

SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

N. 528

ANNESSO

per gli effetti dell'articolo 78 del Regolamento

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri
(BERLUSCONI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione
(FIORI)

di concerto col Ministro del tesoro
(DINI)

col Ministro del bilancio e della programmazione economica
(PAGLIARINI)

e col Ministro dei lavori pubblici
(RADICE)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 LUGLIO 1994

Conversione in legge del decreto-legge 1° luglio 1994,
n. 428, recante disposizioni in materia di trasporto ferroviario

ONOREVOLI SENATORI. - *Articolo 1.* - Il progetto Alta Velocità nella sua prima fase di realizzazione della linea Torino-Milano-Napoli rappresenta, nella congiuntura che interessa il Paese, un investimento infrastrutturale di particolare rilevanza strategica ai fini della ripresa economica ed occupazionale.

Il progetto, già in via di realizzazione per la tratta Roma-Napoli, sarebbe immediatamente cantierabile nelle altre tratte ma si attendono le decisioni che saranno adottate in sede di conferenza dei servizi per le tratte Bologna-Firenze, Milano-Bologna, Torino-Milano.

Al fine di rendere possibile la conclusione dell'*iter* approvativo, nel caso in cui le anzidette conferenze si chiudessero senza l'approvazione unanime dei progetti esecutivi, appare necessario disporre che alle relative approvazioni si provveda utilizzando l'articolo 14, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Articolo 2. - L'articolo 2, comma 3, della legge n. 910 del 1986 ha disposto l'assegnazione di contributi per l'ammortamento di mutui che le ferrovie in regime di concessione ed in gestione commissariale governativa possono contrarre, nel limite complessivo di 5.000 miliardi, per la realizzazione di investimenti ferroviari.

Lo Stato è attualmente impegnato in contratti di concessione integrata di progettazione ed esecuzione di interventi per l'intero ammontare del finanziamento di 5.000 miliardi. Attualmente le prestazioni integrate di progettazione ed esecuzione degli interventi sono state avviate ovunque e le attività esecutive sono iniziate per 32 delle 35 realtà ferroviarie.

Come è noto gli interventi di ammodernamento sono stati affidati in concessione integrata di progettazione ed esecuzione a

seguito di confronti concorrenziali ed il relativo rapporto contrattuale è regolato da una convenzione.

L'oggetto della convenzione è già individuato nell'atto mentre, secondo il disposto dell'articolo 6 del documento contrattuale in parola, «le clausole relative alle prestazioni per la costruzione delle opere e per le forniture diventeranno operanti a tutti gli effetti soltanto dopo il perfezionamento degli atti integrativi». «Gli atti integrativi oltre a dare atto dell'accettazione del progetto esecutivo da parte della Concessionaria e dell'Esercente, stabiliranno l'esatta consistenza delle opere da realizzare».

Gli «atti integrativi», quindi, in diretta derivazione ed in esecuzione della Convenzione di concessione, contengono solo la specificazione e la esatta determinazione di talune delle prestazioni affidate con la convenzione stessa.

È altresì noto che gli importi originariamente previsti nelle convenzioni non hanno tenuto conto degli oneri relativi all'aggiornamento dei relativi costi.

Pertanto, sia in funzione del tempo trascorso per l'espletamento delle procedure, sia per talune variazioni che sono state introdotte rispetto alle opere inizialmente previste, è necessario autorizzare il Ministero dei trasporti e della navigazione a definire i lavori immediatamente realizzabili, tenendo conto dell'aggiornamento dei relativi costi.

Gli altri interventi per ora accantonati verranno di seguito finanziati.

Articolo 3. - (*Saronno-Malpensa*) - La realizzazione del collegamento ferroviario con l'aeroporto della Malpensa, sulla rete Ferrovie Nord-Milano, è indispensabile per l'ottenimento del finanziamento da parte della CEE per l'ammodernamento dell'aerostazione.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Al fine di poter consentire detta realizzazione entro i termini previsti dalla stessa CEE (1998) è necessario rendere disponibili i fondi e provvedere ad uno snellimento delle procedure.

Comma 1. I finanziamenti si possono rendere disponibili come anticipazioni di cassa, mediante l'utilizzazione dei limiti di impegno previsti per la legge 26 febbraio 1992, n. 211 (articoli 9 e 10), intendendosi differita all'anno successivo la decorrenza dei limiti di impegno pluriennali.

Comma 2. Ai fini di consentire una accelerazione delle procedure, prevede, ove ricorra il caso, la convocazione di conferenze di servizi ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 241 del 1990, per quanto concerne le autorizzazioni, nulla osta e pareri degli Enti interessati.

Le progettazioni esecutive saranno approvate in linea tecnico-economica dalla competente Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (MCTC), previo parere della Commissione interministeriale *ex lege* n. 1221 del 1952, che, per le opere ferroviarie, sostituisce il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Articolo. 4. - (Interpretazione autentica). - Il decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, prevede, all'articolo 3, il versamento a carico dei privati di taluni diritti da corrispondere alla Direzione generale MCTC per l'effettuazione di operazioni di sua competenza relative a gas compressi, liquefatti o disciolti, nonché il deposito, a carico dei privati stessi, delle somme occorrenti per la liquidazione del trattamento di missione e del rimborso delle spese per lo svolgimento delle predette operazioni, quando avvengono fuori della sede di servizio.

Con lo stesso provvedimento legislativo si stabilisce, all'articolo 5, l'assegnazione di fondi per determinate finalità di istituto, relativi all'acquisto della modulistica necessaria al rilascio delle carte di circolazione e delle patenti di guida, alla fornitura e stampa di altra documentazione occorrente all'utenza, nonché per far fronte agli oneri

derivanti dall'apertura e dal funzionamento di uffici postali presso le sedi periferiche della Direzione generale MCTC.

Con la medesima assegnazione si provvede altresì al pagamento delle spese relative alla gestione delle attrezzature tecniche per i servizi della stessa Direzione generale.

Le percentuali di assegnazione dei predetti fondi sono stabilite dal citato articolo 5, le cui disposizioni sono state aggiornate prima con l'articolo 8 della legge 18 ottobre 1978, n. 625, e successivamente con l'articolo 16 della legge 1° dicembre 1986, n. 870.

Infine, l'articolo 6 della legge n. 14 del 1967, istituisce una Cassa di previdenza e assistenza tra i dipendenti della ripetuta Direzione generale per la gestione della previdenza a favore del personale MCTC, mediante i fondi previsti dal già citato articolo 5.

La legge in esame è stata in gran parte superata dalle citate leggi n. 625 del 1978 e n. 870 del 1986, per cui, in sede di emanazione del nuovo codice della strada, è stata inclusa tra quelle che l'articolo 231 del codice medesimo ha inteso abrogare. Peraltro non si è tenuto conto del fatto che, sono invece da considerarsi ancora attuali le richiamate disposizioni degli articoli 3, 5 e 6, le quali non erano state interessate dalle leggi n. 625 del 1978 e n. 870 del 1986, che, pertanto, continuano a regolare, come detto, lo svolgimento delle suddette operazioni tecniche, la organizzazione del personale MCTC e talune forme di assistenza del personale medesimo e senza cioè disciplinare materie attinenti alla circolazione stradale.

Poichè sono stati istituiti appositi capitoli di spesa nello stato di previsione di questo Ministero per l'espletamento dei servizi sopra indicati e per il funzionamento della suddetta Cassa, nonché per lo svolgimento delle missioni relative a recipienti per gas compressi, liquefatti o disciolti, si rende necessario, al fine di poter ottenere, su tali medesimi capitoli, per l'anno 1994, le occorrenti assegnazioni, ripristinare la vigenza dei citati articoli 3, 5 e 6 della legge n. 14 del 1967 limitando la portata abrogativa ai soli articoli 2, 7 e 8.

XII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

A tal fine, in considerazione dell'urgente necessità di ottenere i suddetti stanziamenti di bilancio e tenuto conto che a causa di tale urgenza non risulterebbe tempestiva l'attuazione della procedura per la modifica del nuovo codice della strada, è stato proposto l'articolo 4 con il quale si fornisce una interpretazione autentica delle disposizioni dell'articolo 231 del codice della strada ripristinando, di fatto, la vigenza degli articoli 3, 5 e 6 della citata legge n. 14 del 1967.

Tenuto conto che dal provvedimento non derivano nuovi o maggiori oneri nè minori entrate, non si predispone la relazione tecnica di cui all'articolo 11-ter della legge n. 468 del 1978, segnalando in particolare che le disposizioni di cui all'articolo 3 sono unicamente dirette a consentire l'anticipata realizzazione di opere già incluse nel programma di interventi definito con delibera CIPET del 31 marzo 1992 in attuazione della legge n. 211 del 1992.

;

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

I. È convertito in legge il decreto legge 1° luglio 1994, n. 428, recante disposizioni in materia di trasporto ferroviario.

Testo da modificare in esito alla deliberazione adottata dall'Assemblea il 14 luglio 1994 sull'articolo 1 del decreto-legge.

Decreto-legge 1° luglio 1994, n. 428, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 154 del 4 luglio 1994.

Disposizioni in materia di trasporto ferroviario

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Considerato che la Ferrovia dello Stato S.p.a. ha affidato alla T.A.V. S.p.a. la realizzazione del quadruplicamento veloce dell'asse Torino-Milano-Napoli;

Considerato che occorre pervenire alla definizione dei rapporti contrattuali in corso ed alla concreta realizzazione degli interventi finanziati con la legge 22 dicembre 1986, n. 910, nonchè procedere all'ammodernamento ed al completamento del tratto ferroviario Saronno-Malpensa, semplificandò alcune procedure in materia di costruzioni aeroportuali;

Considerato che l'attuazione dei relativi investimenti determinerà un forte sostegno e rilancio dei livelli occupazionali nei rispettivi settori, che versano attualmente in condizioni di grave crisi;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni concernenti misure idonee a soddisfare le indicate esigenze;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 29 giugno 1994;

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

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

*Soppresso
ex articolo 78
del Regolamento*

1. Per consentire alla T.A.V. S.p.a., concessionaria della realizzazione del sistema ferroviario Alta Velocità, di porre in essere le proprie attività tecnico-imprenditoriali, preliminari alla costruzione delle opere, alle conferenze dei servizi di cui all'articolo 7 della legge

15 dicembre 1990, n. 385, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 14, comma 2-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dall'articolo 2, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537.

Articolo 2.

1. Nell'ambito dei programmi finanziati dall'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, per l'ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione governativa ed al fine di consentire il completamento degli interventi stabiliti e ritenuti prioritari, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato a definire con gli affidatari delle concessioni integrate gli interventi prescelti immediatamente realizzabili sulla base delle progettazioni esecutive, tenendo conto dell'aggiornamento dei relativi costi.

Articolo 3.

1. Le disponibilità dei capitoli 7279 e 7311 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994, non ancora utilizzate alla data di entrata in vigore del presente decreto, possono esserlo per il finanziamento delle opere necessarie al completamento del tratto ferroviario Saronno-Malpensa, in relazione al potenziamento dell'aeroporto di Milano-Malpensa. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. Alle ulteriori esigenze finanziarie per la realizzazione delle predette opere si provvede, nel limite di lire 100 miliardi, nell'ambito degli interventi di cui all'articolo 10 della legge 26 febbraio 1992, n. 211.

2. Per la realizzazione dei lavori di cui al comma 1, ai fini dell'ottenimento delle autorizzazioni, dei nulla osta e dei pareri obbligatori degli enti locali, il Ministro dei trasporti e della navigazione promuove, ove necessario, apposite conferenze di servizi ai sensi e per le finalità di cui all'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni ed integrazioni, stabilendo i termini entro i quali le conferenze stesse devono essere concluse.

Articolo 4.

1. L'abrogazione del decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14, di cui all'articolo 231 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, deve intendersi riferita agli articoli 2, 7 e 8, che disciplinano materie attinenti la circolazione stradale.

Articolo 5.

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

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

Dato a Roma, addì 1° luglio 1994.

SCALFARO

BERLUSCONI - FIORI - DINI - PAGLIARINI
- RADICE

Visto, *il Guardasigilli*: BIONDI

;