

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. I N. 3

MESSAGGIO ALLE CAMERE DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

A NORMA DELL'ARTICOLO 74 DELLA COSTITUZIONE

TRASMESSO ALLA PRESIDENZA IL 1° APRILE 1995

SUL

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI E MINISTRO DEL TESORO
(DINI)

E DAL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE
(CARVALE)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(MASERA)

CON IL MINISTRO DELL'INTERNO
(BRANCACCIO)

CON IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI E DELL'AMBIENTE
(BARATTA)

CON IL MINISTRO PER LA FUNZIONE PUBBLICA E GLI AFFARI REGIONALI
(FRATTINI)

E CON IL MINISTRO PER LA FAMIGLIA E LA SOLIDARIETÀ SOCIALE
(OSSICINI)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge
31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia
di trasporti e di parcheggi

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

l'8 marzo 1995 (v. stampato Senato n. 1492)

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 23 marzo 1995

Roma, 31 marzo 1995

SIGNORI PARLAMENTARI, mi è stata sottoposta per la promulgazione la legge di conversione del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi.

Il testo del provvedimento presentato dal Governo ha subito modificazioni nel corso dell'*iter* parlamentare, con l'approvazione di diversi emendamenti, uno dei quali comporta oneri finanziari che risultano privi della necessaria copertura.

Mi riferisco al comma 6 dell'articolo 4, introdotto da apposito emendamento di iniziativa parlamentare, presentato alla Camera dei Deputati.

Nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione, la Commissione Bilancio del Senato della Repubblica ha espresso parere contrario sulla disposizione in questione e il Governo ha presentato in aula un emendamento soppressivo della disposizione stessa che, posto in votazione, è risultato non approvato dall'Assemblea.

Per quanto riguarda il difetto di copertura posto da detta norma, è opportuno rifarsi brevemente ai precedenti normativi. L'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, disponeva che i maggiori introiti derivanti dal sovrapprezzo di 1 lira a chilometro, istituito dallo stesso articolo 15 sulle tariffe autostradali, fossero versati, nella prima fase di attuazione della legge stessa, su un conto corrente infruttifero, denominato Conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali, per confluire successivamente nel Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, di cui all'articolo 1 della legge 23 luglio 1980, n. 389.

Il Fondo centrale — che, per l'espletamento dei compiti ad esso affidati, è anche destinatario di somme stanziare nel bilancio dello Stato — deve impiegare gli introiti in questione, a norma del citato articolo 15 della legge n. 531 del 1982, per il pagamento delle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali, che siano rimaste insolute. Si tratta, per l'appunto, come indica chiaramente la sua stessa denominazione, di un Fondo che presta una garanzia secondo una precisa previsione legislativa.

Con la disposizione introdotta dalla Camera dei Deputati — il sesto comma dell'articolo 4 del decreto-legge in esame — i proventi del suddetto sovrapprezzo vengono ora stornati dalla finalità originaria e destinati agli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, disciplinati dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211.

Ne deriva che il Fondo centrale di garanzia, ogni volta che si determineranno le condizioni per il suo intervento diretto alle sopra precisate finalità, dovrà attingere al bilancio dello Stato le somme necessarie a compensare le minori entrate che detto storno comporta.

Non soccorre, nel caso di specie, la considerazione che si tratta di onere finanziario potenziale, sia perché una analisi della posizione debitoria specifica delle società concessionarie potrebbe, con ogni probabilità, mettere in evidenza che ci si trova dinanzi ad un onere attuale, sia perché la funzione di garanzia attribuita al Fondo in questione postula comunque la costante sussistenza della provvista, senza la quale la garanzia stessa non potrebbe essere prestata.

La Commissione Trasporti del Senato della Repubblica, partendo dalla premessa della difficile situazione delle società autostradali creata dalla norma incriminata, pur non avendo proceduto alla soppressione della norma medesima, ha approvato un ordine del giorno con il quale il Governo viene impegnato « a individuare urgentemente, con successivi disegni o provvedimenti legislativi, soluzioni idonee per sopperire alle esigenze delle medesime società, adeguando opportunamente i meccanismi di finanziamento del settore e per evitare ulteriori aggravii a carico del bilancio dello Stato ».

A parte la contraddizione insita in una deliberazione che, nell'approvare una norma, ne dichiara contestualmente la pericolosità e invita ad adottare provvedimenti che vi pongano rimedio, occorre rilevare che il Parlamento ha ommesso di prendere in esame la ricaduta del sesto comma dell'articolo 4 del decreto-legge sul bilancio dello Stato, quantificando il relativo onere e indicando i mezzi per farvi fronte.

Risulta, in tal modo, violato l'articolo 81, quarto comma, della Costituzione.

Pertanto, malgrado l'imminente scadenza del termine per la conversione del decreto-legge, ritengo mio dovere esercitare i poteri conferitimi dall'articolo 74, primo comma, della Costituzione.

SCÀLFARO.

CARVALE, *Ministro dei trasporti e della navigazione.*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi

ART. 1.

1. Il decreto-legge 31 gennaio 1995, n. 28, recante interventi urgenti in materia di trasporti e di parcheggi, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. 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 6 agosto 1993, n. 281, 5 ottobre 1993, n. 399, 4 dicembre 1993, n. 498, 2 febbraio 1994, n. 81, 31 marzo 1994, n. 220, 30 maggio 1994, n. 326, 30 luglio 1994, n. 475, 30 settembre 1994, n. 563, e 30 novembre 1994, n. 660.

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE
AL DECRETO-LEGGE 31 GENNAIO 1995, N. 28*All'articolo 1:**al comma 1, la parola: « residui » è soppressa;**al comma 3, le parole: « inferiore al 25 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « superiore al 60 per cento »; e sono aggiunte, in fine, le parole: « Le regioni a loro volta assegnano il contributo entro tre mesi dal ricevimento »;**dopo il comma 3 è inserito il seguente:**« 3-bis. Alle regioni Lazio e Campania è altresì corrisposto un contributo decennale complessivo rispettivamente di lire 48 miliardi e di lire 22 miliardi annue per la copertura dei relativi disavanzi di cui al comma 1. Si applicano le disposizioni di cui al comma 4 »;**al comma 4, dopo le parole: « decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88, » sono inserite le seguenti: « nominati dalle regioni, »; e le parole da: « e sulla loro capacità » fino alla fine del comma sono soppresse;**il comma 5 è sostituito dal seguente:**« 5. Ai fini della erogazione del contributo di cui al comma 2, le regioni trasmettono al Ministero dei trasporti e della navigazione apposita certificazione da cui risulti l'ammontare dei disavanzi di cui al comma 1. Le modalità per la struttura, la redazione e la presentazione delle certificazioni sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Le regioni trasmettono la certificazione entro tre mesi dall'emanazione del suddetto decreto. Decorso il predetto termine, il contributo viene ripartito tra le sole regioni adempienti »;**dopo il comma 5 è inserito il seguente:**« 5-bis. In attesa della trasmissione della certificazione di cui al comma 5, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro quindici giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, eroga alle regioni un acconto del contributo di cui al comma 2, per l'ammontare complessivo di lire 330 miliardi, in base alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private per il 1993, salvo conguaglio »;*

al comma 6, dopo le parole: « dalla regione o dall'ente locale, » sono inserite le seguenti: « in qualità di enti concedenti, »; e le parole da: « non siano stati effettuati » fino a: « relativi ai disavanzi e » sono sostituite dalle seguenti: « gli enti proprietari non abbiano provveduto alla copertura dei disavanzi »;

i commi 7 e 8 sono sostituiti dai seguenti:

« 7. Per le aziende di trasporto pubblico locale che entro il 31 dicembre 1995 non abbiano conseguito un miglioramento del rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio, rispetto a quello relativo al 1993, di almeno il 20 per cento della differenza percentuale mancante al raggiungimento del 35 per cento, le regioni dispongono, per gli anni 1996 e 1997, il recupero dei contributi di cui al comma 2 già anticipati con le operazioni di mutuo, nei limiti di un decimo per ciascun anno.

8. Qualora al 31 dicembre 1997 sia definitivamente accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio nella misura prevista al comma 7, le regioni dispongono il recupero di tutti i contributi di cui al comma 2 già anticipati con le operazioni di mutuo ed il relativo importo è utilizzato dalle regioni interessate per favorire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza del trasporto pubblico locale. Il diritto all'erogazione del contributo di cui al comma 2 viene comunque meno qualora alla data del 31 dicembre 1995 il rapporto tra i proventi ed i costi di esercizio sia inferiore al 15 per cento.

8-bis. A garanzia del recupero delle somme di cui ai commi 7 e 8, le regioni possono rivalersi sulle aziende.

8-ter. Ai fini del presente decreto non sono da considerare inclusi nei costi i maggiori oneri gravanti sulle aziende operanti nelle regioni Abruzzo e Molise in ragione dell'esclusione operata dall'articolo 1 del decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale del 5 agosto 1994, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 194 del 20 agosto 1994 »;

è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« *10-bis.* Alle regioni a statuto speciale è corrisposto un contributo straordinario decennale complessivo di lire 20 miliardi annue quale concorso dello Stato alla copertura dei disavanzi di esercizio, riferiti al periodo dal 1° gennaio 1987 al 31 dicembre 1989, delle aziende di trasporto pubbliche e private che esercitano il trasporto pubblico locale nei rispettivi territori. Il contributo è ripartito in proporzione alle aliquote di riparto del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private per il 1989. Ai fini dell'attribuzione del contributo si applicano le disposizioni di cui al comma 4 ».

All'articolo 2:

al comma 1, dopo le parole: « Ministro del tesoro, » sono inserite le seguenti: « sentite le regioni interessate, »;

al comma 2, le parole: « 240 miliardi » sono sostituite dalle seguenti: « 150 miliardi »;

al comma 3, sono aggiunte, in fine, le parole: « e comunque tale per cui il suddetto rapporto sia almeno pari al 15 per cento »;

il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. Per le aziende per le quali sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto di cui al comma 3, è sospesa l'erogazione delle risorse finanziarie di cui al 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 risorse finanziarie che in tal caso sono utilizzate per consentire l'adozione di interventi diretti ad aumentare l'efficienza delle aziende stesse »;

dopo il comma 4 è inserito il seguente:

« 4-bis. A decorrere dall'anno 1997 le aziende di cui al comma 2 devono conseguire un miglioramento annuale del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto di almeno due punti percentuali fino al raggiungimento del 35 per cento »;

il comma 5 è sostituito dal seguente:

5. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, commi 2, 3-bis e 10-bis e del comma 2 del presente articolo, pari a lire 900 miliardi annue a decorrere dal 1995, si provvede, quanto a lire 810 miliardi, rispettivamente per lire 660 miliardi e per lire 150 miliardi a carico degli stanziamenti iscritti ai capitoli 1668 e 1669 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1995, e corrispondenti capitoli per gli esercizi successivi; quanto a lire 90 miliardi, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al citato capitolo 1669, intendendosi corrispondentemente ridotta la relativa autorizzazione di spesa ».

All'articolo 3:

al comma 1, le parole: « 28 febbraio 1995 » sono sostituite dalle seguenti: « 31 marzo 1995 »;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« 2-bis. Gli atti compiuti successivamente alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto in violazione delle disposizioni di cui al comma 2 sono nulli ».

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« ART. 4. — (*Trasporti rapidi di massa*). — 1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede al coordinamento degli interventi di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e di quelli di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, al fine di assicurare l'unitaria definizione dei trasporti rapidi di massa.

2. Al fine di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione si avvale di una commissione di alta vigilanza. La commissione è nominata con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, che provvede altresì a fissarne le modalità per il funzionamento, ed è composta dai seguenti membri:

a) un magistrato amministrativo o un avvocato dello Stato con funzioni di presidente;

b) tre dirigenti generali del Ministero dei trasporti e della navigazione — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione;

c) un rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri — Dipartimento per le aree urbane;

d) tre esperti in materia di trasporti dei quali uno designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani e un altro designato dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

3. La commissione si avvale di una segreteria tecnica costituita da quattro componenti nominati dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

4. La commissione deve ultimare l'esame dei progetti presentati alla data di entrata in vigore del presente decreto utilizzando la metodologia già predisposta dal soppresso Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET), entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto. La commissione sostituisce quella costituita con decreto del Ministro dei trasporti del 20 luglio 1989 per la vigilanza sull'esecuzione dei lavori di cui all'articolo 3, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e la commissione di cui all'articolo 6 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, che conseguentemente sono soppresse.

5. I compensi complessivi corrisposti ai membri della commissione non possono superare l'ammontare di lire 300 milioni annue.

6. All'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, al sesto comma, sono soppresse le parole: “, nonché dai sovrapprezzi di cui al comma precedente,”; e dopo il sesto comma, è inserito il seguente:

“ I maggiori introiti derivanti dai sovrapprezzi di cui al quinto comma sono utilizzati per le finalità di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211 ” ».

All'articolo 5, al comma 1, primo periodo, le parole: « Ministero dei trasporti e della navigazione per gli anni 1993 e 1994 » sono

sostituite dalle seguenti: « Ministero dei trasporti per l'anno 1993 e dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1994 ».

All'articolo 6:

al comma 1, all'alinea, dopo le parole: « Ai fini dell'ammissione ai contributi gli interporti » sono inserite le seguenti: « , salvo quelli già previsti e disciplinati dalla convenzione di cui all'articolo 9 della medesima legge n. 240 del 1990, »;

al comma 1, alla lettera d), sono aggiunte, in fine, le parole: « , nonché le aree sottoposte ai vincoli di cui alle leggi 1° giugno 1939, n. 1089, e 29 giugno 1939, n. 1497, e successive modificazioni. Sono altresì escluse le aree individuate come meritevoli di tutela dai piani paesistici attuati in esecuzione del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431 »;

al comma 5, capoverso 1, all'alinea, le parole: « con il Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente » sono sostituite dalle seguenti: « con i Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente »;

al comma 5, capoverso 1, lettera c), le parole: « concorso dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « contributo previsto dalla presente legge »;

al comma 5, capoverso 1, lettera d), le parole: « il concorso dello Stato » sono sostituite dalle seguenti: « il contributo previsto dalla presente legge »;

al comma 5, capoverso 2, dopo la parola: « preliminare, » sono inserite le seguenti: « dal preventivo di spesa, »; e le parole: « dallo studio di impatto ambientale » sono sostituite dalle seguenti: « dalla valutazione di impatto ambientale, effettuata secondo le modalità previste dalla direttiva 85/337/CEE del Consiglio del 27 giugno 1985, e da uno studio specifico sugli effetti indotti dai flussi di traffico pesante nell'area di influenza dell'interporto »;

al comma 9, capoverso 1, dopo le parole: « presente legge, » sono inserite le seguenti: « qualora non abbia provveduto, attraverso il proprio piano regolatore generale e con variante allo stesso, l'amministrazione comunale competente, »; e le parole: « , e dall'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241 » sono soppresse.

All'articolo 7:

al comma 1, dopo le parole: « A decorrere dal 1° agosto 1994 » sono inserite le seguenti: « e fino al 31 dicembre 1995 ».

All'articolo 11, al comma 4, le parole: « codice della strada, approvato con » sono soppresse.

L'articolo 15 è soppresso.

L'articolo 16 è soppresso.

Nel titolo del decreto-legge, le parole: « e di parcheggi » sono soppresse.