatizzazione delle società in oggetto, e risulta subordinata alla presentazione di un apposito piano di riordino del gruppo Finmare.

Il processo di privatizzazione dovrà essere realizzato secondo le disposizioni vigenti per la dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici di cui al decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, conver-

tito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

Sono quindi individuate le risorse finanziarie necessarie a garantire l'erogazione dei contributi e sono dettate norme integrative al fine di rendere tempestiva l'erogazione dei contributi stessi.

Articolo 4 - Trasporti rapidi di massa. - La legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, si prefigge di favorire lo sviluppo del trasporto pubblico urbano attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tranvie veloci a contenuto tecnologico innovativo.

In relazione alle suddette finalità, la legge prevede due distinte modalità di intervento dello Stato.

Una prima per la quale è prevista la possibilità di corrispondere contributi annui, in misura non superiore al dieci per cento dell'investimento e per la durata massima di trenta anni, alle città metropolitane ed ai comuni all'uopo individuati su proposta delle regioni interessate.

Una seconda, ai sensi dell'articolo 10, che prevede che gli enti indicati dall'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385 (Ferrovie dello Stato S.p.a. e ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa), nonché gli altri enti interessati siano autorizzati ad accendere mutui decennali garantiti dallo Stato per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, di sistemi ferroviari passanti, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

L'obiettivo che si prefigge la norma contenuta nell'articolo in questione è quella di rendere coordinati e funzionali gli interventi di cui alla legge n. 211 del 1992 con quelli attualmente in corso relativi all'ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa finanziati con la legge n. 910 del 1986, con particolare riferimento all'effet-

tiva integrazione degli interventi stessi nelle complesse aree urbane e metropolitane.

Tale obiettivo può essere più agevolmente perseguito assicurando unitarietà alle azioni istituzionali di controllo.

A tali fini il comma 2 dell'articolo 4 prevede la possibilità per il Ministro dei trasporti e della navigazione di avvalersi di una commissione di alta vigilanza per esercitare le attività di controllo sotto l'aspetto giuridico-amministrativo e tecnico-economico.

Articolo 5. - Trasporti pubblici locali. — Per far fronte alla gravissima crisi che ha colpito l'industria costruttrice di autobus si è ritenuto di utilizzare, per contributi alle regioni a statuto ordinario ai fini di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge n. 151 del 1981, le disponibilità del capitolo 7296 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, per una spesa complessiva di lire 450 miliardi. Inoltre è stata prevista l'utilizzazione dei 175 miliardi relativi all'anno 1994 in quanto non ancora attivati i mutui.

In ordine all'esigenza di disporre delle assegnazioni suddette, va rilevato che a causa della progressiva riduzione e del successivo blocco, a partire dall'anno 1990, delle erogazioni per l'investimento nel settore del trasporto pubblico locale, oltre il 20 per cento del parco veicoli in circolazione è costituito da automezzi in esercizio da più di 15 anni, con evidenti ripercussioni in termini di costo di esercizio, di sicurezza, nonché di inquinamento dell'ambiente.

La ripartizione del contributo complessivo secondo le percentuali del Fondo nazionale trasporti anziché del Fondo investimenti comporta che — essendo già stati erogati alle regioni 450 miliardi di lire secondo i precedenti criteri, stabiliti nei decreti-legge non convertiti in legge — alcune regioni dovrebbero restituire le eccedenze rispetto alle somme già ricevute, risultanti dal nuovo criterio di riparto.

Avendo dette regioni già impegnato i predetti 450 miliardi di lire, si è ritenuto indispensabile, pur mantenendo il nuovo criterio, fare salve le eccedenze risultanti già erogate, onde evitare la messa in atto di un

iter di restituzione di somme allo Stato, da ridistribuire poi alle rimanenti regioni, cui conseguirebbe un inevitabile ritardo nell'erogazione degli ulteriori 175 miliardi di lire.

Inoltre, è stata prevista una riserva per l'acquisto di autobus per il trasporto di persone con ridotte capacità motorie.

Il comma 3, che non comporta oneri aggiuntivi, in quanto fa carico su stanziamenti già determinati sul capitolo 7206 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, consente alle gestioni governative di disporre di tali stanziamenti, oltre che per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario, come attualmente avviene, anche per il rinnovo degli autobus adibiti ai trasporti automobilistici integrativi e sostitutivi di quelli ferroviari.

Articolo 6. - Interporti. — L'articolo 6 tende a regolare l'attività di creazione di nuovi interporti.

Come è noto la legge 4 agosto 1990, n. 240, prevede l'adozione di procedure differenziate tra gli interporti di primo e secondo livello.

In relazione a ciò sono state da tempo attivate le procedure relative ai nove interporti di primo livello di cui all'articolo 9 della legge medesima ed in data 16 aprile 1992 si è pervenuti alla stipula delle convenzioni con i soggetti gestori degli interporti stessi.

Attualmente è in corso di attuazione il programma di interventi ammesso al contributo che ammonta globalmente a lire 482 miliardi.

Per quanto riguarda gli interporti di secondo livello, le competenti Commissioni permanenti della Camera e del Senato si sono espresse sullo schema di piano quinquennale degli interporti; resta pertanto, da emanare, per il completamento del relativo iter procedurale, un apposito decreto di approvazione. Tuttavia notevoli al momento appaiono le difficoltà per quanto concerne la successiva fase attuativa della norma. Prima fra tutte, quella relativa al regime di concessione, la cui applicazione sembra creare particolari problemi circa la definizione della durata, dell'ampiezza e della ce-

dibilità del rapporto concessorio. L'insieme delle problematiche sopra esposte rende impossibile il completamento dell'atto di convenzione-concessione, previsto dall'articolo 5 della citata legge n. 240 del 1990. Appare, inoltre, assai difficoltosa la predisposizione, da parte dei soggetti interessati, di un esatto piano economico-finanziario, derivandone perplessità ed incertezze circa l'attivazione di capitali privati nelle iniziative in argomento. In particolare, per quanto riguarda l'ampiezza della concessione, andrebbe definito se la stessa debba riferirsi a tutte le opere e strutture facenti parte dell'area interportuale ovvero a parte di esse.

Nel caso, infatti, di finanziamento parziale dell'interporto, il soggetto gestore dovrebbe reperire mezzi propri sufficienti a rendere funzionale l'interporto, senza conoscere quale sarà la proporzione del finanziamento pubblico, ottenendo tuttavia dalla concessione vincoli giuridico-patrimoniali, sulle parti in concessione, tali da scoraggiare fortemente l'iniziativa. Laddove si ipotizzi un finanziamento pubblico integrale, con le restanti risorse finanziarie disponibili sulla legge n. 240 del 1990 potrà essere realizzato unicamente un numero di strutture estremamente limitato anche in relazione alle previsioni dello schema di piano quinquennale previsto. Andrebbero altresì definite le modalità di riscatto dello Stato alla scadenza del previsto periodo di concessione ed andrebbe chiarito se tale riscatto debba avvenire con risarcimento da parte dello Stato o meno. Quanto sopra, anche in relazione alla circostanza che alcuni interporti di secondo livello risultano già parzialmente realizzati con capitali privati ancora prima dell'instaurarsi del rapporto concessorio. Sorgono infine giustificati interrogativi circa il senso di mantenere due regimi diversi per la rete interportuale: quella di primo livello in regime di convenzione e quella di secondo livello in regime di concessione. Va inoltre evidenziato che da un punto di vista procedurale ulteriori difficoltà interpretative ed applicative, anche se di portata inferiore, sono poste dall'articolo 3 della stessa legge n. 240 del

1990 relativamente ai requisiti delle società di vecchia e nuova costituzione, alla conseguente verifica degli stessi e dei termini di adeguamento alle modificazioni statutarie previste.

Un immediato avvio delle procedure potrebbe essere ipotizzato in tempi molto brevi, apportando alcune modifiche al testo.

Le modifiche riguardano, infatti, una ridefinizione dei concetti sostanziali quali appunto l'abolizione della differenziazione tra primo e secondo livello e del regime di concessione.

Si prevede poi che l'ammissione ai contributi è disposta previa stipula di convenzione e si stabiliscono i criteri ai quali la relativa domanda deve corrispondere. I tempi e le modalità della domanda stessa saranno definiti con decreto ministeriale.

Si segnala che le modifiche proposte consentirebbero di corrispondere alle aspettative manifestate in più occasioni dai soggetti interessati, permettendo la rapida attivazione delle procedure uniformi e di un unico regime convenzionale ai fini della concessione di contributi da parte dello Stato.

Va infine sottolineato che quanto sopra non comporta alcun ulteriore onere finanziario da parte dello Stato rispetto a quanto previsto dalla legge n. 240 del 1990.

La norma proposta tende inoltre ad armonizzare nuovi istituti della cosiddetta «amministrazione concordata» (conferenza di servizi ed accordo di programma) con le norme tuttora vigenti nel nostro ordinamento che stabiliscono il raccordo tra la scelta localizzata delle grandi opere pubbliche o di interesse pubblico e la pianificazione urbanistica.

Articolo 7. - Visite mediche periodiche per l'accertamento di idoneità psico-fisica. - Con tale articolo viene normata l'effettuazione delle visite mediche, al fine di accertare la persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici.

Articolo 8. - Con detta norma viene prorogato al 31 dicembre 1995 il termine in scadenza al 31 dicembre 1992, previsto dall'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990,

n. 385, recante misure urgenti in materia di trasporti, per l'adozione di procedure semplificate relative alla approvazione di progetti di opere interessanti la rete ferroviaria.

Per consentire un percorso più organico e, al tempo stesso, più garantista nell'approvazione dei progetti di opere concernenti reti ferroviarie, l'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, dava facoltà al Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, al Ministro dei trasporti di convocare apposite conferenze di servizi. Tale strumento oltre a semplificare le procedure amministrative per l'approvazione dei progetti, ha consentito finora un rapporto democratico e costruttivo tra organo centrale e organo locale.

Le disposizioni previste dall'articolo 7 della citata legge n. 385 del 1990 avevano validità fino al 31 dicembre 1992.

Una serie di decreti-legge finora sempre reiterati, hanno prorogato fino al 31 dicembre 1994 tale scadenza; infatti delle sette tratte ferroviarie ad alta velocità Roma-Napoli, Bologna-Firenze, Milano-Bologna, Torino-Milano, Milano-Verona, Verona-Venezia, Milano-Genova, la conferenza dei servizi si è conclusa entro il 31 dicembre 1993 solo per le tratte Roma-Napoli, mentre per le altre tratte si prevede che le conferenze di servizi si concluderanno entro il corrente anno solo per la Milano-Bologna e la Bologna-Firenze.

Articolo 9. - La norma è richiesta per far fronte alle esigenze delle associazioni di volontariato più rappresentative a livello nazionale che in più occasioni hanno minacciato il blocco delle autoambulanze.

Viene prorogata al 30 giugno 1995 l'efficacia delle disposizioni che consentono il rilascio del certificato del tipo K.E. senza sostenere il relativo esame.

Articolo 10. - Detta norma consente la proroga della gestione governativa delle ferrovie della Sardegna.

Tale norma si rende indispensabile atteso che, per effetto della mancata conversione in legge dei vari decreti-legge succedutisi nel 1992 è venuto in scadenza al 31 dicembre 1991 il termine per l'esercizio delle pre-

dette ferrovie assunte in gestione diretta per conto dello Stato.

La proroga si pone come mera esigenza di ratifica giuridica per garantire la prosecuzione di una azienda operante in esercizi precedenti che svolge pubblici servizi di trasporto, ferroviari ed automobilistici che si estendono per tutta la Sardegna.

L'eventuale mancato accoglimento della proroga dell'azienda governativa in essere comporterebbe l'affidamento del regime di concessione delle indicate ferrovie ad una società privata.

Pertanto, appare razionale disporre l'attuale regime di gestione diretta sino a quando diverranno operative le disposizioni di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, che hanno valenza generale e quindi applicabili a tutte le aziende governative attualmente in essere.

Articolo 11. - Il comma 1 di detta norma reca modifiche all'articolo 117 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (codice della strada), così come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360.

La norma è motivata dall'elevato numero degli incidenti stradali ed è intesa a dettare limiti uniformi di velocità rispettivamente di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali nei confronti dei neopatentati per i primi tre anni dal conseguimento della patente. Sono conseguentemente abrogate le norme dell'articolo 316 del regolamento di esecuzione del codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, per le parti che prevedono, sulla carta di circolazione degli autoveicoli, delle limitazioni già vigenti per i neopatentati ai sensi dell'articolo 117 del codice della strada.

La disposizione di proroga contenuta nel comma 4 è motivata dall'elevato numero di richieste pervenute ai competenti uffici provinciali della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Articolo 12. - Detta norma prevede che le disponibilità in conto competenza ed in conto residui di alcuni capitoli dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, non im-

pegnate entro il 31 dicembre di tale anno, possano essere impegnate entro il 1995.

In particolare, si prevede che le somme destinate alla realizzazione delle opere affidate in concessione alle società «Aeroporti di Roma» e «S.E.A.» rispettivamente per i sistemi aeroportuali di Roma e Milano, possano essere utilizzate nel 1995.

Le somme di cui al capitolo 7212 sono destinate ad un progetto di analisi del trasporto condotto con procedimento informatico, affidato, per l'esecuzione al consorzio SESIT. Il progetto è già in corso di attuazione.

Si prevede inoltre che possano essere utilizzate nell'anno 1995 le disponibilità dei capitoli 1574, 1583, 2557, 7294 e 7502.

In particolare per il capitolo 1574 tale possibilità è motivata dall'esigenza di utilizzare la procedura informatica per la gestione nazionale dell'albo nazionale degli autotrasportatori in conformità ad uno studio di fattibilità all'esame dell'AIPA.

Per il capitolo 7502 l'analoga previsione è motivata dall'esigenza di effettuare i collegamenti telematici già in stato avanzato di studio.

Articolo 13. - La norma è motivata dall'esigenza di escludere che il transito al trattamento INPS impegni una immediata costituzione di una riserva matematica,

prudenzialmente stimata dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. in almeno 4.500 miliardi, con conseguenti ripercussioni negative sui programmi di investimento.

Articolo 14. - La disposizione si rende necessaria per consentire agli autoveicoli muniti del prescritto limitatore di velocità di poter transitare anche fuori del territorio nazionale ancorchè l'installazione del limitatore non risulti ancora trascritta sulla carta di circolazione. Tale installazione verrà trascritta sulla carta di circolazione allorchè il veicolo potrà essere sottoposto alla prescritta revisione. Si elimina quindi il fermo del veicolo in pendenza della revisione.

Il decreto viene riproposto senza il comma 6 dell'articolo 4 - introdotto dal Parlamento - concernente la destinazione del sovrapprezzo sulle tariffe autostradali al finanziamento degli interventi per il trasporto rapido di massa (legge n. 211 del 1992), depauperando così le disponibilità per il Fondo centrale di garanzia. Tale disposizione ha indotto il Capo dello Stato a ricorrere alla facoltà (prevista dall'articolo 74 della Costituzione) di rinviare la legge di conversione del decreto a nuovo esame da parte del Parlamento, in quanto viola l'articolo 81 della Costituzione.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1 e articolo 2

I disavanzi di esercizio delle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale sono stati stimati, in via approssimativa a decorrere dal 1987 e sino a tutto l'anno 1993, in circa 13.000 miliardi di lire.

È peraltro verosimile ipotizzare che, in attuazione dei piani previsti dal decreto-legge, l'entità effettiva dei predetti disavanzi, sotto l'aspetto della legittimità, pertinenza e congruità, venga determinata in un ammontare non superiore a 8.000 miliardi di lire. Ciò tenuto anche conto del vigente blocco delle assunzioni e delle contrattazioni integrative.

Lo Stato concorre con un contributo decennale annuo di 750 miliardi di lire alla parziale copertura dei disavanzi di esercizio progressi per i servizi di competenza regionale comprensivo anche di un contributo straordinario decennale alle regioni a statuto speciale. Per i mutui contratti a tal fine, lo Stato consente la copertura di circa il 50 per cento del disavanzo stimabile.

Per le ferrovie in concessione ed in gestione governativa, il disavanzo a tutto il 1993, stimato in circa 1.600 miliardi di lire, potrebbe essere rideterminato in 1.500 miliardi di lire.

L'accensione dei mutui decennali per la copertura dei disavanzi comporta un onere annuo di circa 150 miliardi di lire che, a legislazione vigente, non può far carico integralmente allo Stato.

L'onere complessivo a carico dell'erario derivante dal decreto-legge è pertanto stimabile in 900 miliardi di lire a partire dal 1995, avuto riguardo alle operazioni da attivare nel corso del 1994, sia per la verifica dei disavanzi, sia per l'accensione dei mutui.

Articolo 3, commi 1 e 5

I commi 1 e 5 dell'articolo 3 prevedono azioni di ricapitalizzazione delle imprese Finmare autorizzando per lo scopo due limiti di impegno decennali per complessive lire 10 miliardi.

Dagli elementi disponibili risulta che, in particolare, trattasi delle imprese di trasporti marittimi su linee merci internazionali che presentano esposizioni debitorie tali da comprometterne la continuità, per cui si rende necessario assicurare almeno parzialmente il ripiano di tali situazioni debitorie. Complessivamente trattasi di un importo di circa 60 miliardi di lire relativi alle Società Lloyd Triestino (40 miliardi) e Italia navigazione (20 miliardi) da reperire mediante mutui bancari. Sulla base dei tassi attuali di mercato si stima che il relativo onere di ammortamento ammonti a circa 10 miliardi annui.

Articolo 3, comma 6

La spesa complessiva di lire 59 miliardi nel triennio 1994-1996 che si autorizza all'articolo 3, comma 6, consentirà alle imprese operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali di usufruire dei contributi di avviamento di cui alla legge n. 856 del 1986 anche per gli anni 1994-1996, al fine di assicurare la continuità dell'esercizio delle linee svolte dalle Società Italia e Lloyd Triestino.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, recante interventi urgenti in materia di trasporti.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 6 agosto 1993, n. 281, 5 ottobre 1993, n. 399, 4 dicembre 1993, n. 498, 2 febbraio 1994, n. 81, 31 marzo 1994, n. 220, 30 maggio 1994, n. 326, 30 luglio 1994, n. 475, 30 settembre 1994, n. 563, 30 novembre 1994, n. 660, e 31 gennaio 1995, n. 28.

Decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 77 del 1° aprile 1995.

Interventi urgenti in materia di trasporti.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

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

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 1° aprile 1995;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dell'interno, dei lavori pubblici e dell'ambiente e per la funzione pubblica e gli affari regionali;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Misure urgenti nel settore del trasporto pubblico locale)

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

2. Lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di cui al comma 1 con un contributo decennale complessivo di lire 660 miliardi annui. Il contributo viene erogato agli enti locali e alle aziende aventi diritto tramite le regioni a statuto ordinario una volta completate le procedure di cui ai commi 6, 7 e 8, in base alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende per il 1993, entro tre mesi dall'avvenuta erogazione da parte dello Stato.

3. Il contributo di cui al comma 2 è assegnato a ciascuna regione dal Ministro dei trasporti e della navigazione e non potrà comunque risultare superiore al 60 per cento dell'ammontare complessivo dei disavanzi di cui al comma 1, come rideterminati secondo i criteri di cui al comma 5. Le regioni a loro volta assegnano il contributo entro tre mesi dal ricevimento.

4. Alle regioni Lazio e Campania è altresì corrisposto un contributo decennale complessivo rispettivamente di lire 48 miliardi e di lire 22 miliardi annue per la copertura dei relativi disavanzi di cui al comma 1. Si applicano le disposizioni di cui al comma 5.

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

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

7. In attesa della trasmissione della certificazione di cui al comma 6, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, eroga alle regioni un acconto del contributo di cui al comma 2, per l'ammontare complessivo di lire 330 miliardi, in base alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private per il 1993, salvo conguaglio.

8. Il contributo è erogato a condizione che il piano di riassorbimento dei disavanzi di cui al comma 1 risulti approvato dalla regione o

dall'ente locale, in qualità di enti concedenti, secondo le rispettive competenze. In ogni caso, il contributo è sospeso qualora entro il 31 dicembre 1997 gli enti proprietari non abbiano provveduto alla copertura dei disavanzi risultanti dai piani di riassorbimento approvati. A tal fine non possono essere utilizzate plusvalenze che non derivino da effettive alienazioni di cespiti a terzi.

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

10. Qualora al 31 dicembre 1997 sia definitivamente accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio nella misura prevista al comma 9, le regioni dispongono il recupero di tutti i contributi di cui al comma 2 già anticipati con le operazioni di mutuo ed il relativo importo è utilizzato dalle regioni interessate per favorire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza del trasporto pubblico locale. Il diritto all'erogazione del contributo di cui al comma 2 viene comunque meno qualora alla data del 31 dicembre 1995 il rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio sia inferiore al 15 per cento.

11. A garanzia del recupero delle somme di cui ai commi 9 e 10, le regioni possono rivalersi sulle aziende.

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

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

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

15. Alle regioni a statuto speciale è corrisposto un contributo straordinario decennale complessivo di lire 20 miliardi annue quale concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio, riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1989, delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano il trasporto pubblico locale nei rispettivi territori. Il contributo è ripartito in proporzione alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private per il 1989. Ai fini dell'attribuzione del contributo si applicano le disposizioni di cui al comma 5.

Articolo 2.

(Misure urgenti in materia di trasporti di competenza statale)

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti locali ad impianti fissi di competenza statale esercitati in regime di concessione o in gestione governativa, il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con decreto da emanarsi di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le regioni interessate, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, piani finanziari per il riassorbimento dei disavanzi di esercizio rilevati al 31 dicembre 1993.

2. Sulla base dei piani di cui al comma 1, le aziende esercenti servizi ferroviari in regime di concessione o in gestione governativa, ad esclusione delle Ferrovie dello Stato S.p.a., sono autorizzate a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio di cui al comma 1. I relativi oneri di ammortamento per capitale ed interessi sono a carico del bilancio dello Stato nel limite complessivo di lire 150 miliardi annue. Con decreto del Ministro del tesoro, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sono stabiliti le procedure, i criteri e le condizioni per la contrazione dei predetti mutui.

3. I proventi delle aziende esercenti i servizi di cui al comma 1 non possono essere inferiori, nell'anno 1995, al 35 per cento dei costi del trasporto. Le aziende devono comunque conseguire entro il 31 dicembre 1995 un miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto, rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento e comunque tale per cui il suddetto rapporto sia almeno pari al 15 per cento.

4. Per le aziende per le quali sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto di cui al comma 3, è sospesa l'erogazione delle risorse finanziarie di cui al comma 2. La sospensione può valere per un massimo di due anni. Qualora al termine di detto periodo sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto, le aziende perdono il diritto alle risorse finanziarie che in tale caso sono utilizzate per consentire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza delle aziende stesse.

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

6. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, commi 2, 4 e 15, e del comma 2 del presente articolo, pari a lire 900 miliardi annue a decorrere dal 1995, si provvede, quanto a lire 810 miliardi, rispettivamente per lire 660 miliardi e per lire 150 miliardi, a carico degli stanziamenti iscritti ai capitoli 1668 e 1669 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1995, e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi; quanto a lire 90 miliardi, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al citato ca-

pitolo 1669, intendendosi corrispondentemente ridotta la relativa autorizzazione di spesa.

Articolo 3.

(Interventi urgenti a sostegno del trasporto marittimo pubblico)

1. Al fine di consentire il risanamento e un proficuo processo di privatizzazione delle società del gruppo Finmare, sono autorizzati gli interventi del Ministro del tesoro di cui al comma 5 diretti a ricapitalizzare le imprese del gruppo Finmare operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali. Detti interventi sono subordinati alla presentazione al Parlamento, entro il 30 aprile 1995, di un piano di riordino delle società del gruppo Finmare per l'espressione del parere da parte delle commissioni competenti per materia prima dell'approvazione da parte dei Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro. Il piano, da sottoporre alla deliberazione del CIPE, deve essere approvato entro il 31 maggio 1995.

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

3. Gli atti compiuti successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto in violazione delle disposizioni di cui al comma 2 sono nulli.

4. Il piano di riordino di cui al comma 1 deve indicare i criteri da seguire ai fini dell'attuazione di quanto previsto al comma 2.

5. Per le finalità di cui al comma 1, il Ministro del tesoro assume impegni pluriennali, con effetto dal 1994, corrispondenti alle rate di ammortamento dei mutui unitariamente contratti dal gruppo Finmare per l'acquisizione delle risorse occorrenti alla ricapitalizzazione che sono corrisposte direttamente agli istituti bancari mutuanti. Per tale scopo sono autorizzati limiti d'impegno decennale di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1994 e 1995, al cui onere si provvede a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 7739 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1994 e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

6. Al fine di assicurare alle imprese del gruppo Finmare operanti nel settore dei trasporti marittimi su linee merci internazionali la continuità nella corresponsione dei contributi anche per gli anni 1994-1996, fermo restando il complessivo arco quinquennale del periodo concessivo degli stessi, è autorizzata la spesa di lire 43 miliardi per l'anno 1994, lire 12 miliardi per il 1995 e lire 4 miliardi per il 1996, cui si provvede a carico dello stanziamento iscritto al capitolo 3653 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi.

7. I contributi di cui alla legge 5 dicembre 1986, n. 856, e all'articolo 3 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383, possono essere corrisposti anche in rate mensili posticipate. Detti contributi, a decorrere dal 1991, sono da determinare

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

Articolo 4.

(Trasporti rapidi di massa)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede al coordinamento degli interventi di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e di quelli di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, al fine di assicurare l'unitaria definizione dei trasporti rapidi di massa.

2. Al fine di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione si avvale di una commissione di alta vigilanza. La commissione è nominata con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, che provvede altresì a fissarne le modalità per il funzionamento, ed è composta dai seguenti membri:

a) un magistrato amministrativo o un avvocato dello Stato con funzioni di presidente;

b) tre dirigenti generali del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

c) un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane;

d) tre esperti in materia di trasporti dei quali uno designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani e un altro designato dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

3. La commissione si avvale di una segreteria tecnica costituita da quattro componenti nominati dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

4. La commissione deve ultimare l'esame dei progetti presentati alla data di entrata in vigore del presente decreto utilizzando la metodologia già predisposta dal soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto. La commissione sostituisce quella costituita con decreto del Ministro dei trasporti del 20 luglio 1989 per la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e la commissione di cui all'articolo 6 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, che conseguentemente sono soppresse.

5. I compensi complessivi corrisposti ai membri della commissione non possono superare l'ammontare di lire 300 milioni annue.

Articolo 5.

(Trasporti pubblici locali)

1. È autorizzata, a carico del capitolo 7296 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1993 e dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, la spesa complessiva di lire 450 miliardi per la concessione di contributi, fino al 95 per cento della spesa, alle regioni a statuto ordinario, da destinare alle finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, sulla base delle aliquote adottate per l'anno 1993 in sede di riparto del Fondo nazionale trasporti, allo scopo prioritario di provvedere all'acquisto di autobus, tram, filobus e di altri mezzi di trasporto o di mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali, nonché a fune e a cremagliera, e alla sostituzione degli autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre 15 anni, nel rispetto dei limiti alle emissioni fissati con il decreto del Ministro dell'ambiente in data 23 marzo 1992, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 77 del 1° aprile 1992. Una quota di tale disponibilità, pari a complessive lire 100 miliardi, è destinata all'acquisto dei mezzi di trasporto per persone con ridotte capacità motorie.

2. È autorizzata, a carico del capitolo 7296 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, la spesa complessiva di lire 175 miliardi da utilizzare per le finalità e con le modalità di cui al comma 1, fatte salve le eccedenze risultanti dalle erogazioni già effettuate in applicazione dei decreti-legge 5 ottobre 1993, n. 399, e 4 dicembre 1993, n. 498.

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

Articolo 6.

(Interporti)

1. In attesa dell'adozione del piano quinquennale degli interporti di cui all'articolo 2 della legge 4 agosto 1990, n. 240, come modificato dal comma 3, il Ministro dei trasporti e della navigazione definisce con proprio decreto, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, i tempi e le modalità per la presentazione delle domande per l'ammissione ai contributi di cui alla citata legge n. 240 del 1990. Ai fini dell'ammissione ai contributi gli interporti, salvo quelli già previsti e disciplinati dalla convenzione di cui all'articolo 9 della medesima legge n. 240 del 1990, dovranno corrispondere ai seguenti requisiti:

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

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

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

d) dovranno insistere su aree il cui utilizzo sia conforme agli strumenti urbanistici vigenti, escludendo comunque le aree tutelate dalla convenzione internazionale di Ramsar del 2 febbraio 1971 sulle zone umide di importanza internazionale, nonchè le aree sottoposte ai vincoli di cui alle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, e successive modificazioni. Sono altresì escluse le aree individuate come meritevoli di tutela dai piani paesistici attuati in esecuzione del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431;

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

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

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

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

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

«Art. 4 - 1. L'ammissione ai contributi di cui all'articolo 6 è disposta, previa stipula di convenzione, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente. I soggetti interessati all'ammissione ai contributi dovranno, all'atto della domanda:

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

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

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

d) prevedere, ai fini dell'ammissione a contributo una spesa per investimenti complessiva per la quale il contributo previsto dalla presente legge non superi il 60 per cento dell'importo;

e) dichiarare il proprio impegno a presentare alle autorità competenti, nel caso in cui sia prevista la sosta di automezzi che trasportano

sostanze pericolose, un rapporto di sicurezza dell'area interportuale ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e dal decreto del Ministro dell'ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 126 del 31 maggio 1991, nonché dai successivi provvedimenti in materia.

2. Le domande dovranno essere corredate dal progetto preliminare, dal preventivo di spesa, dal piano finanziario dell'infrastruttura, nonché dalla valutazione di impatto ambientale, effettuata secondo le modalità previste dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985, e da uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto».

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

«Art. 5 - 1. Nella convenzione di cui all'articolo 4 devono essere previsti:

- a) il programma di costruzione dell'infrastruttura;
- b) la procedura per l'accertamento della validità tecnica della progettazione esecutiva, ivi comprese le infrastrutture complementari di adduzione alla infrastruttura primaria, e della esecuzione dei lavori in corso d'opera, nonché i collaudi provvisori e definitivi;
- c) i contributi spettanti ai soggetti interessati secondo quanto disposto dall'articolo 6;
- d) l'assunzione, da parte dei soggetti interessati, di tutti gli oneri di costruzione;
- e) l'assunzione, da parte dei soggetti interessati, dell'esercizio;
- f) i criteri di determinazione delle tariffe di prestazione dei servizi resi dagli interporti, secondo i principi di economicità della gestione.

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

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

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

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

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

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

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

«Art. 8 - 1. Ai fini della localizzazione della realizzazione delle opere finalizzate alla costruzione e alla gestione degli interporti di cui alla presente legge, qualora non abbia provveduto, attraverso il proprio piano regolatore generale e con variante allo stesso, l'amministrazione comunale competente, si applicano le disposizioni dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, o, in alternativa, secondo gli indirizzi del piano generale dei trasporti, le norme di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142».

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

Articolo 7.

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

1. A decorrere dal 1° agosto 1994 e fino al 31 dicembre 1995 le visite mediche di seconda e terza classe intese ad accertare la persistenza dell'idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici possono essere effettuate, oltre che presso uno degli istituti medico legali dell'Aeronautica militare, presso uno degli uffici di sanità marittima ed aerea del Ministero della sanità, Servizio assistenza sanitaria al personale navigante, ovvero presso un medico militare dell'Aeronautica militare o un medico specializzato in medicina aeronautica, spaziale o sportiva anche se sprovvisti della prevista autorizzazione ministeriale. In ogni caso le visite dovranno svolgersi in conformità ai requisiti psico-fisici fissati dall'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (OACI). Gli organi sanitari o i sanitari che hanno proceduto all'accertamento dell'idoneità psico-fisica rilasciano all'interessato un certificato attestante l'idoneità, ovvero la non idoneità, in duplice copia, una delle quali è trasmessa dall'interessato, con lettera raccomandata, al Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale dell'aviazione civile, entro sette giorni dal rilascio. Il certificato è documento valido ai fini del rinnovo delle licenze e degli attestati.

Articolo 8.

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

1. Il termine di cui all'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, è prorogato fino al 31 dicembre 1995.

Articolo 9.

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

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

Articolo 10.

(Gestione governativa delle ferrovie della Sardegna)

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

Articolo 11.

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

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

a) il comma 2 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

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

c) è soppresso il comma 3.

3. Non sono punibili le infrazioni per violazione dell'articolo 117, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, così come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, vigente prima della data di entrata in vigore della modifica apportata dal presente articolo.

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

Articolo 12.

(Conservazione di somme nel bilancio dello Stato)

1. Le disponibilità in conto competenza ed in conto residui iscritte sui capitoli 1574, 1583, 2557, 7212, 7294, 7304, 7501, 7502 e 7509 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, non impegnate entro il 31 dicembre 1994 possono esserlo entro l'anno 1995.

Articolo 13.

(Ferrovie dello Stato S.p.a.)

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

Articolo 14.

(Aggiornamento carte circolazione)

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

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

Articolo 15.

(Entrata in vigore)

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

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

Dato a Roma, addì 1° aprile 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARVALE - BRANCACCIO - BA-
RATTA - FRATTINI

Visto, *il Guardasigilli*: MANCUSO

