

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(PRODI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BURLANDO)

**di concerto col Ministro del tesoro e del bilancio
e della programmazione economica**

(CIAMPI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 GIUGNO 1996

Conversione in legge del decreto-legge 14 giugno 1996,
n. 320, recante interventi nel settore dei trasporti

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	6
Disegno di legge	»	9
Testo del decreto-legge	»	10

ONOREVOLI SENATORI. - I gravi disagi che le collettività urbane sopportano a causa dei crescenti livelli di congestione del traffico automobilistico di superficie e del conseguente inquinamento atmosferico e acustico, richiedono di intervenire tempestivamente sulle infrastrutturazioni del trasporto pubblico locale, privilegiando le metropolitane e le tramvie veloci, che consentono l'impiego di soluzioni tecnologicamente adeguate ai problemi della mobilità delle persone.

Il CIPE, con le delibere del 20 novembre e del 21 dicembre 1995, pubblicate, rispettivamente, nella *Gazzetta Ufficiale* n. 8 dell'11 gennaio 1996 e n. 57 dell'8 marzo 1996, ha già avviato l'azione pubblica in questo campo, approvando 29 dei 65 progetti di intervento predisposti ai sensi della legge 21 febbraio 1992, n. 211, concernente interventi per l'ammodernamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e in sede propria.

Al fine di completare il programma di intervento, il Governo ha inserito, fra le finalità del fondo speciale di conto capitale relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, di cui alla Tabella B della legge 28 dicembre 1995, n. 550 (legge finanziaria per il 1996), un apposito accantonamento di 100 miliardi di lire, destinato al rifinanziamento della legge 26 febbraio 1992, n. 211.

Tenuto conto delle indicazioni del Parlamento e dei sindaci delle città metropolitane, con l'articolo 1 del presente provvedimento si intende utilizzare tale accantonamento per l'erogazione di contributi in conto capitale e in conto interessi a partire dal 1997, in relazione a mutui garantiti dallo Stato, per realizzare programmi di intervento predisposti dalle amministrazioni locali ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 211 del 1992.

Si tratta di assicurare il sostegno pubblico ad iniziative per la costruzione di opere

infrastrutturali ritenute valide dalla commissione di alta vigilanza prevista dall'articolo 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, ma non ricomprese tra quelle ammesse dal CIPE al finanziamento a causa dell'esaurimento dei fondi disponibili.

Nella stessa logica si inserisce l'esigenza di integrare gli interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, che prevedono un coordinamento con le reti di trasporto urbano.

Al fine poi di favorire i complessi adempimenti necessari per la redazione della progettazione esecutiva, e tenendo conto dell'emendamento approvato dal Senato in sede di esame del decreto-legge 29 dicembre 1995, n. 557, nella seduta del 30 gennaio 1996, si dispone un prolungamento del termine per la formulazione di tali progetti, attualmente previsto in novanta giorni dalla data di approvazione dei programmi di intervento.

Con l'articolo 2 si intendono precisare l'ambito e i limiti di applicazione dell'articolo 10 della legge n. 211 del 1992, relativamente agli interventi promossi dalle ferrovie in regime di concessione, oltre che dalle Ferrovie dello Stato, e destinati all'ammodernamento e alla realizzazione di collegamenti ferroviari tra aeroporti e la rete ferroviaria esistente, nonché alla realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree portuali, espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati.

In particolare la disposizione si propone di estendere agli interventi relativi alle ferrovie in regime di concessione il trattamento applicato ai programmi di intervento promossi dagli enti locali, secondo quanto

previsto dall'articolo 9 della medesima legge n. 211 del 1992, nei confronti dei quali il CIPE ha fissato un tetto massimo al finanziamento statale, commisurato al 50 per cento del costo complessivo degli investimenti.

Considerata la limitatezza delle risorse impegnate dall'articolo 10 della legge n. 211 del 1992 per i contributi in conto capitale e in conto interessi relativamente all'accensione di mutui decennali, si tratta di favorire, in linea anche con le indicazioni formulate dal CIPET e poi dal CIPE, la realizzazione di interventi in grado di coinvolgere cofinanziamenti di altri soggetti pubblici e privati.

Come noto l'articolo 2 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, prevede, tra l'altro, che al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti locali ad impianti fissi di competenza statale esercitati in regime di concessione o in gestione governativa, le aziende esercenti tali servizi sono autorizzate a contrarre mutui decennali, per la copertura dei disavanzi di esercizio rilevati al 31 dicembre 1993, con relativi oneri di ammortamento per capitale ed interessi a carico del bilancio dello Stato nel limite complessivo di 150 miliardi l'anno.

Il comma 3 dell'articolo in questione stabilisce miglioramenti del rapporto tra ricavi e costi del trasporto che le aziende debbono perseguire ed infine il comma 4 del medesimo articolo dispone che, nei confronti delle aziende per le quali sia accertato il mancato conseguimento di detto miglioramento, è sospesa l'erogazione «delle risorse finanziarie di cui al comma 2».

Tale sospensione opera per un massimo di due anni al termine dei quali, ove persista l'inadempienza delle aziende, queste perdono il diritto alle «risorse finanziarie», che in tal caso sono utilizzate per consentire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza delle aziende stesse.

L'attuale formulazione di tale normativa rende di fatto impossibile autorizzare le aziende all'accensione dei mutui, vanifican-

dosi così le finalità di risanamento proprie della norma in questione.

Infatti, la sanzione prevista dal richiamato comma 4, di sospensione prima, ed eventuale perdita poi, «delle risorse finanziarie», se riferita al capitale realizzato dall'operazione di mutuo non avrebbe senso perchè detto capitale viene, alla stipula del contratto del mutuo stesso, immediatamente acquisito dalle aziende contraenti.

Se riferita, invece, alle rate di ammortamento del mutuo acceso da ciascuna azienda beneficiaria, si tramuterebbe in realtà in una inadempienza dello Stato cui fanno carico gli oneri relativi. È peraltro evidente che, se questa fosse l'ipotesi disciplinata dalla norma di cui si discute, nessun istituto bancario concederebbe mutui, divenendo del tutto aleatoria la garanzia statale.

Pertanto, con la norma che si propone all'articolo 3, la sanzione nei confronti delle aziende viene mantenuta, prevedendo uno strumento adeguato a renderla attuabile e cioè la rivalsa sulle sovvenzioni o sussidi di esercizio che vengono erogati dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

Le amministrazioni interessate hanno già portato a termine, ovvero hanno in via di definitivo perfezionamento, gli adempimenti previsti nei commi 1 e 2 dell'articolo 2 del citato decreto-legge n. 98 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995 e pertanto la norma proposta rimane l'unica condizione ancora mancante, ma necessaria, per poter autorizzare i mutui in argomento.

L'articolo 4 del decreto-legge risponde ad una duplice finalità. Mira, innanzitutto, a favorire le aggregazioni in forma di cooperative o consorzi, per consentire l'avvio di quel processo di ristrutturazione che già la legge 5 febbraio 1992, n. 68, aveva disciplinato; di riflesso, incentiva l'utilizzo dell'autostrada, decongestionando la vie dei centri abitati con vantaggi per la sicurezza e per l'inquinamento acustico e atmosferico.

La norma di cui all'articolo 5 stabilisce un beneficio transitorio a favore delle imprese che esercitano l'attività di trasporto per conto terzi previste alle voci 9121 (autotreni ed autoarticolati) e 9122 (autoveicoli)

della tariffa dei premi, approvata con decreto ministeriale 18 giugno 1988, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 152 del 30 giugno 1988. Ciò in quanto gli autotrasporti, in dipendenza dello stato di crisi in cui versa il

settore, sono costretti a chiedere la dilazione del pagamento del premio INAIL e non possono sostenere un interesse pari al 23,50 per cento annuo, previsto per la sua rateizzazione.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1, comma 1

La legge 26 febbraio 1992, n. 211, concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», ha, tra l'altro, autorizzato le seguenti spese:

Articolo 9 - Limiti di impegno trentennali a decorrere dal 1993:

1993	1994	1995
	<i>(in miliardi)</i>	
175	175	175
	50	50
175	225	225

Gli importi sopra indicati sono stati «rimodulati» con la legge finanziaria 1994 (legge n. 538 del 1993) nel seguente modo:

1993	1994	1995	1996
	<i>(in miliardi)</i>		
175	175	175	175
		50	50
175	175	225	225

La necessità di rifinanziare gli interventi di cui all'articolo 9 della legge n. 211 del 1992 - per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a carattere innovativo finalizzati al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali delle città metropolitane e dei centri urbani - comporta l'utilizzazione dell'accantonamento, di cui alla tabella B annessa alla legge finanziaria per il 1996, relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione determinando il seguente piano finanziario trentennale:

1993	1994	1995	1996	1997	1998
	<i>(in miliardi)</i>				
175	175	175	175	175	175
		50	50	50	50
				100	100
175	175	225	225	325	325

Articolo 1, comma 3

I programmi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, che interessano 29 realtà ferroviarie, sono al momento in avanzata fase di esecuzione. Tuttavia il volume di investimenti finanziato (pari a 5.000 miliardi di lire) non è stato sufficiente per la realizzazione di tutti gli interventi necessari e, a tale scopo, più volte negli anni l'Amministrazione interessata aveva richiesto un rifinanziamento.

Ciò in relazione alla circostanza che il finanziamento originario non teneva conto degli oneri per «prezzo chiuso» (articolo 33, comma 4, della legge n. 41 del 1986) previsti nelle convenzioni di attuazione degli interventi.

L'urgenza del provvedimento è legata alla circostanza che, allo stato attuale, le convenzioni per l'affidamento in concessione di progettazione ed esecuzione degli interventi sono, per la maggior parte dei casi, in fase di chiusura, ed in mancanza di ulteriori fondi non sarà possibile realizzare tutti gli interventi necessari strettamente integrati e coordinati con quelli eseguiti ed in corso.

Articolo 4

La misura indicata nell'articolo in parola è stata quantificata nella somma di lire 55 miliardi. A questa cifra si è pervenuti partendo da una duplice considerazione:

a) l'autotrasporto viene svolto generalmente da autotreni ed autotartolati superiori alle 15 tonnellate. La spesa annua per pedaggi per queste categorie di veicoli si aggira intorno ai 608 miliardi di lire;

b) allo stato attuale, dai dati pervenuti dalle stesse associazioni di categoria, dalle cooperative e consorzi già esistenti e da quelli che hanno in corso procedimento di raggruppamento, circa il 60 per cento delle imprese attualmente operanti potranno usufruire dello sconto, da valutare nella misura media del 15 per cento (tra il minimo del 10 per cento ed il massimo del 30 per cento).

Articolo 5

L'onere derivante dal presente articolo è rappresentato dal rimborso all'INAIL del mancato introito della somma pari all'interesse di dilazione attualmente in vigore, fissato dal decreto ministeriale 19 ottobre 1995, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 254 del 30 ottobre 1995, nella misura del 23,50 per cento annuo, ed è valutato in circa lire 29 miliardi, in riferimento a quattro rate di lire 80 miliardi e 250 milioni ciascuna, con le scadenze previste dall'articolo medesimo.

Per stabilire l'importo complessivo delle rate, pari a lire 321 miliardi di circa, si è fatto riferimento alla somma dei premi versati, nell'anno

1994, dalle due categorie interessate, somma distinta nel modo seguente secondo i dati forniti dall'INAIL:

voce 9121 (autotreni e autoarticolati): n. 33.104 posizioni assicurative, lire 114 miliardi;

voce 9122 (autoveicoli): n. 92.080 posizioni assicurative, lire 207 miliardi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 14 giugno 1996, n. 320, recante interventi nel settore dei trasporti.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 12 aprile 1996, n. 199.

3. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 29 dicembre 1995, n. 557, 26 febbraio 1996, n. 86, e 26 aprile 1996, n. 221.

Decreto-legge 14 giugno 1996, n. 320, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 15 giugno 1996.

Interventi nel settore dei trasporti

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di rifinanziare gli interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a carattere innovativo, finalizzati al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali delle città metropolitane e dei centri urbani, nonchè il potenziamento e l'ammodernamento delle reti ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, per la relativa interconnessione con il trasporto urbano;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di definire il limite del concorso dello Stato alla garanzia dei mutui per gli interventi di cui all'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, in favore degli enti indicati nell'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, con esclusione degli enti in gestione commissariale governativa;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 14 giugno 1996;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Rifinanziamento di interventi nel settore dei trasporti)

1. Per consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzato per l'anno 1997 il limite di impegno trentennale di lire 100 miliardi per le finalità di cui all'articolo 9 della stessa legge n. 211.

2. Al comma 2 dell'articolo 5 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: «Entro novanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «Entro duecentoquaranta giorni».

3. Per consentire il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è autorizzata l'accensione di ulteriori mutui in relazione al limite di impegno decennale di lire 150 miliardi per l'anno 1997, intendendosi conseguentemente elevato il limite di cui al medesimo articolo 2, comma 3.

Articolo 2.

(Modalità di finanziamento degli interventi di cui all'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211)

1. Al comma 1 dell'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: «mutui decennali» sono sostituite dalle seguenti: «mutui della durata massima di 10 anni».

2. Al comma 2 dell'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, è aggiunto il seguente periodo: «Per ogni intervento i mutui garantiti dallo Stato non possono superare il limite massimo del 50 per cento del costo di realizzazione dell'investimento. Tale limite non si applica agli interventi concernenti le ferrovie in regime di gestione commissariale governativa».

3. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto dal 29 giugno 1996.

Articolo 3.

(Modalità applicative dell'articolo 2, comma 4, della legge 30 maggio 1995, n. 204)

1. Il comma 4 dell'articolo 2 della legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituito dal seguente:

«4. Per le aziende per le quali sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e costi del trasporto di cui al comma 3 è sospesa l'erogazione di una quota di sovvenzione o sussidio di esercizio pari alla rata di ammortamento del mutuo autorizzato ai sensi del comma 2. La sospensione può valere per un massimo di due anni. Qualora al termine di detto periodo sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto, le aziende perdono il diritto alle quote di sovvenzione o sussidi di esercizio sospese che in tal caso sono utilizzate per consentire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza delle aziende stesse».

Articolo 4.

(Disposizioni in materia di pedaggi autostradali)

1. I pedaggi autostradali per i veicoli appartenenti alle classi B3, 4 e 5, che svolgono servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi, sono

soggetti ad una riduzione compensata, a partire dal 1° febbraio 1996 fino al 31 dicembre 1996, commisurata al volume di fatturato annuale. Le predette riduzioni compensate sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate a imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi o a loro cooperative e consorzi.

2. La riduzione compensata di cui al comma 1 si applica secondo le percentuali e gli scaglioni di fatturato annuo, espresso in milioni, di seguito elencati:

da 100 a 200	10%;
da 200 a 400	15%;
da 400 a 800	20%;
da 800 a 1.500	25%;
oltre 1.500	30%.

3. Per l'attuazione delle disposizioni contenute nei commi 1 e 2 le società concessionarie sono tenute ad apportare al proprio sistema informativo le necessarie integrazioni e modifiche entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

4. I minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al comma 1 sono erogati alle società concessionarie, nel limite di lire 55 miliardi per l'anno 1996, dal Ministero dei lavori pubblici. I criteri e le modalità di rimborso sono fissati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti e della navigazione e del tesoro, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

5. Eventuali altre forme di riduzioni in essere per l'autotrasporto di cose per conto di terzi alla data di entrata in vigore del presente decreto restano applicabili, da parte di tutte le società concessionarie, esclusivamente nei confronti dei soggetti di cui al comma 1.

6. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto dal 18 giugno 1996.

Articolo 5.

(Disposizioni in materia di pagamento dei premi all'INAIL)

1. Limitatamente all'anno 1996, il pagamento all'INAIL dei premi dovuti dalle imprese che esercitano attività di trasporto per conto terzi previste alle voci 9121 e 9122 della tariffa dei premi, approvata con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale in data 18 giugno 1988, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 152 del 30 giugno 1988, sarà ripartito in quattro rate di uguale importo da versarsi, senza aggravio per interessi, alle scadenze del 20 febbraio, 31 maggio, 31 agosto e 30 novembre 1996.

2. I minori introiti derivanti dalla mancata corresponsione degli interessi disposta ai sensi del comma 1, sono rimborsabili all'INAIL, nel li-

mite di lire 29 miliardi per l'anno 1996, dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, dietro presentazione da parte dell'Istituto di apposita rendicontazione.

3. Le disposizioni del presente articolo hanno effetto dal 18 giugno 1996.

Articolo 6.

(Copertura finanziaria)

1. Al complessivo onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, pari a lire 250.000 milioni per ciascuno degli anni 1997 e 1998, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'anno 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. All'onere derivante dall'attuazione degli articoli 4 e 5, pari a lire 84.000 milioni per l'anno 1996, si provvede, quanto a lire 55.000 milioni, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7294 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno medesimo, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 68, e, quanto a lire 29.000 milioni, mediante utilizzo delle disponibilità in conto residui per l'anno 1996 sul citato capitolo 7294, che sono a tal fine versate all'entrata del bilancio dello Stato, intendendosi ridotta la relativa autorizzazione di spesa di cui alla medesima legge.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Articolo 7.

(Entrata in vigore)

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

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

Dato a Roma, addì 14 giugno 1996.

SCÀLFARO

PRODI - BURLANDO - CIAMPI

Visto, *il Guardasigilli*: FLICK

