

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2032

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
(BERLUSCONI)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
(LUNARDI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
(TREMONTI)

Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

*Presentato il 28 novembre 2001*

ONOREVOLI DEPUTATI !

*Articolo 1: Disposizioni per l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e per l'accesso al sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti.*

Il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT) deve essere sempre in grado di adeguarsi alle evoluzioni della domanda di trasporto, alle evoluzioni delle varie forme di sviluppo del Paese. La natura « dinamica » del Piano comporta quindi la necessità di approfondire alcune tematiche specifiche, finalizzate all'attuazione degli indirizzi di Piano e propedeutiche all'aggiornamento triennale dello stesso.

Pertanto, al fine di non inficiare il lavoro fin qui svolto e per consentire la completa attuazione ed il monitoraggio del nuovo PGT, è necessario prevedere a decorrere dall'anno 2002 un ulteriore congruo stanziamento per finanziare le attività di studi e di consulenza per il necessario approfondimento e sviluppo del documento programmatico.

A titolo indicativo, sulla base dei contenuti del Piano, le attività di approfondimento studi e attuazione faranno riferimento per il prossimo triennio ai seguenti argomenti:

attuazione del nuovo regolamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con riferimento all'articolazione degli uffici di secondo livello;

piano dei centri merci;  
piano dei passeggeri;  
programma metano;  
programma strategico nazionale stradale dei veicoli;  
monitoraggio del PGT (strategie ed attività);  
aggiornamento dei documenti del PGT;  
attuazione delle leggi di settore;  
approfondimenti in materia di regolazione dei mercati;  
studi di settore e aggiornamento del PGT.

Rispetto all'elenco sopra riportato si segnalano la necessità e l'urgenza di procedere allo studio relativo alla definizione del Piano dei centri merci necessario per attuare la delega di cui all'articolo 24 della legge n. 57 del 2001, che comporterà un'attività ricognitiva sul territorio di notevole portata.

Come è noto, per l'attività fino ad oggi svolta per la redazione del PGT ci si è avvalsi dei fondi di cui all'articolo 10, comma 4, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, che oggi prevederebbe uno stanziamento annuo di 309.874 euro che, di fatto, sono stati ridotti (251.515 euro).

Alla luce di quanto sopra esposto si ritiene opportuno procedere ad un rifinanziamento della norma citata nella misura di 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni dal 2002 al 2004.

Comma 2.

Il Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT) è un sistema informatico al servizio delle attività di pianificazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Esso è costituito essenzialmente da tre componenti:

1) una base dati attinenti all'offerta e alla domanda di trasporto e all'assetto

socio-economico e produttivo delle diverse aree del Paese;

2) un articolato complesso di modelli che hanno il compito di elaborare i dati e di produrre simulazioni;

3) una serie di strumenti di interfaccia per la restituzione grafica ed alfanumerica dei risultati.

Negli anni di esercizio del Sistema è stato riscontrato un notevole interesse ai dati del SIMPT da parte sia degli operatori del settore trasporti sia dei soggetti a vario titolo coinvolti nell'elaborazione dei dati tecnici (piani regionali dei trasporti). Tale interesse si è indirizzato non solo alla possibilità di un trasferimento parziale della base dati di cui al primo dei punti precedenti, per i quali è applicabile la disciplina introdotta dall'articolo 25 della legge 24 novembre 2000, n. 340, ma anche alla richiesta di dati producibili soltanto con il lancio di sessione di calcolo *ad hoc* e la successiva produzione di appositi *report*.

Si ritiene perciò essenziale la messa a punto di uno strumento normativo che consenta ai soggetti interessati l'accesso a titolo oneroso alle procedure elaborative, agli strumenti di analisi dei risultati e alla banca dati del SIMPT.

*Articolo 2: Norme di accelerazione dei lavori pubblici.*

Comma 1.

Nonostante gli anni trascorsi dalla soppressione degli organismi dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno (1993), le controversie ancora da definire risultano pari a 2.500 circa con un *petitum* nominale stimato in 3.500 miliardi di lire circa.

Considerata la portata delle questioni trattate, ed alla luce dei continui rilievi formulati dalla Corte dei conti anche in relazione agli accertamenti di responsabilità, si ritiene che all'argomento debba essere assicurata la necessaria attenzione.

L'urgenza di provvedimenti acceleratori è stata avvertita sin dalla soppressione

dell'Agensud, di talché sono stati adottati due procedimenti per la definizione del contenzioso.

Entrambi riguardano solo i progetti speciali e le opere per i quali, in attuazione delle deliberazioni del Comitato per la programmazione economica (CIPE) n. 157 del 1987, era stato già disposto il trasferimento ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 64 del 1986, successivamente abrogato.

Il primo procedimento introdotto con il decreto-legge 9 agosto 1993, n. 285 (reiterato con modificazioni fino al decreto-legge 8 febbraio 1995, n. 32, convertito dalla legge 7 aprile 1995, n. 104) non ha prodotto i risultati sperati. Il secondo procedimento di cui al decreto-legge 24 aprile 1995, n. 123, che ha sostituito i commi 2 e 3 dell'articolo 9-*bis* del decreto legislativo n. 96 del 1993 (reiterato con decreto-legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 341) e successiva direttiva ministeriale 28 gennaio 1995, ha dimostrato, invece, notevole efficacia in termini di riduzioni di tempo e di spesa ma, di contro, il suo impatto sul numero delle vertenze ereditate dall'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti non è stato particolarmente significativo per i seguenti motivi:

inadeguatezza, rispetto alla reale composizione del contenzioso, del procedimento *de quo* in quanto rivolto unicamente alla definizione delle controversie riferite ai progetti trasferiti *ex* articolo 5 della legge n. 64 del 1986, e successive modificazioni;

ulteriore restrizione del suindicato ambito di applicazione alle sole controversie giudizialmente radicate alla data del 24 giugno 1995 come prescritto dalla direttiva ministeriale 28 gennaio 1995.

Il testo che si propone tenta di introdurre una nuova disciplina che permetta allo strumento transattivo di spiegare appieno le proprie potenzialità perequando le distorsioni presenti nello strumento di composizione bonaria delle vertenze introdotto con il decreto-legge n. 123 del 1995.

In particolare si è ritenuto:

di estendere la procedura transattiva anche alle opere « trasferite » dal commissario *ad acta* per ovviare all'evidente limite che impediva, nella procedura *ex* decreto-legge n. 123 del 1995, un accesso al procedimento esteso a tutti gli interventi facenti capo agli organismi dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno;

di introdurre il « procedimento d'ufficio », oltrechè quello ad iniziativa di parte con la differenza che, per il primo, il termine per concludere il procedimento decorre dalla comunicazione del suo inizio, mentre per il secondo decorre dalla domanda del creditore;

di limitare ulteriormente quanto riconoscibile delle pretese di maggiori compensi all'appaltatore rispetto alla precedente normativa, stante il generale contenimento delle somme transatte nella procedura di cui al decreto-legge n. 123 del 1995:

di ammettere al procedimento anche gli interventi per i quali vi siano esclusivamente riserve iscritte nella contabilità dei lavori.

Comma 2.

I rapporti di concessione e affidamento già intrattenuti dall'intervento straordinario sono in numero di 20.000 circa, comprendenti circa 7.000 progetti trasferiti agli enti dal commissariato *ad acta* ai sensi dell'articolo 9, comma 3, del decreto legislativo n. 96 del 1993 (opere a lavori ultimati) e circa 13.000 opere, anche esse con lavori ultimati, trasferite agli enti dall'intervento straordinario. Per lo più si tratta di opere ultimate e collaudate, per le quali gli enti, una volta ultimate tutte le attività, compresa la definizione di tutti i contenziosi — anche espropriativi — ed i pagamenti a tutti i soggetti creditori, devono produrre la rendicontazione finale ed incassare le residue quote di spese generali.

La norma di accelerazione proposta ha lo scopo di facilitare la definizione e la

liquidazione delle attività dell'intervento straordinario, rimettendo alla responsabilità degli enti la rendicontazione finale: la proposta risponde alla oggettiva impossibilità della struttura attuale di fronteggiare una tale massa di pratiche, atteso che trattasi di pratiche, spesso più che decennali, per le quali è pressoché impossibile reperire la necessaria documentazione negli archivi, che hanno subito rimaneggiamenti e spostamenti in connessione alla soppressione dell'intervento straordinario.

Si ritiene che in presenza di un meccanismo quasi automatico di definizione gli enti saranno incoraggiati a farne uso, anche in presenza di modeste pendenze verso terzi, con la disponibilità ad accollarsele pur di vedersi riconosciute le residue quote di spese generali.

#### Comma 3.

Si è ritenuto di accelerare le procedure di verifica dei rendiconti presentati dal commissario *ad acta*, nominato ai sensi degli articoli 9 e 9-bis del decreto legislativo n. 96 del 1993, e successive modificazioni, con la nomina di un apposito collegio di revisione che valuti l'attività in parola sotto l'aspetto della efficienza, efficacia ed economicità della gestione.

#### Comma 4.

L'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, ha finanziato un programma straordinario di edilizia residenziale per i dipendenti delle Amministrazioni dello Stato impegnati nella lotta alla criminalità organizzata.

Tale programma ha subito una serie di ritardi legati al fatto, tra l'altro, che è stato presentato un numero elevato di ricorsi giurisdizionali, dei quali un buon numero è ancora pendente.

Questa Amministrazione si è trovata, dunque, a gestire un programma che è

stato ideato dieci anni fa e che oggi è in piena fase di attuazione.

A causa del tempo trascorso, i limiti di costo per la realizzazione degli alloggi di edilizia residenziale e sovvenzionata — che erano stati fissati dalla delibera CIPE di attuazione dell'accordo e dal successivo bando per il confronto pubblico concorrenziale — risalgono al 1991 e, pertanto, sono oggi del tutto inadeguati, con la conseguenza che vengono dichiarate deserte molte gare per l'appalto dei lavori.

Si ritiene quindi opportuno predisporre una disposizione che adegui tali limiti di costo a quelli stabiliti nel decreto del ministro dei lavori pubblici 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994, con una conseguente riduzione del numero degli alloggi finanziati.

#### Comma 5.

Per tale programma si intende inoltre concedere una proroga dei termini posti per la definizione degli assetti urbanistici con il comune, la quale però è subordinata ad un incremento delle risorse per tali finalità, in quanto si prevede una crescita notevole degli interventi ammessi al finanziamento.

#### Comma 6.

Oltre a tali modifiche, sembra opportuno introdurre altre correzioni di minor conto, ma in grado di agevolare l'attuazione del programma. In particolare, l'attività sostitutiva, prevista dal comma 6, su iniziativa del soggetto proponente e con la sottoscrizione di un accordo di programma tra il presidente della giunta regionale e il sindaco del comune interessati alla nuova localizzazione, si giustifica in ragione della mancata attivazione da parte della regione degli accordi di programma previsti dall'articolo 11 della legge 30 aprile 1999, n. 136. In tal modo si prevede una norma di chiusura, ad evitare che i delicati interventi che richiedono la rilocalizzazione del programma in altra regione restino allo stato solo virtuale.

Comma 7.

La disposizione prevede che per i programmi integrati che vengono rilocalizzati, anche ai sensi dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1999, n. 136, non si applica l'attestazione prefettizia di conformità delle localizzazioni proposte rispetto alle finalità del programma, ritenendosi questa superata dall'accordo di programma sottoscritto dalla regione con il comune, oltre a realizzare in tal modo uno snellimento procedurale.

*Articolo 3: Disposizioni in materia di asservimento.*

La norma risponde all'esigenza di salvaguardare l'integrità e la permanenza di opere e di impianti in settori essenziali, quali trasporti, telecomunicazioni, acque, energia, attraverso la conferma legislativa della possibilità di attuare le procedure impositive delle occorrenti servitù anche nei casi di impianti già realizzati e utilizzati.

La norma, di carattere procedurale-interpretativo, risponde ad una diffusa esigenza di chiarificazione avanzata dagli organi amministrativi coinvolti a diverso titolo nei relativi procedimenti. Di recente, infatti, è stato rilevato dalla giustizia amministrativa che la possibilità di procedere alla imposizione di servitù in sanatoria nel caso di impianti già esistenti e funzionanti (in quanto, ad esempio, installati a seguito di accordi informali o mai perfezionati nelle regolari forme amministrative) è da ritenere subordinata ad espressa previsione legislativa, in mancanza della quale il soggetto gestore dovrebbe preventivamente rimuovere l'impianto e poi procedere all'asservimento del terreno. Si impone pertanto l'introduzione sollecita di una apposita previsione legislativa in tal senso, in difetto della quale si potrebbe verificare l'assurdo di una interruzione o sospensione di pubblici servizi come conseguenza della rimozione degli impianti che dovrebbero poi essere ricollocati nello stesso sito una volta esperita la proce-

dura tipica, con evidente aggravio dei costi per la complessiva utenza. La misura fa comunque salvi i diritti maturati dagli interessati sino all'emanazione del titolo impositivo, secondo le norme generali dell'ordinamento e chiarisce che, dopo la data di entrata in vigore del nuovo testo unico in materia, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001, le servitù rette da norme speciali rientrano ai fini della sanatoria delle posizioni irregolari nelle dettagliate previsioni introdotte dall'articolo 43 del testo unico stesso.

*Articolo 4: Disposizioni relative al Registro italiano dighe.*

Le risorse attualmente disponibili per il funzionamento del Servizio nazionale dighe (SND) (legge di bilancio e legge n. 183 del 1989) sono decisamente insufficienti a garantire il funzionamento del nuovo ente, al quale sono assegnati compiti ulteriori rispetto a quelli del SND e vengono già richieste, con sempre crescente frequenza, consulenze e persino collaborazioni sostitutive con i conseguenti oneri operativi da amministrazioni statali e regionali e da altri soggetti pubblici cui oggi non è ancora possibile dare soddisfacente riscontro. A tal fine è indispensabile una norma che consenta al registro italiano dighe di avvalersi di un contributo annuo a carico dei gestori delle dighe di sua competenza, per le previste attività di vigilanza, controllo e consulenza, attività che in effetti, considerato il livello di rischio connesso con il processo produttivo legato all'utilizzo della risorsa, rendono legittima la richiesta di una partecipazione al costo del servizio prestato per garantire la pubblica incolumità. Ovviamente contributi e diritti saranno da determinare nel rispetto del principio di copertura dei costi sostenuti dall'ente; i relativi criteri (e le modalità di riscossione) verranno stabiliti con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

*Articolo 5: Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109.*

A mezzo della delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, lo Stato ha assunto l'obiettivo di una pronta realizzazione delle infrastrutture di preminente interesse nazionale, prevedendo a tal fine l'emanazione di un regime normativo, ad esse appositamente dedicato, che vada a regolare l'azione amministrativa e contrattuale dei soggetti appaltanti coinvolti.

La necessità di una razionalizzazione dell'intera normativa del settore comporta però, stante la ricordata specialità del predetto intervento normativo, la attuazione di un pronto intervento di correzione al disposto della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, legge-quadro in materia di lavori pubblici, anche al fine della necessaria opera di armonizzazione dei contenuti di quest'ultima con la normativa introdotta dalla legge obiettivo.

Tale necessità, poi, trova ulteriore ragione d'essere nell'esigenza di adeguamento della normativa in parola ai recentissimi mutamenti dell'assetto costituzionale in materia, determinatisi con la riforma del titolo V della parte seconda della Costituzione (articoli da 114 a 132) approvata in via definitiva dal Parlamento in data 8 marzo 2001 ed oggetto del referendum del 7 ottobre 2001 (legge costituzionale n. 3 del 2001).

Appare inevitabile, così, che si ponga inizio ad un progetto complessivo di riforma dell'assetto normativo che interessa le opere nazionali ovvero regionali e locali, residue alla legge obiettivo, improntato al rispetto dei nascenti nuovi equilibri in materia tra Stato e regioni.

La complessità di tale operazione però, che richiede necessariamente importanti, adeguati tempi di attuazione, rende altresì inevitabile, *medio tempore*, provvedere ad una prima fase di intervento in ordine ai profili di maggiore e più urgente problematicità del vigente testo della legge, con

ciò dando risposta alle indicazioni ed alle esigenze sollevate dagli operatori del settore nell'applicazione pratica del vigente assetto normativo.

A tal fine si è provveduto così, in primo luogo, alla elaborazione di una serie di modificazioni dell'articolato della legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109. In particolare:

1) all'articolo 14, si prevedono due semplificazioni all'attività di programmazione delle amministrazioni, che risulta nella sua attuazione particolarmente gravosa. Al comma 1, così, viene operata l'esclusione dall'ambito di applicazione dell'istituto delle opere di valore economico estremamente modesto, limitando pertanto detto obbligo di programmazione alle sole opere il cui importo sia superiore a 200.000 euro; al comma 3, si provvede poi all'eliminazione della rigida previsione, nell'ambito del programma triennale, della previa individuazione di un ordine di priorità di categorie relativo alle categorie di lavori, nonché di un ulteriore ordine di priorità all'interno di ogni categoria;

2) all'articolo 19, comma 1, viene introdotta la piena libertà dei soggetti committenti di affidare all'appaltatore oltreché la sola esecuzione dei lavori anche la progettazione esecutiva (cosiddetto « appalto integrato »); tale possibilità è infatti allo stato estremamente limitata, essendo prevista per i soli lavori a prevalenza impiantistica, di manutenzione, restauro o archeologici, con il risultato di una scarsa applicazione pratica dell'istituto. L'introduzione viene comunque accompagnata dalla espressa previsione, al fine di assicurare il miglior operare dell'appaltatore, della piena responsabilità dello stesso nel caso di necessità di introdurre varianti in corso d'opera a causa di carenze del progetto esecutivo redatto; allo stesso articolo 19, si prevedono altre due modificazioni al vigente testo normativo, tese a rimuovere l'eccessiva vincolatività e rigidità del regime che informa l'ipotesi concessoria: al comma 2 viene eliminata la previsione che il prezzo da corrispondere al concessionario non possa comunque

superare il 50 per cento dell'importo totale dei lavori, e viene altresì eliminato l'obbligo di corrispondere il prezzo soltanto a collaudo effettuato; al comma 2-*bis*, viene soppressa l'attuale previsione di un limite temporale massimo di trenta anni per la durata della concessione. La rimozione di tali vincoli è in effetti necessaria per consentire l'affidamento in concessione di opere a redditività minore, in particolare nel Mezzogiorno, e riprende la disciplina introdotta per le grandi opere dalla legge obiettivo;

3) all'articolo 20, comma 4, viene eliminato il ricorso obbligatorio al previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per gli appalti-concorso di valore inferiore all'importo di 25 milioni di euro. La modificazione in parola è da ascrivere, come le precedenti, alla finalità di consentire una maggiore possibilità per i committenti di avvalersi di forme di appalto diverse dalla sola esecuzione dei lavori. L'eliminazione del necessario ricorso al parere del Consiglio per gli appalti-concorso di minor rilevanza economica risponde altresì, peraltro, ad un'ottica generale di semplificazione ed efficacia dell'attività amministrativa, mirando ad ovviare agli eccessivi rallentamenti prodottisi nell'*iter* autorizzativo della procedura in parola;

4) all'articolo 30, comma 6, viene inserita la previsione per le stazioni appaltanti di avvalersi altresì, per l'obbligo di verifica degli elaborati progettuali, di soggetti esterni all'Amministrazione appositamente autorizzati secondo modalità da introdurre con regolamento successivo. Sino alla data di entrata in vigore del regolamento, viene consentito l'affidamento di tale verifica ad esperti selezionati dai committenti. L'introduzione in parola risponde alla necessità di assicurare alle amministrazioni un numero adeguato di organismi di controllo esterni, ad oggi fortemente limitato dalle restrittive previsioni normative;

5) all'articolo 30, comma 7-*bis*, si introduce la previsione, da leggere in re-

lazione con la prevista estensione del ricorso all'appalto integrato esposta in precedenza, che in dette ipotesi, a garanzia delle amministrazioni, l'applicazione della garanzia di esecuzione (cosiddetta «*performance bond*»), dovrà considerarsi obbligatoria per i contratti di importo superiore ai 75 milioni di euro. Ciò, a miglior tutela delle stazioni appaltanti, in relazione alle maggiori responsabilità che gravano sull'affidatario di un appalto integrato ed ai connessi maggiori rischi di inadempimento;

6) all'articolo 37-*bis*, viene eliminato il termine fisso del 30 giugno per la presentazione delle proposte dei promotori, introducendo, peraltro, adeguate forme di pubblicità, atte a garantire ai terzi interessati la possibilità di presentare proposte alternative. La nuova formulazione in parola, accompagnata dalla fissazione di termini certi per l'esame di dette proposte e per la conseguente indizione della gara di cui all'articolo 37-*quater*, è finalizzata ad eliminare il formarsi di «*tempi morti*» nel corso dell'anno per l'avvio di iniziative di finanza di progetto, determinatisi invece, secondo le indicazioni provenienti dall'applicazione pratica dell'istituto, in conseguenza dell'attuale formulazione dell'articolo in parola.

Ulteriormente, poi, si è provveduto ad una modificazione delle disposizioni di cui all'articolo 18, comma 3, della legge 19 marzo 1990, n. 55. Al riguardo, viene in particolare previsto un mutamento della misura limite per l'affidamento in subappalto dei lavori appartenenti alla categoria prevalente, fissando una estensione di detta misura al 50 per cento. Tale mutamento trova la propria ragion d'essere, ancora una volta, nelle indicazioni provenienti dall'applicazione pratica dell'istituto, limitato nel suo svolgersi dalla vigente previsione normativa. Da ultimo, si è inserita la previsione che nell'esercizio del potere regolamentare di cui all'articolo 3 della legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109, il Governo provvederà ad effettuare le opportune modificazioni al rego-

lamento di attuazione, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, ed al regolamento di qualificazione delle imprese, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34. La previsione in parola è da leggersi nella volontà di dare continuità al processo di semplificazione intrapreso con le modificazioni previste per la legge quadro 11 febbraio 1994, n. 109.

Comma 4.

Il comma 2 dell'articolo 188 del regolamento in materia di lavori pubblici di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 stabilisce che costituiscono requisito abilitante allo svolgimento dell'incarico di collaudo le lauree in ingegneria, architettura e, limitatamente a un solo componente della commissione, le lauree in geologia, scienze agrarie e forestali, l'abilitazione all'esercizio della professione nonché, ad esclusione dei dipendenti delle amministrazioni aggiudicatrici, l'iscrizione da almeno cinque anni nel rispettivo albo professionale.

La suddetta norma non permette, quindi, ai funzionari amministrativi ancorché dotati di adeguata esperienza acquisita a seguito dell'espletamento di servizio presso uffici pubblici da almeno cinque anni, di far parte delle commissioni di collaudo, anche se nel limite di un componente.

L'esperienza acquisita in almeno cinque anni di servizio presso tali uffici appare ampiamente sufficiente per permettere di dare il proprio contributo nell'espletamento del collaudo, specificatamente per quanto attiene agli aspetti finanziari, contabili e contrattuali, che pure fanno parte delle attività di collaudazione come previsto dagli articoli 190 e seguenti del citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999.

Comma 5.

Il comma 5 dell'articolo 151 del citato regolamento di cui al decreto del Presi-

dente della Repubblica n. 554 del 1999 individua le categorie di soggetti che possono essere ammessi all'albo degli arbitri della camera arbitrale. Tra le categorie non è prevista, però, quella dei funzionari amministrativi.

La suddetta norma quindi non permette ai funzionari amministrativi, ancorché dotati di adeguata esperienza acquisita in uffici pubblici, di far parte di collegi arbitrali.

L'esperienza acquisita in almeno cinque anni di servizio presso uffici pubblici appare ampiamente sufficiente per permettere di dare il proprio contributo nell'espletamento dell'attività di definizione delle controversie, specificatamente per quanto attiene agli aspetti finanziari, contabili e contrattuali che pure formano oggetto del contenzioso.

*Articolo 6: Disposizioni in materia di ferrovie.*

Lo sviluppo degli interventi nel settore delle infrastrutture pubbliche costituisce fondamentale punto dell'attuale governo, che considera imprescindibile, per garantire parità di condizioni e di opportunità, assicurare dotazioni a livello degli altri paesi europei. Tale esigenza si dimostra particolarmente avvertita nel settore ferroviario, nel quale l'Italia sconta un gravissimo ritardo nell'adeguamento, modernizzazione e sviluppo sia della linea dell'alta velocità (AV) sia nelle tratte di interesse locale subregionale e metropolitano.

In distonia con tali esigenze la legge finanziaria 2001 (legge n. 388 del 2000), all'articolo 131, ha interrotto programmi già avviati per talune linee di AV e per le ferrovie in concessione e gestione governativa, revocando la prima e sospendendo gli atti integrativi nelle seconde, nella presunta finalità di un contenimento dei costi attraverso l'affidamento in gara dei relativi lavori. Tale assunto della riduzione dei costi è solo aprioristicamente sostenuto ma in alcun modo dimostrato e, in ogni caso, non tiene in alcun modo conto della gravissima esposizione ai contenziosi che



comporta l'improvvisa interruzione dei rapporti. Per giunta, presuppone un'effettiva capacità delle amministrazioni a progettare e gestire tutti gli interventi, laddove proprio le relative carenze avevano suggerito di strutturare i rapporti mediante *General Contractor*, ovvero concessionari di prestazioni integrate.

Il modulo *General Contractor* è pienamente aderente alla normativa comunitaria in quanto risponde alla formula « del fare eseguire con ogni mezzo » richiamato dalla direttiva 93/38/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993.

È perciò strategico un recupero dei rapporti concessori e delle sottostanti convenzioni, sempre che non siano intervenute interruzioni contrattuali per fatti esulanti dal citato articolo 131, che ovviamente non possono essere recuperate dalla norma appartenendo alla gestione del rapporto.

In particolare, è stato rilevato quanto segue:

1) la risoluzione normativa del contratto ha comportato l'interruzione delle attività progettuali in corso ed il blocco totale della conferenza di servizi e di ogni altra attività, sancito dalla esclusione delle risorse destinate alle opere in parola dal contratto di programma tra ferrovie e Ministero dei trasporti e della navigazione, ma anche allo stato attuale il mantenimento della legge comporta un ulteriore ritardo, quantificabile in non meno di due anni per:

per 8-12 mesi di maggior tempo per la revisione del progetto definitivo ed esecutivo ad opera di un progettista diverso dall'attuale; ciò perché le regole europee impongono la scelta del progettista previa gara e anche perché il nuovo progettista dovrà acquisire la conoscenza che i *General Contractor* hanno conseguito in otto anni di lavoro;

dopo la redazione del progetto esecutivo, non meno di un anno di tempo per la gara ove si vogliano affidare interamente le opere (prequalifica, gara, verifica di anomalia, stipula del contratto e con-

segna dei lavori). È da notare che, in Italia, esiste (forse) un solo soggetto con qualificazioni sufficienti all'esecuzione di lavori di tale entità; la gara si dovrebbe, pertanto, svolgere essenzialmente tra imprese estere, che, avendo, con affidamento riservato, realizzato le tratte ferroviarie del Paese di appartenenza, hanno acquisito i requisiti che le imprese italiane non hanno, dato che l'AV è rimasta bloccata dal 1991;

ove si decidesse di suddividere l'opera in più lotti, separando opere civili, armamento ferroviario, impiantistica, eccetera, i tempi di progettazione e della gara di esecuzione saranno moltiplicati, rientrando nell'ambito ventennale di realizzazione della prima (ed unica) tratta moderna italiana (Roma-Firenze).

Gli effetti del ritardo devono essere commisurati non solo all'aumento fisiologico del prezzo delle opere, per motivi inflattivi, ma soprattutto al mancato merito di risorse da sfruttamento delle tratte, da aggiungere, ovviamente, al danno sociale.

2. La revoca delle concessioni non comporterebbe alcun risparmio perché i prezzi di affidamento ai *General Contractor* sono contrattualmente quelli di mercato da congruire dallo stesso committente, mentre in mancanza di accordo Tav questi può legittimamente recedere dal contratto stesso.

In sostanza, l'unica possibilità di risparmio deriva dall'affidamento delle opere a prezzi inferiori a quelli di mercato. A tale pratica, in effetti le nostre ferrovie sono state in passato costrette, con il conseguimento di ribassi sui prezzi a base di gara addirittura del 50 per cento; tali procedure hanno però dato costantemente esiti certo non felici, con fallimenti delle imprese interessate, opere sospese o nemmeno iniziate ad anni di distanza dalle gare — così come avvenuto per i nodi ferroviari di Roma e Bologna e per la linea a Monte del Vesuvio e altre — e in ultima analisi con costi moltiplicati.

Non è possibile prevedere risparmi attraverso la risoluzione di contratti che non hanno ancora definito il prezzo se non con il riferimento al prezzo di mercato; non sussiste utilità a perseguire altri affidamenti sotto mercato.

3. L'affidamento ai *General Contractor* è il sistema adottato in tutto il mondo per la realizzazione delle grandi opere.

Esso è stato adottato in Italia senza gara prima della entrata in vigore della normativa europea sui settori esclusi, che ha poi imposto la concorrenza internazionale in conformità a quanto avvenuto negli altri Paesi europei che, attraverso procedure analoghe (affidamento ad imprese nazionali) hanno già realizzato le grandi opere ferroviarie programmate.

Ovviamente tale procedura non potrebbe ora rinnovarsi, per le sopravvenute norme, ma ciò non inficia la validità e legittimità dei contratti in essere, già verificata dal Consiglio di Stato, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, dal Governo e dal Parlamento.

La mancata attuazione dei lavori affidati ha già posto in crisi molte delle imprese affidatarie; la risoluzione per legge ha aggravato lo stato di crisi contribuendo in misura determinante alla consegna dell'intero mercato delle grandi opere alle ben più grandi imprese europee, che hanno invece beneficiato della capacità dei loro Paesi di affidare e far realizzare le tratte ferroviarie moderne molto prima dell'Italia.

4. Infine, ma non ultimo, va ricordato che il provvedimento che si vuole revocare, essendo — testualmente — finalizzato a risolvere per legge dei contratti in essere tra imprese di Stato e privati, non solo si presta a gravi contestazioni di incostituzionalità, ma ha già dato ingresso al peggioramento delle condizioni finanziarie italiane nelle strutture finanziarie internazionali, consentendo di qualificare lo Stato italiano tra i committenti non affidabili.

Nella stessa ottica, non sembra siano stati adeguatamente valutati gli effetti che discendono dal blocco sancito dall'articolo 131, comma 4, della legge n. 388 del 2000 al completamento del programma di am-

modernamento delle ferrovie in concessione promosso in forza della legge 22 dicembre 1986, n. 910. Anche in tal caso la soluzione si dimostra in contrasto con l'esigenza di potenziamento ed adeguamento funzionale delle infrastrutture ferroviarie, che costituisce un cardine per lo sviluppo del Paese e per il suo allineamento agli *standard* europei.

È perciò fondamentale che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — Divisione della motorizzazione dei trasporti in concessione — prosegua con l'attuale organizzazione a gestire il programma fino al suo completamento, ovvero assicuri la continuità dell'azione di coordinamento e vigilanza sino all'assunzione dell'operatività delle strutture regionali.

Ne discende che nell'uno come nell'altro caso risulta strategico rimuovere i blocchi imposti, senza adeguato approfondimento e meditazione, dalla legge finanziaria 2001, in attesa di un regolare passaggio ai nuovi sistemi realizzativi in corso di elaborazione da parte dei competenti organi legislativi.

Comma 3.

Al fine di garantire la continuità e la regolarità dei servizi pubblici di trasporto oggetto delle funzioni di amministrazione e di programmazione delegate alle regioni ai sensi dell'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha costituito le società di capitale di cui all'articolo 31 della legge n. 144 del 1999 prevedendo, nei relativi atti di costituzione, il subentro, a far data dal momento di effettiva attuazione della delega (attuazione compiuta dal 1° gennaio 2001 come previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 16 novembre 2000, pubblicato nel supplemento ordinario n. 224 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 30 dicembre 2000), delle stesse società in tutti i rapporti attivi e passivi imputabili alle corrispondenti gestioni commissariali governative. Tale subentro è implicitamente previsto dal disposto dell'articolo 18,

comma 3-*bis*, dello stesso decreto legislativo n. 422 del 1997, nella parte dove il legislatore impone alle regioni, attuata la delega, di affidare i servizi erogati dalle gestioni commissariali governative « alle società allo scopo costituite ».

Tuttavia la mancanza di una previsione di legge esplicita ha creato alcuni problemi gestionali alle richiamate società. In particolare le criticità rilevate sono sia quelle inerenti i rapporti con i soggetti terzi, già controparte delle *ex* gestioni commissariali governative, che quelle attinenti ad aspetti fiscali quali i « recuperi IVA ».

Al fine di eliminare ogni problema di carattere interpretativo si propone una disposizione legislativa che espressamente prevede il subentro di cui trattasi. Pertanto la norma in parola ha valore di interpretazione autentica del combinato disposto dell'articolo 31 della legge n. 144 del 1999 e dell'articolo 18, comma 3-*bis*, del decreto legislativo n. 422 del 1997, come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999.

La presente norma non comporta aumento di spesa.

#### Comma 4.

Le leggi in argomento hanno previsto rispettivamente:

1) il finanziamento di interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria nelle aree depresse per 903,900 miliardi di lire;

2) il finanziamento del completamento del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia (comma 1 dell'articolo 10 del decreto-legge n. 457 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1998) nonché della progettazione del nodo ferroviario di Genova, attraverso il riconoscimento alla Ferrovia dello Stato spa di contributi decennali pari a lire 32,2 miliardi per il 1997, lire 12,8 miliardi per il 1998 e lire 3,5 miliardi per il 1999;

3) il finanziamento del progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero per la tratta Verona-Monaco

(legge n. 194 del 1998), autorizzando la spesa di lire 5 miliardi annue, per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002.

A tutt'oggi:

per il numero 1) sono state impegnate solo lire 16 miliardi e andranno presumibilmente in economia, dal 1° gennaio 2002, circa lire 140 miliardi relativi allo stanziamento originario del 1998;

per i numeri 2) e 3) non sono stati assunti impegni ed è pertanto probabile che gli importi dei finanziamenti in argomento vadano in economia a fine esercizio 2001.

La proposta legislativa di cui trattasi consentirà di utilizzare le risorse disponibili del nuovo esercizio finanziario.

La presente norma non comporta aumento di spesa.

#### *Articolo 7: Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture.*

Le grandi infrastrutture costituiscono obiettivo tra i più qualificanti del programma di Governo.

Al fine di passare immediatamente alla fase attuativa (progettazione preliminare, comprensiva della valutazione di impatto ambientale, programmazione delle risorse e fase operativa di realizzazione) è indispensabile la previsione di una norma che consenta l'immediata utilizzazione del Fondo speciale di cui alla tabella B già accantonato dal disegno di legge finanziaria.

In particolare si procederà con urgenza e compatibilmente con le contingenze alla realizzazione dei lavori relativi al passante di Mestre, della variante di valico, della Livorno-Civitavecchia ed al potenziamento della rete ferroviaria, con particolare attenzione alle linee trasversali, in particolare la Pontremolese.

Sulla base di quanto sopra esposto sono autorizzati limiti di impegno quindicennali che consentiranno di attivare un volume complessivo di risorse pari a circa 5,5 miliardi di euro.

*Articolo 8: Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale.*

L'articolo 32 della legge 17 luglio 1999, n. 144, con la finalità di orientare verso più affidabili condizioni di sicurezza il sistema della mobilità del nostro Paese, mediante l'avvio di un'organica politica della sicurezza stradale, ha previsto la predisposizione e l'approvazione di un Piano nazionale della sicurezza stradale. Il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi per la promozione e l'incentivazione di misure e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori di reti stradali, di interventi (infrastrutturali, di prevenzione e controllo, normativi ed organizzativi) e di azioni per migliorare la conoscenza dello stato della sicurezza stradale e della sua evoluzione. In coerenza con il carattere « specifico » ed « aggiuntivo » del Piano, per il finanziamento delle attività e degli interventi connessi alla sua attuazione, sulla base dei programmi attuativi annualmente predisposti, l'articolo 54 della legge n. 488 del 1999 (legge finanziaria 2000) ha stanziato limiti di impegno quindicennali destinati alla sola copertura finanziaria delle azioni e delle misure che saranno attuate dagli enti locali per la rete stradale secondaria.

Relativamente alla rete autostradale e stradale nazionale, il comma 5 del citato articolo 32 della legge n. 144 del 1999 derogando al principio di « aggiuntività », ha previsto che gli interventi finalizzati agli obiettivi del Piano siano realizzati a valere sulle disponibilità ordinarie annualmente stanziate nel bilancio dello Stato ed assegnate all'Ente nazionale per le strade (ANAS).

Dal canto suo, il predetto Ente, negli anni più recenti, sulla base delle direttive impartite dal Ministro vigilante, sta sviluppando un rilevante impegno, in termini tecnici e finanziari, per l'azione di adeguamento e miglioramento degli *standard* di sicurezza e fruibilità della rete viaria, sia attraverso studi di settore sia con

interventi mirati di adeguamento delle sedi stradali nei tratti di alta incidentalità ed in aree a particolare densità di traffico.

Attualmente, le linee direttrici lungo le quali si muove l'azione dell'ANAS finalizzata al miglioramento della propria rete infrastrutturale sono quelle della:

correzione dei principali difetti geometrici dell'asse stradale, con adeguamenti plano-altimetrici in corrispondenza di quei tratti stradali definiti « punti neri » per il maggior numero di incidenti verificatesi;

revisione, sostituzione e miglioramento della segnaletica;

adeguata manutenzione delle pavimentazioni;

installazione di dispositivi di ritenuta, come le barriere stradali e gli attenuatori di urto, conformi alle recenti normative in materia.

Si tratta, come è evidente, di interventi di notevole impegno tecnico e di rilevante impatto finanziario, ma la limitatezza delle risorse attualmente disponibili nell'ambito degli stanziamenti ordinari di bilancio non consente di impostare una politica organica di respiro pluriennale specificamente destinata.

Si pone, quindi, l'esigenza di creare anche per la rete nazionale le premesse di ordine finanziario per promuovere, in attuazione degli indirizzi e delle linee guida del Piano nazionale per la sicurezza, lo sviluppo ed il consolidamento di un'azione mirata al miglioramento della sicurezza ed affidabilità del patrimonio infrastrutturale, individuando risorse e strumenti idonei — carattere specifico ed aggiuntivo — in misura adeguata alla necessità di riqualificazione della viabilità strategica ed alla piena valorizzazione del patrimonio stradale nazionale, a partire dalla sua messa in sicurezza.

A tale scopo è previsto un limite di impegno quindicennale di 20.000.000 di euro a decorrere dal 2002.

*Articolo 9: Fondo di rotazione per la progettazione di interventi di compensazione ambientale sul sistema stradale.*

Sulla base dell'esperienza delle conferenze di servizi la cui intesa, prevista dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, e successive modificazioni, è spesso subordinata alla realizzazione di opere di « compensazione ambientale » che comportano una lievitazione dei costi previsti negli atti di programmazione, è stato previsto un fondo di rotazione per il finanziamento di progetti e interventi connessi al potenziamento o alla realizzazione di nuove opere sul sistema stradale, con priorità per gli itinerari di particolare strategicità per lo sviluppo del territorio nazionale: essi, sebbene non direttamente connessi con la viabilità nel senso stretto del termine, sono orientati all'abbattimento di una parte dei cosiddetti « costi esterni », mitigando cioè l'impatto « sistema stradale/territorio » con particolare riguardo al rumore, al paesaggio, al mantenimento degli ecosistemi, agli interventi sperimentali sul colore, eccetera. Ai fini della progettazione di lotti appartenenti ad itinerari di particolare criticità per gli aspetti legati, in particolare, alla conservazione e valorizzazione del paesaggio e delle risorse naturali, potrebbero promuoversi iniziative pilota e concorsi per idee.

La dotazione iniziale del fondo è costituita da un limite di impegno di 10.000.000 di euro a decorrere dal 2003.

*Articolo 10: Interventi aeroportuali.*

La norma prevede un limite di impegno quindicennale di 5.000.000 di euro a decorrere dall'esercizio 2002 da destinare con immediatezza alla realizzazione di interventi puntuali per migliorare la sicurezza degli aeroporti in relazione ai recenti eventi che, proprio in carenza di misure anche di dettaglio, hanno minacciato di compromettere la sicurezza delle più importanti strutture aeroportuali.

*Articolo 11: Programma di riabilitazione urbana.*

Tra i risultati delle recenti elaborazioni scientifiche sulla conformazione del territorio nazionale emerge il concetto di « città diffusa », che rappresenta la trasformazione reale del territorio con fenomeni di « addensamento » urbano intorno alle infrastrutture della mobilità ed ai luoghi diversi dalla residenza.

In questa « città diffusa » — di livello territoriale — sono compresi tutti gli elementi negativi che si sono stratificati sul territorio, ma anche le potenzialità positive della volontà dei singoli e delle istituzioni di ricostruire un ambiente migliore e confortevole. I diversi strumenti messi a punto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puntano a far esprimere la positività diffusa del territorio, coinvolgendo, innanzitutto, gli attori istituzionali competenti per la gestione del territorio.

In particolare, sono stati promossi programmi nei quali si avvia contemporaneamente e contestualmente un processo di riqualificazione di parti significative e strutturali degli edifici insieme ad opere pubbliche strettamente funzionali alla valorizzazione del patrimonio edilizio.

Queste esperienze sembrano di cruciale importanza nei casi in cui sia necessario far emergere l'interesse collettivo in tutti quei casi — che sono la maggioranza, soprattutto a sud del Paese — in cui il valore dell'edificato non è sufficiente a giustificare l'interesse dei proprietari ad effettuare interventi di riqualificazione.

Non di meno, occorre tenere presente, nell'intervenire su parti anche limitate del territorio « urbano », il rapporto inversamente proporzionale tra efficienza della mobilità ed effetto di perifericità della città diffusa, primo elemento, quest'ultimo, di degrado sociale ed economico prima ancora che fisico.

Per poter procedere ad una operazione di « risanamento » che coinvolga l'intera nazione, occorre puntare su due fattori:

il primo, sul coinvolgimento delle istituzioni locali per la promozione degli

interventi di riqualificazione e di sensibilizzazione dei soggetti presenti sul territorio; il secondo, la possibilità di operare con strumenti « semplici » di efficacia diretta e comprensibile rispetto al cittadino ed ai nuclei familiari, da coinvolgere, in primo luogo, sul piano dell'incentivazione alla spesa per manutenzione edilizia. Da questo punto di vista sono già disponibili alcune esperienze:

a) il provvedimento sullo sgravio fiscale degli interventi di recupero edilizio ed altri interventi di risanamento riproposti nell'ultima legge finanziaria;

b) i programmi di riqualificazione urbana, ed all'interno del complesso di questa azione, quei programmi tramite i quali è possibile « specializzare » l'azione verso l'obiettivo di promuovere interventi di risanamento territoriale, di sostituzione edilizia e di riqualificazione architettonica.

La proposta si inserisce, quindi, tra il « micro » recupero promosso a livello di nucleo familiare ed il « macro » intervento di area vasta, ponendosi come obiettivo principale quello di porre rimedio ai fenomeni di obsolescenza edilizia, di carenze architettoniche, di squilibrio, sempre più tangibile, del « sistema » abitativo (residenza, produzione, servizi, terziario, ...) e della mobilità.

È possibile pensare, quindi, al ricorso a strumenti più semplici e più flessibili, come ad esempio il convenzionamento edilizio, attraverso i quali pervenire, con il coinvolgimento dei privati proprietari, delle imprese di settore, alla ristrutturazione ed al risanamento dei volumi, nonché al restauro ed al risanamento dei prospetti e delle parti comuni degli immobili, in un quadro complessivo coordinato dall'azione comunale.

Gli elementi aggiuntivi, rispetto all'azione tradizionale di recupero edilizio, possono essere così sintetizzati:

1) predeterminazione di *standard* prestazionali, da conseguire tramite gli interventi pubblici e privati, con particolare riguardo agli interventi pubblici rivolti

a migliorare il sistema della mobilità urbana e periurbana;

2) strumenti convenzionali, con i quali riconoscere rimodulazioni di volumi e di superfici, ovvero la possibilità — a parità di volume — di suddividere le unità immobiliari o di mutare una parte limitata della destinazione d'uso, prevedendo, infine, la facoltà di utilizzare gli oneri concessori per:

a) valorizzare e recuperare le presistenze di interesse storico, architettonico ed ambientale;

b) migliorare l'accessibilità degli edifici, delle abitazioni e dei servizi pubblici e privati;

c) migliorare la qualità tecnologica ed igienico-sanitaria delle costruzioni e delle abitazioni;

d) migliorare il rapporto tra i luoghi di scambio;

e) incentivare la realizzazione di ogni altro elemento che concorra a qualificare ed a riconnettere l'insediamento « diffuso » con i contesti circostanti, per arricchire l'immagine complessiva di una città effettivamente riconoscibile dai propri abitanti.

Nell'operazione sopra descritta è possibile che vengano intercettati molti dei nodi irrisolti dello sviluppo territoriale come, a titolo d'esempio:

i fenomeni di degrado per sotto utilizzazione del tessuto edilizio, privato delle proprie funzioni originarie, ovvero di degrado per congestione dovuto alla sovrautilizzazione dell'edificato, in funzione di luoghi economici « eccellenti »;

i fenomeni di compromissione del territorio, esterno ed interno alle grandi e medie conurbazioni, dovuti, tra l'altro, all'urbanistica « illegale »;

la commistione tra le attività proprie della città (residenza, lavoro, commercio, servizi, (...)) e attività produttive non com-

patibili e concentrate in territori fortemente urbanizzati.

Occorre, quindi, definire l'oggetto di intervento anche per poter costruire le sinergie istituzionali necessarie per massimizzare gli effetti di una politica di intervento di settore.

*Articolo 12: Conferimento di immobili in uso governativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e infrastrutture delle Forze di polizia.*

Comma 1.

La normativa, di natura meramente formale, è resa necessaria dall'accorpamento dei soppressi Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, nell'unico Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrebbe avere la gestione e la manutenzione di immobili demaniali già in uso ai soppressi Ministeri.

Commi 2-6.

Negli anni scorsi sono stati approvati e realizzati programmi di intervento per migliorare le infrastrutture dei vari Corpi di polizia. A causa della esiguità degli stanziamenti rispetto alle effettive esigenze, non è stato possibile soddisfare completamente le necessità più volte rappresentate dai comandi dei Corpi medesimi.

Pertanto è previsto un programma pluriennale straordinario di interventi per il triennio 2002-2004, volto a completare le infrastrutture per i corpi militari dello Stato e per la Polizia di Stato, per l'attuazione del quale sono previsti limiti di impegno pari a 5.000.000 di euro a decorrere dal 2002, a 10.000.000 di euro a decorrere dal 2003 e a 15.000.000 di euro a decorrere dal 2004.

*Articolo 13: Disposizioni in materia di impianti a fune.*

Come è noto, la vita tecnica complessiva massima di ogni impianto a fune,

intesa come durata dell'intervallo continuativo di tempo nel corso del quale la sicurezza e la regolarità del servizio possono ritenersi garantite rispettando le medesime condizioni realizzate all'atto della prima apertura al pubblico esercizio, è stabilita per le diverse categorie di impianti dal decreto del Ministro dei trasporti 2 gennaio 1985, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 95 del 31 gennaio 1985.

Con legge n. 140 del 1999, articolo 8, è stato istituito presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, un fondo per l'innovazione tecnologica, l'ammodernamento ed il miglioramento dei livelli di sicurezza degli impianti a fune situati nelle regioni a statuto ordinario.

Successivamente con legge n. 388 del 2000 (finanziaria 2001), articolo 145, comma 46, è stato disposto quanto segue: « Gli impianti di cui si prevede l'ammodernamento con i benefici di cui all'articolo 8, comma 3, della legge 11 maggio 1999, n. 140, potranno godere, previa verifica da parte degli organi di controllo della loro idoneità al funzionamento e della loro sicurezza, di una proroga di un anno dei termini relativi alle scadenze temporali fissate al paragrafo 3 delle norme regolamentari approvate con decreto 2 gennaio 1985 del Ministro dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 26 del 31 gennaio 1985 e riguardanti la durata della vita tecnica, le revisioni speciali e le revisioni generali ».

La norma in oggetto si propone di concedere una proroga della vita tecnica anche agli impianti di risalita finanziati con altri provvedimenti legislativi, statali o regionali, atteso che tale situazione dal punto di vista tecnico non appare diversa da quella descritta, e però essendo strettamente connessa a problemi di sicurezza, sembra necessario che la relativa concessione del beneficio venga disposta anche per questi ultimi da specifico e adeguato provvedimento legislativo.

*Articolo 14: Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa.*

La legge 26 febbraio 1992, n. 211, recante « Interventi nel settore dei sistemi di

trasporto rapido di massa » è nata con l'obiettivo di incentivare la realizzazione di sistemi atti a sviluppare il trasporto pubblico e migliorare la mobilità e le condizioni ambientali nelle aree urbane.

La legge è rivolta alle città metropolitane e ai comuni che, come disposto dall'articolo 1, intendono avvalersi dei contributi previsti, e che presentano specifiche richieste sulla base di scelte progettuali direttamente connesse alla risoluzione dei problemi del traffico urbano. A tale proposito la stessa legge, nel testo originario, prevedeva all'articolo 3, comma 1, lettera a), che la richiesta di finanziamento venisse corredata, tra l'altro, dalla « progettazione di massima » e da ulteriore documentazione avente contenuto di tipo tecnico-economico trasportistico. Successivamente, anche in relazione alla diversa articolazione dei vari livelli progettuali previsti dalla nuova legge in materia di appalti pubblici, con l'articolo 13 della legge 7 dicembre 1999, n. 472, è stata modificata la citata disposizione, sostituendo la progettazione di massima con la « progettazione definitiva ». In linea con gli orientamenti governativi, ed in particolare con la volontà di accelerare le procedure per l'attuazione delle opere pubbliche, si è ritenuto di apportare alcune modifiche alla legge n. 211 del 1992.

Ciò premesso, in relazione alla possibilità di assegnare nel futuro nuovi fondi per la realizzazione di sistemi di trasporto, si ritiene opportuno rivedere la dizione dell'articolo già citato, riportando alla « progettazione preliminare » la richiesta documentale da far pervenire ai fini dell'allocazione delle risorse e riconfermando la necessità di corredare il medesimo progetto con elaborati tecnico-economici di contenuto più prettamente trasportistico.

Tale modifica ha lo scopo di facilitare, per le amministrazioni richiedenti, la predisposizione della progettazione da porre a base della richiesta di finanziamento, che deve comunque garantire con l'ulteriore documentazione, sufficiente approfondimento di carattere trasportistico indispensabile per l'esame delle proposte da

presentare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ritiene, inoltre, di adeguare la disposizione del comma 2 dell'articolo 5 della medesima legge, sostituendo la dizione « progettazione esecutiva » con « progettazione definitiva » in conformità con quanto già disposto dal comma 5 dell'articolo 13 della legge n. 472 del 1999; inoltre, in accordo con quanto già disposto al citato articolo 13 della stessa legge n. 472 del 1999 il soggetto attuatore, contestualmente alla presentazione del progetto, dovrà indicare se procedere secondo quanto previsto dal comma 3 o dal comma 4 del medesimo articolo 13.

Si è poi ritenuto di introdurre nella norma di richiedere al soggetto beneficiario la presentazione, contestualmente al progetto definitivo, di un programma temporale per l'attuazione dell'intervento onde consentire il monitoraggio da parte degli uffici ministeriali dell'effettiva utilizzazione dei finanziamenti assegnati; il conseguimento degli obiettivi di programma costituirà elemento di valutazione nella destinazione di ulteriori contributi per nuovi progetti.

Inoltre, a garanzia dell'effettiva volontà di realizzare l'opera, si è ritenuto opportuno condizionare il trasferimento dei contributi ai soggetti attuatori alla presentazione, da parte degli stessi, di tutti i pareri, nulla-osta ed autorizzazioni necessari per l'avvio dei lavori.

#### *Articolo 15: Disposizioni in materia di capitanerie di porto-guardia costiera.*

##### Comma 1.

La norma, che non comporta alcun onere aggiuntivo per l'erario, è finalizzata alla definitiva classificazione per legge delle infrastrutture logistiche ed operative delle opere delle capitanerie di porto, ivi comprese le pertinenze e le opere accessorie (quali, ad esempio, le antenne e gli apparati di telecomunicazioni e scoperta) equiparandole ad opere destinate alla difesa militare, così come già previsto per l'Arma dei carabinieri (legge 6 febbraio



1985, n. 16, articolo 3) e per il Corpo della guardia di finanza (legge 1° dicembre 1986, articolo 4, comma 3).

Comma 2.

Per quanto attiene al comma 2 l'accantonamento di 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, è necessario per dare attuazione alla legge 14 novembre 2000, n. 331, che ha previsto la graduale sostituzione dei militari in servizio di leva con volontari di truppa. La medesima legge, contemporaneamente, ha disciplinato la contestuale progressiva riduzione dell'organico complessivo delle Forze armate, fatta eccezione per il Corpo delle capitanerie di porto, per l'Arma dei carabinieri e per il Corpo della guardia di finanza. In base a quanto sopra esposto occorrerà, pertanto, sostituire i 3.325 militari in servizio di leva del Corpo delle capitanerie di porto previsti in organico dalla legge n. 255 del 1991, con altrettanti volontari di truppa.

*Articolo 16: Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio.*

Il provvedimento, in linea con gli obiettivi dell'articolo 9 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, prevede la corresponsione di contributi per le imprese di cabotaggio marittimo.

La finalità ultima è quella di ridurre, nei limiti delle disponibilità di bilancio, i maggiori costi sopportati dalle imprese armatoriali nazionali che operano con navi battenti bandiera italiana rispetto ai concorrenti esteri.

La legge n. 522 del 1999 ha consentito di assicurare un'elevata partecipazione della Flotta nazionale ai traffici di cabotaggio che, com'è noto, sono stati liberalizzati a decorrere dal 1° gennaio 1999, data in cui ha trovato piena e completa applicazione il regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, che disciplina «l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi».

Tale attività è aperta a tutti gli armatori comunitari, come definiti dal predetto regolamento, che operano con navi iscritte nei registri navali degli Stati membri per i quali sono in vigore normative differenti per quanto concerne l'armamento.

Senza l'intervento introdotto dalla legge n. 522 del 1999, che è del tutto conforme agli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (97/C 205/05), la presenza di armatori comunitari anche per collegamenti ritenuti di particolare rilievo sarebbe aumentata in maniera molto più elevata di quanto in realtà è avvenuto.

*Articolo 17: Ammodernamento infrastrutture portuali.*

Comma 1.

La norma dispone la proroga del termine di adozione del regolamento sul riordino e la semplificazione delle tasse e dei diritti marittimi, non adottato entro il termine originariamente previsto a causa della complessità dell'oggetto della riforma e dell'intervenuta fine della legislatura.

Comma 2.

La norma dispone il rifinanziamento del programma di interventi a favore delle infrastrutture portuali avviato dall'articolo 9 della legge n. 413 del 1998, particolarmente significativo per la realizzazione del progetto delle cosiddette « autostrade del mare ».

Comma 3.

Si prevede la possibilità di assicurare la sicurezza dei « dati sensibili » contenuti nel sistema informativo del demanio marittimo.

*Articolo 18: Disposizioni sugli interporti.*

L'articolo 9, comma 2, della legge n. 454 del 1997, e l'articolo 9, comma 3, della legge n. 413 del 1998, rendono disponibili risorse finanziarie per la realiz-

zazione di opere finalizzate al potenziamento della rete interportuale nazionale, dando priorità agli interventi nei nodi intermodali più congestionati. In particolare:

lire 10 miliardi per quindici anni, recati dalla legge n. 454 del 1997;

lire 20 miliardi per quindici anni, recati dalla legge n. 413 del 1998.

Di fatto tali norme, pur disponendo in materia di finanziamenti e modalità di erogazione del contributo, non contengono puntuali riferimenti in merito alle procedure amministrative da adottare.

Al riguardo, la recente legge n. 57 del 2001, all'articolo 24, contiene la delega al Governo ad emanare un decreto legislativo per il riordino della normativa vigente in materia di procedure, soggetti e strutture da ammettere ai contributi al fine di consentire l'ottimale e razionale svolgimento delle procedure nonché la realizzazione degli interventi previsti all'articolo 9, comma 2, della legge n. 454 del 1997 e all'articolo 9, comma 3, della legge n. 413 del 1998. Il decreto da emanare dovrà essere poi seguito da un apposito regolamento di attuazione.

La delega legislativa non è stata sinora attuata, anche in connessione ai vincoli e alle limitazioni contenuti dalla stessa, che vengono ora adeguati con le previsioni di cui al comma 3 dell'articolo in oggetto.

Allo stato, peraltro, i tempi tecnici necessari a dare attuazione alla delega suddetta non risultano compatibili con l'attuale scadenza (marzo 2002) né, tanto meno, con i termini di scadenza per l'utilizzo degli stanziamenti fissati dalle leggi nn. 454 del 1997 e 413 del 1998 (in particolare le risorse di cui alla legge n. 454 del 1997 dovranno essere impegnate entro il corrente anno 2001 per evitare che le stesse vadano in economia).

Allo stato attuale, pertanto, ferma restando l'opportunità di sospendere l'esame delle procedure di assegnazione delle risorse stanziato dalle leggi nn. 454 del 1997 e 413 del 1998 in attesa dell'emanazione del decreto legislativo e del relativo rego-

lamento di riordino dell'intero settore interporti, rinviando ad un secondo momento l'attivazione delle procedure amministrative di individuazione dei beneficiari e di assegnazione delle risorse sulla base delle nuove disposizioni, si rende necessario prevedere nel nuovo testo normativo uno slittamento dei tempi della delega legislativa ed un conseguente non minore slittamento per far ricorso alle disponibilità finanziarie di cui alle citate leggi.

In particolare occorre consentire, attraverso la previsione legislativa di uno spostamento dei termini fissati la proroga per la delega legislativa al 31 dicembre 2002 e consentire:

l'utilizzo delle risorse stanziato dalla legge n. 454 del 1997 almeno fino a tutto il 2002;

l'utilizzo delle risorse rivenienti dalla legge n. 413 del 1998 almeno fino a tutto il 2003.

Comma 3.

Il conto nazionale trasporti - anno 2000, ha calcolato che nel 1999 il solo trasporto nazionale ha movimentato su strada 1.179.019.369 tonnellate di merci, di cui il 39,14 per cento riguarda tratte brevi (fino a 50 chilometri), così ripartito: 56,73 per cento per il conto proprio e 43,27 per cento per il conto terzi. Inoltre, circa l'80 per cento della merce movimentata in conto proprio percorre al massimo 100 chilometri, mentre per il conto terzi tale percentuale è di circa il 45 per cento. In tale quadro, occorre venire incontro alle esigenze delle imprese che effettuano trasporti con propri autoveicoli ed evitare che vada progressivamente allargandosi la frattura fra territorio e strategie logistiche, in quanto vettori professionali ed utenti realizzano con decisioni autonome i magazzini generali ed i centri di distribuzione di cui necessitano.

Devono invece essere adeguatamente considerati i problemi logistici legati a tale fascia di percorrenza, con particolare riferimento al conto proprio, stimolando il coordinamento fra amministrazione cen-

trale ed enti territoriali per la realizzazione di infrastrutture di servizio (centri merci, piattaforme logistiche, magazzini centrali), ed una maggiore integrazione fra tutti i soggetti della filiera logistica (fornitori, autotrasportatori, operatori logistici ed imprese commerciali).

In tale ottica si propone, con la norma in parola, di integrare l'articolo 24 della legge 5 marzo 2001, n. 57, relativo alla delega al Governo per il completamento della rete interportuale nazionale, con la previsione esplicita dell'ammissione ai contributi delle infrastrutture logistiche che rispondono alle esigenze operative di vettori ed utenti della fascia indicata.

*Articolo 19: Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci.*

Con i contratti di servizio stipulati con Ferrovie dello Stato Spa sono stati generalmente regolamentati gli obblighi di servizio pubblico in campo ferroviario per quei servizi da erogare con continuità, regolarità e qualità, i quali in linea generale non sarebbero stati offerti o sarebbero stati offerti a condizioni tariffarie diverse anche in considerazione del limitato interesse commerciale dei servizi stessi e, comunque, non tenendo conto di esigenze di natura pubblica.

Nella elaborazione del contratto di servizio con la Trenitalia Spa, società che ha ereditato da Ferrovie dello Stato Spa la funzione dell'esercizio del trasporto ferroviario, sono emerse alcune problematiche in gran parte legate alla attuale fase di transizione dal regime monopolistico a quello della libera concorrenza.

Allo stato attuale risulta infatti sostanzialmente completato l'impianto normativo che costituisce il presupposto per la liberalizzazione del mercato dei servizi ferroviari, ma la situazione effettiva si connota sostanzialmente per l'assenza di operatori diversi dall'impresa a capitale pubblico. Nel breve-medio periodo il quadro tenderà, gradualmente, a mutare con l'ingresso nel mercato di altre imprese,

con conseguente implementazione del modello di competizione « nel mercato » delineato dall'assetto normativo vigente, mirante ad accrescere efficienza e qualità complessive del sistema di trasporto su ferro.

L'articolo delinea, pertanto, un assetto organico dell'intera materia relativa agli obblighi di servizio pubblico in campo ferroviario e alla conseguente contribuzione da parte dello Stato e prevede un sistema di incentivazioni e contributi finalizzati al rilancio del trasporto delle merci per ferrovia ed al riequilibrio modale.

Comma 1 — Contratto di servizio per l'anno 2001.

Per quanto riguarda l'anno 2000, l'importo spettante a Trenitalia Spa a fronte di obblighi di servizio pubblico prestati è definitivamente individuato con il decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299 (articolo 12, comma 5), che determina in lire 6.052,3 miliardi complessivi per il 1999 e il 2000 l'importo spettante, in attesa della stipulazione del contratto di servizio per l'anno 2000.

In merito all'anno 2001, i fondi stanziati dal bilancio di previsione a favore di Trenitalia Spa riconducibili agli obblighi di servizio pubblico sono pari a lire 1021,075 miliardi.

Il comma 1 dispone anche per il 2001 l'ammontare delle somme da corrispondere a Trenitalia Spa in relazione agli obblighi di servizio pubblico.

Commi 2 e 3 — Contratto di servizio per gli anni 2002 e successivi — Trasporto viaggiatori a media e lunga percorrenza.

La modalità e la tempistica proposte nei commi 2 e 3 contemplano, rispettivamente, l'esperimento di procedure concorsuali per individuare in modo trasparente e non discriminatorio gli operatori cui affidare la gestione del servizio, e la previsione di un periodo transitorio, non oltre il 31 dicembre 2003, durante il quale

Trenitalia Spa potrà essere l'unico affidatario degli obblighi di servizio in parola.

La normativa comunitaria vigente non contempla obbligo di gara per la scelta del contraente con cui stipulare contratti di servizio; tuttavia, la scelta di procedure concorsuali è coerente con l'obiettivo di conferire maggiore efficienza e contendibilità al settore. La previsione, inoltre, di un periodo transitorio che va oltre i tempi tecnici di espletamento della gara scaturisce dalla considerazione che, nonostante l'assetto normativo consenta l'ingresso di nuovi operatori, il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza è tuttora caratterizzato da una situazione di posizione di dominio assoluto dell'impresa pubblica. Pertanto espletare una gara nel breve periodo risulterebbe incompatibile con i tempi necessari perché il mercato sia in condizioni di cogliere le opportunità che la liberalizzazione del settore consente. Né, del resto, nel breve periodo sarà a regime l'attribuzione di competenze tra i diversi livelli territoriali di governo sancita con decreto legislativo n. 422 del 1997 (come modificato dal decreto legislativo n. 400 del 1999), non essendo, ad oggi, completato il trasferimento di funzioni e poteri a tutte le regioni a statuto speciale.

Le agevolazioni tariffarie disposte a vantaggio di tipologie individuate di viaggiatori sono individuate normativamente come obblighi di servizio e il profilo rilevante afferrisce non alla scelta dell'impresa ferroviaria cui affidare un obbligo di servizio, ma alle modalità secondo cui erogare contributi a qualsiasi operatore presti un servizio di trasporto ferroviario alle categorie di viaggiatori beneficiarie. Di conseguenza, il prerequisito per razionalizzare l'intera materia consiste nell'individuare criteri e procedure per l'ammissione ai contributi previsti, tramite un regolamento che disciplini e sistematizzi tale ambito.

È opportuno includere anche le agevolazioni tariffarie nella fase transitoria da concludere entro il 31 dicembre 2003, durante la quale, pertanto, l'obbligo di praticare le agevolazioni in esame verrà attribuito a Trenitalia Spa nell'ambito del contratto di servizio.

Comma 4 - Disciplina regolamentare della materia.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle merci il concetto di «obbligo di servizio» assume una valenza diversa nella misura in cui l'intervento pubblico, più che tutelare particolari segmenti di utenza o categorie sociali svantaggiate, persegue finalità di riequilibrio modale peraltro coerenti con le prescrizioni del PGT e con gli indirizzi della Unione europea, e impatta direttamente sul tessuto produttivo. L'intervento dello Stato nel settore può, dunque, concretizzarsi non necessariamente in contratti di servizio stipulati con singole società ma, in alternativa, in strumenti diversi.

L'intera materia è, ad oggi, disciplinata da una serie di norme che statuiscono riduzioni tariffarie in funzione delle aree geografiche collegate o, nel quadro di accordi internazionali, delle merci trasportate; ad esse si aggiungono, con specifico riferimento a Trenitalia Spa, le previsioni dei precedenti contratti di servizio o del piano d'impresa.

Pertanto, secondo un *iter* metodologico non difforme da quanto esposto per le agevolazioni passeggeri, si ravvisa la necessità di disciplinare organicamente l'intera materia mediante un regolamento che detti disposizioni in merito alle contribuzioni pubbliche al trasporto merci e a criteri e procedure per accedere ai contributi stessi.

Nel citato regolamento saranno disciplinati altresì le procedure e i criteri per l'erogazione dei contributi per interventi strutturali necessari per incrementare nella misura massima possibile il trasporto su ferrovia delle merci, con particolare riferimento al trasporto combinato ed a quello delle merci pericolose.

Commi 5 e 6 – Contributi in conto esercizio ed in conto capitale al trasporto merci (trasporto combinato, merci pericolose, autostrade viaggianti).

Trattasi di intervento strutturato per incentivare nell'immediato (comma 5) i

soggetti interessati a trasferire su ferrovia il trasporto di merci (combinato, merci pericolose) e nel breve-medio termine (comma 6) ad effettuare investimenti strutturali e sul materiale rotabile.

Il comma 5 prevede contributi — che saranno disciplinati con il regolamento di cui al comma 4 — da corrispondere alle imprese che si obblighino a realizzare direttamente o a far realizzare treni completi di trasporto combinato o di materie pericolose, a valere sui capitoli di bilancio già esistenti nell'unità previsionale di base del Ministero dell'economia e delle finanze relativa alle Ferrovie dello Stato Spa, per un ammontare complessivo annuo di 230,575 miliardi di lire.

Il comma 6 prevede l'istituzione di un fondo per il finanziamento di investimenti per lo sviluppo del trasporto merci su ferro, prevedendo il sostegno finanziario pubblico in conto capitale, mediante concorso dello Stato all'accensione di mutui per i quali sono autorizzati impegni quindicennali di 14,5 milioni di euro dal 2002, 5 milioni di euro dal 2003 e 13 milioni di euro dal 2004, con un valore attualizzato di circa 150 milioni di euro per il 2002, 50 milioni di euro per il 2003 e 130 milioni di euro per il 2004.

I contributi pubblici pertanto andranno a finanziare anche investimenti di medio periodo, in particolare contribuendo all'acquisto di materiale rotabile specificamente costruito per « autostrade viaggianti ».

Comma 7 — Studi di settore e assistenza tecnica.

Tale comma prevede la possibilità per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare incarichi esterni a supporto della definizione degli interventi dello Stato nella materia.

Comma 8 — Copertura finanziaria.

Tale comma prevede la copertura finanziaria per il fondo di cui al comma 6.

*Articolo 20: Realizzazione del piano triennale per l'informatica.*

Comma 1.

Per far fronte alla carenza di specifiche professionalità necessarie per la realizzazione del piano triennale per l'informatica l'articolo prevede la possibilità per l'amministrazione di reperire dette professionalità, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili in bilancio, mediante la stipula di contratti d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del Codice civile o contratti a tempo determinato.

Comma 3.

Prevede l'autorizzazione agli stanziamenti necessari per la gestione e lo sviluppo dei sistemi informativi autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per il triennio 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002.

Comma 4.

Prevede la possibilità, da parte di altri soggetti pubblici o privati, di accesso, a titolo oneroso, ai sistemi informativi e statistici in trattazione, e l'utilizzazione dei proventi per far fronte agli oneri della gestione degli stessi sistemi informativi e statistici.

## RELAZIONE TECNICA

*(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni).*

*Articolo 1.*

Il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica (PGT) non deve essere considerato come un documento statico, ma deve essere sempre in grado di adeguarsi alle evoluzioni della domanda di trasporto, alle evoluzioni delle varie forme di sviluppo del Paese.

La natura « dinamica » del Piano comporta quindi la necessità di approfondire alcune tematiche specifiche, finalizzate all'attuazione degli indirizzi del Piano e propedeutiche all'aggiornamento triennale dello stesso, nonché di eseguire una opportuna attività di monitoraggio per garantire l'efficacia nel tempo dell'azione pianificatoria.

Pertanto, al fine di non inficiare il lavoro fin qui svolto e per consentire la completa attuazione ed il monitoraggio del nuovo PGT, è necessario prevedere, a decorrere dall'anno 2002, un ulteriore congruo stanziamento per finanziare le attività di studio e di consulenza per il necessario approfondimento e sviluppo del documento programmatico in parola, nonché per l'attività di monitoraggio necessaria.

Lo stanziamento di 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, consente di sviluppare solo alcuni argomenti seguendo un criterio di priorità.

Pertanto, sinteticamente, la specifica delle attività potrà essere:

anno 2002: 1.000.000 di euro per l'assistenza tecnica e per la parziale redazione del piano dei centri merci;

anno 2003: 1.000.000 di euro per l'assistenza tecnica e per studi e approfondimenti relativi all'attuazione e all'aggiornamento del PGT;

anno 2004: 1.000.000 di euro per l'assistenza tecnica e per studi e approfondimenti relativi all'attuazione e all'aggiornamento del PGT.

*Articolo 7.*

Gli incontri con le regioni indetti in riferimento alle procedure previste dalla legge sulle infrastrutture in corso di perfezionamento hanno evidenziato esigenze nei vari settori infrastrutturali di gran lunga superiori alle reali possibilità di finanziamento in relazione agli attuali vincoli di finanza pubblica. Tuttavia, al fine di dare inizio alla realizzazione di opere infrastrutturali di preminente interesse nazio-

nale, nonché per quelle relative alla captazione ed adduzione di risorse idriche per garantire la continuità di approvvigionamento di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è previsto un parziale utilizzo dei limiti di impegno, preordinati nell'ambito dell'accantonamento relativo allo stesso Ministero, per 193.900.000 euro a decorrere dal 2002, 190.400.000 euro a decorrere dal 2003 e 149.400.000 euro a decorrere dal 2004. Detti limiti di impegno, di durata quindicennale, consentiranno di attivare un volume complessivo di risorse pari a 5.539.806.000 euro ad un tasso di interesse del 5 per cento attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti.

#### *Articolo 8.*

Da una prima analisi è possibile quantificare in un valore medio non inferiore ad euro 103.291,37 (lire 200 milioni) a chilometro l'onere di spesa per far fronte agli interventi più urgenti di messa in sicurezza delle rete stradale nazionale.

Il relativo fabbisogno ammonta, pertanto, a non meno di euro 1.817.928.284 (lire 3.520 miliardi) calcolato sulla base di una larga approssimazione.

Con il limite di impegno quindicennale di 20 milioni di euro a decorrere dal 2002 si intende quindi avviare una prima serie di interventi che dovranno essere successivamente sviluppati con continuità con le ulteriori risorse che dovranno essere messe a disposizione, specificatamente destinate. Detto limite di impegno consentirà di attivare risorse pari a circa 207.600.000 euro, considerando il tasso di interesse del 5 per cento attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti.

#### *Articolo 9.*

Sulla base dell'esperienza delle conferenze di servizi la cui intesa, prevista dall'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, è spesso subordinata alla realizzazione di opere di « compensazione ambientale » che comportano una lievitazione dei costi esposti negli atti di programmazione, è necessario prevedere un fondo di rotazione per il finanziamento della progettazione di interventi connessi al potenziamento o alla realizzazione di nuove opere sul sistema stradale, con priorità per gli itinerari di particolare strategicità per lo sviluppo del territorio nazionale.

Il programma complessivo ha un costo pari ad almeno 150.000.000 di euro, desunto dagli oneri impiegati in sede di progettazione per migliorare la qualità del sistema stradale, con particolare riguardo agli aspetti connessi con le problematiche territoriali.

Un immediato avvio del programma si renderà possibile grazie allo stanziamento di un limite di impegno di 10.000.000 di euro a decorrere dal 2003, che consentirà, agli attuali tassi di interesse, di attivare risorse complessivamente pari a circa 103.800.000 euro. Dette

risorse sono destinate in primo luogo ad interventi che, sebbene non direttamente connessi con la viabilità nei senso stretto del termine, sono orientati alla qualità del sistema stradale e alla riduzione dell'impatto dello stesso sul territorio, con particolare riguardo alle seguenti problematiche:

nodi urbani e interconnessioni;

riqualificazione urbanistica di aree adiacenti al sistema stradale;

interventi sperimentali sul colore;

utilizzo di tecnologie innovative, anche ai fini dell'abbattimento del rumore, compatibili con le specificità dei luoghi;

aspetti connessi con le caratteristiche del paesaggio e le risorse naturali, i cui interventi sono da attuare anche mediante l'adozione di tecnologie in corso di sperimentazione.

Ai fini della progettazione di itinerari di particolare fragilità dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, si rende necessario promuovere iniziative pilota che si possono anche avvalere di concorsi per idee.

#### *Articolo 10.*

Lo stanziamento di 5.000.000 di euro, quale limite di impegno quindicennale, decorrente dal 2002, consente di assicurare la realizzazione di una parte degli interventi sostanzialmente finalizzati alla sicurezza operativa del traffico aereo e ad attività di prevenzione di azioni terroristiche (ad esempio, il controllo dei bagagli da stiva al 100 per cento), sviluppando un volume di risorse che, tenuto conto degli attuali tassi di interesse, potrà ammontare a circa 51.900.000 euro.

Appare evidente che si tratta di azioni che richiedono ben maggiori stanziamenti ma che già una prima fase di avvio consentirebbe di prevenire gli incidenti nel settore.

Per quanto attiene alla dotazione strumentale necessaria per il predetto controllo bagagli si fa presente che, attualmente, il sistema di controllo è costituito da due o tre macchine e che il costo corrispondente di ciascun sistema è quantificato, in linea di massima, in 2 o 3 miliardi di lire.

Lo scopo ultimo della disposizione in questione è quello di giungere entro breve tempo, seppur con l'esiguità delle risorse che si autorizzano, a garantire un sufficiente livello di sicurezza per gli aeroporti di maggior traffico commerciale di linea sulla base di un ordine prioritario via via decrescente fino alla soglia inferiore di 600 mila passeggeri l'anno.



*Articolo 12.*

I limiti di impegno quindicennali autorizzati dalla disposizione di cui all'articolo 12, pari a 5 milioni di euro a decorrere dal 2002, 10 milioni di euro a decorrere dal 2003 e 15 milioni di euro a decorrere dal 2004, consentiranno di attivare un volume complessivo di risorse pari a circa 311,400 milioni di euro, considerati gli attuali tassi di interesse. Dette risorse sono finalizzate a completare un piano di interventi indispensabili per dotare le Forze di polizia di adeguate strutture sul territorio, cui in passato non si è potuto provvedere completamente in relazione all'esaurimento delle dotazioni finanziarie previste, peraltro fortemente incise dal fenomeno inflattivo.

Per di più, le specifiche leggi speciali che autorizzavano risorse per le Forze di polizia sono esaurite, come si evince dalla tabella F allegata alla vigente legge finanziaria che prevede l'ultimo finanziamento al 2001.

Nell'impossibilità di rifinanziare dette leggi speciali è stato previsto l'articolo in questione, che consente l'assunzione di impegni pluriennali corrispondenti alla durata del finanziamento che consentiranno di delineare un programma concreto e di ampio respiro.

*Articolo 15.*

Lo stanziamento di 1.000.000 di euro assicurato per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, costituisce un primo intervento diretto a dare attuazione alla legge n. 331 del 2000 che, com'è noto, ha disposto la graduale sostituzione dei militari di leva con un esercito di volontari di truppa.

Appare evidente che con le risorse autorizzate non si potrà procedere a dare completa attuazione alla predetta disposizione considerando tale intervento soltanto quale avvio del programma di sostituzione graduale previsto dalla citata disposizione.

*Articolo 16.*

Per assicurare la continuità dell'intervento finora attuato dalla legge n. 522 del 1999 sono necessari 12 milioni di euro per garantire una concreta risposta alle esigenze del settore. Attesa l'attuale contingenza e nella considerazione di perseguire, sia pure parzialmente, l'obiettivo di intervenire a sostegno delle imprese armatoriali, è stato previsto un intervento annuale incompressibile pari a 8 milioni di euro all'anno, sotto forma di limiti di impegno per quindici anni, da destinare al finanziamento di mutui per il sostegno dell'armamento navale.

2002: (8.000);

2003: (8.000);

2004: (8.000).

Per l'attivazione di dette risorse verrà attivata al riguardo la procedura di notifica all'Unione europea.

#### *Articolo 17.*

Per l'ammodernamento delle infrastrutture portuali vengono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 34 milioni di euro per l'anno 2003 e di 64 milioni di euro per l'anno 2004, che, considerati gli attuali tassi di interesse, consentiranno di sviluppare un volume di risorse pari a circa 1 miliardo di euro.

Le risorse in parola integrano quelle già autorizzate dalla legge n. 413 del 1998 e con lo stesso meccanismo di spesa vengono finanziati mutui contratti dalle autorità portuali.

Il programma in parola costituisce momento fondamentale della politica di rilancio dei traffici marittimi, complementare agli interventi di sostegno al cabotaggio nel quadro del programma delle « autostrade del mare ».

#### *Articolo 19.*

Il comma 5 prevede contributi, che saranno disciplinati con il regolamento di cui al comma 4, da corrispondere alle imprese che si obblighino a realizzare direttamente, o a far realizzare, treni completi di trasporto combinato o di materie pericolose ed opera nell'ambito degli stanziamenti ordinari previsti sui capitoli di bilancio già esistenti nell'unità previsionale di base del Ministero dell'economia e delle finanze relativa a Ferrovie dello Stato Spa, contraddistinta dalla codifica 3.1.2.12. Si tratta, in sostanza, di una operazione a costo zero per il bilancio dello Stato.

I fondi in questione saranno prioritariamente destinati ad incentivare nell'immediato i soggetti interessati a trasferire su ferrovia il trasporto di merci.

Il comma 6 prevede l'istituzione di un fondo per il finanziamento di investimenti per lo sviluppo del trasporto merci su ferro, prevedendo il sostegno finanziario dello Stato all'accensione di mutui per i quali sono autorizzati limiti di impegno quindicennale di 14,5 milioni di euro a decorrere dal 2002, 5 milioni di euro a decorrere dal 2003 e 13 milioni di euro a decorrere dal 2004.

I contributi pubblici andranno pertanto a finanziare quegli investimenti di medio periodo, sia strutturali che su materiale rotabile, tra l'altro contribuendone all'acquisto, e specificatamente costruito per autostrade viaggianti.

2002: (14,50 milioni di euro);

2003: (5,00 milioni di euro);

2004: (13,00 milioni di euro).

*Articolo 20.*

Il comma 1 prevede, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili in bilancio, l'acquisizione di alcune figure professionali (informatici, statistici e amministrativi), non disponibili nell'amministrazione ovvero non sufficienti, necessarie per la realizzazione del piano triennale per l'informatica, mediante la stipula di contratti d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del codice civile o contratti di collaborazione a tempo determinato.

Per quanto concerne il contratto di lavoro a tempo determinato esso sarà del tipo di lavoro parasubordinato la cui disciplina si riconduce agli articoli 2222 e seguenti del codice civile, che regolamentano il lavoro autonomo ed il contratto d'opera, ed in parte agli articoli 2096 e seguenti, che dispongono in merito al lavoro dipendente. Pertanto la collaborazione coordinata e continuativa prevede l'inserimento del soggetto nella struttura organizzativa dell'amministrazione con un rapporto di lavoro fisso consolidato nel tempo ed una remunerazione corrisposta nel rispetto di determinate scadenze a fronte del raggiungimento dei risultati stabiliti.

L'onere previsto per la stipula dei predetti contratti sarà inserito nel quadro economico dei progetti indicati nel comma 1 e la relativa copertura finanziaria sarà a carico dei capitoli di bilancio su cui insistono i progetti nell'ambito delle rispettive disponibilità.

Il comma 2 prevede i seguenti limiti di impegno quindicennali: 5,728 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2002, 6,229 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2003 e 18,228 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2004, con copertura a valere sugli accantonamenti di Tabella B della legge finanziaria 2002.

Tali limiti di impegno consentiranno di attivare, agli attuali tassi di interesse, un volume di risorse complessivamente ammontanti a circa 313, 320 milioni di euro.

La spesa è così determinata:

per la realizzazione di progetti a rilevanza interna volti all'incremento dell'efficienza organizzativa (reingegnerizzazione dei processi del personale, pianificazione, *budgeting* e controllo di gestione, monitoraggio dei progetti di grande rilievo, protocollo unico, firma digitale, data *storage* nonché creazione di portali necessari per il sistema informativo statistico nazionale per le infrastrutture e i trasporti) i seguenti limiti di impegno quindicennali: 1,128 milioni di euro a decorrere dall'anno 2002, 1,159 milioni di euro a decorrere dall'anno 2003 e 2,50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004;

per la realizzazione dei progetti a rilevanza esterna riguardanti:

a) il settore terrestre (sportello unico per l'automobilista, *disaster data recovery*, nuovo codice della strada, infrastrutture reti, sicurezza stradale, infomobilità, merci pericolose e logistica integrata) i seguenti limiti di impegno quindicennali: 1,30 milioni di euro a decorrere dall'anno 2002, 1,67 milioni di euro a decorrere dall'anno 2003 e 2,00 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004;

b) il settore marittimo (sportello unico per il trasporto marittimo, completamento del VTS (*Vessel Traffic Service*) nazionale e della banca dati del naviglio, gente di mare, sportello unico per il diportismo nautico, completamento del sistema informativo del demanio e delle patenti nautiche) i seguenti limiti di impegno quindicennali: 2,90 milioni di euro a decorrere dall'anno 2002, 2,90 milioni di euro a decorrere dall'anno 2003 e 12,948 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004;

c) il settore infrastrutture (sportello unico per le infrastrutture, monitoraggio delle opere infrastrutturali e sistema cartografico territoriale per la lotta all'abusivismo e per il monitoraggio delle grandi reti infrastrutturali) i seguenti limiti di impegno quindicennali: 0,40 milioni di euro a decorrere dall'anno 2002, 0,50 milioni di euro a decorrere dall'anno 2003 e 0,78 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004.

Il comma 4 prevede l'accesso, a titolo oneroso, alla consultazione delle banche dati, alle procedure elaborative ed agli strumenti di analisi dei risultati dei sistemi informativi e statistici dei Ministeri a tutti i soggetti pubblici e privati che lo richiedano. Le modalità e i corrispettivi per l'accesso saranno definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988.

Le entrate derivanti serviranno a far fronte agli oneri derivanti dalla gestione dei sistemi informativi e statistici, dalla formazione e dalla attuazione del piano informatico.

## DISEGNO DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Disposizioni per l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e per l'accesso al SIMPT).*

1. Per le finalità indicate al comma 3 dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è autorizzata la spesa di 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

2. È facoltà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concedere ad associazioni e società private l'accesso, a titolo oneroso, alle procedure elaborative, agli strumenti di analisi dei risultati ed alla banca dati del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti (SIMPT) del Servizio pianificazione e programmazione dell'ex Ministero dei trasporti e della navigazione. Le modalità ed i corrispettivi per l'accesso da parte dei soggetti di cui al presente comma sono definiti con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Per le finalità di cui al presente comma, è istituito apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato. I corrispettivi per l'accesso alle procedure elaborative, agli strumenti di analisi dei risultati ed alla banca dati del SIMPT sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati alle finalità di cui al presente articolo.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede, per i medesimi anni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, 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 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 2.

*(Norme di accelerazione  
dei lavori pubblici).*

1. I commi 2, 2-*bis* e 3 dell'articolo 9-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

« 2. Le controversie relative ai progetti speciali e alle altre opere di cui al comma 1 possono essere definite transattivamente su iniziativa d'ufficio ovvero su istanza del creditore da presentare entro e non oltre il 30 giugno 2002, nel limite del 25 per cento delle pretese di maggiori compensi, al netto di rivalutazione monetaria, interessi, spese ed onorari. Detto procedimento è altresì applicato a tutti gli interventi per i quali risultano iscritte esclusivamente riserve nella contabilità dei lavori. Qualora sulla controversia sia intervenuto un lodo arbitrale o una decisione giurisdizionale non definitiva, il limite per la definizione transattiva è elevabile ad un massimo del 50 per cento dell'importo riconosciuto al netto di rivalutazione monetaria ed interessi. All'ammontare definito in sede transattiva si applica un coefficiente di maggiorazione forfettario pari al 5 per cento annuo comprensivo di rivalutazione monetaria e di interessi.

2-*bis*. L'esame e la definizione delle domande avvengono entro tre mesi dalla data di ricezione di ciascuna istanza. Per

la procedura d'ufficio lo stesso termine decorre dalla data dell'avvio del procedimento. Nel caso di accettazione della proposta il termine è interrotto per il tempo occorrente all'amministrazione ad acquisire il parere dell'Avvocatura generale dello Stato sullo schema di transazione secondo le norme di contabilità pubblica. L'Amministrazione provvede al pagamento degli importi entro il mese successivo dall'acquisizione del parere dell'Avvocatura generale dello Stato.

3. La presentazione dell'istanza sospende fino al 30 giugno 2002 i termini relativi ai giudizi pendenti anche in fase esecutiva. Tale procedimento si applica altresì ai progetti speciali ed alle opere previste dalla delibera Cipe 8 aprile 1987, n. 157, individuati all'articolo 2, comma 2, della legge 19 dicembre 1992, n. 488, già trasferiti dal commissario *ad acta* ai sensi dell'articolo 9 del presente decreto ».

2. Alla definizione degli atti di trasferimento delle opere di cui al comma 1 dell'articolo 9 del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le procedure di cui all'articolo 20-*bis* del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, sulla base di autocertificazione della rendicontazione della spesa finale approvata dall'organo deliberante e sottoscritta dal rappresentante legale dell'ente destinatario del trasferimento, per importi non superiori a 103.000.000 di euro. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro per gli affari regionali, sono individuati i criteri e le modalità di formazione del campione di progetti non inferiore al 10 per cento delle opere definite, da sottoporre a controllo ai sensi della presente legge.

3. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza oneri per il bilancio dello Stato, un collegio di revisione per la verifica dei rendiconti presentati dal commissario *ad acta* nominato ai sensi degli articoli 9 e 9-*bis* del decreto legislativo 3 aprile 1993, n. 96,

come da ultimo modificato dal presente articolo. Il collegio è costituito da un magistrato della Corte dei conti con qualifica non inferiore a consigliere che lo presiede, da un dirigente generale del Ministero dell' economia e delle finanze e da un dirigente generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La verifica dei rendiconti dovrà riguardare le attività del commissario *ad acta* sotto l'aspetto dell'efficienza, efficacia ed economicità della gestione, nel rispetto delle normative vigenti. Le delibere del collegio sono atti definitivi.

4. Qualora sia andata deserta la gara di appalto per gli affidamenti dei lavori relativi all'intervento di edilizia sovvenzionata di cui all'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, la regione, il comune o l'istituto autonomo case popolari, comunque denominato, possono contribuire con fondi propri all'incremento del finanziamento statale fino al raggiungimento dei limiti massimi di costo per gli interventi di edilizia residenziale sovvenzionata di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994, ai fini della completa realizzazione dell'opera. In assenza di interesse da parte di tali soggetti, tramite accordo di programma tra regione e comune si provvede al ridimensionamento dell'intervento da realizzare adottando i citati limiti di costo, fino alla capienza del finanziamento statale concesso.

5. La scadenza dei termini di centottanta giorni e di centoventi giorni, previsti rispettivamente dall'articolo 11, comma 2, e dall'articolo 12, comma 2, della legge 30 aprile 1999, n. 136, già differita, da ultimo, al 31 ottobre 2001 dall'articolo 145, comma 81, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, è ulteriormente differita al 31 ottobre 2002. Il finanziamento degli interventi così attivati è comunque subordinato alle disponibilità esistenti alla data di ratifica da parte del comune dell'accordo di programma, sullo stanziamento destinato alla realizzazione del programma di cui all'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, con-



vertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203.

6. A seguito della mancata attivazione da parte della regione degli accordi di programma ai sensi dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1999, n. 136, per la localizzazione degli interventi di cui all'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203, si procede, su richiesta del soggetto proponente, con contemporanea comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri, alla rilocazione del programma in altra regione. In tale caso, il presidente della giunta regionale e il sindaco del comune interessati alla nuova localizzazione, sottoscrivono un accordo di programma, ai sensi dell'articolo 34 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, da ratificare entro il 30 giugno 2002. Il finanziamento dei programmi è comunque subordinato alle disponibilità esistenti alla data di ratifica da parte del comune dell'accordo di programma, sullo stanziamento destinato alla realizzazione del programma di cui all'articolo 18 del decreto-legge 13 maggio 1991, n. 152, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 luglio 1991, n. 203.

7. Ai programmi integrati, localizzati o rilocati ai sensi dell'articolo 11 della legge 30 aprile 1999, n. 136, non si applica il punto 3 della delibera Cipe 20 dicembre 1991, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 15 del 20 gennaio 1992, per quanto attiene la richiesta di attestazione di conformità ai prefetti competenti per territorio.

### ART. 3.

*(Disposizioni in materia di asservimento).*

1. Le procedure impositive di servitù previste dalle leggi in materia di trasporti, telecomunicazioni, acque, energia, si applicano anche per gli impianti già eseguiti e utilizzati, fatti salvi i diritti acquisiti dagli aventi titolo fino alla imposizione della servitù medesima. A decorrere dalla data di entrata in vigore del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repub-

blica 8 giugno 2001, n. 327, si applica alle servitù di cui al presente comma la procedura di cui all'articolo 43 del medesimo testo unico.

ART. 4.

*(Disposizioni relative  
al Registro italiano dighe).*

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore del provvedimento attuativo del Registro italiano dighe (RID) di cui all'articolo 91 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, e successive modificazioni, i soggetti gestori delle dighe di cui all'articolo 1 del decreto-legge 8 agosto 1994, n. 507, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 ottobre 1994, n. 584, sono tenuti ad iscriversi al RID ed a corrispondere al medesimo un contributo annuo per le attività di vigilanza e controllo svolte dallo stesso. Per le altre attività che, in base alle vigenti norme, il RID è tenuto ad espletare nelle fasi di progettazione e costruzione delle predette dighe, è stabilito altresì, a carico dei richiedenti, un diritto di istruttoria.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, si provvede alla disciplina dei criteri di determinazione del contributo e dei diritti previsti al comma 1, nel rispetto del principio di copertura dei costi sostenuti e delle modalità di riscossione degli stessi.

3. Con il decreto di cui al comma 2 è altresì determinato, in sede di prima applicazione della presente legge, l'ammontare dei contributi e diritti di cui al medesimo comma 2, nonché la quota parte delle entrate, da destinare ad investimenti e potenziamento, che dovrà essere compresa tra il 50 e il 70 per cento.

ART. 5.

*(Modifiche alla legge  
11 febbraio 1994, n. 109).*

1. Alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 14, comma 1, dopo le parole: « L'attività di realizzazione dei la-

vori di cui alla presente legge » sono inserite le seguenti: « di singolo importo superiore a 200.000 euro ». Il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Il programma triennale deve prevedere un ordine di priorità. Nell'ambito di detto ordine sono da ritenersi comunque prioritari i lavori di manutenzione, di recupero del patrimonio esistente, di completamento dei lavori già iniziati, i progetti cantierabili, nonché gli interventi per i quali ricorra la possibilità di finanziamento con capitale privato maggioritario »;

b) all'articolo 19, comma 1, lettera b), le parole da: « qualora » fino ad: « archeologici » sono sostituite dalle seguenti: « ; in tal caso l'appaltatore risponde dei ritardi e degli oneri conseguenti alla necessità di introdurre varianti in corso d'opera a causa di carenze del progetto esecutivo dallo stesso redatto ». Al comma 4 dello stesso articolo le parole: « in ogni caso » sono sostituite dalle seguenti: « salvo il caso di cui al comma 5, »; e le parole: « numero 1), » sono soppresse;

c) all'articolo 19, comma 2, le parole: « , che comunque non può superare il 50 per cento dell'importo totale dei lavori. Il prezzo può essere corrisposto a collaudo effettuato in un'unica rata o in più rate annuali, costanti o variabili » sono soppresse. Al comma 2-*bis* dello stesso articolo, le parole: « La durata della concessione non può essere superiore a trenta anni » sono soppresse;

d) all'articolo 20, comma 4, dopo le parole: « previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici » sono inserite le seguenti: « per i lavori di importo pari o superiore a 25.000.000 di euro »;

e) all'articolo 30, comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « ovvero da altri soggetti autorizzati secondo i criteri stabiliti dal regolamento. Fino alla data di entrata in vigore delle norme regolamentari relative alla predetta autorizzazione tale verifica può essere effettuata anche da soggetti esperti in possesso di adeguata qualificazione, individuati se-

condo i criteri stabiliti dalle stazioni appaltanti »;

f) all'articolo 30, comma 7-*bis* è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Il sistema, una volta istituito, è obbligatorio per tutti i contratti di cui all'articolo 19, comma 1, lettera b), di importo superiore a 75 milioni di euro »;

g) all'articolo 37-*bis* sono apportate le seguenti modificazioni: al comma 1, le parole: « Entro il 30 giugno di ogni anno » sono soppresse; è aggiunto, in fine, il seguente comma: « 2-*bis*. Le amministrazioni aggiudicatrici rendono nota la presentazione delle proposte entro quindici giorni dalla ricezione, pubblicando un avviso nelle forme di cui all'articolo 14, comma 8, della presente legge, nonché a decorrere dalla sua istituzione, sul sito informatico individuato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri ai sensi dell'articolo 24 della legge 24 novembre 2000, n. 340 »;

h) all'articolo 37-*ter*, comma 1, le parole: « Entro il 31 ottobre di ogni anno » sono soppresse ed è aggiunto, in fine, il periodo seguente: « La pronuncia delle amministrazioni aggiudicatrici deve intervenire entro sei mesi dalla ricezione della proposta del promotore e deve valutare comparativamente le sole proposte eventualmente pervenute entro due mesi dalla pubblicazione dell'avviso relativo alla presentazione della prima proposta »;

i) all'articolo 37-*quater*, comma 1, le parole: « 31 dicembre » sono sostituite dalle seguenti: « tre mesi dalla pronuncia di cui all'articolo 37-*ter* ».

2. Al fine di ampliare l'area del subappalto, al comma 3 dell'articolo 18 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modificazioni, le parole: « 30 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « 50 per cento ».

3. Nell'esercizio del potere regolamentare di cui all'articolo 3 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, il Governo provvede ad adeguare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre

1999, n. 554, alle previsioni della presente legge apportando altresì allo stesso le modificazioni la cui opportunità sia emersa nel corso del primo periodo di applicazione della medesima legge. Il Governo provvede altresì a modificare il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, anche al fine di aggiornare i requisiti richiesti alle imprese, secondo regole che migliorino la qualificazione del mercato e la adeguata concorrenza.

4. Dopo il comma 2 dell'articolo 188 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, è inserito il seguente:

« 2-bis. Possono far parte, inoltre, delle commissioni di collaudo, limitatamente ad un solo componente, i funzionari amministrativi che abbiano prestato servizio per almeno cinque anni in uffici pubblici ».

5. Al comma 5 dell'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1999, n. 554, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

« d-bis) funzionari amministrativi che abbiano prestato servizio per almeno cinque anni in uffici pubblici ».

#### ART. 6.

*(Disposizioni in materia di ferrovie).*

1. Il comma 2 dell'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, è abrogato; proseguono pertanto, senza soluzione di continuità, le concessioni rilasciate alla TAV Spa dall'ente Ferrovie dello Stato il 7 agosto 1991 e il 16 marzo 1992, ivi comprese le successive modificazioni ed integrazioni, ed i sottostanti rapporti di *general contracting* instaurati dalla TAV Spa pertinenti le opere di cui all'articolo 2, lettera h), della legge 17 maggio 1985, n. 210, e successive modificazioni.

2. Il comma 4 dell'articolo 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, è abrogato; conseguentemente prosegue il programma

di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie previsto dalla legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni. Nelle more dell'assunzione da parte delle regioni delle attività amministrative sulle aziende ferroviarie in concessione ed in gestione commissariale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge, proseguendo nei rapporti già in essere, i compiti di coordinamento e vigilanza, dandone informazione alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

3. Le società costituite ai sensi dell'articolo 31 della legge 17 maggio 1999, n. 144, subentrano in tutti i rapporti attivi e passivi imputabili alle corrispondenti gestioni commissariali governative alla data del 31 dicembre 2000.

4. Le disponibilità in conto competenza ed in conto residui iscritte nei capitoli 7094, 7098 e 7099 dell'unità previsionale di base 2.2.1.9 « Ferrovie dello Stato » del centro di responsabilità amministrativa « Trasporti terrestri » dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 2001, non impegnate entro il 31 dicembre 2001, possono essere impegnate entro l'anno 2002.

#### ART. 7.

*(Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture).*

1. Per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, individuate in apposito programma approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), e per le attività di istruttoria e monitoraggio sulle stesse, nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche necessarie a garantire continuità dell'approvvigionamento idrico per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 193.900.000 euro per l'anno 2002, di 190.400.000 euro per l'anno 2003 e di 149.400.000 euro per l'anno 2004. Le

predette risorse, unitamente a quelle provenienti da rimborsi comunitari, integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie e le quote a ciascuno assegnate, sono stabilite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziatori ai mutuatari e le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio. Le somme non utilizzate dai soggetti attuatori al termine della realizzazione delle opere sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi di cui al presente articolo.

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 193.900.000 euro per l'anno 2002, 384.300.000 euro per l'anno 2003 e 533.700.000 euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 8.

*(Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale).*

1. Per la realizzazione di un programma di interventi ed azioni diretti al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete classificata nazionale, approvato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in coerenza con il Piano nazio-

nale della sicurezza stradale approvato dal CIPE, è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 20.000.000 di euro per l'anno 2002, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che l'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato ad effettuare.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 20.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 9.

*(Fondo di rotazione per la progettazione di interventi di compensazione ambientale sul sistema stradale).*

1. Al fine di ridurre l'impatto del sistema stradale sul territorio e di migliorarne la qualità, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il fondo di rotazione per la progettazione di opere di compensazione ambientale. Per la costituzione del suddetto fondo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 10.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2003 quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che l'ANAS è autorizzato ad effettuare. Il fondo di rotazione è destinato al finanziamento di interventi diretti a migliorare la qualità ambientale della viabilità esistente anche attraverso la realizzazione di compensazione, nonché alla promozione di iniziative pilota che, nel caso di territori di particolare fragilità dal punto di vista naturalistico e paesaggistico, possono fare ricorso ai concorsi per idee.



2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, sono definite le modalità e le procedure per l'utilizzazione del fondo.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 10.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2003, si provvede, per gli anni 2003 e 2004, mediante utilizzo delle proiezioni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 10.

##### *(Interventi aeroportuali).*

1. Per le finalità di cui all'articolo 5 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, è autorizzato l'ulteriore limite di impegno quindicennale di 5.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, da destinare prioritariamente alla realizzazione di interventi aeroportuali diretti ad assicurare un migliore funzionamento, ivi compresi gli interventi per l'abbattimento della rumorosità e la sicurezza degli aeroporti.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 5.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per l'anno 2002, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

## ART. 11.

*(Programma di riabilitazione urbana).*

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono definiti i criteri e le modalità di predisposizione, di valutazione, di finanziamento, di controllo e di monitoraggio di programmi volti alla riabilitazione di immobili ed attrezzature di livello locale e al miglioramento della accessibilità e mobilità urbana, denominati « programmi di riabilitazione urbana ».

2. I programmi sono promossi dagli enti locali, di intesa con gli enti e le amministrazioni competenti sulle opere e sull'assetto del territorio.

3. Le opere ricomprese nei programmi possono riguardare interventi di demolizione e ricostruzione di edifici e delle relative attrezzature e spazi di servizio, finalizzati alla riqualificazione di porzioni urbane caratterizzate da degrado fisico, economico e sociale, nel rispetto della normativa in materia di tutela storica, paesaggistico-ambientale e dei beni culturali.

4. Le opere che costituiscono i programmi possono essere cofinanziate da risorse private, rese disponibili dai soggetti interessati dalle trasformazioni urbane.

## ART. 12.

*(Conferimento di immobili in uso governativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e infrastrutture delle Forze di polizia).*

1. Gli immobili demaniali già in uso alle sopresse amministrazioni dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, non trasferiti alle regioni, inclusi gli alloggi di pertinenza, sono conferiti in uso governativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di assicurare, nel rispetto della normativa in materia di

tutela storica, paesaggistico-ambientale e dei beni culturali, tempestivi ed efficaci provvedimenti di adeguamento funzionale delle strutture centrali, decentrate e periferiche, inclusa la mobilità del personale, per il cantieramento e la realizzazione delle infrastrutture di rilievo nazionale ed internazionale. Le entrate derivanti dalla concessione temporanea degli alloggi e delle foresterie sono conferiti dall'amministrazione delle infrastrutture e dei trasporti all'amministrazione finanziaria competente.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e dell'economia e delle finanze, predispone un programma pluriennale straordinario di interventi per il triennio 2002-2004, al fine di realizzare infrastrutture ed impianti necessari allo sviluppo e all'ammodernamento delle strutture della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo forestale dello Stato e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

3. Per l'attuazione del programma di cui al comma 2 l'amministrazione può assumere impegni pluriennali, corrispondenti alla durata dei finanziamenti.

4. Per le finalità di cui al comma 1 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 5.000.000 di euro per l'anno 2002, 10.000.000 di euro per l'anno 2003 e 15.000.000 di euro per l'anno 2004.

5. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un Comitato avente il compito di formulare pareri sullo schema del programma di cui al comma 2, sul suo coordinamento ed integrazione interforze. Il Comitato, presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o da un suo delegato, è composto:

a) dal Capo della Polizia – Direttore generale della pubblica sicurezza, o da un suo delegato;

b) dal Comandante generale dell'Arma dei carabinieri, o da un suo delegato;

c) dal Comandante generale del Corpo della guardia di finanza, o da un suo delegato;

d) dal Comandante del Corpo forestale dello Stato, o da un suo delegato;

e) dal Capo dipartimento dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e difesa civile, o da un suo delegato;

f) da un rappresentante per ciascuno dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia e delle finanze e dell'interno.

6. Le funzioni di segretario del Comitato di cui al comma 5 sono espletate da un funzionario designato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

7. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 5.000.000 di euro per l'anno 2002, 15.000.000 di euro per l'anno 2003 e 30.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 13.

*(Disposizioni in materia di impianti a fune).*

1. All'articolo 145, comma 46, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, le parole: « Gli impianti di cui si prevede l'ammodernamento con i benefici di cui all'articolo 8, comma 3, della legge 11 maggio 1999, n. 140, » sono sostituite dalle seguenti: « Gli impianti di cui si prevede l'ammodernamento con i benefici di cui all'articolo 8, comma 3, della legge 11 maggio 1999, n. 140, o con altri benefici pubblici statali, regionali o di enti locali ».

## ART. 14.

(Disposizioni in materia  
di trasporto rapido di massa).

1. La lettera *a*) del comma 1 dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, come modificata dall'articolo 13, comma 8, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, è sostituita dalla seguente:

« *a*) essere corredati dalla progettazione preliminare, dallo studio di valutazione di impatto ambientale, dal piano economico-finanziario volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, che deve, tra l'altro, indicare l'investimento complessivo, ivi compresi gli oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i proventi vari e di esercizio, calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano economico-finanziario medesimo, nonché gli investimenti privati e pubblici derivanti da leggi statali e regionali e da impegni di bilancio comunale; ».

2. All'articolo 5, comma 2, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, e successive modificazioni, le parole da: « Entro 240 giorni » fino a: « distinta per lotti funzionali, » sono sostituite dalle seguenti: « Entro 270 giorni dalla data di approvazione dei programmi di interventi, i soggetti interessati trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la progettazione definitiva, indicando contestualmente se intendono procedere secondo quanto previsto dai commi 3 o 4 dell'articolo 13 della legge 7 dicembre 1999, n. 472, ».

3. All'articolo 5 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *2-bis*. Contestualmente alla trasmissione della progettazione definitiva dovrà essere presentato un programma temporale delle scadenze relative agli adempimenti successivi del soggetto beneficiario, fino alla consegna dei lavori, per consentire il monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sull'esito degli investimenti finanziati. Il sog-

getto beneficiario è tenuto a comunicare tempestivamente e a documentare le cause di scostamento rispetto al programma; il conseguimento degli obiettivi di programma costituirà elemento di valutazione nella destinazione di ulteriori contributi per nuovi progetti ».

4. All'articolo 13 della legge 7 dicembre 1999, n. 472, il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Ad avvenuta approvazione dei progetti definitivi, verificato il possesso di tutti i pareri, nulla osta ed autorizzazioni necessari per la realizzazione delle opere, sono trasferiti agli enti beneficiari, in relazione all'avanzamento dei lavori, i contributi necessari alla realizzazione delle opere ».

5. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli interventi finanziati con delibere CIPE successive alla data di entrata in vigore della presente legge; per gli interventi finanziati con delibere CIPE antecedenti, il soggetto beneficiario può avvalersi delle procedure introdotte dal presente articolo.

#### ART. 15.

*(Disposizioni in materia di capitanerie di porto - guardia costiera).*

1. Ai fini dell'accertamento di conformità previsto dall'articolo 2 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, le opere di edilizia relative a fabbricati, pertinenze e opere accessorie destinate o da destinare a comandi e reparti delle capitanerie di porto - guardia costiera, comprese quelle per sistemi di controllo dei traffici marittimi, sono equiparate alle opere destinate alla difesa militare.

2. Nei limiti delle disponibilità di bilancio, per avviare la sostituzione graduale di 3.325 militari di leva del Corpo delle capitanerie di porto con altrettante unità di volontari di truppa in attuazione della legge 14 novembre 2000, n. 331, è auto-

rizzata la spesa di 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 1.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004, si provvede, per i medesimi anni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, 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 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 16.

*(Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio).*

1. A decorrere dall'anno 2002 è autorizzato un limite di impegno quindicennale di 8.000.000 di euro quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui, o altre operazioni finanziarie, che le imprese armatoriali che esercitano in via prevalente nel corso dell'anno attività di cabotaggio, individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono autorizzate ad effettuare.

2. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 8.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2002, si provvede, per gli anni 2002, 2003 e 2004, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 17.

*(Ammodernamento infrastrutture portuali).*

1. Il termine di adozione del regolamento di cui all'articolo 100 della legge 21

novembre 2000, n. 342, è prorogato al 30 giugno 2002.

2. Al fine del proseguimento del programma di ammodernamento e riqualificazione delle infrastrutture portuali di cui all'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n. 413, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno quindicennali di 34.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 64.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare.

3. Il sistema informativo del demanio marittimo può essere sottoposto a particolari procedure per assicurare la sicurezza dei dati.

4. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 34.000.000 di euro per l'anno 2003 e a 98.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede, per i medesimi anni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 18.

##### *(Disposizioni sugli interporti).*

1. Il termine della delega di cui all'articolo 24, comma 1, della legge 5 marzo 2001, n. 57, per il completamento della rete interportuale nazionale è prorogato al 31 dicembre 2002.

2. Le disponibilità in conto competenza ed in conto residui iscritte sul capitolo 7045 dell'unità previsionale di base 2.2.1.4 « Trasporto intermodale » del centro di responsabilità amministrativa « Trasporti terrestri » dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 2001, non impegnate entro il 31



dicembre 2001, possono essere impegnate entro l'anno 2002.

3. Al comma 1 dell'articolo 24 della legge 5 marzo 2001, n. 57, la lettera e) è sostituita dalla seguente:

« e) includere nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento i centri merci, le piattaforme logistiche ed i magazzini generali rispondenti alle esigenze operative sia dei vettori sia degli utenti e, ove necessario, completare funzionalmente gli interporti già individuati e ammessi al finanziamento; ».

#### ART. 19.

*(Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci).*

1. Per l'anno 2001, l'ammontare delle somme da corrispondere in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia previsti dal regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, ed in conformità all'articolo 5 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativo alla disciplina della modalità della fornitura e commercializzazione dei servizi, in attesa della stipula del contratto di servizio pubblico per l'anno 2001, è accertato, in via definitiva e senza dare luogo a conguagli, in misura pari a quella complessivamente prevista per lo stesso anno e per lo stesso contratto dal bilancio di previsione dello Stato. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a corrispondere alla società Trenitalia spa alle singole scadenze, le somme spettanti.

2. Per i servizi di trasporto ferroviario viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento al trasporto passeggeri notturno e fatti salvi gli obblighi di servizio pubblico consistenti in agevolazioni tariffarie che saranno disciplinati con il regolamento di cui al comma 4, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti

monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialità dei servizi stessi, ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio sulla base dei principi stabiliti con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

3. Fino alla definitiva individuazione dei servizi di cui al comma 2 ed all'espletamento delle procedure di cui al medesimo comma, e comunque non oltre il 31 dicembre 2003, al fine di garantire la continuità del servizio e tenuto conto degli attuali assetti del mercato, con contratto di servizio, da stipulare con la società Trenitalia spa sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi oneri a carico dello Stato, nonché le compensazioni spettanti alla medesima società in ragione degli obblighi di servizio previsti dalle norme vigenti.

4. Nel quadro della liberalizzazione del trasporto ferroviario il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un regolamento, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per disciplinare gli interventi di cui al comma 5 del presente articolo, nonché la materia relativa all'incentivazione del trasporto merci su ferrovia e a criteri e modalità per l'erogazione della connessa contribuzione pubblica. Dalla data di entrata in vigore del regolamento sono abrogate le disposizioni vigenti, anche di legge, con esso incompatibili.

5. Alle imprese che si impegnano contrattualmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a realizzare o a far realizzare in un quantitativo minimo annuo treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, è riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2002-2004 nell'ambito dei fondi di cui ai capitoli 1539 e 1543 dell'unità previsionale di base 3.1.2.8 del centro di responsabilità amministrativo « Tesoro » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il

rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia. Per trasporto ferroviario merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto delle merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose-RID.

6. È istituito, nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo denominato « Fondo da ripartire fra le imprese ferroviarie in relazione alla contribuzione al trasporto merci », per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare.

7. A valere sul fondo di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può affidare incarichi di studio e di consulenza per elaborare studi di settore a supporto della definizione degli interventi dello Stato disciplinati dal presente articolo e per l'assistenza tecnica per la gestione delle relative procedure.

8. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, pari a 14.500.000 euro per l'anno 2002, 19.500.000 euro per l'anno 2003 e 32.500.000 euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### ART. 20.

##### *(Realizzazione del piano triennale per l'informatica).*

1. Nell'ambito delle risorse disponibili in bilancio, il Ministero delle infrastrutture

e dei trasporti può stipulare per il settore informatico contratti di prestazione d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del codice civile o contratti di collaborazione a tempo determinato.

2. Per la gestione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 5.728.000 euro per l'anno 2002, di 6.229.000 euro per l'anno 2003 e di 18.228.000 euro per l'anno 2004.

3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 5.728.000 euro per l'anno 2002, 11.957.000 euro per l'anno 2003 e 30.185.000 euro per l'anno 2004, si provvede, per i medesimi anni, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4. È facoltà del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti concedere a soggetti pubblici o privati l'accesso, a titolo oneroso, alla consultazione delle banche dati, alle procedure elaborative, agli strumenti di analisi dei risultati dei sistemi informativi e statistici del Ministero. Le modalità ed i corrispettivi per l'accesso da parte dei soggetti di cui al presente comma sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per l'innovazione e le tecnologie, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. I corrispettivi di cui al presente articolo sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per far fronte agli oneri derivanti dalla gestione dei sistemi

informativi e statistici, nonché dalla formazione e dall'attuazione del piano informativo e statistico.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione della presente legge.





Lire 1900 = € 0,98



\*14PDL0015410\*