

SENATO DELLA REPUBBLICA
XIV LEGISLATURA

Servizio del bilancio

Nota di lettura

n. 20

A.S. n. 1246: "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti". (Approvato dalla Camera dei deputati)

Aprile 2002

INDICE

Articolo 1 (Disposizioni per l'aggiornamento del Piano generale dei trasporti e per l'accesso al SIMPT)	pag. 1
Articolo 2 (Norme di accelerazione dei lavori pubblici)	pag. 1
Articolo 3 (Disposizioni in materia di servitù)	pag. 4
Articolo 4 (Disposizioni in materia di occupazioni di urgenza)	pag. 5
Articolo 5 (Disposizioni in materia di espropriazione)	pag. 5
Articolo 6 (Disposizioni relative al Registro italiano dighe)	pag. 6
Articolo 7 (Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109. Ulteriori disposizioni concernenti gli appalti e il Consiglio superiore dei lavori pubblici)	pag. 6
Articolo 8 (Delega al Governo in materia di finanziamento delle società di progetto)	pag. 12
Articolo 9 (Canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche in occasione della realizzazione di opere destinate all'erogazione di servizi di pubblica utilità)	pag. 12
Articolo 10 (Disposizioni in materia di ferrovie)	pag. 13
Articolo 11 (Regolazione di partite debitorie con le ferrovie concesse ed in ex gestione commissariale governativa)	pag. 14
Articolo 12 (Attivazione degli interventi previsti nel programma infrastrutture)	pag. 15
Articolo 13 (Delega al Governo in materia di attraversamento stabile dello stretto di Messina)	pag. 17
Articolo 14 (Programma per il miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale)	pag. 17
Articolo 15 (Fondo di rotazione per la progettazione di compensazione ambientale sul sistema stradale)	pag. 18
Articolo 16 (Veicoli a minimo impatto ambientale)	pag. 19

Articolo 17 (Realizzazione di opere di interesse locale)	pag. 20
Articolo 18 (Interventi per i campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina)	pag. 20
Articolo 19 (Giochi olimpici invernali Torino 2006)	pag. 21
Articolo 20 (Interventi per le Universiadi invernali "Tarvisio 2003")	pag. 22
Articolo 21 (Interventi aeroportuali)	pag. 22
Articolo 22 (Recepimento degli annessi alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile internazionale)	pag. 24
Articolo 23 (Programmi di riabilitazione urbana)	pag. 24
Articolo 24 (Modifica all'articolo 49 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 in tema di riqualificazione urbanistica)	pag. 24
Articolo 25 (Edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali)	pag. 25
Articolo 26 (Modifiche all'articolo 18 della legge 17 febbraio 1992, n. 179)	pag. 25
Articolo 27 (Disposizioni in materia di riscatto degli alloggi di edilizia residenziale pubblica)	pag. 26
Articolo 28 (Conferimento di immobili in uso governativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e infrastrutture delle Forze di polizia)	pag. 26
Articolo 29 (Disposizioni in materia di impianti a fune)	pag. 27
Articolo 30 (Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa)	pag. 28
Articolo 31 (Disposizioni in materia di capitanerie di porto - guardia costiera)	pag. 28
Articolo 32 (Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio)	pag. 29
Articolo 33 (Programma di ricerca in materia di cabotaggio e navigazione a corto raggio)	pag. 30
Articolo 34 (Ammodernamento delle infrastrutture portuali e trasferimento di beni demaniali ai comuni)	pag. 31
Articolo 35 (Disposizioni sugli interporti)	pag. 32
Articolo 36 (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci)	pag. 32

Articolo 37 (Realizzazione del piano triennale per l'informatica)	pag. 34
Articolo 38 (Installazione di cavidotti per reti di telecomunicazioni).....	pag. 35
Articolo 39 (Ulteriori disposizioni per la ricostruzione nei territori delle Regioni Marche e Umbria colpiti dal sisma del 1997	pag. 36
Articolo 40 (Modifiche all'articolo 120 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.....	pag. 36

Articolo 1

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

Il comma 1 autorizza la spesa di 700.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004 per accrescere le attività di studi e consulenza finalizzate all'elaborazione del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Con il comma 2 viene poi attribuita al Ministero delle infrastrutture la facoltà di concedere a privati l'accesso, a titolo oneroso, alle procedure, agli strumenti di analisi e alla banca dati del Sistema informativo per il monitoraggio e la pianificazione dei trasporti. I corrispettivi da versare per l'accesso al servizio saranno determinati con apposito decreto ministeriale e destinati alle finalità di cui al presente articolo.

Alla copertura dell'onere si provvede mediante 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, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Trattandosi di un tetto di spesa, non vi sono osservazioni al riguardo.

Articolo 2

(Norme di accelerazione dei lavori pubblici)

La norma disciplina la possibilità di addivenire alla stipula di transazioni per la risoluzione di liti pendenti al 31 dicembre 2001 e relative ai progetti

speciali e alle altre opere di cui all'articolo 9-*bis* del decreto legislativo n. 96 del 1993 (comma 1). Sarebbe opportuno acquisire informazioni sugli effetti finanziari della norma, aggiunta dalla Camera dei deputati.

Il comma 2 prevede, ai fini della definizione degli atti di trasferimento delle opere di cui al comma 1 dell'articolo 9 del decreto legislativo n. 96 del 1993, la possibilità di produrre una autocertificazione della rendicontazione della spesa finale, nel limite di importi non superiori a 103 mln di euro; un campione non inferiore al 10% delle opere definite è sottoposto al controllo: si tratta di accertare se tale attività rientra in quella ordinariamente svolta dal Ministero infrastrutture e trasporti.

Il comma 3 fa subentrare le regioni nei rapporti giuridici sorti in capo ai soggetti che non abbiano avviato entro i termini previsti nei rispettivi atti programmatico-convenzionali gli interventi per le opere stradali di interesse intercomunale in corso di realizzazione ed ammesse al finanziamento ai sensi dell'articolo 1, comma 9, del decreto legge n. 415 del 1992. Al riguardo occorre tener conto che dalla norma potrebbero derivare oneri a carico delle regioni.

Il comma 4 istituisce un collegio di revisione composto di tre membri per la verifica dei rendiconti presentati dal commissario *ad acta* nominato per la gestione del trasferimento delle competenze del Dipartimento per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e dell'Agenzia per la promozione dello sviluppo del Mezzogiorno allo Stato.

E' esplicitata la clausola che il collegio sia costituito senza oneri per la finanza pubblica. Occorrerebbe al riguardo avere chiarimenti dal Governo sui motivi per i quali si esclude l'incremento delle spese di funzionamento, per

esempio in connessione all'eventuale corresponsione di compensi ai membri del collegio.

Con il comma 5 è prevista l'applicazione di limiti di costo nel caso in cui le gare di appalto per la realizzazione di interventi di edilizia sovvenzionata siano andate deserte per almeno due volte, nonché l'intervento finanziario del concessionario per incrementare il finanziamento statale. La norma non presenta risvolti onerosi.

E' poi stabilito che gli alloggi realizzati secondo programmi di edilizia sovvenzionata possono essere ceduti agli enti locali, agli istituti autonomi case popolari e agli enti assimilati (comma 6). Sarebbe auspicabile che il Governo fornisse elementi informativi circa le modalità di tale cessione, sotto il profilo degli effetti sul bilancio dello Stato ovvero nel conto del patrimonio.

Il termine ultimo del 31 ottobre 2001 per la ratifica da parte dei comuni degli accordi di programma relativi ai programmi di edilizia agevolata viene prorogato di nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. La norma non presenta risvolti onerosi, in quanto il finanziamento degli interventi così attivati è subordinato alle disponibilità esistenti sugli stanziamenti in essere destinati alla realizzazione dei programmi di edilizia agevolata (comma 7).

Alla medesima condizione è altresì subordinata la rilocalizzazione del programma in altra regione nel caso di mancata attivazione della procedura per la stipulazione degli accordi di programma necessari (comma 8).

Il comma 9 attribuisce al Presidente del Consiglio dei ministri la facoltà di utilizzare le somme non impiegate per i lavori di rilevante interesse nazionale, la cui esecuzione non sia iniziata o proseguita o risulti comunque sospesa, destinandole alla realizzazione di interventi per la sicurezza negli

ambientanti di lavoro, negli edifici demaniali o in uso a uffici pubblici, ai sensi del comma 5, articolo 13, del decreto-legge n. 67 del 1997, con la contestuale revoca dei relativi commissari straordinari e la nomina di nuovi soggetti per tutti gli interventi ritenuti prioritari. Al riguardo, si ricorda che il rappresentante del Governo ha evidenziato, presso la Camera dei deputati, che la disposizione è suscettibile di determinare nuovi oneri non quantificati né coperti, connessi alla nomina di nuovi commissari straordinari¹.

Articolo 3

(Disposizioni in materia di servitù)

La norma ribadisce il diritto dei proprietari di aree interessate all'imposizione di servitù previste dalle leggi in materia di trasporti, telecomunicazioni, acque, energia, per servizi di interesse pubblico (passaggio di elettrodotti, tubature ecc. su terreni privati), alla percezione delle relative indennità, anche quando gli impianti siano stati eseguiti o realizzati prima della data di entrata in vigore della presente legge.

Il comma 3 prevede la possibilità di disporre, ad opera dell'amministrazione espropriante, l'acquisizione del diritto di servitù al patrimonio di soggetti, pubblici e privati, che svolgono servizi di interesse pubblico nei settori su elencati e che evidentemente traggono, nei casi concreti, beneficio dall'imposizione della servitù stessa.

Gli oneri per l'acquisizione del relativo diritto sono posti a carico del soggetto beneficiario. Pur trattandosi, spesso, di enti pubblici o, se giuridicamente di diritto privato, ampiamente partecipati dallo Stato o da altre

¹ CAMERA DEI DEPUTATI, *Bollettino delle Giunte e Commissioni parlamentari*, 28 febbraio 2002, pag. 60.

pubbliche amministrazioni (si pensi alle FF.SS e all'ENEL), sembrerebbe ad un primo esame che la norme non comporti conseguenze rilevanti in termini di effetti finanziari.

Articolo 4

(Disposizioni in materia di occupazioni di urgenza)

Le proroghe dei termini di scadenza delle occupazioni di urgenza stabilite da una serie di atti normativi si intendono riferite anche ai procedimenti espropriativi in corso alle scadenze previste dalle singole leggi ed efficaci anche in assenza di atti dichiarativi delle amministrazioni precedenti.

Non si hanno osservazioni da formulare al riguardo.

Articolo 5

(Disposizioni in materia di espropriazione)

Introdotta alla Camera dei deputati, l'articolo abroga alcune disposizioni che consentivano l'espropriazione di aree ed immobili in determinati e limitati casi d'inerzia da parte del proprietario delle stesse, ed esclude i procedimenti espropriativi dalla soggezione alle norme relative ai piani regolatori particolareggiati.

La norma non sembra presentare risvolti onerosi.

Articolo 6

(Disposizioni relative al Registro italiano dighe)

Con il comma 1 viene introdotto l'obbligo per i concessionari delle dighe di iscriversi al Registro italiano dighe (RID) a decorrere dall'entrata in vigore del relativo provvedimento d'attuazione, corrispondendo allo stesso un contributo annuo. Un diritto di istruttoria è stabilito altresì a carico dei soggetti richiedenti un intervento tecnico del RID per la progettazione e costruzione di dighe.

Il comma 2 prevede espressamente che detti contributi vengano fissati in concreto nel rispetto del principio di copertura dei costi sostenuti dal RID, stabilendo all'interno di un *range* del 50-70% l'ammontare delle entrate da destinare ad investimenti e potenziamento (comma 3).

Nulla da osservare al riguardo.

Articolo 7

(Modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n.109. Ulteriori disposizioni concernenti gli appalti e il Consiglio superiore dei lavori pubblici)

Il comma 1 novella la legge quadro in materia di lavori pubblici n. 109 del 1994.

Con le lettere a) e b) viene modificata la disciplina relativa ai concessionari di lavori pubblici, agli interventi eseguiti dai privati a scomputo di contributi connessi ad atti abilitanti all'attività edilizia, all'obbligo di appalto a terzi di una percentuale dei lavori oggetto di concessione, alle comunicazioni da effettuare all'Osservatorio dei lavori pubblici da parte delle

amministrazioni aggiudicatrici (vengono innalzati i limiti per i quali sono dovuti e aumentati i termini per il loro invio).

E' inoltre innalzato sino a 258.228 euro il valore dei lavori per i quali è richiesto il certificato di qualificazione e viene lievemente modificato il regime degli organismi che rilasciano il predetto certificato, nonchè estesa a 5 anni (in luogo dei 2 o 3 attualmente previsti) la durata dell'efficacia di tale attestazione (lettera c).

Sono poi introdotte delle facilitazioni procedurali per incentivare i consorzi stabili per l'esecuzione dei lavori pubblici. La programmazione triennale dei lavori pubblici viene limitata alle opere di importo superiore a 200.000 euro e viene parzialmente modificato l'ordine di priorità da seguire (lettere d-e-f).

Altre disposizioni rimodulano gli importi in base ai quali viene disciplinato l'affidamento di incarichi di progettazione e modificano lievemente la relativa normativa, eliminando alcune restrizioni esistenti (lettera h). Viene poi resa più agevole la stipulazione con un unico imprenditore di un contratto d'appalto (cosiddetto integrato) avente ad oggetto sia la progettazione esecutiva che l'esecuzione dei lavori pubblici.

Per quanto riguarda le concessioni di lavori pubblici viene introdotto un sistema più flessibile nella determinazione dell'*an* e del *quantum* del prezzo necessario al perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario degli investimenti del concessionario, nonché, agli stessi fini e valutate determinate circostanze di fatto, attribuita alle amministrazioni aggiudicatrici la facoltà di stabilire una durata ultra-trentennale delle concessioni (lettera i).

Viene poi esteso il campo di possibile applicazione dell'appalto-concorso, introducendo un criterio discriminante in funzione dell'importo dei lavori e non soltanto della complessità tecnica dell'opera (lettera l).

Con la lettera m) è, di fatto, facilitata la possibilità di presentare offerte con un ribasso pari o superiore alla media aritmetica dei ribassi percentuali di tutte le offerte ammesse e reso obbligatorio il contraddittorio con il concorrente per escluderlo dalla gara.

Si stabilisce, inoltre, in deroga al principio generale del criterio del prezzo più basso per l'aggiudicazione degli appalti mediante pubblico incanto o licitazione privata, la validità, in fattispecie per le quali assume rilevanza l'aspetto tecnico o la componente tecnologica, del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (lettera m). La norma, introdotta alla Camera dei deputati, sembra suscettibile di determinare effetti di onerosità in quanto il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa non privilegia necessariamente, fra i criteri di scelta, quello del minore esborso finanziario.

Con la lettera n) viene eliminato l'obbligo di produrre il certificato di iscrizione all'Albo nazionale dei costruttori per la partecipazione alle gare per l'affidamento di lavori pubblici tramite licitazione privata.

Per quanto concerne l'affidamento a trattativa privata si elimina il riferimento alle norme del regolamento sulla contabilità generale dello Stato in materia di trattativa privata, lasciando, per i lavori di importo non superiore a 100.000 euro, il solo riferimento al parametro quantitativo (lettera o).

La lettera p) impone alle amministrazioni aggiudicatrici l'obbligo di erogare all'appaltatore, entro quindici giorni dalla data di inizio dei lavori, un'anticipazione del 10% sull'importo contrattuale, subordinata alla costituzione di una apposita garanzia fidejussoria. L'esistenza di tale garanzia

induce ad escludere rischi per l'amministrazione legati all'insolvenza o all'inadempimento dell'obbligazione contrattuale da parte dell'impresa, mentre andrebbe considerata la possibilità di effetti finanziari in termini di maggior difficoltà nel primo anno nella gestione dei flussi relativi al fabbisogno del settore statale.

Viene poi lievemente modificato il criterio di calcolo della differenza tra il tasso di inflazione reale e programmato che, ove maggiore del 2%, determina un incremento automatico del prezzo dei lavori : si prevede, per l'inflazione reale, un riferimento ai beni che ineriscono alla specifica categoria di lavoro da eseguire (con possibile aumento o diminuzione dell'indice in rapporto al diverso e più limitato paniere di beni considerato) e, per l'inflazione programmata, un riferimento temporale più ampio. Benché la disposizione non abbia un significato univoco in termini di effetti finanziari, sarebbe opportuno che il Governo fornisse delucidazioni sulla neutralità finanziaria della norma sulla scorta della serie storica recente relativa ai differenti tassi d'inflazione considerati .

Ad un primo esame appare onerosa la disposizione di cui al punto 3), che prevede, ove ritenuto utile, l'attribuzione di un premio di acceleramento. Qualora corrisposto al di fuori del limite delle risorse stanziare, tale premio si configura come un elemento aggiuntivo del costo complessivo dell'opera.

Con la lettera q) è poi prevista la possibilità di nomina di un funzionario amministrativo all'interno della commissione di collaudo, con prevedibili maggiori oneri legati ai relativi compensi.

Viene disciplinata in modo più rigoroso la gestione delle spese relative alla pubblicità (lettera r).

Con la lettera s):

- si prevede l'eliminazione della cauzione provvisoria nelle gare per lavori pubblici di importo inferiore a 750.000 euro, attribuendo all'amministrazione appaltante la facoltà di agire in giudizio per il risarcimento degli eventuali danni. La sostituzione di un meccanismo automatico di risarcimento del danno da mancata sottoscrizione del contratto da parte dell'impresa aggiudicataria con un ricorso giurisdizionale, prevedibilmente lungo e di esito non certo, è suscettibile di determinare minori introiti, non quantificati;

con riguardo all'esecuzione dei lavori viene disciplinato analiticamente il processo di svincolo delle somme costituenti la garanzia fidejussoria in relazione all'avanzamento dei lavori, mentre si prevede un aumento della somma in garanzia nel caso di ribasso d'asta superiore al 10%. Nulla da osservare al riguardo;

- l'accertamento relativo alla rispondenza degli elaborati progettuali ai documenti previsti dalla normativa vigente dovrà essere effettuato da organismi di controllo accreditati ai sensi della norma europea UNI CEI EN 45004 nel caso di lavori di importo superiore a 20 milioni di euro. Detta norma, che introduce un obbligo in luogo della precedente facoltà di affidare tale controllo agli organismi di controllo suindicati, dovrebbe comportare l'inclusione esplicita degli eventuali maggiori costi nelle risorse stanziare per la realizzazione delle opere.

La lettera t) contiene disposizioni volte a facilitare la definizione delle controversie; *ex-ante* non è possibile valutare il tipo di effetti finanziari che la norma può sortire.

La lettera u) modifica la disciplina relativa alla figura del promotore. Sembra assumere rilievo sul piano finanziario la predisposizione di un

apposito sito informatico per la pubblicazione dell'avviso della redazione dei programmi approvati dall'amministrazione in materia di lavori pubblici o di pubblica utilità.

La lettera aa) individua il soggetto responsabile del buon adempimento del contratto di concessione nella società di progetto, la quale è tenuta a prestare le opportune garanzie entro i limiti dell'importo del finanziamento pubblico. Vengono altresì disciplinati gli effetti, le modalità e le possibilità di cambiamenti negli assetti proprietari delle società stesse.

Al fine di accelerare la realizzazione di infrastrutture tese a migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente nelle città, si attribuisce all'approvazione dei progetti definitivi da parte del consiglio comunale l'efficacia della variante urbanistica (lettera bb).

Con i commi 3 e 4 si provvede poi ad estendere l'area del subappalto.

Per garantire la piena autonomia del Consiglio superiore dei lavori pubblici è istituito un apposito centro di responsabilità amministrativa nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (comma 6) con relativa unità previsionale di base (comma 7), alla quale affluisce parte delle risorse disponibili nell'UPB 3.1.1.0., relativa ad opere pubbliche ed edilizia; è, inoltre, autorizzata la spesa aggiuntiva di 1 mln di euro annui a decorrere dal 2002 (comma 8), a valere sullo stanziamento iscritto nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (comma 10). Trattandosi di un tetto di spesa, non si pongono problemi di quantificazione dell'onere. Alla nuova UPB confluiranno poi una serie di risorse legate all'attività esperita dal Servizio tecnico centrale del predetto Consiglio sulla base della normativa vigente (comma 9).

Articolo 8

(Delega al Governo in materia di finanziamento delle società di progetto)

La norma delega il Governo ad emanare un decreto legislativo atto ad agevolare il finanziamento delle società di progetto da parte delle banche sulla base di principi e criteri direttivi che rendono opportuno acquisire informazioni da parte del Governo sia sulla partecipazione al capitale sociale di tali società, sia sui loro rapporti con gli enti pubblici concedenti.

Articolo 9

(Canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche in occasione della realizzazione di opere destinate all'erogazione di servizi di pubblica utilità)

A fini di semplificazione il canone per l'occupazione di spazi e aree pubbliche, previsto dall'articolo 63 del decreto legislativo n. 446 del 1997, è determinato in modo da includere nel suo importo la tassa per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche di cui al capo II del decreto legislativo n. 507 del 1993.

Viene inoltre specificato che gli ulteriori oneri di manutenzione derivanti dall'occupazione del suolo e del sottosuolo determinano una maggiorazione del canone soltanto se effettivi e comprovati e non posti già a carico, a qualsiasi titolo, delle aziende che eseguono i lavori. Questa seconda disposizione, alla luce della normativa vigente, che prevede comunque un aumento del canone, sembra idonea a produrre una riduzione delle entrate delle amministrazioni concedenti.

Articolo 10

(Disposizioni in materia di ferrovie)

I primi due commi, abrogando precedenti disposizioni contenute nella legge finanziaria per il 2001, permettono di proseguire, da un lato, le concessioni rilasciate alla TAV s.p.a. dalle Ferrovie dello Stato e i sottostanti rapporti di *general contracting* riguardanti le tratte ad alta velocità e, dall'altro, il programma di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture ferroviarie anche nel caso di lavori già affidati ma non ancora iniziati alla data del 1° gennaio 2002. Nella relazione di accompagnamento si pone in evidenza che la norma da abrogare ha determinato ritardi legati alla revisione della progettazione e all'espletamento della gara, con conseguente incremento del prezzo dei lavori. Al riguardo si rinnovano le osservazioni già formulate dal Servizio del bilancio della Camera dei deputati circa la cessazione degli effetti positivi sul fabbisogno delle norme che si intende abrogare (quantificati nella RT d'accompagnamento in 70 mld di lire nel 2002 e in 100 mld nel 2003).

L'onere per i commi 1 e 2, pari a 1.808.000 euro per il 2002 e a 2.583.000 euro a decorrere dal 2003, viene stimato prendendo in considerazione soltanto il costo dell'emissione di titoli del debito pubblico, al tasso di interesse del 5%, che è necessario collocare per compensare gli effetti negativi sul fabbisogno del settore statale derivanti dalle disposizioni in esame. Per la copertura si provvede a carico dell'UPB di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, parzialmente utilizzando gli accantonamenti relativi al medesimo Ministero, nonché a quelli delle infrastrutture e delle politiche agricole.

Al riguardo, si segnala l'opportunità di una riflessione sul ricorso ad una modalità di copertura di squilibri di tesoreria limitata all'onere costituito dagli interessi da corrispondere.

Articolo 11

(Regolazione di partite debitorie con le ferrovie concesse ed in ex-gestione commissariale governativa)

La norma prevede che la regolazione delle partite debitorie con le ferrovie concesse ed in ex-gestione commissariale sia effettuata sulla base dei disavanzi maturati al 31 dicembre 2000, attestati da apposita autocertificazione sottoposta alla verifica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Premesso che il capitolo in oggetto (n. 2414 iscritto nell'UPB 5.1.2.1. dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) risulta aver esaurito la propria dotazione di competenza ed essere stato iscritto nel bilancio per l'anno 2002 per la sola gestione dei residui passivi, si rileva che il Governo ha riferito alla Commissione bilancio della Camera dei deputati che l'impegno delle risorse disponibili risulta essere limitato al complesso dei creditori e che l'intervento normativo in oggetto è uno strumento finalizzato esclusivamente alla ripartizione delle predette risorse².

Al riguardo, si tratta di avere conferma se si modifica il *quantum* delle partite debitorie di cui si prevede la regolazione, rispetto alle analoghe assunzioni alla base della norma citata nella "finanziaria" per il 2001

² Cfr nota 1, pag. 62

Articolo 12

(Attivazione degli interventi previsti nel programma di infrastrutture)

Vengono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 193,9 mln di euro per il 2002, di 160,4 mln di euro per il 2003 e di 109,4 mln di euro per il 2004 per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, per la relativa attività di istruttoria e monitoraggio e per le opere necessarie all'approvvigionamento idrico.

L'individuazione delle opere strategiche avviene sulla base del comma 1 dell'articolo 1 della legge n. 443 del 2001, come novellato dal presente disegno di legge, che disciplina in modo più analitico gli elementi da indicare in sede di DPEF (elenco delle infrastrutture, costi, risorse disponibili ecc.) e introduce alcune modifiche volte a semplificare ulteriormente l'*iter* per l'approvazione dei progetti definitivi.

La RT precisa che viene reso disponibile dalla norma in esame un volume complessivo di risorse pari a circa 5,54 mld di euro, stimato attualizzando i limiti di impegno autorizzati al tasso di interesse del 5% praticato dalla Cassa depositi e prestiti.

Si tratta di tetti di spesa e dunque non si pongono problemi di quantificazione, anche se si evidenzia la possibilità che si venga a determinare in sostanza (anche se non giuridicamente) la necessità di reperire ulteriori risorse finanziarie, tenuto conto che non è esplicitamente indicato che le somme stanziare risulteranno sufficienti per il completamento delle più importanti opere strategiche di preminente interesse nazionale³.

³ Rilevo già formulato dal Servizio Bilancio della Camera (v. pag. 19 della Nota tecnica all' A.C. 2032, e risposta del Governo contenuta nel *Bollettino delle Giunte e Commissioni parlamentari*, 28 febbraio 2002, pag. 62)

Sono inoltre autorizzati limiti di impegno quindicennali pari a 30 mln di euro per il 2003 e a 40 mln di euro per il 2004 finalizzati a ridurre le emissioni inquinanti derivanti dalla circolazione di mezzi adibiti a servizi di trasporto pubblico locale.

La copertura dei limiti di impegno di cui ai commi 1 e 2 è a valere sullo stanziamento iscritto nell'ambito dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze, utilizzando parzialmente l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 8 autorizza la spesa di 2 mln di euro per il 2002, 4,5 mln di euro per il 2003 e 5 mln di euro per il 2004 per iniziare gli interventi per il completamento delle strutture logistiche dell'Istituto universitario europeo di Firenze, con corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze (tabella B).

Nulla da osservare al riguardo, trattandosi di un tetto di spesa.

Il comma 10 sembra infine in grado di determinare conseguenze finanziarie non predeterminabili, in quanto elimina la sospensione della realizzazione delle tratte, successive alla prima, dell'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia.

Articolo 13

(Delega al Governo in materia di attraversamento stabile dello stretto di Messina)

L'articolo delega il Governo ad emanare un decreto legislativo volto a riformare ed aggiornare la legge n. 1158 del 1971 ("Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente"), conformemente alle norme comunitarie in materia di lavori pubblici. I principi e criteri direttivi sono individuati nella riconduzione della procedura di approvazione del progetto e realizzazione delle opere alla disciplina di cui alla legge n. 443 del 2001 ("Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive") e nella qualificazione della società "Stretto di Messina" quale organismo di diritto pubblico al quale sono demandate le attività per la realizzazione dell'opera.

Si ricorda che la legge n. 1158 del 1971 prevede che il passaggio alla progettazione esecutiva venga preceduto da una apposita legge che individui l'onere a carico del bilancio dello Stato per il compimento dell'opera. La norma in esame non contiene elementi rilevanti sul versante della finanza pubblica.

Articolo 14

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

Il comma 1 autorizza un limite di impegno quindicennale di 20 mln di euro per l'anno 2000, 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 per la realizzazione di un programma di interventi ed azioni diretti al miglioramento della sicurezza stradale sulla rete nazionale. La relativa copertura è a carico dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia, utilizzando parzialmente l'accantonamento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT quantifica in circa 103.000 euro a chilometro il valore medio per gli interventi necessari e in circa 1.800 mln di euro l'onere complessivo e specifica che il limite di impegno autorizzato consente - essendo il tasso di interesse attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti pari al 5 per cento - di attivare risorse pari a 207,6 mln di euro. Esso è quindi volto ad avviare una prima serie di interventi che dovranno essere successivamente sviluppati attraverso ulteriori risorse appositamente destinate; il comma 2 prevede che si proceda, nell'ambito del programma di cui al comma 1 e senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, all'installazione di reti di protezione su viadotti e cavalcavia, come prescritto dal nuovo codice della strada. Il Governo considera tra le priorità anche il miglioramento della segnaletica e la manutenzione delle pavimentazione.

Non vi sono osservazioni in merito alla quantificazione, trattandosi di limiti di impegno.

Articolo 15

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

L'articolo prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un Fondo di rotazione per la progettazione di opere di

compensazione ambientale, autorizzando un limite di impegno quindicennale di 10 mln di euro a decorrere dal 2003, a carico dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia (accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti). La RT specifica che, con gli attuali tassi di interesse, possono così essere attivate risorse per circa 103,8 mln di euro e che il programma complessivo dovrebbe costare intorno a 150 mln di euro.

Non si hanno osservazioni al riguardo, posto che l'onere per il bilancio dello Stato è limitato all'entità dello stanziamento.

Articolo 16

(Veicoli a minimo impatto ambientale)

Il comma 1 autorizza una spesa di 30 mln di euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004 per l'attuazione dell'art. 4, comma 19, della legge n. 426 del 1998, in relazione all'acquisto di vetture a minimo impatto ambientale da parte di regioni ed enti locali. Il comma 2 provvede alla copertura di tale onere attraverso la corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Non vi sono rilievi in proposito, in quanto si tratta di un tetto di spesa.

Articolo 17

(Realizzazione di opere di interesse locale)

L'articolo contiene autorizzazioni di spesa che ammontano complessivamente a 23 mln di euro per l'anno 2002, 5,5 mln di euro per il 2003 e 6 mln di euro per il 2004, destinati alla realizzazione di opere di viabilità di interesse locale, nonché alla conservazione e recupero dei rioni Sassi di Matera. L'onere derivante da detti interventi viene coperto mediante corrispondente riduzione dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione dell'economia per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento destinato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le disposizioni in oggetto si configurano come tetti di spesa.

Articolo 18

(Interventi per i campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina)

L'articolo, introdotto dalle Commissioni ambiente e trasporti della Camera dei deputati, autorizza limiti di impegno quindicennali di 5,164.569 mln di euro a decorrere dall'anno 2002, 5,164.569 mln di euro a decorrere dall'anno 2003 e 165.000 euro dall'anno 2004, a titolo di concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o altre operazioni finanziarie effettuate dalla regione Lombardia per realizzare strutture viarie e di

trasporto, impianti sportivi e di servizio per i mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina.

L'onere che ne deriva viene coperto attraverso l'UPB di conto capitale del Ministero dell'economia, utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al medesimo Ministero e corrisponde all'entità dello stanziamento, pari a 5,164.569 mln di euro per l'anno 2002, 10,329.138 euro per l'anno 2003 e 10,494.138 euro per l'anno 2004.

Trattandosi di tetti di spesa, non vi sono problemi di quantificazione.

Articolo 19

(Giochi olimpici invernali Torino 2006)

La norma, che autorizza limiti di impegno quindicennali pari a 10.329.138 euro per l'anno 2003 e 5.164.569 euro per l'anno 2004, per la realizzazione ed il completamento di infrastrutture funzionali ai Giochi olimpici invernali 2006, comporta un onere per il bilancio dello Stato corrispondente all'entità dello stanziamento. Si tratta di 10.329.138 euro per l'anno 2003 e 15.493.707 euro per l'anno, coperti mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia per l'anno 2002, utilizzando allo scopo parte dell'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Valgono le medesime conclusioni del precedente articolo.

Articolo 20

(Interventi per le Universiadi invernali "Tarvisio 2003")

L'articolo, introdotto dalle Commissioni ambiente e trasporti della Camera dei deputati, autorizza la spesa di 2,5 mln di euro per l'anno 2002 e 5 mln di euro per l'anno 2003, da assegnare alla regione Friuli-Venezia Giulia per il finanziamento delle iniziative e delle opere relative alla preparazione ed allo svolgimento delle Universiadi invernali di "Tarvisio 2003". Ai fini della copertura è prevista la corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio 2002-2004, nell'ambito dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero per l'economia per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

Non vi sono rilievi in proposito, per quanto di competenza, trattandosi di un tetto di spesa.

Articolo 21

(Interventi aeroportuali)

La norma autorizza un limite di impegno quindicennale di 5 mln di euro, a decorrere dall'anno 2002, da destinare ad interventi miranti a migliorare il funzionamento delle infrastrutture aeroportuali, comprendendo l'abbattimento della rumorosità e la sicurezza degli aeroporti. Tale finanziamento si aggiunge a quello dell'articolo 5 del decreto-legge n. 67 del 1997 che, per la realizzazione di opere finalizzate al miglior funzionamento delle strutture aeroportuali, autorizzava le società di gestione aeroportuale - o,

in mancanza della costituzione di tali società, gli enti locali - a contrarre mutui od altre operazioni finanziarie, in relazione ad un limite di impegno quindicennale di 45 mld di lire l'anno, a partire dal 1998.

La RT valuta in 51,9 mln di euro, in base agli attuali tassi di interesse, il volume di risorse attivabili grazie al limite di impegno quindicennale previsto dall'articolo in esame e quantifica in un importo compreso tra 1 mln e 1,5 mln di euro i costi per ciascun sistema di controllo dei bagagli da stiva al 100 per 100; i controlli di tale fattispecie vengono indicati come necessari per la sicurezza operativa del traffico aereo e l'attività di prevenzione di azioni terroristiche.

L'onere derivante dal finanziamento di cui sopra viene coperto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" dello Stato di previsione del Ministero dell'economia per l'anno 2002, utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non si hanno osservazioni in merito all'articolo, dal momento che l'onere che ne deriva per il bilancio dello Stato è limitato all'entità dello stanziamento.

Articolo 22

(Recepimento degli annessi alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile internazionale)

L'articolo dispone che si provveda in via amministrativa al recepimento degli annessi alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile internazionale e non produce effetti finanziari.

Articolo 23

(Programmi di riabilitazione urbana)

L'articolo prevede che un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisca i criteri e le modalità di predisposizione, valutazione, finanziamento, controllo e monitoraggio di programmi volti alla riabilitazione di immobili e attrezzature di livello locale e al miglioramento della mobilità ed accessibilità urbana.

Non vi sono osservazioni, essendo la norma mirata all'accelerazione dell'*iter* attuativo dei programmi in questione.

Articolo 24

(Modifica all'articolo 49 della legge 27 dicembre 1997, n. 499, in tema di riqualificazione urbanistica)

L'articolo dispone che le procedure di silenzio assenso previste dalla normativa vigente per taluni strumenti urbanistici si applichino a quelli che,

alla data di entrata in vigore della legge, risultino adottati e non ancora approvati.

Non si hanno osservazioni in merito, per quanto di competenza.

Articolo 25

(Edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali)

L'articolo modifica alcune disposizioni concernenti l'edificabilità delle zone limitrofe ad aree cimiteriali e non presenta profili rilevanti dal punto di vista della finanza pubblica.

Articolo 26

(Modifiche all'articolo 18 della legge 17 febbraio 1992, n. 179)

L'articolo rende meno severe le condizioni in base alle quali la regione può concedere l'autorizzazione a cedere in proprietà individuale, ai soci che ne abbiano già ottenuta l'assegnazione in uso, gli alloggi realizzati da cooperative a proprietà indivisa che hanno usufruito di agevolazioni pubbliche concesse prima dell'entrata in vigore dalla legge n. 179 del 1992.

Esso non appare rilevante sotto il profilo della finanza pubblica.

Articolo 27

(Disposizioni in materia di riscatto degli alloggi di edilizia residenziale pubblica)

L'articolo fornisce l'interpretazione della norma che definisce il diritto di riscatto degli alloggi di edilizia residenziale pubblica; esso non presenta aspetti rilevanti con riferimento alla finanza pubblica.

Articolo 28

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

Il comma 1 prevede che gli immobili demaniali già in uso alle sopresse Amministrazioni dei lavori pubblici e dei trasporti e della navigazione, non trasferiti alle regioni, siano conferiti in uso governativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 2 autorizza limiti di impegno quindicennali di 5 mln di euro per l'anno 2002, 10 mln di euro per l'anno 2003 e 15 mln di euro per l'anno 2004, per consentire l'attuazione di un programma straordinario di interventi - per il triennio 2002-2004 - volto a realizzare infrastrutture ed impianti considerati necessari per lo sviluppo e l'ammodernamento della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo delle capitanerie di porto, del Corpo forestale dello Stato e del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco.

In base alla RT tali limiti di impegno consentiranno di attivare un volume complessivo di risorse pari a circa 311,4 mln di euro; gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo, pari a 5 mln di euro per l'anno 2002, 15

mln di euro per il 2003 e 30 mln di euro per il 2004, sono posti a carico del'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Viene inoltre previsto, al comma 5, che venga istituito, senza nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato, un Comitato con il compito di formulare pareri sullo schema del programma pluriennale straordinario di interventi per il triennio 2002-2004.

L'onere per il bilancio dello Stato è limitato all'entità dello stanziamento.

Articolo 29

(Disposizioni in materia di impianti a fune)

La disposizione prevede che, in luogo del contributo annuo per l'ammodernamento degli impianti a fune stabilito dall'articolo 8 della legge n. 140 del 1999, lo Stato trasferisca alle regioni a statuto ordinario, in unica soluzione, nell'anno 2002, l'ammontare complessivo di 180 mln di euro. La copertura viene effettuata in parte, per l'anno 2002, mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8 della legge n. 140 del 1999, come rideterminata dalla tabella F delle legge finanziaria per il 2001, e in parte mediante riduzione del "Fondo speciale" di conto capitale per il 2002, parzialmente utilizzando lo stanziamento relativo al Ministero dell'economia.

Non ci sono rilievi per quanto di competenza, essendo l'onere per il bilancio dello Stato corrispondente all'entità dello stanziamento.

Articolo 30

(Disposizioni in materia di trasporto rapido di massa)

L'articolo modifica alcune disposizioni in materia di piani di intervento nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa; in particolare, si prevede che la documentazione della quale devono essere corredati i programmi di intervento predisposti dagli enti locali ai fini della richiesta di finanziamento contenga una progettazione preliminare, anziché definitiva.

Le modifiche contenute nell'articolo, introdotte, secondo la relazione illustrativa allegata al testo originario, con lo scopo di facilitare la predisposizione dei progetti, non comportano conseguenze di ordine finanziario per il bilancio dello Stato.

Articolo 31

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

La norma prevede, per dare inizio alla graduale sostituzione dei 3.325 militari di leva del Corpo delle capitanerie di porto con altrettanti volontari di truppa (sostituzione prevista dalla legge n. 331 del 2000, istitutiva del servizio militare professionale), l'autorizzazione per il triennio 2002-2004 all'immissione in servizio permanente di 495 volontari di truppa e l'arruolamento di 145 volontari in ferma volontaria prefissata, con contestuale

diminuzione del contingente di militari di truppa chiamati ad assolvere il servizio militare obbligatorio nel Corpo delle capitanerie di porto.

Il Governo ha fatto pervenire una nuova RT sull'articolo, come modificato nel corso dell'esame da parte della Camera dei deputati. La quantificazione degli oneri, pari a 5 mln di euro per l'anno 2002, 10 mln di euro per l'anno 2003 e 15 mln di euro per il 2004, risulta sostanzialmente corretta.

La copertura finanziaria è effettuata mediante riduzione dello stanziamento previsto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nel "Fondo speciale" di parte corrente per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nulla da osservare al riguardo.

Articolo 32

(Benefici per le imprese armatoriali che esercitano il cabotaggio)

La disposizione autorizza un limite di impegno quindicennale di 8 mln di euro a decorrere dal 2002 come concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o operazioni finanziarie effettuati dalle imprese armatoriali che esercitano per l'intero anno l'attività di cabotaggio anche in via non esclusiva.

In base alla RT, il finanziamento rappresenta la somma minima necessaria per assicurare la continuità dell'intervento finora attuato con la

legge n. 522 del 1999 (Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale).

La copertura è a carico dell'UPB "Fondo speciale" di conto capitale del Ministero dell'economia, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non ci sono osservazioni sugli effetti finanziari: l'onere per il bilancio dello Stato è limitato all'entità dello stanziamento.

Articolo 33

(Programma di ricerca in materia di cabotaggio e navigazione a corto raggio)

La norma autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a conferire al Centro per gli studi di tecnica navale S.p.A. di Genova un contributo relativo alle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca da effettuare entro un triennio dalla data di entrata in vigore della legge; tale contributo viene stabilito in 300.000 euro per ciascuno degli anni 2002, 2003 e 2004 e coperto mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nel "Fondo speciale" di parte corrente per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non ci sono osservazioni, per quanto di competenza.

Articolo 34

(Ammodernamento delle infrastrutture portuali e trasferimento di beni demaniali ai comuni)

La norma dispone:

- la proroga al 30 giugno 2002 del termine per l'emanazione del regolamento volto a riformare il sistema delle tasse e dei diritti marittimi;
- l'incremento delle risorse per l'ammodernamento delle infrastrutture marittime;
- l'estensione all'intero territorio nazionale - a determinate condizioni - delle disposizioni di cui alla legge n. 177 del 1992 per il trasferimento di beni demaniale al patrimonio disponibile dei comuni al prezzo di cessione determinato secondo le procedure della medesima legge.

La RT specifica che le risorse stanziare integrano quelle già previste dalla legge n. 413 del 1998 e che i limiti di impegno autorizzati (entrambi quindicennali, rispettivamente di 34 mln di euro a partire dal 2003 e di 64 mln di euro a partire dal 2004) daranno luogo ad un volume di risorse pari a circa 1 mld di euro.

La copertura dell'onere, pari a 34 mln di euro per il 2003 e a 98 mln di euro a decorrere dal 2004, è a carico dell'UPB "Fondo speciale" di conto capitale del ministero dell'economia, accantonamento relativo al ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non si hanno rilievi al riguardo, essendo l'onere per il bilancio dello Stato limitato all'entità dello stanziamento.

Articolo 35

(Disposizioni sugli interporti)

L'articolo contiene alcune disposizioni sugli interporti. In particolare, viene prorogato al 31 dicembre 2002 il termine per l'esercizio delle delega ad emanare, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, un decreto legislativo per il riordino della normativa in materia di procedure, soggetti e strutture da ammettere ai contributi, ai fini del completamento della rete interportuale nazionale; alla lettera e) dell'articolo 24 della legge n. 57 del 2001 vengono quindi inclusi, nell'ambito degli interventi da ammettere a finanziamento, i centri merci, i magazzini generali e le piattaforme logistiche, compresi quelli multimodali, i terminali intermodali, nonché quelli dedicati al transito ed allo stazionamento, per un periodo non superiore a trenta giorni, delle merci pericolose, prevedendo anche, ove necessario, - come già previsto dalla normativa vigente - il completamento funzionale degli interporti già individuati e ammessi al finanziamento.

Non vi sono osservazioni al riguardo, per quanto di competenza.

Articolo 36

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

Il comma 1 accerta in via definitiva l'ammontare delle somme da corrispondere per il 2001 in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel

settore dei trasporti ferroviari in misura pari a quella prevista per lo stesso anno.

Il comma 3 stabilisce che, nelle more dell'individuazione dei servizi da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico di cui al comma 2, e non oltre comunque il 31 dicembre 2003, sono definiti gli obblighi di servizio e i relativi oneri a carico dello Stato con contratto di servizio da stipulare con la società Trenitalia. Al riguardo si ravvisa la necessità che il Governo fornisca le relative indicazioni finanziarie, al fine di individuare nel disegno di legge in esame sia l'entità dell'onere sia i meccanismi di copertura.

Il comma 5 dell'articolo prevede l'istituzione di un fondo denominato "Fondo da ripartire fra le imprese ferroviarie e gli operatori di settore in relazione alla contribuzione al trasporto merci", autorizzando a tal fine limiti di impegno quindicennali di 14,5 mln di euro per l'anno 2002,5 mln per il 2003 e 13 mln per il 2004. L'onere è coperto a valere sul "Fondo speciale" di conto capitale, mediante riduzione dell'accantonamento per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Con regolamento adottato ai sensi della legge n. 400 del 1988 sono disciplinati, entro quattro mesi, gli interventi di cui al Fondo e la materia dell'incentivazione trasporto merci su ferrovia.

Il comma 7, dispone l'abrogazione della disposizione della legge finanziaria per il 2001 che trasferiva direttamente in proprietà alle Ferrovie dello Stato S.p.A. le infrastrutture ferroviarie di interesse regionale, limitatamente alle regioni che avessero stipulato gli accordi di programma di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 422 del 1997; tali infrastrutture sono trasferite alle regioni territorialmente competenti. Va al riguardo accertato se non vi siano effetti finanziari negativi a carico delle regioni interessate.

Articolo 37

(Realizzazione del piano triennale per l'informatica)

Il comma 1 prevede, nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili in bilancio, la possibilità di stipulare per il settore informatico contratti d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del codice civile o contratti di collaborazione a tempo determinato. La RT specifica infatti che esiste la necessità di acquisire alcune figure professionali (informatici, statistici, amministrativi) non disponibili nell'amministrazione, ovvero non sufficienti, ai fini della realizzazione del piano triennale per l'informatica; afferma altresì che il relativo onere verrà inserito nel quadro economico dei progetti rientranti nel piano triennale per l'informatica e che la copertura finanziaria sarà a carico dei capitoli di bilancio sui quali insistono i progetti, nell'ambito delle rispettive disponibilità. Al riguardo si osserva che il meccanismo non esclude la necessità di ulteriori stanziamenti di bilancio.

Il comma 2 autorizza limiti di impegno quindicennali per 5,728 mln di euro per l'anno 2002, 6,229 mln di euro per l'anno 2003 e 18, 228 mln di euro per l'anno 2004, per la gestione e lo sviluppo dei sistemi informativi automatizzati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella RT si legge che tali limiti di impegno consentiranno di attivare, agli attuali tassi di interesse, un volume di risorse pari a circa 313,32 mln di euro. All'onere derivante dalla disposizione, pari a 5,728 mln di euro per l'anno 2002, 11.957 euro per l'anno 2003 e 30,185 mln di euro per l'anno 2004, si provvede attraverso la corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto nell'UPB di conto capitale "Fondo speciale" del Ministero dell'economia, parzialmente

utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La RT descrive dettagliatamente quale parte di ciascun limite di impegno finanzia progetti di rilevanza interna al Ministero (pianificazione, budgeting, controllo di gestione, ecc.), ovvero rivolti all'utenza (p.es. sportelli unici per l'automobilista, per il trasporto marittimo e per le infrastrutture). Si ribadiscono al riguardo i dubbi già espressi dalla Camera dei deputati circa la non congruità dello strumento finanziario del limite di impegno qualora sia destinato a coprire oneri di finanziamento, di natura permanente.

Articolo 38

(Installazione di cavidotti per reti di comunicazioni)

L'articolo stabilisce che i lavori di costruzione e di manutenzione straordinaria di strade, autostrade, acquedotti, porti, o di altri beni immobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli enti locali e agli altri enti pubblici, la cui esecuzione comporti lavori di trincea, devono comprendere cavidotti di adeguata dimensione, conformi alle norme tecniche (vigenti) UNI e CEI.

La norma non comporta effetti finanziari.

Articolo 39

(Ulteriori disposizioni per la ricostruzione nei territori delle regioni Marche e Umbria colpiti dal sisma del 1997)

Viene introdotta la possibilità di una proroga di tre anni, non rinnovabile, per il periodo triennale per l'occupazione temporanea degli immobili da parte dei comuni indicato all'articolo 3, comma 6, del decreto-legge n. 6 del 1998, convertito dalla legge n. 61 del 1998 ("Ulteriori interventi urgenti in favore delle zone terremotate delle regioni Marche e Umbria e di altre zone colpite da eventi calamitosi"). Si ricorda che il predetto decreto al comma 4 prevede che , in relazione al periodo di occupazione dell'immobile, non sia corrisposto alcun indennizzo. La Camera dei deputati non ha accolto la sollecitazione del Governo a ribadire tale esclusione anche per il periodo di proroga.

Non vi sono osservazioni, per quanto di competenza.

Articolo 40

(Modifiche all'articolo 120 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267)

L'articolo, che introduce alcune modifiche al testo unico sull'ordinamento degli enti locali, non comporta effetti finanziari.