

DECRETO LEGISLATIVO 20 settembre 1999, n. 400.

Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 10 della legge 15 marzo 1997, n. 59, come modificato dall'articolo 9, comma 6, della legge 8 marzo 1999, n. 50;

Visti gli articoli 8, 9, 11, 14, 16, 18, 19 e 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 28 maggio 1999;

Acquisito in data 25 giugno 1999 il parere della Conferenza unificata istituita ai sensi del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

Acquisiti rispettivamente in data 27 luglio e 28 luglio 1999 i pareri delle competenti commissioni parlamentari del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati;

Visto l'articolo 1 della legge 29 luglio 1999, n. 241;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 4 agosto 1999;

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, delle finanze, dell'interno e degli affari regionali;

E M A N A

il seguente decreto legislativo:

Art. 1.

*Modifiche al decreto legislativo
19 novembre 1997, n. 422*

1. All'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 4 è sostituito dal seguente:

«4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'articolo 12 sono, rispettivamente, perfezionati ed adottati entro il 30 ottobre 1999. Detti accordi definiranno, in particolare, il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura a titolo gratuito alle regioni sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa, come già previsto all'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a. Tali beni sono trasferiti al demanio ed al patrimonio indisponibile e disponibile delle regioni, e, in relazione alla loro natura giuridica, possono essere dalle regioni dismessi, sdemanializzati o sottratti alla loro destinazione, previa intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione, quando si tratti di beni demaniali o appartenenti al patrimonio indisponibile.

A partire dalla data di trasferimento, il vincolo di reversibilità a favore dello Stato gravante sui beni in questione si intende costituito a favore della regione competente. I suddetti trasferimenti sono esentati da ogni imposta e tassa fatto salvo il caso di dismissione o sde-manializzazione da parte delle regioni. I beni di cui all'articolo 3, commi 7, 8 e 9, della legge n. 385/1990 sono trasferiti alle regioni competenti che inizieranno o proseguiranno le relative procedure di alienazione o di diversa utilizzazione, destinandone i proventi a favore delle aziende ex gestioni governative. Gli accordi di programma definiscono altresì l'entità delle risorse finanziarie da trasferire alle regioni, tali da garantire, al netto dei contributi già riconosciuti da regioni ed enti locali, l'attuale livello di tutti i servizi erogati dalle aziende in regime di gestione commissariale governativa.»;

b) dopo il comma 4 sono aggiunti i seguenti:

«4-bis. La gestione delle reti e dell'infrastruttura ferroviaria per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia è regolata dalle norme di separazione contabile o costituzione di imprese separate di cui al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I gestori delle reti per i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e per gli standard e le norme di sicurezza si adeguano al regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/19/CEE, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146.

4-ter. Le regioni hanno la facoltà, previa intesa con il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di trasferire alle Ferrovie dello Stato S.p.a. i beni, gli impianti e l'infrastruttura di cui al comma 4, fermo restando la natura giuridica dei singoli beni.»;

c) il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano, trascorso il periodo transitorio previsto dall'articolo 18, comma 3-bis, con le procedure di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'articolo 19, alle imprese ferroviarie che abbiano i requisiti di legge. Dette imprese hanno accesso alla rete ferroviaria nazionale con le modalità fissate dal regolamento emanato con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 1° gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura. Le regioni forniscono al Ministero dei trasporti e della navigazione - Dipartimento dei trasporti terrestri, tutte le informazioni relative all'esercizio delle funzioni a loro delegate. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in base alle predette informazioni e a quelle che acquisirà direttamente, relaziona annualmente alla Conferenza Stato-

regioni e al Presidente del Consiglio dei Ministri sulle modalità di esercizio della delega e sulle eventuali criticità.»;

d) dopo il comma 6 è aggiunto il seguente:

«6-bis. Lo Stato e le regioni possono concludere, d'intesa tra loro, accordi di programma con le Ferrovie dello Stato S.p.a. per l'affidamento alle stesse della costruzione, ammodernamento, manutenzione e relativa gestione delle linee ferroviarie locali concesse e già in gestione commissariale governativa di rilevanza per il sistema ferroviario nazionale.».

2. All'articolo 9 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, le parole: «31 ottobre 1998» sono sostituite dalle seguenti: «30 settembre 1999» e le parole: «1° giugno 1999» sono sostituite dalle seguenti: «1° ottobre 1999»;

b) alla fine del comma 2 è aggiunto il seguente periodo: «Trascorso il periodo transitorio di cui all'articolo 18, comma 4, le regioni affidano i predetti servizi con le procedure di cui al medesimo articolo 18, comma 2, lettera a)»;

c) al comma 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) a rinnovare fino al 30 settembre 1999 il contratto di servizio tra la società stessa ed il Ministero dei trasporti e della navigazione»;

d) al comma 3, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) a stipulare con le regioni gli accordi di programma di cui all'articolo 12»;

3. All'articolo 11 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

«3-bis. Ferme rimanendo le competenze dell'autorità marittima previste dalla vigente normativa in materia di sicurezza della navigazione e disciplina del traffico nell'ambito dei canali marittimi, i servizi di trasporto pubblico di persone e cose, effettuate all'interno della laguna veneta sono autorizzati e regolati in conformità alle norme emanate dagli enti locali competenti in materia di trasporto pubblico locale. Nel caso di navigazione che interessi le zone di acque interne e quelle di acque marittime nell'ambito della laguna veneta, il numero massimo delle unità adibite al servizio di trasporto pubblico, al fine di assicurare il regolare svolgimento e la sicurezza della navigazione lagunare, è stabilito d'intesa tra l'autorità marittima e l'ente locale competente. In caso di disaccordo detto numero viene determinato in apposita conferenza di servizi indetta dal prefetto alla quale partecipano i rappresentanti della provincia e dei comuni e delle capitanerie di porto competenti.».

4. All'articolo 14 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 5, le parole: «e dell'articolo 18, comma 2, lettera c)» sono sostituite con le parole: «e dell'articolo 18, comma 3-bis»;

b) il comma 7 è sostituito dal seguente:

«7. Nel comma 2 dell'articolo 57 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, come sostituito dall'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, dopo le parole: «di linea» sono inserite le seguenti: «e non di linea», ad eccezione dei taxi. All'articolo 57 del succitato decreto n. 495 il comma 3 è così sostituito:

«3. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al servizio taxi unicamente se effettuata mediante scritte con caratteri alfanumerici, abbinati a marchi e simboli, ed alle seguenti ulteriori condizioni: a) che sia realizzata con pannello rettangolare piano bifacciale, saldamente ancorato al di sopra dell'abitacolo del veicolo e posto in posizione parallela al senso di marcia. Il pannello deve avere le dimensioni esterne di 75×35 cm e la pubblicità non deve essere realizzata con messaggi variabili; b) che sia realizzata tramite l'applicazione sul lunotto posteriore del veicolo di pellicola della misura di 100×12 cm; c) che sia realizzata tramite l'applicazione di pellicola sulle superfici del veicolo ad esclusione di quelle vetrate. Le esposizioni pubblicitarie di cui alle lettere a) e c) sono alternative tra loro. I veicoli adibiti al servizio taxi sui quali sono esposti messaggi pubblicitari di cui al capo a) non possono circolare sulle autostrade.».

5. All'articolo 16 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) il comma 3 è sostituito dal seguente:

«3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi.».

6. All'articolo 18 sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio. Alle gare possono partecipare i soggetti in possesso dei requisiti di idoneità morale, finanziaria e professionale richiesti, ai sensi della normativa vigente, per il conseguimento della prescritta abilitazione all'autotrasporto di viaggiatori su strada, con esclusione delle società che, in Italia o all'estero, gestiscono servizi in affidamento diretto o attraverso procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate. Tale esclusione non opera limitatamente alle gare che hanno ad oggetto i servizi già espletati dai soggetti stessi. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche

— 11 —

da appositi accordi di programma tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e le regioni medesime, sempreché gli stessi accordi siano perfezionati entro il 30 giugno 1999;

b) prevedere che le regioni e gli enti locali, nell'ambito delle rispettive competenze, regolino l'esercizio dei servizi con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, sia in concessione che nei modi di cui agli articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142, mediante contratti di servizio pubblico, che rispettino gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, che abbiano caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e che garantiscano entro il 1° gennaio 2000 il conseguimento di un rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura previa applicazione della direttiva n. 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 ai trasporti ferroviari di interesse regionale e locale; definire le modalità per incentivare il superamento degli assetti monopolistici nella gestione dei servizi di trasporto urbano e extraurbano e per introdurre regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi; definire le modalità di subentro delle regioni entro il 1° gennaio 2000 con propri autonomi contratti di servizio regionale al contratto di servizio pubblico tra Stato e Ferrovie dello Stato S.p.a. per servizi di interesse locale e regionale;

c) ridefinire, riordinare e razionalizzare, sulla base dei principi e criteri di cui al comma 3 del presente articolo, al comma 1 dell'art. 12 e agli articoli 14, 17 e 20, comma 5, per quanto possibile individuando momenti decisionali unitari, la disciplina relativa alle attività economiche ed industriali, in particolare per quanto riguarda il sostegno e lo sviluppo delle imprese operanti nell'industria, nel commercio, nell'artigianato, nel comparto agroindustriale e nei servizi alla produzione; per quanto riguarda le politiche regionali, strutturali e di coesione della Unione europea, ivi compresi gli interventi nelle aree depresse del territorio nazionale, la ricerca applicata, l'innovazione tecnologica, la promozione della internazionalizzazione e della competitività delle imprese nel mercato globale e la promozione della razionalizzazione della rete commerciale anche in relazione all'obiettivo del contenimento dei prezzi e dell'efficienza della distribuzione; per quanto riguarda la cooperazione nei settori produttivi e il sostegno dell'occupazione; per quanto riguarda le attività relative alla realizzazione, all'ampliamento, alla ristrutturazione e riconversione degli impianti industriali, all'avvio degli impianti medesimi e alla creazione, ristrutturazione e valorizzazione di aree industriali ecologicamente attrezzate, con particolare riguardo alle dotazioni ed impianti di tutela dell'ambiente, della sicurezza e della salute pubblica».

Note alle premesse:

— Il testo dell'art. 76 della Costituzione è il seguente:

«Art. 76. — L'esercizio della funzione legislativa non può essere delegato al Governo se non con determinazione dei principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti».

— Il testo dell'art. 87 della Costituzione è il seguente:

«Art. 87. — Il Presidente della Repubblica è il Capo dello Stato e rappresenta l'unità nazionale.

Può inviare messaggi alle Camere.

Indice le elezioni delle nuove Camere e ne fissa la prima riunione.

Autorizza la presentazione alle Camere dei disegni di legge di iniziativa del Governo.

Promulga le leggi ed emana i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

Indice il referendum popolare nei casi previsti dalla Costituzione.

Nomina, nei casi indicati dalla legge, i funzionari dello Stato.

Accredita e riceve i rappresentanti diplomatici, ratifica i trattati internazionali, previa, quando occorra, l'autorizzazione delle Camere.

Ha il comando delle Forze armate, presiede il Consiglio supremo di difesa costituito secondo la legge, dichiara lo stato di guerra deliberato dalle Camere.

Presiede il Consiglio superiore della magistratura.

Può concedere grazia e commutare le pene.

Conferisce le onorificenze della Repubblica».

— L'art. 10 della citata legge 15 marzo 1997, n. 59, è il seguente:

«Art. 10. — 1. Disposizioni correttive e integrative dei decreti legislativi di cui all'art. 1 possono essere adottate, con il rispetto dei medesimi criteri e principi direttivi e con le stesse procedure, entro un anno dalla data della loro entrata in vigore, anche nel caso in cui si intendano recepire condizioni e osservazioni formulate dalla Commissione di cui all'art. 5 oltre il termine stabilito dall'art. 6, comma 1».

— L'art. 9, comma 6, della legge 8 marzo 1999, n. 50 (Delegificazione e testi unici di norme concernenti procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1998), pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 25 marzo 1999, n. 70, è il seguente:

«6. I termini di cui all'art. 10, al comma 1 dell'art. 11 ed al comma 11 dell'art. 20 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e successive modificazioni, sono differiti al 31 luglio 1999. I commi 2 e 3 dell'art. 50 del decreto legislativo 31 marzo 1999, n. 112, sono abrogati. All'art. 16, comma 3, della legge 15 marzo 1997, n. 59, le parole: "ai capitoli 2557, 2560 e 2543 dello" sono sostituite dalla seguente: "allo"».

— L'art. 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 10 dicembre 1997, n. 287, è il seguente:

«Art. 8 (Servizi ferroviari di interesse regionale e locale non in concessione a F.S. S.p.a.). — 1. Sono delegati alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti:

a) le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate per la ristrutturazione alla società Ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge 23 dicembre 1996, n. 662;

b) le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.a.

2. Le funzioni e i compiti di cui al comma 1 sono conferiti:

a) entro i termini di scadenza dei piani di ristrutturazione di cui all'art. 2 della citata legge n. 662 del 1996 e comunque non oltre il 10 gennaio 2000, per le gestioni commissariali governative di cui al comma 1, lettera a);

b) a partire dal 10 gennaio 1998, e comunque entro il 10 gennaio 2000, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b).

3. Le regioni subentrano allo Stato, quali concedenti delle ferrovie di cui al comma 1, lettere a) e b), sulla base di accordi di programma, stipulati a norma dell'art. 12 del presente decreto, con i quali sono definiti, tra l'altro, per le ferrovie in concessione di cui al comma 1, lettera b), i finanziamenti diretti al risanamento tecnico-economico di cui all'art. 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

4. Gli accordi di programma di cui al comma 3 e i decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'art. 12 sono, rispettivamente, perfezionati e adottati entro il 30 giugno 1999.

5. Successivamente al perfezionamento degli accordi di programma e alla emanazione dei decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui al comma 4, le regioni affidano la gestione dei servizi ferroviari di cui al comma 1, lettere a) e b), con contratti di servizio ai sensi dell'art. 19, ad imprese già esistenti o che saranno costituite per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale o locale. Dette imprese hanno accesso per lo svolgimento dei relativi servizi alla rete ferroviaria nazionale, con le modalità previste dal regolamento da adottare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400. I contratti di servizio assicurano che sia conseguito, a partire dal 10 gennaio 2000 il rapporto di almeno 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi, al netto dei costi di infrastruttura.

6. Con successivi provvedimenti legislativi si provvede alla copertura dei disavanzi maturati alla data del conferimento di cui al presente articolo, ivi compresi gli oneri per il trattamento di fine rapporto, al netto degli interventi già disposti ai sensi della legge 30 maggio 1995, n. 204, e delle successive analoghe disposizioni».

— L'art. 9 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è il seguente:

«Art. 9 (Servizi ferroviari di interesse regionale e locale in concessione a F.S. S.p.a.). — 1. Con decorrenza 10 giugno 1999 sono delegati

d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

2. Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:

a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;

b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento.

3. Le province, i comuni e le comunità montane, nel caso di esercizio associato di servizi comunali del trasporto locale di cui all'articolo 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97, possono istituire, d'intesa con la regione ai fini della compatibilità di rete, servizi di trasporto aggiuntivi a quelli definiti dalla regione stessa ai sensi dei commi 1 e 2, con oneri a carico dei bilanci degli enti stessi. In tal caso l'imposizione degli obblighi di servizio aggiuntivo e le corrispondenti compensazioni finanziarie, da porre a carico dei bilanci degli enti stessi, sono fissate mediante i contratti di servizio di cui all'articolo 19.

— L'art. 18 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è il seguente:

«Art. 18 (*Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale*). — 1. L'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell'art. 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L'esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l'integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. I servizi in economia sono disciplinati con regolamento dei competenti enti locali.

2. Allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto regionale e locale, per l'affidamento dei servizi le regioni e gli enti locali si attengono ai principi dell'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481, garantendo in particolare:

a) il ricorso alle procedure concorsuali per la scelta del gestore del servizio o dei soci privati delle società che gestiscono i servizi, sulla base degli elementi del contratto di servizio di cui all'articolo 19 e in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi e sulla costituzione delle società miste;

b) l'esclusione, in caso di gestione diretta o di affidamento diretto dei servizi da parte degli enti locali a propri consorzi o aziende speciali, dell'ampliamento dei bacini di servizio rispetto a quelli già gestiti nelle predette forme;

c) la previsione, nel caso di cui alla lettera b), dell'obbligo di affidamento da parte degli enti locali tramite procedure concorsuali di quote di servizio o di servizi speciali, previa revisione dei contratti di servizio in essere;

d) l'esclusione, in caso di mancato rinnovo del contratto alla scadenza o di decadenza dal contratto medesimo, di indennizzo al gestore che cessa dal servizio;

e) l'indicazione delle modalità di trasferimento, in caso di cessazione dell'esercizio, dal precedente gestore all'impresa subentrante dei beni strumentali funzionali all'effettuazione del servizio e del personale dipendente con riferimento a quanto disposto all'art. 26 del regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148;

f) l'applicazione della disposizione dell'art. 1, comma 5, del regolamento 1893/91/CEE alle società di gestione dei servizi di trasporto pubblico locale che, oltre a questi ultimi servizi, svolgono anche altre attività;

g) la determinazione delle tariffe del servizio in analogia, ove possibile, a quanto previsto dall'art. 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481.

3. Le regioni e gli enti locali, nelle rispettive competenze, incentivano il riassetto organizzativo e attuano la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi, anche con le procedure di cui all'art. 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in società per azioni, ovvero in cooperative, anche tra i dipendenti, o l'eventuale frazionamento societario derivante da esigenze funzionali o di gestione. Per le società derivanti dalla trasformazione le regioni possono prevedere un regime transitorio, non superiore a cinque anni, nel quale è consentito l'affidamento diretto dei servizi. Trascorso il periodo transitorio, i servizi relativi vengono affidati tramite procedure concorsuali.

— L'art. 19 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è il seguente:

«Art. 19 (*Contratti di servizio*). — 1. I contratti di servizio assicurano la completa corrispondenza fra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari e sono stipulati prima dell'inizio del loro periodo di validità. Per i servizi ferroviari i contratti di servizio sono stipulati sette mesi prima dell'inizio del loro periodo di validità, al fine di consentire la definizione degli orari nazionali.

2. I contratti di servizio per i quali non è assicurata, al momento della loro stipula, la corrispondenza tra gli importi di cui alla lettera e) del comma 3 e le risorse effettivamente disponibili sono nulli.

3. I contratti di servizio, nel rispetto anche delle disposizioni dell'art. 14, comma 2, del regolamento n. 1191/69/CEE, così come modificato dall'art. 1 del regolamento n. 1893/91/CEE, nonché nel rispetto dei principi sull'erogazione dei servizi pubblici così come fissati dalla carta dei servizi del settore trasporti, definiscono:

a) il periodo di validità;

b) le caratteristiche dei servizi offerti ed il programma di esercizio;

c) gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli, e di regolarità delle corse;

d) la struttura tariffaria adottata;

e) l'importo eventualmente dovuto dall'ente pubblico all'azienda di trasporto per le prestazioni oggetto del contratto e le modalità di pagamento, nonché eventuali adeguamenti conseguenti a mutamenti della struttura tariffaria;

f) le modalità di modificazione del contratto successivamente alla conclusione;

g) le garanzie che devono essere prestate dall'azienda di trasporto;

h) le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto;

i) la ridefinizione dei rapporti, con riferimento ai lavoratori dipendenti e al capitale investito, dal soggetto esercente il servizio di trasporto pubblico, in caso di forti discontinuità nella quantità di servizi richiesti nel periodo di validità del contratto di servizio;

l) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro.

4. Gli importi di cui al comma 3, lettera e), possono essere soggetti a revisione annuale con modalità determinate nel contratto stesso allo scopo di incentivare miglioramenti di efficienza. I suddetti importi possono essere incrementati in misura non maggiore del tasso programmato di inflazione, salvo l'eventuale recupero delle differenze in caso di rilevante scostamento dal tasso effettivo di inflazione, a parità di offerta di trasporto.

5. I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 10 gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991.

6. I contratti di servizio in vigore alla data di entrata in vigore del presente decreto sono adeguati, per le parti eventualmente in contrasto con il presente decreto, in occasione della prima revisione annuale.

— L'art. 20 del citato decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, è il seguente:

«Art. 20 (*Norme finanziarie*). — 1. Ogni regione, in relazione ai servizi minimi definiti ai sensi dell'art. 16, ai piani regionali di tra-

sporto e al tasso programmato di inflazione, costituisce annualmente un fondo destinato ai trasporti, alimentato sia dalle risorse proprie sia da quelle trasferite ai sensi del presente decreto.

2. Sono trasferite alle regioni le risorse relative all'espletamento delle funzioni ad esse delegate, nei modi e nei tempi indicati nei successivi commi, fatte salve quelle relative all'espletamento delle competenze di cui all'art. 21, commi 1 e 2. Il trasferimento di risorse dovrà, in particolare, garantire l'attuale livello di servizio, considerando anche il tasso di inflazione del settore.

3. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative di cui al presente decreto, salvo quelle di cui al comma 4, sono trasferite alle regioni a partire dal 10 gennaio 1998 e, per le ferrovie già in gestione commissariale governativa, al momento del conferimento delle funzioni amministrative, ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera a).

4. Le risorse relative all'espletamento delle funzioni amministrative in materia di servizi regionali e locali delle Ferrovie dello Stato S.p.a. sono trasferite alle regioni a decorrere dal 10 giugno 1999.

5. Le risorse di cui ai commi precedenti sono individuate e ripartite con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, previa intesa con la Conferenza permanente tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

6. I fondi, ripartiti ai sensi del comma 5, sono annualmente regolati dalla legge finanziaria ai sensi dell'art. 11, comma 3, lettera i), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

7. Entro il 31 dicembre 2000 i criteri di ripartizione dei fondi sono rideterminati, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 9 della legge n. 59».

— L'art. 1 della legge 29 luglio 1999, n. 241 (Proroga dei termini per l'esercizio delle deleghe di cui agli articoli 10 e 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59, in relazione all'adozione di parere parlamentare), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 29 luglio 1999, n. 176, è il seguente:

«Art. 1. — 1. I termini per l'esercizio delle deleghe di cui all'art. 10 e all'art. 11, comma 1, lettere b), c) e d) della legge 15 marzo 1997, n. 59, come differiti dall'art. 9, comma 6, della legge 8 marzo 1999, n. 50, sono prorogati di novanta giorni limitatamente agli atti che risultino trasmessi alle Camere ed assegnati alla commissione competente alla data di entrata in vigore della presente legge».

Note all'art. 1:

— Per il testo dell'art. 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— L'art. 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (Misure di razionalizzazione della finanza pubblica), pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre 1996, n. 303, è il seguente:

«7. A decorrere dal 10 gennaio 2000 le regioni potranno affidare in concessione, regolata da contratti di servizio, le gestioni ferroviarie ristrutturate ai sensi dei commi da 1 a 10 a società già esistenti o che verranno costituite per la gestione dei servizi ferroviari d'interesse regionale e locale, eventualmente compresi quelli attualmente in concessione. Tali società avranno accesso, per i loro servizi, alla rete in concessione alla Ferrovie dello Stato S.p.a. con le modalità che verranno stabilite, in applicazione della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991 ai trasporti ferroviari regionali e locali. Le procedure attraverso le quali le regioni assumono la qualità di ente concedente nei confronti delle predette società verranno definite mediante accordi di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e le regioni interessate, entro il mese di giugno 1999. Tali accordi definiranno il trasferimento dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura delle gestioni commissariali governative a titolo gratuito alle regioni».

— L'art. 3, commi 7, 8 e 9 della legge 15 dicembre 1990, n. 385 (Disposizioni in materia di trasporti), pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 20 dicembre 1990, n. 296, è il seguente:

«7. Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e

non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessionari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione al fine di dare attuazione al piano regionale dei trasporti. I proventi delle alienazioni possono essere utilizzati esclusivamente per investimenti.

8. Ove i beni siano di proprietà dello Stato, si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, sentite le regioni interessate.

9. Gli enti locali hanno il diritto di prelazione nella acquisizione dei beni dismessi».

— Il testo del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 (Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 187 del 12 agosto 1998.

— Il testo del decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 (Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura), è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 24 maggio 1999, n. 119.

— Per il testo dell'art. 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— Per il testo dell'art. 11 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— Per il testo dell'art. 14 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— L'art. 57, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada), pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 28 dicembre 1992, n. 303, come sostituito dall'art. 47 del decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 4 dicembre 1996, n. 284, è il seguente:

«2. La pubblicità non luminosa per conto terzi è consentita sui veicoli adibiti al trasporto di linea e non di linea alle seguenti condizioni:

- a) che non sia realizzata mediante messaggi variabili;
- b) che non sia esposta sulla parte anteriore del veicolo;
- c) che sulle altre parti del veicolo sia posizionata, rispetto ai dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione ed alle targhe, in modo tale da non ridurre la visibilità e la percettibilità degli stessi;
- d) che sia contenuta entro forme geometriche regolari;
- e) che, se realizzata mediante pannelli aggiuntivi, gli stessi non sporgano di oltre 3 cm rispetto alla superficie sulla quale sono applicati».

— Per il testo dell'art. 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— L'art. 11, comma 1, della legge 31 gennaio 1994, n. 97 (Nuove disposizioni per le zone montane), pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* del 9 febbraio 1994, n. 32, è il seguente:

«1. Le comunità montane, anche riunite in consorzio fra loro o con comuni montani, in attuazione dell'art. 28, comma 1, della legge 8 giugno 1990, n. 142, promuovono l'esercizio associato di funzioni e servizi comunali con particolare riguardo ai settori di:

- a) costituzione di strutture tecnico-amministrative di supporto alle attività istituzionali dei comuni con particolare riferimento ai compiti di assistenza al territorio;
- b) raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi urbani con eventuale trasformazione in energia;
- c) organizzazione del trasporto locale, ed in particolare del trasporto scolastico;
- d) organizzazione del servizio di polizia municipale;
- e) realizzazione di strutture di servizio sociale per gli anziani, capaci di corrispondere ai bisogni della popolazione locale con il preminente scopo di favorirne la permanenza nei comuni montani;

f) realizzazione di strutture sociali di orientamento e formazione per i giovani con il preminente scopo di favorirne la permanenza nei territori montani;

g) realizzazione di opere pubbliche d'interesse del territorio di loro competenza».

— Per il testo dell'art. 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— L'art 17, commi 51 e seguenti, della legge 15 maggio 1997, n. 127 (Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo), pubblicata nel supplemento ordinario nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 maggio 1997, n. 113, è il seguente:

«51. I comuni, le province e gli altri enti locali possono, per atto unilaterale, trasformare le aziende speciali costituite ai sensi dell'articolo 22, comma 3, lettera c), della legge 8 giugno 1990, n. 142, in società per azioni, di cui possono restare azionisti unici per un periodo comunque non superiore a due anni dalla trasformazione. Il capitale iniziale di tali società è determinato dalla deliberazione di trasformazione in misura non inferiore al fondo di dotazione delle aziende speciali risultante dall'ultimo bilancio di esercizio approvato e comunque in misura non inferiore all'importo minimo richiesto per la costituzione delle società medesime. L'eventuale residuo del patrimonio netto conferito è imputato a riserve e fondi, mantenendo ove possibile le denominazioni e le destinazioni previste nel bilancio delle aziende originarie. Le società conservano tutti i diritti e gli obblighi anteriori alla trasformazione e subentrano pertanto in tutti i rapporti attivi e passivi delle aziende originarie.

52. La deliberazione di trasformazione tiene luogo di tutti gli adempimenti in materia di costituzione delle società previsti dalla normativa vigente, ferma l'applicazione delle disposizioni degli articoli 2330, commi terzo e quarto e 2330-bis del codice civile.

53. Ai fini della definitiva determinazione dei valori patrimoniali conferiti, entro tre mesi dalla costituzione delle società, gli ammini-

stratori devono richiedere a un esperto designato dal presidente del tribunale una relazione giurata ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2343, primo comma, del codice civile. Entro sei mesi dal ricevimento di tale relazione gli amministratori e i sindaci determinano i valori definitivi di conferimento dopo aver controllato le valutazioni contenute nella relazione stessa e, se sussistono fondati motivi, aver proceduto alla revisione della stima. Fino a quando i valori di conferimento non sono stati determinati in via definitiva le azioni delle società sono inalienabili.

54. Le società di cui al comma 51 possono essere costituite anche ai fini dell'applicazione delle norme di cui al decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474.

55. Le partecipazioni nelle società di cui al comma 51 possono essere alienate anche ai fini e con le modalità di cui all'art. 12 della legge 23 dicembre 1992, n. 498.

56. Il conferimento e l'assegnazione dei beni degli enti locali e delle aziende speciali alle società di cui al comma 51 sono esenti da imposizioni fiscali, dirette e indirette, statali e regionali.

57. La deliberazione di cui al comma 51 potrà anche prevedere la scissione dell'azienda speciale e la destinazione a società di nuova costituzione di un ramo aziendale di questa. Si applicano, in tal caso, per quanto compatibili, le disposizioni di cui ai commi da 51 a 56 e da 60 a 61 del presente articolo nonché agli articoli 2504-septies e 2504-decies del codice civile».

— Per il testo dell'art. 19 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

— Per il testo dell'art. 20 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, nella sua formulazione originaria, vedi nelle note alle premesse.

99G0469

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DELL'INTERNO

DECRETO 5 ottobre 1999.

Ripartizione del Fondo nazionale speciale per gli investimenti per l'esercizio finanziario 1999.

IL DIRETTORE GENERALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE

Visto l'art. 1, comma 7, del decreto legislativo 30 giugno 1997, n. 244, concernente: «Riordino del sistema dei trasferimenti erariali agli enti locali.», con il quale è stato attivato il fondo nazionale speciale per gli investimenti con i proventi di competenza dello Stato derivanti dall'applicazione della legge 31 ottobre 1973, n. 637;

Considerato che l'art. 7, comma 1, del citato decreto legislativo, ha destinato detto fondo prioritariamente al finanziamento degli investimenti destinati alla realizzazione di opere pubbliche nel territorio degli enti locali i cui organi sono stati sciolti ai sensi dell'articolo 15-bis della legge 19 marzo 1990, n. 55, come integrato dal decreto-legge 31 maggio 1991, n. 164, convertito con modificazioni dalla legge 22 luglio 1991, n. 221, e degli enti in gravissime condizioni di degrado;

Richiamato il decreto ministeriale n. 25000/579 datato 18 luglio 1998 (registrato alla Corte dei conti il

7 agosto 1998) con il quale - fissati i parametri obiettivi volti ad individuare gli enti in gravissime condizioni di degrado - è stato stabilito che sono ammessi a beneficiare dei contributi in conto capitale sul fondo nazionale speciale per gli investimenti, le amministrazioni provinciali ed i comuni che abbiano riportato nel calcolo del degrado un indice sintetico superiore a 9 con indici singoli uguali o superiori a 5, fatta eccezione per gli indici delle abitazioni non occupate per 100 occupate e del numero medio di componenti per famiglia;

Considerato altresì che, ai sensi dell'art. 2 del richiamato decreto ministeriale, la quota del 30% del fondo nazionale speciale per gli investimenti è destinata agli enti locali la cui popolazione legale dichiarata ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 giugno 1993 secondo i dati del censimento del 20 ottobre 1991 non superi i 5.000 abitanti che, a prescindere dalla graduatoria formata sulla base delle condizioni di degrado di cui al precedente capo della presente premessa, si trovino nella inderogabile necessità di finanziare interventi urgenti di preminente interesse locale per la realizzazione di opere pubbliche, i cui oneri non siano fronteggiabili dai medesimi enti con risorse proprie o autonomamente reperibili;

Sentita, ai sensi dell'art. 7, comma 2, del decreto legislativo n. 244/1997 la Conferenza Stato-città ed autonomie locali;