

l'intermodalità » vi è l'ottenimento della riduzione della capacità di carico complessiva dell'autotrasporto;

il comma 6 dell'articolo 7 della medesima legge dispone che il Ministro dei trasporti e della navigazione, tenuto conto della necessità di ristrutturare il settore e ridurre complessivamente l'offerta di prodotto nazionale, possa assegnare nuove autorizzazioni dopo aver verificato gli effetti prodotti dall'attuazione degli articoli 3 e 4 della legge n. 454 dopo aver verificato che l'offerta di trasporto sia adeguata alla domanda;

la Commissione trasporti della Camera, nell'esprimere parere favorevole allo schema di decreto legislativo per il riordino della disciplina concernente l'autorizzazione per l'esercizio della attività di autotrasporto, ha posto quali condizioni che il Ministro operi « nel rispetto delle esigenze di ristrutturazione e di riduzione della offerta complessiva, allo scopo di adeguare l'offerta di trasporto alla domanda » ed ha trovato eccessivamente rigida la posizione contenuta nell'articolo 2, comma 2, dello schema di decreto legislativo che ipotizzava il raddoppio della capacità di trasporto;

il regolamento Cee n. 1107/70 dispone (articolo 3, comma 1, lettera *d*) che sono autorizzati interventi per il risanamento dei settori economici al fine di produrre una riduzione dell'offerta;

tutti gli interventi fin qui attuati dalla Unione europea mirano a ribadire il concetto della riduzione complessiva della capacità di trasporto e l'applicazione di tale orientamento ha determinato la sospensione dell'articolo 9 della precedente legge (la n. 68 del 1992) relativa alla ristrutturazione dell'autotrasporto merci in Italia, in quanto il Ministro dell'epoca aveva previsto il rilascio di nuove autorizzazioni in misura tripla rispetto alle autorizzazioni riconsegnate dagli imprenditori monoveicolari che usufruivano delle normative sull'esodo del settore —:

quali siano le ragioni per cui nel decreto legislativo emanato non siano state

tenute nel debito conto le precise indicazioni della Commissione trasporti della Camera;

come si concilino le norme contenute nel decreto legislativo approvato dal Governo con il regolamento Cee 110770, che considera compatibili gli aiuti che si inquadrano in un piano di risanamento di settori colpiti da un eccesso di capacità.

(2-00990) « Mammola ».

(20 marzo 1998).

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nel primo biennio di gestione del Ministero dei trasporti e della navigazione le iniziative legislative del Governo si sono caratterizzate per la episodicità, frammentarietà e mancanza di qualsiasi progettualità complessiva del sistema dei trasporti, della infrastrutturazione, della sicurezza e della liberalizzazione;

in particolare, nella fornitura di lavoro portuale la Comunità Europea ha duramente bacchettato il Governo ed ha assegnato un termine ormai largamente scaduto per cancellare le norme contrarie all'articolo 90 del Trattato, per avere reintrodotto surrettiziamente forme di monopolio a vantaggio delle ex compagnie portuali;

nel settore della intermodalità l'azione del Governo si è connotata per meri interventi di spesa nell'autotrasporto e nel finanziamento ad esaurimento degli interporti già programmati, ma nulla è stato fatto in concreto e con provvedimenti di rapida e facile attuazione per ribaltare il perverso rapporto del trasporto merci dalla gomma (83 per cento) alla ferrovia, con evidenti positivi riflessi in termini gestionali ed ambientali;

negli ultimi venti anni la domanda di trasporto delle merci in Italia è aumentata in maniera costante ma l'arretratezza del sistema ferroviario e l'inerzia politica in

materia di sostegni al cabotaggio sono state cause determinanti per favorire esclusivamente il trasporto su gomma e tale squilibrio ha avuto effetti devastanti sull'ambiente e sul territorio;

nel piano generale dei trasporti veniva attribuita notevole importanza al trasporto marittimo, ma presupposti fondamentali per lo spostamento della richiesta di trasporto sulle cosiddette « autostrade del mare » sono la riorganizzazione dei porti, l'effettiva liberalizzazione del lavoro portuale, la creazione in essi di aree riservate al cabotaggio, la creazione di una adeguata struttura di collegamenti fra gli stessi porti ed i principali centri industriali dell'*hinterland* ed infine l'adozione di strumenti operativi efficaci per rendere pienamente operativi gli interporti;

anche nel settore dell'autotrasporto sia con la legge n. 454 del 1997 che con lo schema di decreto legislativo concernente le autorizzazioni all'autotrasporto di cose conto-terzi l'azione del Governo corre rischi di procedura di infrazione da parte della Commissione europea ed ha scontentato tutti quelli che c'erano da scontentare;

nelle nomine negli enti nell'Enav, ad esempio, e più in particolare nell'Enac, le proposte del Ministro hanno sollevato gravi dubbi sulla competenza delle persone scelte, fino ad un parere contrario della Commissione IX, i cui esiti numerici (27 contro e 14 a favore) la dicono lunga sull'affidabilità e sulla correttezza della azione governativa anche a giudizio di una parte della maggioranza;

nel settore ferroviario il tema della sicurezza, così vivo nell'opinione pubblica anche a prescindere da qualche esagerazione e strumentalizzazione dei *media*, il Ministro ed il Governo hanno ritenuto di risolvere i problemi con un rimpasto del Consiglio di amministrazione, mentre tarda qualsiasi concreta iniziativa sia nella sicurezza, che nella infrastrutturazione, sia nella separazione tra gestione e rete che nel rilancio del trasporto merci per ferrovia;

la riorganizzazione del Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 13, comma 2, della legge n. 59 del 1997 non è che un banale organigramma privo di progettualità e di spirito, sul quale, peraltro, non è stato possibile esprimere il parere da parte della IX Commissione, competente nel merito;

anche le iniziative legislative in corso (ad esempio l'Atto Camera 4240) si connotano per una profluvie di spese ed erogazioni prive di un filo conduttore che riporti il tutto ad una autentica politica dei trasporti;

nel trasporto aereo, e in particolare nella ricapitalizzazione dell'Alitalia, vi è stata e vi è, tuttora, una grave disattenzione del Governo ma del rapporto fra ricapitalizzazione e clausole capestro imposte dalla Commissione europea ne risente il personale dipendente tutto su cui si scarica il peso della ristrutturazione, con punte di vero e proprio cannibalismo mediatico contro la categoria degli assistenti di volo —:

quale valutazione dia il Governo sulle considerazioni che precedono, sulla urgenza assoluta di una Conferenza nazionale dei trasporti e sulla elaborazione di linee guida di un nuovo piano generale dei trasporti;

quali impegni intenda assumere il Ministro di fronte al Parlamento per far cessare una volta per tutte la politica di interventi clientelari di spese e di afflusso di risorse solo verso aree e zone chiaramente contigue politicamente al partito del Ministro, alla regione del Ministro, alla città del Ministro e, chissà, forse anche al rione del Ministro;

quali impegni intenda assumere per le nomine di sua competenza, perché esse rispondano ai criteri di trasparenza, competenza e professionalità.

(2-00991)

« Becchetti ».

(20 marzo 1998).

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

secondo le stime redatte dalla direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento del ministero dei trasporti (conto nazionale dei trasporti 1997) la mobilità di persone in Italia è aumentata, dal 1959 al 1994, di circa il 600 per cento, passando da 115 miliardi di passeggeri/chilometro ad 807 miliardi di passeggeri/chilometro; nel medesimo periodo si è avuto un incremento della mobilità delle merci, passate da 58 a 257 miliardi di tonnellate/chilometro, del 340 per cento;

il consumo energetico legato ai trasporti è passato dai 19 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio (Mtep) del 1975 ai 38 Mtep del 1995 e oltre il 90 per cento del consumo energetico finale è da imputare al trasporto su strada;

la distribuzione della mobilità tra i principali modi di trasporto ha subito, dal 1960 ad oggi, notevoli modifiche: l'uso del veicolo privato per il trasporto delle persone è passato da 47,5 per cento all'82 per cento, mentre la quota di merci trasportate su strada è passata dal 60 per cento al 72 per cento;

il cittadino medio italiano è passato da 2.450 chilometri/anno del 1960 ai 14.000 chilometri/anno del 1994, ma mentre nel 1960 circa la metà di questa distanza veniva percorsa con un'autovettura privata, nel 1994 la quota percorsa con l'auto privata è passata all'82 per cento;

in pratica la decuplicazione della domanda di mobilità non si è distribuita equamente tra i sistemi di mobilità privato e pubblico, ma si è trasferita quasi esclusivamente sul trasporto privato, creando una sperequazione insostenibile tra le due modalità di trasporto;

è inoltre cresciuto a dismisura l'indice di motorizzazione privata, che è passato da 29,5 autovetture/100 abitanti del 1977 a 46 vetture/100 abitanti del 1989;

in sostanza negli anni del *boom* economico si è pensato che la soluzione alle esigenze di trasporto fosse l'uso indiscriminato del mezzo privato; convinzione che ha portato le amministrazioni locali a smantellare persino quello che si è poi rivelato il sistema di trasporto pubblico locale più economico, più efficiente e a minore impatto ambientale: il sistema tranviario;

l'incauta gestione della mobilità in Italia si è rivelata in particolare per quanto riguarda il rapporto tra mobilità su gomma e su ferro; sono state destinate cifre enormi per la realizzazione di infrastrutture stradali, creando una delle reti autostradali più estese del mondo;

questa strategia ha visto il contestuale abbandono della rete ferroviaria, con la dismissione dei rami definiti « secchi », l'insufficiente adeguamento alle richieste dell'utenza, la scarsa attenzione nei confronti delle tratte dei pendolari, la mancanza di piani strategici a medio e lungo termine, il continuo ed inesorabile « invecchiamento » del materiale rotabile, con le note conseguenze in termini di sicurezza;

il vero problema della sicurezza è comunque legato al trasporto su gomma, l'incidentalità stradale costituisce una vera e propria emergenza sanitaria ed economica; secondo i dati del Censis e dell'Istat nel 1995 gli incidenti stradali in Italia sono stati 182.761 ed hanno causato 6.512 morti ogni anno, ai quali vanno aggiunti 23mila invalidi permanenti: valori che fanno pensare ad una guerra civile, ma che vengono da troppe parti considerati un « prezzo da pagare » al progresso;

è significativa la valutazione del costo sociale dell'incidentalità stradale: nel 1995 la stima di questo valore è risultata di circa 37.000 miliardi, più del doppio della preannunciata manovra economica per il 1999 e pari a circa il 2 per cento del Pil;

l'organizzazione mondiale della sanità ha evidenziato, in un rapporto su ambiente e salute, gli effetti dannosi sulla salute umana causati dall'inquinamento

atmosferico: malattie respiratorie, cardiovascolari, reazioni allergiche cutanee, effetti di tipo cancerogeno, ponendo in rilievo il legame tra gli agenti inquinanti prodotti dai mezzi di trasporto stradali e l'incidenza delle suddette patologie;

nonostante questa consapevolezza in Italia si è sempre preferito impostare la politica dei trasporti privilegiando il trasporto su gomma, non solo sul piano infrastrutturale, ma anche con aiuti settoriali per complessivi seimila miliardi dal 1992 al 1996, ai quali vanno aggiunti gli ulteriori 1800 miliardi stanziati con la legge 23 dicembre 1997, n. 454;

queste agevolazioni, oltre a rappresentare una sbagliata impostazione della strategia del trasporto delle merci in Italia — che, va ricordato, è il paese europeo con la più alta percentuale di mobilità su gomma — sono anche in contrasto con le normative europee e, proprio in questi giorni, la Commissione dell'Unione europea sta esaminando una procedura d'infrazione a carico dell'Italia per l'eccessivo e ingiustificato ricorso ad agevolazioni ed incentivi per la categoria degli autotrasportatori;

d'altra parte, anche l'approvazione di una legge per rilanciare il trasporto rapido di massa in ambito urbano — legge n. 211 del 1992 — non ha portato i risultati sperati, soprattutto a causa dell'incapacità di investire gli oltre 5mila miliardi di risorse stanziati in questi anni per realizzare le necessarie infrastrutture —:

se il Governo ritenga opportuno prendere in esame una seria e circostanziata riconsiderazione della politica dei trasporti, privilegiando i sistemi di mobilità a più basso impatto ambientale e sanitario, redistribuendo le quote tra le varie modalità di trasporto in modo razionale ed efficiente, eliminando le disfunzioni e i disservizi del servizio di trasporto pubblico, in particolare quello ferroviario, il quale dovrà essere realmente competitivo, funzionale ed affidabile, sia per il trasporto passeggeri che per il trasporto delle merci;

se e quali provvedimenti il Governo intenda attuare in particolare per quanto riguarda:

a) la riduzione del divario tecnologico e funzionale del sistema ferroviario italiano rispetto agli altri paesi europei;

b) il potenziamento e il miglioramento delle linee di trasporto locali, soprattutto per quel che concerne le linee di collegamento con le aree metropolitane, la cui efficienza contribuirebbe a diminuire in modo significativo il carico veicolare;

c) l'adozione di una nuova politica della mobilità urbana, disincentivando l'uso del mezzo privato e potenziando la mobilità alternativa, in particolare quella a minore impatto ambientale, come i mezzi a guida vincolata e la mobilità ciclistica;

se il Governo non ritenga di dover studiare eventualmente provvedimenti di tipo fiscale per ridurre l'uso dei mezzi di trasporto privato, ricorrendo al principio cardine della fiscalità ecologica « chi inquina paga »;

se il Governo non intenda attivarsi per porre fine alla strage che tutti gli anni si verifica sulle strade italiane e che viene considerata come ineluttabile, mentre è invece possibile intervenire sui diversi fattori che, separatamente, aumentano il rischio globale di incidentalità: controlli sulla velocità e sui veicoli, ridimensionamento della percentuale di merci trasportata su gomma, limitazione dell'uso degli autoveicoli in condizioni atmosferiche e climatiche che possano comportare pericolo e disagio per la circolazione (nebbia, ghiaccio, eccetera);

quando il Governo intenda convocare la Conferenza sulla mobilità e i trasporti per definire un nuovo piano generale della mobilità.

(2-00993)

« Galletti, Scalia ».

(20 marzo 1998).

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

uno dei più rilevanti impegni del Governo nei prossimi mesi è l'elaborazione

del nuovo Piano generale dei trasporti con il quale si dovranno stabilire le linee politiche guida per la creazione di un nuovo sistema dei trasporti del paese improntato sull'intermodalità e sulla tutela dell'ambiente, della salute, della sicurezza;

la complessità del lavoro prevede tempi relativamente lunghi;

grandi aziende del settore, in particolare le Ferrovie dello Stato, l'Alitalia, la Finmare e le aziende legate al settore portuale, stanno vivendo un periodo di forte fermento e di grande conflittualità interna dovuta a scelte di ristrutturazione e di rilancio impostate su piani d'impresa, spesso non condivisibili sia sul piano politico che sul piano sindacale;

nei suddetti casi ci troviamo di fronte a scelte industriali che incidono inevitabilmente sulle impostazioni generali che, invece, dovrebbero essere affrontate nella loro globalità in sede di revisione del Piano generale dei trasporti —:

come intenda armonizzare l'elaborazione del Piano generale dei trasporti con le politiche industriali delle principali aziende del settore vista la rilevanza che tali settori hanno rispetto al Piano generale dei trasporti;

quando intenda convocare la Conferenza nazionale dei trasporti per l'avvio dell'elaborazione del Piano generale dei trasporti;

se e come ritenga intervenire per riportare alla normalità le relazioni sindacali nelle aziende del settore dei trasporti ripristinando il diritto di sciopero attualmente compromesso.

(2-00996) « Boghetta, Eduardo Bruno ».

(20 marzo 1998).

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

sulla *Gazzetta Marittima* del 17 dicembre 1997, è apparsa una intervista ri-

lasciata dal segretario generale dell'autorità portuale di Civitavecchia, Giovanni Moscherini, nella quale, oltre alla illustrazione del progetto di ristrutturazione del porto di Civitavecchia, si legge testualmente « ...abbiamo come obiettivo l'estensione della giurisdizione dell'autorità portuale partendo da Fiumicino... »;

nella stessa intervista emerge come rientri nel progetto dell'autorità portuale di Civitavecchia la ristrutturazione ed il potenziamento delle capacità di carico e scarico di prodotti petroliferi a nord del porto, in attesa della quale si provvederà a garantire l'approvvigionamento petrolifero mediante la prevista installazione di una torre a mare distante chilometri 2,5 dalla costa;

la realtà operativa del porto di Fiumicino è dal canto suo attualmente già caratterizzata, da oltre un ventennio, da un intenso traffico di navi cisterna che caricano e scaricano prodotti petroliferi a due piattaforme a mare situate a 3 miglia dall'imboccatura porto canale, collegate, tramite oleodotti sottomarini e terrestri, alla raffineria di Roma — sita in località Pantano di Grano — che rifornisce con i suoi prodotti il Lazio e parte dell'Abruzzo;

a Fiumicino esiste una importante attività peschereccia alimentata da una consistente flotta stanziale;

un capitolo a parte meritano il sistema Fiumicino-Fiumara Grande (Isola Sacra) quale attuale bacino di utenza per oltre tremila imbarcazioni da diporto e tutto l'indotto della cantieristica locale che ha visto proliferare realtà limitrofe e concorrenziali a danno dell'eventuale sviluppo, finora frenato;

la cittadinanza di Fiumicino tramite referendum ha ottenuto dopo anni di lotta di diventare comune autonomo staccandosi da Roma, non potendo sopportare oltre una marginalizzazione penalizzante. Si è trattato di una scelta da considerare irreversibile, diretta a puntare autonomamente al recupero di trenta anni di mancato sviluppo mediante iniziative già in atto o in corso di realizzazione e appare

quindi del tutto anacronistico il desiderio di rimettere il porto sotto altro *dominus*, ubicato per giunta in tutt'altro contesto socio-economico, a 80 chilometri di distanza;

il porto ed il suo sviluppo (insieme all'aeroporto) rappresentano la principale risorsa del territorio comunale di Fiumicino e non possono che essere gestiti localmente come dimostrato dal referendum; l'idea stessa di pretendere di inglobare altre realtà, per giunta diverse e distanti, non è proponibile a nessun tipo di comunità sociale, etnica, religiosa, commerciale, eccetera, essendo l'attuale tendenza europea per l'abbattimento di frontiere e barriere, la liberalizzazione degli scambi, dei commerci, la libera iniziativa in leale concorrenza fra comuni e anche fra porti. Questi concetti permeano il contenuto del « Libro Verde » della Commissione delle Comunità europee datato 10 dicembre 1997 Com(97)678 finale, che contiene le direttive di massima e la linea di indirizzo europee per gli anni a venire —:

se sia a conoscenza del progetto di estensione della circoscrizione dell'autorità

portuale di Civitavecchia e se la ritenga condivisibile, considerato che le prevalenti attività dei due antichissimi porti — che in duemila anni non hanno mai avuto alcun tipo di rapporto — hanno interessi non coincidenti, programmi di sviluppo ed iniziative diverse ed eventualmente in concorrenza:

se non ritenga, invece, che possa essere in atto il tentativo di mettere le mani su un serbatoio di enormi potenzialità di sviluppo nonché, nell'immediato, di incamerare il 50 per cento delle tasse portuali poste a carico dell'ingente quantitativo di prodotti petroliferi movimentati nel porto di Fiumicino;

se non si adombri il rischio — in vista del Giubileo — che da Civitavecchia vengano dirottate su Fiumicino problematiche relative ad esuberanti di personale e/o traffici lì non graditi, senza che l'autorità portuale di quella città conosca i programmi, le iniziative, gli investimenti e le problematiche del comprensorio di Fiumicino.

(2-00997)

« Baccini ».

(20 marzo 1998).

*DISEGNO DI LEGGE: S. 3039. — CONVERSIONE IN LEGGE,
CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 30 GENNAIO
1998, N. 6, RECANTE ULTERIORI INTERVENTI URGENTI IN
FAVORE DELLE ZONE TERREMOTATE DELLE REGIONI
MARCHE E UMBRIA E DI ALTRE ZONE COLPITE DA
EVENTI CALAMITOSI (APPROVATO DAL SENATO) (4665)*

(A.C. 4665 - Sezione 1)**ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO**

1. Il decreto-legge 30 gennaio 1998, n. 6, recante ulteriori interventi urgenti in favore delle zone terremotate delle regioni Marche e Umbria e di altre zone colpite da eventi calamitosi, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

**MODIFICAZIONI
APPORTATE DAL SENATO***All'articolo 2:*

al comma 1, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « L'intesa istituzionale di programma riguarderà in particolare la connessione tra interventi straordinari, strettamente finalizzati alla ricostruzione, ed interventi ordinari, con specifica attenzione a quelli riguardanti lo sviluppo delle infrastrutture, le relative risorse, i tempi ed i soggetti responsabili »;

al comma 2, primo periodo, dopo la parola: « nonché » sono inserite le seguenti: « , su deliberazione dei rispettivi consigli, » e dopo la parola: « ripartizione » sono inserite le seguenti: « nei limiti »; al secondo periodo, dopo le parole: « Nel programma vengono individuate » sono inserite le seguenti: « , a partire dal recupero del pa-

trimonio edilizio esistente, » e dopo le parole: « patrimonio culturale » sono inserite le seguenti: « , la presenza degli insediamenti abitativi e produttivi nelle zone collinari e montane »;

al comma 3, nell'alinea, le parole: « d'intesa » sono sostituite dalle seguenti: « con criteri omogenei »; nella lettera a), le parole: « , con criteri omogenei, » sono soppresse; nella lettera c), la parola: « omogenei » è soppressa e dopo le parole: « i centri e nuclei » sono inserite le seguenti: « , o parte di essi, »; alla lettera e), dopo le parole: « dissesti idrogeologici, » sono aggiunte le seguenti: « con priorità per quelli che costituiscono pericolo per centri abitati o infrastrutture, sentite le competenti autorità di bacino, »;

al comma 4, al primo periodo sono premessi i seguenti: « Gli interventi di ricostruzione avvengono nel rispetto della vigente normativa per le costruzioni sismiche, utilizzando il coefficiente S = 6 per le zone attualmente non classificate. Gli interventi di ripristino, con riparazione e miglioramento sismico, degli edifici danneggiati devono assicurare, al minimo, la riduzione o eliminazione delle carenze strutturali che ne influenzano sfavorevolmente il comportamento sismico. Negli edifici in muratura si devono assicurare i collegamenti fra orizzontamenti e maschi murari e fra questi ultimi, nonché la riduzione delle spinte nelle strutture voltate e nelle coperture. Negli edifici in cemento armato si deve intervenire sulle tamponature al fine di migliorare il comportamento sismico del sistema resistente »;

al comma 5, dopo le parole: « per ciascuna regione, » sono inserite le seguenti: « dal vice-commissario per i beni culturali

di cui all'ordinanza n. 2669 del 1° ottobre 1997, » e dopo le parole: « di cui all'articolo 3 » sono aggiunte le seguenti: « e per i piani di cui all'articolo 8, comma 3 »;

al comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e con il Dipartimento della protezione civile ».

All'articolo 3:

al comma 1, nell'alea, le parole: « centoventi giorni » sono sostituite dalle seguenti: « novanta giorni »; alla lettera a), dopo le parole: « di uso pubblico, » sono inserite le seguenti: « con priorità per gli edifici scolastici, »;

al comma 3, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Nei programmi sono altresì indicate le risorse dei comuni derivanti da contributi privati o di enti pubblici e dall'applicazione di quanto previsto dal comma 7 dell'articolo 15. »;

al comma 4, dopo le parole: « l'assistenza tecnica ai comuni », sono inserite le seguenti: « , con precedenza per quelli con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, »; le parole: « avvalendosi anche dei provveditori alle opere pubbliche, valutano e approvano » sono sostituite dalle seguenti: « valutano e approvano, entro trenta giorni dalla presentazione, »;

al comma 5, primo periodo, le parole: « quarantacinque giorni » sono sostituite dalle seguenti: « trenta giorni »;

al comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , utilizzando i contributi di cui all'articolo 4 »;

dopo il comma 6, è inserito il seguente:

« 6-bis. Il consorzio di cui al comma 5 ed i comuni, nei casi previsti dal comma 6, si rivalgono sui proprietari nei casi in cui gli interventi di riparazione dei danni e di ripristino per gli immobili privati di cui

all'articolo 4, comma 3, siano superiori ai limiti massimi stabiliti nel medesimo comma 3. »;

al comma 7, dopo le parole: « di cui all'articolo 7 » sono inserite le seguenti: « , comma 2, ».

All'articolo 4:

al comma 1, alle lettere a) e b), dopo le parole: « elementi architettonici esterni » sono inserite le seguenti: « , comprese le rifiniture esterne, »; alla lettera a), dopo le parole: « superfici preesistenti » sono aggiunte le seguenti: « aumentabili esclusivamente ai fini dell'adeguamento igienico-sanitario »; alla lettera b), dopo le parole: « sulle strutture » sono inserite le seguenti: « , compreso l'adeguamento igienico-sanitario, »;

al comma 2, la parola: « integrati » è sostituita dalle seguenti: « di recupero »;

dopo il comma 2, è inserito il seguente:

« 2-bis. Per parti comuni si intendono quelle elencate dall'articolo 1117 del codice civile e i benefici sono applicati anche agli immobili con unico proprietario. »;

il comma 3 è sostituito dal seguente:

« 3. Al fine di proseguire, completare ed estendere gli interventi di recupero degli immobili privati, con livelli di danneggiamento e vulnerabilità inferiori alla soglia di cui al comma 2, già avviati dai commissari delegati di cui all'ordinanza n. 2668 del 28 settembre 1997, è concesso un contributo a fondo perduto pari ai costi per la riparazione delle strutture, ivi compreso il miglioramento sismico e comunque fino ad un massimo di lire 60 milioni per ciascuna unità immobiliare. Il limite del contributo è innalzato a lire 120 milioni per gli immobili privati destinati ad ospitare comunità o attività turistico-ricettive, comprese quelle che offrono servizi di agriturismo. Il contributo è concesso nel caso in cui gli immobili abbiano comunque

subìto danni significativi alle strutture principali e superiori ad un limite che sarà stabilito dalle regioni, d'intesa con il Dipartimento della protezione civile e con il Ministero dei lavori pubblici»;

il comma 4 è sostituito dal seguente:

« 4. I contributi di cui ai commi 1, 2, 3 e 5 sono concessi solo ai soggetti che alla data del 26 settembre 1997 siano proprietari degli immobili distrutti o danneggiati, ovvero, rispetto agli stessi immobili, usufruttuari o titolari di diritti reali di garanzia che si sostituiscano ai proprietari nella richiesta dei contributi spettanti qualora i proprietari, per qualsiasi motivo, non esercitino tale diritto. Il proprietario che aliena il suo diritto sull'immobile a privati diversi da parente o affine fino al quarto grado, prima del completamento degli interventi di ricostruzione o di riparazione che hanno beneficiato di tali contributi, è dichiarato decaduto dalle provvidenze ed è tenuto al rimborso delle somme percepite, maggiorate degli interessi legali, da versare all'entrata del bilancio dello Stato. »;

al comma 5, primo periodo, dopo le parole: « Ai proprietari », sono inserite le seguenti: « , o usufruttuari qualora i proprietari per qualsiasi motivo non esercitino tale diritto, » e dopo le parole: « il reddito complessivo del nucleo familiare del proprietario » sono inserite le seguenti: « , detratto il reddito derivante dall'immobile distrutto o inagibile »;

al comma 7, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « , nei limiti delle disponibilità di cui all'articolo 15 e con priorità per i soggetti residenti in immobili totalmente o parzialmente inagibili »;

dopo il comma 7, è aggiunto il seguente:

« 7-bis. I comuni provvedono a far eseguire le demolizioni necessarie per gli interventi di cui al comma 1, con oneri a carico degli stanziamenti disposti dalle ordinanze di cui all'articolo 1 e delle disponibilità di cui all'articolo 15. ».

All'articolo 5:

al comma 1, dopo le parole: « e di servizi, » sono inserite le seguenti: « ivi comprese quelle relative agli enti non commerciali e alle organizzazioni, fondazioni o associazioni con esclusivo fine solidaristico, » e dopo le parole: « 3 milioni per » sono inserite le seguenti: « gli imprenditori agricoli e »;

il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Per la ricostruzione e il ripristino degli immobili utilizzati per le attività produttive di cui al comma 1, distrutti o danneggiati dalla crisi sismica, si applica quanto disposto dagli articoli 2, 3 e 4. Per gli interventi sugli immobili utilizzati, in tutto o in parte, per attività zootecniche, il contributo di cui all'articolo 4, comma 3, ricomprende anche l'adeguamento igienico-sanitario. »;

al comma 3, dopo la parola: « nonchè » sono inserite le seguenti: « dell'eventuale maggiore costo degli interventi di cui al comma 3 dell'articolo 4 e », dopo le parole: « rifiniture interne » sono inserite le seguenti: « e gli impianti » ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: « Al fine di agevolare l'accesso al credito le regioni possono erogare appositi contributi alle strutture di garanzia fidi già esistenti ed operanti nei territori regionali. »;

il comma 5 è sostituito dal seguente:

« 5. Le provvidenze già concesse allo stesso titolo dai commissari delegati di cui all'ordinanza n. 2668 del 28 settembre 1997 costituiscono anticipo su quelle di cui al presente decreto. »;

al comma 6, dopo la parola: « stabiliscono, » sono inserite le seguenti: « entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, » e le parole: « e dei finanziamenti in conto interessi » sono sostituite dalle seguenti: « , dei finanziamenti in conto interessi e di ulteriori provvidenze finalizzate alla ripresa dell'attività produt-

tiva delle aziende che hanno subito una riduzione della stessa in conseguenza della crisi sismica »;

dopo il comma 6, è aggiunto il seguente:

« 6-bis. Alle aziende agricole situate nei territori di cui all'articolo 1, spetta la concessione di tutte le deroghe previste dalle direttive 92/46/CEE e 92/47/CEE del Consiglio, del 16 giugno 1992, in materia di produzione e immissione sul mercato di latte e di prodotti a base di latte, come specificate con le decisioni della Commissione n. 95/165/CE del 4 maggio 1995 e n. 97/284/CE del 25 aprile 1997 ».

All'articolo 6:

la rubrica è sostituita dalla seguente:
« (Polizze assicurative ed assistenza fiscale) »;

dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

« 1-bis. I contribuenti delle regioni Marche ed Umbria, che hanno usufruito della sospensione dei termini prevista a seguito della crisi sismica, possono utilizzare il modello 730 di cui al decreto del Ministro delle finanze 9 gennaio 1998, pubblicato nel supplemento ordinario n. 10 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 14 del 19 gennaio 1998 ».

All'articolo 7, al comma 1, le parole:
« centoventi giorni » *sono sostituite dalle seguenti:* « novanta giorni ».

All'articolo 8:

il comma 2 è sostituito dal seguente:

« 2. Il commissario delegato di cui al comma 1 completa gli interventi urgenti nei limiti degli stanziamenti assegnati con le ordinanze di cui all'articolo 1 e con l'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 27 ottobre 1997, n. 364, convertito, con mo-

dificazioni, dalla legge 17 dicembre 1997, n. 434, e, comunque, nel termine della durata dello stato di emergenza »;

al comma 3, primo periodo, le parole:
« Ministero per i beni culturali e ambientali, avvalendosi anche dei comitati tecnico-scientifici di cui all'articolo 6, comma 2, dell'ordinanza n. 2668 del 28 settembre 1997, integrati dai rispettivi sub-commissari per le Marche e per l'Umbria, » *sono sostituite dalle seguenti:* « commissario delegato di cui al comma 1, sentiti i comuni interessati, avvalendosi anche dei comitati tecnico-scientifici di cui all'articolo 2, comma 5, », *al terzo periodo, dopo le parole:*
« attuatori degli interventi » *sono aggiunte le seguenti:* « , che di norma sono i soggetti proprietari, » *e sono aggiunti i seguenti periodi:* « Il piano deve assicurare, anche attraverso un intervento stralcio prioritario, il coordinamento e la contemporaneità dei lavori di recupero dei beni culturali danneggiati dal terremoto e di quelli relativi agli stessi beni previsti dalla legge 7 agosto 1997, n. 270. A tal fine agli interventi finanziati dalla citata legge n. 270 del 1997 nei comuni terremotati delle regioni Marche e Umbria si applicano le procedure di cui all'articolo 14. »;

dopo il comma 3, è inserito il seguente:

« 3-bis. Per il recupero degli edifici monumentali privati danneggiati dalla crisi sismica, in aggiunta a quanto previsto dall'articolo 4, possono essere concessi contributi per gli altri interventi di restauro ai sensi e con le modalità di cui ai commi terzo e quarto dell'articolo 3 della legge 21 dicembre 1961, n. 1552, come modificato dall'articolo 5 della legge 8 ottobre 1997, n. 352 ».

All'articolo 9:

al comma 1, primo periodo, le parole:
« dandone notizia alle regioni » *sono sostituite dalle seguenti:* « sentite le regioni »;

al comma 3, dopo le parole: « Il Ministero per le politiche agricole » sono inserite le seguenti: « , d'intesa con le regioni, ».

All'articolo 10, al comma 1, primo periodo, le parole: « le disposizioni del » sono sostituite dalle seguenti: « le disposizioni di cui al » e le parole: « , nonchè quelle di cui all'articolo 7 » sono sostituite dalle seguenti: « e quelle di cui agli articoli 7 e 14, comma 4, ».

All'articolo 11, dopo il comma 1, è aggiunto il seguente:

« 1-bis. Le regioni disciplinano i casi di aventi diritto a provvidenze per effetto di precedenti eventi sismici, rientranti nei benefici del presente decreto, prevedendo adeguate norme di armonizzazione al presente decreto che consentano ai comuni la gestione unitaria delle risorse complessivamente assegnate ».

All'articolo 12:

al comma 3, terzo periodo, le parole: « pari al 10 per cento » sono sostituite dalle seguenti: « pari al 20 per cento »;

al comma 4, le parole: « 33 miliardi » sono sostituite dalle seguenti: « 37 miliardi », dopo le parole: « si provvede » sono inserite le seguenti: « , quanto a lire 33 miliardi, » e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: « e, quanto a lire 4 miliardi, con le disponibilità di cui all'articolo 15, comma 1, che saranno riversate dalle regioni al bilancio dello Stato. Gli incrementi di contributi di cui al presente articolo hanno carattere straordinario e non costituiscono base di calcolo per la determinazione dei contributi degli anni successivi. »;

al comma 5, dopo le parole: « di cui al comma 1 » sono inserite le seguenti: « nonché per le comunità montane e per le province dell'Umbria e delle Marche » e,

all'ultimo periodo, la parola: « comuni » è sostituita dalle seguenti: « enti locali ».

Dopo l'articolo 12, sono inseriti i seguenti:

« ART. 12-bis. — (Benefici a favore delle aziende agricole) — 1. A favore di titolari di aziende agricole, costituite con finanziamenti della Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina, anche per il tramite degli enti regionali di sviluppo agricolo ai sensi degli articoli 12 e 13 della legge 26 maggio 1965, n. 590, ed assegnate con pagamento rateizzato del prezzo, che abbiano subito danni nelle strutture aziendali tali da comportare interventi di ripristino e di riattamento delle strutture stesse, le rate corrispondenti possono essere sospese sino a cinque anni e la relativa scadenza può essere differita per il corrispondente numero di rate, a decorrere dalla scadenza dell'ultima rata prevista, con tasso di interesse ridotto al due per cento per l'intero importo del mutuo residuo.

2. La Cassa per la formazione della piccola proprietà contadina è autorizzata a compiere operazioni di acquisto e di rivendita, con tasso di interesse ridotto al due per cento, in favore di coltivatori diretti, affittuari, mezzadri, compartecipanti e braccianti, singoli ed associati, anche in cooperativa, che risultavano residenti nelle zone terremotate ed ivi esercitavano la loro attività lavorativa al momento del sisma, i quali intendano ampliare ovvero costituire imprese nelle zone colpite dal terremoto o in zone contermini.

3. Per gli stessi acquirenti le spese inerenti al ripristino o alla realizzazione delle indispensabili opere di miglioramento fondiario a servizio dei terreni acquistati potranno essere conglobate dalla Cassa stessa nel debito contratto per l'acquisizione dei terreni.

4. Nel caso in cui gli assegnatari intendano avvalersi, per l'esecuzione delle stesse opere, di mutui a tasso agevolato, la Cassa è autorizzata a prestare fidejussioni agli istituti concedenti il mutuo fino alla con-

correnza del relativo importo di spesa ritenuta ammissibile dagli organi tecnici regionali.

ART. 12-ter. — (*Dismissione e trasferimento di beni demaniali*) — 1. In deroga alle vigenti disposizioni di legge, i beni immobili dello Stato localizzati nei comuni interessati dalla crisi sismica di cui al presente capo e che non siano utilizzabili o siano dismissibili perchè non più rispondenti alle esigenze delle amministrazioni statali, con decreto del Ministero delle finanze di concerto con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, nonchè, limitatamente ai soli beni assegnati in uso governativo al Ministero della difesa, di concerto con il Ministero della difesa, possono essere trasferiti in proprietà a titolo gratuito agli stessi comuni che ne hanno deliberato la destinazione alle esigenze della ricostruzione ed alla ripresa delle attività economiche, produttive, culturali, scolastiche e sociali ».

All'articolo 13:

il comma 5 è sostituito dai seguenti:

« 5. All'articolo 1-ter del decreto-legge 27 ottobre 1997, n. 364, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 1997, n. 434, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, le parole: "1998" e "31 dicembre 1998" sono sostituite rispettivamente dalle seguenti: "1998 e 1999" e "31 dicembre 1999";

b) al comma 2, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: "I comandi militari competenti, sulla base delle esigenze rappresentate da parte delle amministrazioni dello Stato, delle regioni o degli enti locali territoriali e loro consorzi, assegnano, previa convenzione, i soggetti interessati, tenendo conto delle professionalità e delle attitudini individuali dei soggetti medesimi a svolgere i previsti interventi. Per il vitto e l'alloggio di tali soggetti si provvederà tenendo conto della ricettività delle ca-

serme e della disponibilità dei comuni, nonchè autorizzando il pernottamento ed eventualmente il vitto presso le rispettive abitazioni. L'assegnazione dei militari di leva alle amministrazioni che hanno stipulato una convenzione avverrà entro venti giorni dalla presentazione della domanda da parte dei militari stessi.";

c) il comma 6 è sostituito dal seguente:

"6. I soggetti interessati al servizio militare o al servizio civile relativamente agli anni 1997 e 1998, residenti alla data del 26 settembre 1997 nei comuni del territorio delle regioni Marche ed Umbria danneggiati dal terremoto, le cui abitazioni principali siano state oggetto di ordinanza di sgombero a seguito di inagibilità totale o parziale, sono, a domanda, dispensati dal servizio militare di leva o dal servizio civile e, se già in servizio, ottengono il congedo anticipato".

5-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 1-ter del decreto-legge 27 ottobre 1997, n. 364, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 1997, n. 434, come modificato dal comma 5 del presente articolo, si applicano anche ai comuni di cui all'articolo 10, comma 1, del presente decreto. »;

dopo il comma 6, sono aggiunti i seguenti:

« 6-bis. In deroga a quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 552, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 642, per il periodo 1997-1998 la compensazione è effettuata in via prioritaria, rispetto a tutte le altre categorie, a favore dei produttori titolari di quota ubicati nei territori dell'articolo 1 del presente decreto danneggiati dalla crisi sismica.

6-ter. In conseguenza della crisi sismica, in favore delle imprese alberghiere, delle aziende termali e dei pubblici esercizi di cui ai codici ISTAT da 55.1 a 55.4, 63.30.01, 92.72.1 e 93.04.2, operanti nei territori delle regioni Umbria e Marche, è riconosciuto lo sgravio dei contributi pre-

videnziali dovuti, per i lavoratori ivi occupati, dai datori di lavoro alle gestioni INPS dal 1° ottobre 1997 fino al 31 marzo 1998. Il beneficio è applicato in favore dei soggetti che attestano, con autocertificazione ai sensi della legge 4 gennaio 1968, n. 15, e successive modificazioni, di avere subito una riduzione del volume d'affari di almeno il 30 per cento rispetto all'equivalente periodo dell'anno precedente. L'efficacia delle predette disposizioni è condizionata all'autorizzazione da parte della Commissione delle Comunità europee ai sensi degli articoli 92 e seguenti del trattato istitutivo della Comunità economica europea. L'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 42 miliardi per l'anno 1998, è posto a carico delle disponibilità di cui all'articolo 15, comma 1, ed è rimborsato all'INPS, da parte delle regioni, sulla base di apposite rendicontazioni.

6-quater. All'articolo 6 della legge 8 novembre 1991, n. 362, dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

“1-bis. Nelle frazioni o centri abitati dei comuni interessati dalla crisi sismica in cui, per gravi danni, sono intervenuti sensibili mutamenti della distribuzione della popolazione, le regioni Marche e Umbria possono autorizzare, in aggiunta alle farmacie esistenti, ai sensi dell'articolo 1 della legge 2 aprile 1968, n. 475, e successive modificazioni, l'apertura di dispensari farmaceutici per il tempo necessario alla verifica delle mutate dislocazioni della popolazione nel comune e comunque fino all'avvenuta ricostruzione”.

6-quinquies. Al fine di completare l'allestimento del Centro espositivo della Rocca Paolina di Perugia viene erogato un contributo di lire un miliardo a favore dell'amministrazione provinciale di Perugia. All'onere si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale “Fondo speciale” dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo

scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero per i beni culturali e ambientali.

6-sexies. Per realizzare interventi di carattere straordinario finalizzati all'incremento del bacino idrico del lago Trasimeno, è assegnato all'Autorità di bacino del fiume Tevere uno stanziamento di lire sette miliardi nel triennio 1998-2000.

6-septies. All'onere derivante dall'attuazione del comma *6-sexies*, in ragione di lire due miliardi annue per gli anni 1998 e 1999 e di lire tre miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente “Fondo speciale” dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dell'ambiente.

6-octies. Il termine del 31 dicembre 1997 per le denunce in catasto degli immobili oggetto di concessione o di autorizzazione edilizia in sanatoria ai sensi della legge 28 febbraio 1985, n. 47, e successive modificazioni e integrazioni, e dell'articolo 39 della legge 23 dicembre 1994, n. 724, e successive modificazioni ed integrazioni, è ulteriormente prorogato al 30 giugno 1998 limitatamente alle regioni Umbria e Marche.

6-novies. All'articolo 12, comma 3, della legge 27 dicembre 1997, n. 449, nel primo periodo, sono soppresse le parole: “altre” e “diverse da quelle di cui al comma 1,” ».

All'articolo 14:

al comma 1, ultimo periodo, le parole da: « si applica » fino alla fine del comma sono sostituite dalle seguenti: « la determinazione dell'amministrazione procedente è subordinata all'espletamento della procedura di cui all'articolo 14, comma 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241, come sostituito dall'articolo 17, comma 3, della legge 15 maggio 1997, n. 127 »;

al comma 2, dopo le parole: « raggruppati temporaneamente, » *sono inserite le seguenti:* « a cooperative di produzione e lavoro »;

al comma 3, dopo le parole: « degli interventi » *sono inserite le seguenti:* « previsti dal presente decreto »;

al comma 4, dopo le parole: « distrutte o danneggiate » *sono inserite le seguenti:* « , previsti dal presente decreto, », *le parole:* « 5 milioni di ECU » *sono sostituite dalle seguenti:* « due milioni di ECU » *ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo:* « L'affidamento di appalti a trattativa privata, ai sensi del comma 1 dell'articolo 24 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, avviene mediante gara informale alla quale debbono essere invitati almeno 15 soggetti concorrenti, se sussistono in tale numero soggetti qualificati ai sensi della citata legge n. 109 del 1994 per i lavori oggetto dell'appalto. »;

dopo il comma 4, è inserito il seguente:

« 4-bis. Per i territori dell'Umbria e delle Marche interessati dalla crisi sismica il CIPE, in sede di esame, di approvazione e di finanziamento dei patti territoriali e dei contratti di area previsti dalla legge 28 dicembre 1996, n. 662, e dalla delibera CIPE del 21 marzo 1997, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 105 dell'8 maggio 1997, assicura agli stessi un *iter* amministrativo preferenziale. »;

al comma 5, dopo la parola: « lavori », *sono inserite le seguenti:* « previsti dal presente decreto », *le parole:* « superiore a 5 milioni di ECU » *sono sostituite dalle seguenti:* « da due a cinque milioni di ECU » *e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:* « Nel caso di non approvazione del progetto l'impresa appaltatrice decade. Ove i lavori vengano affidati con le modalità sopraindicate, in sede di progettazione esecutiva possono effettuarsi adeguamenti al progetto definitivo, posto a base dell'affidamento, nei limiti di quanto previsto all'articolo 25, comma 3, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, come sostituito dall'ar-

ticolo 8-ter del decreto-legge 3 aprile 1995, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 giugno 1995, n. 216, e non sono ammesse varianti di alcun tipo in corso d'opera. In tutti i casi di cui al presente articolo in cui i lavori non vengano affidati con le modalità sopraindicate, le varianti in corso d'opera sono ammesse con le modalità di cui all'articolo 25 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, come sostituito dall'articolo 8-ter del decreto-legge 3 aprile 1995, n. 101, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 giugno 1995, n. 216; in tali casi il limite indicato nell'ultimo periodo del comma 3 del medesimo articolo è aumentato al 15 per cento. Le varianti che non comportano modifiche sostanziali sono approvate dall'ingegnere capo dei lavori; tutte le altre varianti sono sottoposte ad un nuovo esame da parte dello stesso organo che si è espresso sul progetto originario. »;

al comma 7, dopo le parole: « L'amministrazione aggiudicatrice » *sono inserite le seguenti:* « , per gli interventi previsti dal presente decreto, »;

al comma 12, ultimo periodo, la parola: « attuazione » *è sostituita dalla seguente:* « attestazione » *e sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi:* « Tali obblighi valgono anche per le imprese subappaltatrici. Le regioni, nel disciplinare i meccanismi di erogazione dei contributi ai privati, stabiliscono una ritenuta di garanzia, che sarà applicata dalle regioni medesime e sarà liquidata a lavori ultimati, previa presentazione di certificati liberatori rilasciati dagli organi o soggetti competenti alla verifica della regolarità dei versamenti contributivi, previdenziali ed assicurativi sopra indicati. »;

al comma 13, nell'alinea, le parole: « specifiche normative » *sono sostituite dalla seguente:* « direttive », *alla lettera b), la parola:* « corrispondenza » *è sostituita dalla seguente:* « conformità » *e alla medesima lettera b) sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* « con comprovata esperienza nei lavori da verificare »;