

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5057

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**PASETTO, ROSATO, CARBONELLA, CARDINALE,
GENTILONI SILVERI, TUCCILLO**

Modifiche al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422,
e nuove norme in materia di trasporto pubblico locale

Presentata il 14 giugno 2004

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il settore del trasporto pubblico locale non ha ancora raggiunto gli obiettivi individuati nella normativa di riforma del 1997, decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni. Restano ancora insoluti problemi di natura strutturale, organizzativa e finanziaria che, negli ultimi anni, hanno incrementato notevolmente il conflitto sociale nel settore nonché inciso negativamente sulla qualità della vita delle nostre città. Il settore sembra essere caduto in una spirale negativa che si autoalimenta, per la quale alla carenza di fondi seguono servizi ridotti, mezzi pubblici meno affidabili, riduzione della domanda da parte dei cittadini e, quindi, ulteriori perdite finanziarie per le società di trasporto, maggiore congestione delle città, riduzione della co-

siddetta « velocità commerciale » dei mezzi e, di nuovo, riduzione della puntualità e dell'affidabilità del trasporto pubblico.

L'urgenza di un ulteriore intervento normativo deriva quindi dalla semplice constatazione che, a fronte del continuo decrescere in termini reali delle risorse destinate al trasporto pubblico locale da parte dello Stato e di molte regioni, da anni in tutte le città italiane sono stati sistematicamente superati i valori ambientali limite stabiliti dalla normativa comunitaria di riferimento e, nello stesso tempo, la situazione di congestione permanente della viabilità di accesso e di quella interna alle aree urbane e metropolitane (dove vive e lavora l'80 per cento della popolazione e dove viene prodotto oltre il 70 per cento del prodotto interno lordo), ha penalizzato e reso meno effi-

ciente il sistema produttivo, peggiorando le condizioni di salute dei cittadini, con un ulteriore aumento della spesa sanitaria.

Obiettivo comune, così come definito all'interno del Piano generale dei trasporti e della logistica è quindi, ancora oggi, il miglioramento profondo del sistema dei trasporti pubblici, per avvicinarlo agli *standard* europei, e per spostare una parte rilevante della mobilità dall'uso individuale di auto e di veicoli a due ruote altamente inquinanti all'uso di servizi di trasporto collettivi e puliti. Servono interventi volti a ridurre l'inquinamento atmosferico, i consumi energetici, le emissioni di gas climalteranti e l'incidentalità, nonché misure volte a rendere accessibili a tutti le opportunità offerte dalle città di fornire un efficiente servizio anche alle aree decentrate. Questi interventi non possono certamente essere finanziati da un settore in crisi che, a seguito della continua contrazione delle risorse economiche, trova la gran parte delle imprese in una situazione di sofferenza sui piani economico e finanziario. Porre rimedio a tale situazione rappresenta inoltre un obiettivo prioritario per il legislatore vista l'esigenza di tutelare, quale obiettivo primario, il diritto costituzionalmente garantito dei cittadini a una mobilità accessibile finanziariamente e sostenibile sul piano ambientale.

Per incentivare l'uso dei servizi di trasporto collettivo risulta quindi prioritario mettere a disposizione del settore del trasporto pubblico locale finanziamenti destinati agli investimenti per aumentare quantità e qualità dei servizi stessi e procedere al risanamento finanziario e industriale delle gestioni aziendali nonché prevedere, all'interno della riforma avviata nel 1997, alcune nuove disposizioni normative. Tra queste ultime, si segnalano in particolare le norme recanti l'adozione di adeguate azioni di promozione, anche nell'ambito delle politiche fiscali, dell'uso del trasporto pubblico, di cui deve essere ribadita la valenza sul piano sociale e ai fini della crescita civile del Paese, anche attraverso l'utilizzazione di misure innovative quali il riconoscimento della detrai-

bilità fiscale degli abbonamenti a tali servizi.

Il settore dei trasporti pubblici locali è stato oggetto, negli ultimi anni, di una assidua attività di legificazione, tesa ad attuare, in un primo momento, il decentramento amministrativo mediante il trasferimento alle regioni di funzioni e di compiti statali e, successivamente, la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Ciò è avvenuto allo scopo di riorganizzare la gestione dei servizi e di favorire la nascita di un nuovo sistema di aziende non operanti in base a rendite di posizione, ma che accedono al mercato secondo meccanismi propri della concorrenza.

In particolare, con le leggi 16 maggio 1970, n. 281, e 22 luglio 1975, n. 382, è stata conferita la delega al Governo per regolare il passaggio alle regioni delle funzioni ad esse attribuite dall'articolo 117 della Costituzione e del relativo personale dipendente dallo Stato. Tale delega è stata attuata con il decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, e con il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Con la legge 10 aprile 1981, n. 151, è stato conferito alle regioni il potere di definire la politica regionale dei trasporti, di predisporre i piani regionali dei trasporti e di adottare i programmi poliennali o annuali di intervento. Inoltre tale provvedimento ha previsto l'assunzione di una parte degli oneri finanziari delle aziende di trasporto pubblico locale a carico del bilancio dello Stato, tramite l'istituzione presso l'allora Ministero dei trasporti di un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private. I finanziamenti, determinati annualmente in sede di legge finanziaria, venivano ripartiti tra le regioni e da queste erogate alle aziende stesse. Tale legge ebbe scarso successo in quanto, pur valorizzando il ruolo delle regioni, prevedeva che il trasferimento di

risorse alle singole regioni avvenisse in base alla spesa effettivamente erogata nell'anno precedente. Tale sistema non consentiva di ripianare i *deficit* di bilancio.

La legge 15 marzo 1997, n. 59, ha successivamente delegato il Governo a emanare uno o più decreti legislativi, volti a conferire alle regioni e agli enti locali funzioni e compiti amministrativi nel rispetto dei principi e criteri direttivi contenuti nella stessa legge. Per ciò che concerne la materia in esame, è stato previsto che il Governo provveda a:

a) delegare alle regioni i compiti di programmazione in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale;

b) attribuire alle regioni il compito di definire, di intesa con gli enti locali, il livello dei servizi minimi qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, servizi i cui costi sono a carico dei bilanci regionali, prevedendo che i costi dei servizi ulteriori rispetto a quelli minimi siano a carico degli enti locali che ne programmino l'esercizio; prevedere che l'attuazione delle deleghe e l'attribuzione delle relative risorse alle regioni siano precedute da appositi accordi di programma tra l'allora Ministro dei trasporti e della navigazione e le regioni medesime;

c) prevedere che le regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, regolino l'esercizio dei servizi con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, sia in concessione che nei modi di cui agli articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142 (successivamente abrogata), mediante contratti di servizio pubblico, che rispettino gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, come modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del Consiglio, del 20 giugno 1991, che abbiano caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e che garantiscano entro il 1° gennaio 2002 il conseguimento di un rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi,

al netto dei costi di infrastruttura previa applicazione della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, ai trasporti ferroviari di interesse regionale e locale;

d) definire le modalità per incentivare il superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto urbano ed extraurbano e per introdurre regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi;

e) definire le modalità di subentro delle regioni entro il 1° gennaio 2000 con propri autonomi contratti di servizio regionale al contratto di servizio pubblico tra Stato e Ferrovie dello Stato spa per servizi di interesse locale e regionale.

Il citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (cosiddetto « decreto Burlando »), ha attuato la menzionata legge delega n. 59 del 1997, avviando un processo di generale trasferimento di funzioni, compiti, beni, strutture e risorse umane, finanziarie e organizzative mediante il conferimento di tutti i compiti e di tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale in atto, esercitati da qualunque organo o amministrazione dello Stato, centrale o periferico, anche tramite enti o altri soggetti pubblici tranne quelli rimasti di competenza esclusiva dello Stato, quali:

a) gli accordi, le convenzioni e i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e di merci;

b) le funzioni in materia di sicurezza;

c) l'adozione delle linee guida e dei principi quadro per la riduzione dell'inquinamento derivante dal sistema di trasporto pubblico.

L'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, e successive modificazioni, stabilisce che l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato mediante

contratti di servizio di durata non superiore a nove anni.

La norma chiarisce che tale esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, disciplinati con regolamento dei competenti enti locali. Inoltre, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni devono garantire il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio.

Il comma 3 del medesimo articolo 18 prevede, infine, che le regioni e gli enti locali attuino la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali, ovvero in cooperative a responsabilità limitata, anche tra dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Le regioni possono inoltre prevedere un periodo transitorio, da concludere comunque entro il 31 dicembre 2003 (termine ora prorogato al 31 dicembre 2005), nel corso del quale vi è la facoltà di mantenere tutti gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni prima descritte, ma con l'obbligo di affidamento di quote di servizio o di servizi speciali mediante procedure concorsuali, previa revisione dei contratti di servizio in essere, se necessaria. Le regioni possono altresì procedere all'affidamento della gestione dei relativi servizi alle società costituite allo scopo dalle ex gestioni governative, fermo restando quanto previsto dalle norme in materia di programmazione e di contratti di servizio. Trascorso il periodo transitorio, tutti i servizi dovranno essere affidati esclusivamente tramite le procedure concorsuali di cui al comma 2, lettera *a*), del medesimo articolo 18.

Successivamente al decreto legislativo n. 422 del 1997, è stato emanato il testo unico delle leggi sull'ordinamento degli

enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

L'articolo 112, comma 1, del suddetto testo unico stabilisce che « Gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, provvedono alla gestione dei servizi pubblici che abbiano per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali ». Ai sensi dell'articolo 113-*bis* del medesimo testo unico, ferme restando le disposizioni previste per i singoli settori, i servizi pubblici locali privi di rilevanza industriale sono gestiti mediante affidamento diretto a:

- a*) istituzioni;
- b*) aziende speciali, anche consortili;
- c*) società di capitali costituite o partecipate dagli enti locali, regolate dal codice civile.

L'articolo 113 del testo unico delinea le modalità di gestione delle reti e l'erogazione di servizi pubblici locali di rilevanza nazionale. In particolare, si prevede la possibilità di separare la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali dall'attività di erogazione dei servizi. In tale ipotesi, gli enti locali, anche in forma associata, si avvalgono:

- a*) di soggetti allo scopo costituiti, nella forma di società di capitali con la partecipazione maggioritaria degli enti locali, anche associati, cui può essere affidata direttamente tale attività;
- b*) di imprese idonee, da individuare mediante procedure ad evidenza pubblica.

L'erogazione del servizio, da svolgere in regime di concorrenza, avviene secondo le discipline di settore, con conferimento della titolarità del medesimo a società di capitali individuate attraverso l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica. Alla scadenza del periodo di affidamento, e in esito alla successiva gara di affidamento, le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà

degli enti locali o delle società per azioni sono assegnati al nuovo gestore. Sono, inoltre, assegnati al nuovo gestore le reti o loro porzioni, gli impianti e le altre dotazioni realizzate dal gestore uscente. A quest'ultimo è dovuto, da parte del nuovo gestore, un indennizzo pari al valore dei beni non ancora ammortizzati, il cui ammontare è indicato nel bando di gara. I rapporti degli enti locali con le società di erogazione del servizio e con le società di gestione delle reti e degli impianti sono regolati da contratti di servizio, allegati ai capitolati di gara, che dovranno prevedere i livelli dei servizi da garantire e adeguati strumenti di verifica del rispetto dei livelli previsti (articolo 113, comma 11, del citato testo unico).

L'articolo 115 del testo unico stabilisce poi che i comuni, le province e gli altri enti locali possono, per atto unilaterale, trasformare le aziende speciali in società di capitali, di cui possono restare azionisti unici per un periodo comunque non superiore a due anni dalla trasformazione.

L'articolo 35, comma 8, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 (finanziaria 2002), prevede che gli enti locali, entro il 31 dicembre 2002 (termine poi prorogato al 30 giugno 2003), trasformino le aziende speciali e i consorzi che gestiscono i servizi pubblici locali in società di capitali. Il comma 9 del medesimo articolo stabilisce che gli enti locali che alla data di entrata in vigore della legge detengono la maggioranza del capitale sociale delle società per la gestione di servizi pubblici locali, che siano proprietarie anche delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni per l'esercizio di servizi pubblici locali, provvedono ad effettuare, entro un anno dalla data di entrata in vigore della medesima legge, anche in deroga alle disposizioni delle discipline settoriali, lo scorporo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni. Contestualmente la proprietà delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali, oppure dell'intero ramo d'azienda è conferita ad una società avente le caratteristiche definite dal comma 13 dell'articolo 113 del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.

L'articolo 14 del decreto-legge n. 269 del 2003, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 326 del 2003, novella gli articoli 113 e 113-*bis* del menzionato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000 nonché il citato articolo 35 della legge n. 448 del 2001.

Con tale atto il legislatore ha inteso adeguare la normativa interna sui servizi pubblici locali alle norme dettate dal Trattato istitutivo dell'Unione europea in materia di servizi di interesse generale. Ciò allo scopo di evitare che la Commissione europea desse seguito nei confronti dell'Italia al procedimento di infrazione comunitaria, preannunciato nella formale messa in mora del 26 giugno 2002, per la non compatibilità di alcune norme del citato articolo 35 della legge n. 448 del 2001 con il diritto comunitario.

Le modifiche possono essere sintetizzate:

a) nella sostituzione della nozione di servizi di rilevanza industriale con quella di servizi di rilevanza economica;

b) nella previsione della possibilità di affidare l'erogazione dei servizi di rilevanza economica non esclusivamente a società scelte mediante gara, ma, previo rispetto di alcune condizioni, anche a società a capitale misto pubblico privato oppure a società interamente pubbliche mediante procedura cosiddetta « *in house* »;

c) nella soppressione del regime transitorio previsto dal citato articolo 35 con la determinazione di una data unica — il 31 dicembre 2006 — entro la quale tutte (prevedendo alcune possibilità per ottenere un'ulteriore proroga) le gestioni rilasciate con procedure diverse dall'evidenza pubblica cesseranno.

Conseguentemente, con la legge 24 dicembre 2004, n. 350 (finanziaria 2004), e con il decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, cosiddetto « decreto mille proroghe », il legislatore è intervenuto nuovamente modificando il

termine previsto dall'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997 per l'affidamento dei servizi di trasporto automobilistici. Tale termine è stato prorogato al 31 dicembre 2005, momento in cui, salvo l'approvazione da parte del Senato della Repubblica della delega ambientale, l'affidamento dei servizi avverrà conformemente alle disposizioni contenute nel citato articolo 14 del decreto-legge n. 269 del 2003.

L'articolo 23 del cosiddetto « decreto mille proroghe » raccoglie inoltre un emendamento dell'opposizione secondo il quale annualmente il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, provvede annualmente alla ricognizione e alla individuazione delle risorse al fine di emanare provvedimenti per contribuire al risanamento e allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al potenziamento del trasporto rapido di massa nonché al corretto svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi.

La presente proposta di legge interviene ulteriormente sul settore del trasporto pubblico locale proponendo simultaneamente interventi di natura normativa e interventi di natura finanziaria.

Gli interventi di natura normativa mirano ad adeguare la riforma avviata nel passato con il nuovo ruolo delle regioni che, con la modifica del titolo V della parte seconda della Costituzione del 2001, detengono la potestà legislativa in materia di trasporto pubblico locale, nonché con la necessità di prevedere strumenti normativi volti a incentivare le alleanze tra imprese e superare l'attuale « nanismo » del mercato nazionale. Il sottodimensionamento delle imprese di trasporto pubblico italiane rispetto a quelle operanti sui mercati dei principali Stati membri dell'Unione europea, è tale per cui, da un lato, il panorama imprenditoriale nazionale appare caratterizzato da dimensioni aziendali lontane da quelle necessarie per l'ottenimento di risultati ottimali sul piano

organizzativo e operativo e, dall'altro, risulta prefigurabile il rischio di occupazione del mercato italiano da parte di imprese straniere nei prossimi anni.

Gli interventi di natura finanziaria prendono invece atto dello stato di crisi di molte aziende nazionali e del fatto che in diversi comuni italiani per fare fronte a risorse economiche bloccate all'anno 1996 si è assistito a una progressiva riduzione delle risorse economiche in termini reali, con inevitabili ricadute negative sulla quantità e qualità di un servizio pubblico costituzionalmente garantito.

L'articolo 1 della proposta di legge interviene a modificare il regime transitorio attualmente disciplinato dall'articolo 18, comma 3-bis, del decreto legislativo n. 422 del 1997, in particolare disponendo le condizioni per la proroga degli affidamenti. Si prevede in particolare che le regioni, tramite proprie leggi, possono prorogare al 31 dicembre 2006 il termine ivi previsto per la cessazione del periodo transitorio nel caso in cui:

a) i soggetti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale abbiano approvato, o approvino entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della disposizione, un piano industriale caratterizzato da:

1) un programma di miglioramento delle condizioni di economicità del servizio tale da consentire il raggiungimento di un miglioramento almeno pari al 5 per cento del rapporto tra ricavi e costi entro l'esercizio 2006;

2) un miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

3) investimenti finalizzati al miglioramento della qualità del servizio, della qualità dell'informazione resa all'utenza e a favorire l'accessibilità ai mezzi e ai servizi agli utenti diversamente abili;

4) un miglioramento degli *standard* di sicurezza del servizio;

5) l'adozione di un codice etico aziendale;

b) l'ente locale competente avvii le procedure di gara o di dismissione di quote entro il 31 dicembre 2005;

c) l'ente locale, eventualmente insieme ad altri enti locali della regione, abbia dato vita a sistemi di tariffazione unificati volti ad integrare le diverse modalità di trasporto e, ove possibile, ad incentivare il trasporto pubblico locale marittimo, fluviale e lacuale;

d) i comuni compresi in un bacino interessato con più di 100.000 abitanti abbiano adottato un piano urbano della mobilità, di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, e abbiano provveduto alla nomina di un *mobility manager*, ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998.

Il comma 2 dell'articolo 1 prevede che il periodo transitorio può ulteriormente essere prolungato di due anni dalle regioni nel caso in cui una quota non inferiore al 40 per cento del capitale sociale delle società ad esclusivo o prevalente capitale pubblico sia stata ceduta, mediante procedure ad evidenza pubblica, a società di capitali, anche consortili, non partecipate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dagli enti locali o da altri enti pubblici; ovvero nel caso in cui si sia dato luogo ad un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale.

L'articolo 2 reca disposizioni volte a stimolare la istituzione di autorità regionali di controllo e di monitoraggio sull'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di appositi organismi di

garanzia a tutela degli interessi degli utenti. A tali autorità sono affidati inoltre i compiti di accertamento degli obblighi assunti ai sensi dell'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dalla presente proposta di legge, nonché il compito di accertare il rispetto dell'applicazione dei contratti nazionali di lavoro di riferimento e delle norme di sicurezza sul lavoro.

L'articolo 3 reca disposizioni in materia di efficacia degli investimenti, prevedendo un meccanismo di accelerazione della spesa e la ridefinizione dell'entità delle risorse assegnate. Scopo di tali disposizioni è quello di individuare una procedura generale per la determinazione delle risorse che possono essere stanziare annualmente dalla legge finanziaria per la sostituzione di autobus in esercizio da oltre dieci anni (anziché quindici anni) e l'acquisto di altri mezzi adibiti al trasporto di persone a basso impatto ambientale e connotati da caratteristiche strutturali che consentano l'accessibilità anche alle persone diversamente abili.

L'articolo 4 mira a prevedere in via legislativa, e quindi in maniera chiara e inequivocabile, l'obbligo di introdurre meccanismi di indicizzazione dei corrispettivi dei contratti di servizio. Appare, infatti, quantomeno equo prevedere, per contratti che hanno una durata sino a nove anni, idonei meccanismi che garantiscano una indicizzazione in misura non inferiore all'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati.

L'articolo 5 mira a disciplinare in via legislativa il trasferimento al gestore subentrante del trattamento di fine rapporto (TFR) maturato all'atto del subentro. L'esperienza condotta in materia di affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale con gara ha, infatti, dimostrato che all'atto del subentro di un nuovo gestore si pongono non solo problemi di trasferimento del personale e di trattamento economico dello stesso, ma anche problemi legati al necessario trasferimento del TFR sino a quel momento maturato. La proposta di legge mira, in definitiva, a consentire non solo il trasferimento *tout court*

del TFR maturato ma anche la possibilità di subentrare in apposite polizze assicurative stipulate a garanzia del TFR pregresso.

L'articolo 6 interviene sul regime di proprietà e di gestione delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa. L'articolo è diretto a colmare una lacuna legislativa in materia di proprietà e gestione delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa metropolitano. In particolare con la norma di cui trattasi si attribuisce definitivamente al demanio del comune competente per territorio e pertanto titolare dei compiti e delle funzioni di amministrazione dei servizi di trasporto rapido di massa la titolarità delle infrastrutture ad essi destinate.

L'articolo prevede inoltre che i comuni, nel rispetto della disciplina dettata dagli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, possono affidare in concessione, per un periodo non superiore a trenta anni, la gestione dell'infrastruttura di cui al comma 1 del medesimo articolo 6 e la gestione dei servizi metropolitani di trasporto rapido di massa sulla stessa eserciti a soggetti giuridici privati ovvero ad una società partecipata dal comune, di cui sia proprietario di una quota del capitale sociale pari almeno alla maggioranza dello stesso, cui siano eventualmente attribuiti i compiti di gestione del patrimonio immobiliare o i compiti previsti dal comma 13 dell'articolo 113 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, fermo restando il vincolo di destinazione d'uso della stessa.

L'articolo 7 reca due novelle al testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e una nuova disposizione fiscale finalizzate a incentivare la mobilità sostenibile. Tutte le nuove disposizioni nascono dalla constatazione che le politiche per la mobilità sostenibile necessitano di un supporto di carattere finanziario, diretto o indiretto, per una reale promozione e sviluppo presso le imprese.

Il citato decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, e il decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente 20 dicembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 5 aprile 2001, istituiscono le figure del *mobility manager* aziendale e d'area, con gli obiettivi:

1) di studiare soluzioni che consentano di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale e di migliorare l'organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico;

2) di realizzare una struttura di supporto e di coordinamento tra *mobility manager* aziendali che mantenga i collegamenti con le amministrazioni comunali e con le aziende di trasporto.

I citati decreti prevedono altresì la redazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro da parte di enti e di imprese, ma consentono il finanziamento delle relative applicazioni solo in fase iniziale e sperimentale, senza garantire la necessaria continuità al sostegno delle diverse iniziative adottabili, che presentano sempre un costo, diretto o indiretto, per il datore di lavoro. La normativa vigente non prevede infatti particolari vantaggi di tipo economico per l'adozione di politiche di mobilità sostenibile, né per il dipendente né per il datore di lavoro oltre a quelli, di per se stessi evidenti, derivanti alla collettività dal miglioramento della circolazione e dell'ambiente urbani. Si ritiene che un incentivo decisivo per l'adozione attiva di tali politiche, soprattutto per enti e per imprese privati, potrebbe derivare dall'istituzione di vantaggi diretti di tipo economico per entrambe le parti, dipendenti e datori di lavoro, attivando un circuito virtuoso che spinga tutti a operare nella direzione indicata dai decreti citati, anche mediante la realizzazione di accordi aziendali specifici nell'ambito della contrattazione decentrata. Un intervento che può consentire l'introduzione di questi vantaggi consiste nelle due proposte di modificazione del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica

n. 917 del 1986 e nella ulteriore norma di cui al comma 2 dell'articolo 7 della proposta di legge.

La prima delle due nuove disposizioni introdotte prevede la possibilità per il contribuente di detrarre un importo pari al 19 per cento delle spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti annuali ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale nonché le spese sostenute nell'ambito dei piani degli spostamenti casa-lavoro ai sensi dei citati decreti del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998 e 20 dicembre 2000, con l'esclusione di quelle sostenute singolarmente per autovetture e motocicli usati personalmente al fine di escludere il trasporto privato salvo quello con occupazione multipla (*car sharing* e *car pooling*).

La seconda nuova disposizione è invece finalizzata a riconoscere tra le componenti che non concorrono a formare il reddito del lavoratore dipendente « le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, i titoli di legittimazione allo scopo destinati (*voucher*) ed i valori dei servizi erogati dal datore di lavoro nell'ambito delle misure attuative del piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente » di cui ai citati decreti del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998 e 20 dicembre 2000.

La terza misura è tesa ad incentivare direttamente i datori di lavoro permettendo a questi di detrarre dall'imponibile complessivo dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta regionale sulle attività produttive le somme erogate per i servizi collettivi di trasporto alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati, ed i valori dei servizi erogati dal datore di lavoro nell'ambito delle misure attuative del piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente di cui ai citati decreti del Ministero dell'ambiente 27 marzo 1998 e 20 dicembre 2000, così come previsto per altre spese dall'articolo 2 della legge 30 aprile 1981, n. 178.

Con le modificazioni proposte, qualsiasi iniziativa onerosa per l'impresa mirante alla riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico, certificata tale dal piano degli spostamenti casa-lavoro, potrebbe pertanto recare un vantaggio diretto sia al dipendente che al datore di lavoro.

L'articolo 8 prevede che parte delle risorse finanziarie trasferite alle regioni in attuazione del decreto legislativo n. 422 del 1997 e dell'articolo 10 della legge possono essere utilizzate, attraverso la costituzione di un apposito fondo regionale, per attuare processi di mobilità del personale in esubero nelle aziende di trasporto pubblico locale verso amministrazioni pubbliche e aziende pubbliche o private nell'ambito del territorio regionale. I criteri e le modalità per l'attuazione dei processi di mobilità sono individuati con un successivo regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel quale sono individuati anche i criteri e le modalità per l'estensione degli ammortizzatori sociali al settore.

L'articolo 9 dispone che in sede di attuazione della legge sono in ogni caso fatti salvi i poteri e le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

L'articolo 10 dispone la copertura finanziaria della legge e prevede un ulteriore finanziamento al settore. Questo viene fatto richiamando una norma approvata in sede di conversione del citato decreto-legge n. 355 del 2003, che all'articolo 23, comma 3-*bis*, dispone che il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, provvede annualmente alla ricognizione ed alla individuazione delle risorse al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al potenziamento del trasporto rapido di massa nonché al corretto svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi.

L'articolo 11 reca, infine, la data di entrata in vigore della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Condizioni per la proroga degli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale).

1. Il comma 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è sostituito dal seguente:

« 3-*bis*. Con proprie leggi le regioni possono autorizzare la proroga sino al 31 dicembre 2006 di tutti gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano eserciti, alla data di entrata in vigore della presente disposizione, da società ad esclusivo o a prevalente capitale pubblico, da soggetti privati nonché da cooperative o da consorzi, nel caso in cui si siano verificate le seguenti condizioni:

a) i soggetti affidatari abbiano approvato, o approvino entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, un piano industriale caratterizzato da:

1) un programma di miglioramento delle condizioni di economicità del servizio tale da consentire il raggiungimento di un miglioramento almeno pari al 5 per cento del rapporto tra ricavi e costi entro l'esercizio 2006;

2) un miglioramento del servizio sul piano della sostenibilità ambientale;

3) investimenti finalizzati al miglioramento della qualità del servizio, della qualità dell'informazione resa all'utenza nonché a favorire l'accessibilità ai mezzi e ai servizi agli utenti diversamente abili;

4) un miglioramento degli *standard* di sicurezza del servizio;

5) l'adozione di un codice etico aziendale;

b) l'ente locale competente avvii le procedure di gara o di dismissione di quote entro il 31 dicembre 2005;

c) l'ente locale, eventualmente insieme ad altri enti locali della regione, abbia dato vita a sistemi di tariffazione unificati volti ad integrare le diverse modalità di trasporto e, ove possibile, ad incentivare il trasporto pubblico locale marittimo, fluviale e lacuale;

d) i comuni compresi in un bacino interessato con più di 100.000 abitanti abbiano adottato un piano urbano della mobilità, di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340, e abbiano provveduto alla nomina di un *mobility manager*, ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998 ».

2. Dopo il comma 3-*bis* dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, sono aggiunti i seguenti:

« 3-*ter*. Il mancato rispetto da parte del titolare dell'affidamento degli obblighi posti a suo carico, ai sensi del comma 3-*bis*, entro i termini ivi indicati, comporta la decadenza dell'affidamento nonché l'esclusione dalla partecipazione alla successiva gara per l'affidamento del servizio nel medesimo bacino di traffico interessato.

3-*quater*. Le regioni possono autorizzare la proroga di ulteriori due anni del periodo transitorio di cui al comma 3-*bis* qualora, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, si sia verificata almeno una delle seguenti condizioni:

a) sia stata ceduta, mediante l'espletamento di gare con procedure ad evidenza pubblica, a società di capitali, anche consortili, non partecipate direttamente o indirettamente dallo Stato, dalle regioni, dagli enti locali o da altri enti pubblici, una quota non inferiore al 40 per cento del capitale sociale delle società ad esclusivo o a prevalente capitale pubblico;

b) si sia dato luogo a un nuovo soggetto societario mediante fusione di almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale ovvero alla costituzione di una società consortile, con predisposizione di un piano industriale unitario, di cui siano soci almeno due società affidatarie di servizio di trasporto pubblico locale nel territorio nazionale operanti in bacini di traffico uniti da contiguità territoriale.

3-quinquies. Allo scopo di favorire il potenziamento del settore, per l'anno 2005, agli enti locali proprietari di aziende di trasporto pubblico locale che abbiano avviato, entro il 31 marzo 2005, le procedure volte alla realizzazione delle operazioni di cui alla lettera *b)* del comma *3-quater*, lo Stato riconosce, ad incremento del fondo per il contributo degli enti locali titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico, un trasferimento pari al costo delle suddette operazioni sostenute ».

ART. 2.

(Autorità regionale del trasporto pubblico locale e organismi di garanzia a tutela degli interessi degli utenti).

1. Con proprie leggi le regioni possono provvedere all'istituzione di apposite autorità regionali alle quali sono affidati compiti di monitoraggio e di controllo sull'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, e, in particolare, il compito di accertare il rispetto da parte dei soggetti affidatari degli obblighi assunti ai sensi dell'articolo 18, comma *3-bis*, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, come sostituito dall'articolo 1, comma 1, della presente legge, dell'applicazione dei contratti nazionali di lavoro di riferimento nel rispetto dei diritti individuali dei lavoratori e delle norme di sicurezza sul lavoro.

2. L'istituzione delle autorità di cui al comma 1 costituisce elemento di valutazione in sede di ripartizione delle risorse di cui al comma 1 dell'articolo 10.

3. Con proprie leggi le regioni possono altresì provvedere all'istituzione di appositi organismi di garanzia a tutela degli interessi degli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale ovvero demandare tale compito alle province.

ART. 3.

(Investimenti).

1. Al fine di migliorare il livello di efficacia degli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, i commi 5 e 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, sono sostituiti dai seguenti:

« 5. Le regioni sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre dieci anni, nonché all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone a trazione non convenzionale, a basso impatto ambientale e connotati da caratteristiche strutturali che consentano l'accessibilità anche alle persone diversamente abili. Lo Stato concorre agli oneri di cui al presente comma nei limiti delle risorse allo scopo determinate annualmente dalla legge finanziaria e ripartite, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

6. In sede di attuazione del comma 5, le regioni possono stabilire i criteri di utilizzo dei contributi loro assegnati utilizzando una quota per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale e una quota per infrastrutture bus-*terminal* ai sensi di quanto previsto dall'articolo 27 della legge 1° agosto 2002, n. 166. Gli autobus da acquistare devono essere rispondenti alle norme tecniche indicate nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 giugno 2003, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 183 dell'8 agosto 2003 ».

2. Dopo il comma 6 dell'articolo 2 della legge 18 giugno 1998, n. 194, come sostituito dal comma 1 del presente articolo, è inserito il seguente:

« *6-bis.* In sede di attuazione dei commi 5 e 6, le regioni pongono in essere gli adempimenti occorrenti per l'utilizzazione dei fondi assegnati secondo modalità tali da consentire l'acquisto di nuovi autobus entro trentasei mesi dalla data di entrata in vigore del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di pagamento delle quote annuali dei contributi spettanti previsto dal citato comma 5. In caso di inadempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio provvedimento, sospende l'erogazione dei contributi annuali di cui al medesimo comma 5 e ridistribuisce, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, tali annualità fra le altre regioni adempienti, provvedendo al ricalcolo delle percentuali di riparto sulla base di quelle adottate per il riparto dei contributi di cui al citato comma 5 ».

ART. 4.

(Indicizzazione dei corrispettivi dei contratti di servizio).

1. Al comma 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« *g-bis)* la previsione di meccanismi di indicizzazione dei corrispettivi dei contratti di servizio ovvero di interventi idonei a garantire l'incremento dei ricavi da traffico in misura non inferiore all'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati risultante nell'anno precedente nel relativo comunicato ISTAT pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* ».

ART. 5.

(Disciplina del trasferimento al gestore subentrante del trattamento di fine rapporto maturato all'atto del subentro).

1. Dopo la lettera *g-bis)* del comma 2 dell'articolo 18 del decreto legislativo 19

novembre 1997, n. 422, introdotta dall'articolo 4 della presente legge, è aggiunta la seguente:

« *g-ter*) l'indicazione delle modalità di trasferimento dal precedente gestore all'impresa subentrante del trattamento di fine rapporto maturato al momento del subentro, che può consistere nel rilascio di apposita polizza assicurativa stipulata dal gestore uscente a garanzia del trattamento di fine rapporto maturato ».

ART. 6.

(Regime di proprietà e di gestione delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa).

1. Le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa metropolitano realizzate, in corso di realizzazione o da realizzare, sono attribuite al demanio del comune competente per territorio, fatto salvo quanto previsto dal comma 2.

2. Le infrastrutture di cui al comma 1 di proprietà dello Stato alla data di entrata in vigore della presente legge sono trasferite a titolo gratuito al demanio del comune competente per territorio.

3. I comuni, nel rispetto della disciplina dettata dagli articoli 18 e 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, possono affidare in concessione, per un periodo non superiore a trenta anni, la gestione dell'infrastruttura di cui al comma 1 e la gestione dei servizi metropolitani di trasporto rapido di massa sulla stessa eserciti a soggetti giuridici privati. La selezione del gestore concessionario è effettuata tramite procedure concorsuali adottando idonee forme di pubblicità. La gestione dell'infrastruttura, per l'intera durata della concessione, deve essere svolta con continuità, regolarità, efficienza, nel rispetto della non discriminazione dell'utenza e assicurando la rispondenza dell'infrastruttura alla normativa vigente in materia di sicurezza.

4. La gestione dell'infrastruttura di cui al comma 1 può essere altresì affidata dal

comune competente per territorio ad una società dallo stesso partecipata, di cui sia proprietario di una quota del capitale sociale pari almeno alla maggioranza dello stesso, cui siano eventualmente attribuiti i compiti di gestione del patrimonio immobiliare o i compiti previsti dal comma 13 dell'articolo 113 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, fermo restando il vincolo di destinazione d'uso della stessa infrastruttura.

ART. 7.

(Incentivi fiscali per la mobilità sostenibile).

1. Al testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo la lettera *c-ter*) del comma 1 dell'articolo 15, recante detrazioni per oneri, è inserita la seguente:

« *c-quater*) le spese sostenute per l'acquisto degli abbonamenti annuali ai servizi di trasporto pubblico locale, regionale e interregionale ovvero quelle sostenute nell'ambito dei piani degli spostamenti casa-lavoro ai sensi del decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, e del decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente 20 dicembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 5 aprile 2001, con l'esclusione di quelle sostenute singolarmente per autovetture e per motocicli usati personalmente »;

b) la lettera *d*) del comma 2 dell'articolo 51, recante determinazione del reddito di lavoro dipendente, è sostituita dalla seguente:

« *d*) le prestazioni di servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati, ed i valori dei servizi erogati dal

datore di lavoro nell'ambito delle misure attuative del piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, e al decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente 20 dicembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 5 aprile 2001 ».

2. Le somme corrisposte dai datori di lavoro per i servizi di trasporto collettivo alla generalità o a categorie di dipendenti, anche se rese attraverso titoli di legittimazione allo scopo destinati, ed i valori dei servizi erogati nell'ambito delle misure attuative del piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente di cui al decreto del Ministro dell'ambiente 27 marzo 1998, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 179 del 3 agosto 1998, e al decreto direttoriale del Ministero dell'ambiente 20 dicembre 2000, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 80 del 5 aprile 2001, sono detraibili dall'imponibile complessivo determinato ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle società e dell'imposta regionale sulle attività produttive.

ART. 8.

(Mobilità per il personale delle aziende di trasporto pubblico locale).

1. Parte delle risorse finanziarie trasferite alle regioni in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, e dell'articolo 10 della presente legge, possono essere utilizzate, attraverso la costituzione di un apposito fondo, per attuare processi di mobilità del personale in esubero nelle aziende di trasporto pubblico locale verso amministrazioni pubbliche e aziende pubbliche o private nell'ambito del territorio regionale.

2. Con successivo regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge,

sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati i criteri e le modalità per l'attuazione dei processi di mobilità previsti dal comma 1 del presente articolo, nonché per l'estensione degli ammortizzatori sociali al settore.

ART. 9.

*(Regioni a statuto speciale
e province autonome).*

1. In sede di attuazione della presente legge sono in ogni caso fatti salvi i poteri e le competenze delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

ART. 10.

(Misure per lo sviluppo e il risanamento del trasporto pubblico locale e del trasporto rapido di massa. Copertura finanziaria).

1. Al fine di contribuire allo sviluppo del trasporto pubblico locale, al potenziamento del trasporto rapido di massa e all'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge, ai sensi dell'articolo 23, comma 3-*bis*, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, a decorrere dall'anno 2004 sono stanziati ulteriori 535 milioni di euro a valere sulle risorse finanziarie annualmente trasferite alle regioni in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, provvede con proprio decreto, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla ripartizione delle risorse di cui al comma 1 del presente articolo. Tale ripartizione è effettuata ai sensi del decreto legislativo 19

novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

3. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 535 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2004, si fa fronte mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 11.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 0,60



14PDL0060830