

Legge 4 dicembre 1996, n. 611

"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti"

pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 285 del 5 dicembre 1996

Legge di conversione

Art. 1.

1. Il decreto-legge 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.
2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 12 aprile 1996, n. 199, 14 giugno 1996, n. 320, e 5 agosto 1996, n. 410.
3. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 29 dicembre 1995, n. 557, 26 febbraio 1996, n. 86, e 26 aprile 1996, n. 221.

Testo del decreto-legge coordinato con la legge di conversione

pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 285 del 5 dicembre 1996

(*) Le modifiche apportate dalla legge di conversione sono stampate con caratteri corsivi

Art. 1.

Rifinanziamento di interventi nel settore dei trasporti

1. Per consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, e' autorizzato per l'anno 1997 il limite di impegno trentennale di lire 100 miliardi per le finalita' di cui all'articolo 9 della stessa legge n. 211.
2. Al comma 2 dell'articolo 5 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: "entro novanta giorni" sono sostituite dalle seguenti: "entro duecentoquaranta giorni".
3. Per consentire il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e' autorizzata l'accensione di ulteriori mutui in relazione al limite di impegno decennale di lire 150 miliardi per l'anno 1997, intendendosi conseguentemente elevato il limite di cui al medesimo articolo 2, comma 3.

Art. 2.

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

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

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

Art. 3.

Modalita' applicative dell'articolo 2, comma 4, del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204.

1. Il comma 4 dell'articolo 2 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla 30 maggio 1995, n. 204, e' sostituito dal seguente:

"4. Per le aziende per le quali sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e costi del trasporto di cui al comma 3 e' sospesa l'erogazione di una quota di sovvenzione o sussidio di esercizio pari alla rata di ammortamento del mutuo autorizzato ai sensi del comma 2. La sospensione puo' valere per un massimo di due anni. *Qualora al termine di detto periodo sia accertato il mancato conseguimento del miglioramento del rapporto tra i proventi e i costi del trasporto, le aziende perdono il diritto alle quote di sovvenzione o sussidi di esercizio sospese. Le suddette quote sono utilizzate per il raggiungimento degli obiettivi definiti a tal fine in un apposito piano predisposto dalle aziende, entro sessanta giorni a decorrere dall'accertamento del mancato miglioramento. Tale piano e' approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione entro novanta giorni. Decorso tale termine il piano si intende respinto* ".

Art. 4.

Disposizioni in materia di pedaggi autostradali

1. I pedaggi autostradali per i veicoli appartenenti alle classi B3, 4 e 5, che svolgono servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi, sono soggetti ad una riduzione compensata, a partire dal 1 febbraio 1996 fino al 31 dicembre 1996, commisurata al volume di fatturato annuale. Le predette riduzioni compensate sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla societa' concessionaria della gestione dell'autostrada sulle fatture intestate a imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi o a loro cooperative e consorzi.

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

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

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

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

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

6. Le disponibilità del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane derivanti dai maggiori introiti affluiti, fino alla data di entrata in vigore dell'articolo 9 del decreto-legge 23 settembre 1994, n. 547, convertito, con modificazioni dalla legge 22 novembre 1994, n. 644, per effetto dell'articolo 11, comma 2, secondo periodo, della legge 29 dicembre 1990, n. 407, sono impiegate dal Fondo per il pagamento delle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali, con garanzia dello Stato, e rimaste insolute.

Art. 5.

Differimento di termini per l'applicazione dell'articolo 10 del Nuovo codice della strada

1. L'articolo 1 del decreto-legge 21 aprile 1995, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 giugno 1995, n. 234, come sostituito dall'articolo 4 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, è sostituito dal seguente:
"Art. 1. - 1. Le disposizioni contenute nell'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 7 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, si applicano a decorrere dal 1 gennaio 1997. È comunque consentita l'approvazione e l'omologazione dei mezzi d'opera secondo i limiti di massa previsti dal comma 8 dello stesso articolo 10".

Art. 6.

Disposizioni in materia di pagamento dei premi all'INAIL

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

2. I minori introiti derivanti dalla mancata corresponsione degli interessi disposta ai sensi del comma 1, sono rimborsabili all'INAIL, nel limite di lire 29 miliardi per l'anno 1996, dal Ministero del lavoro e della previdenza sociale, dietro presentazione da parte dell'Istituto di apposita rendicontazione.

Art. 7.

Disposizioni in materia di elisuperfici

1. In attesa dell'emanazione del regolamento relativo alla disciplina delle aviosuperfici ed elisuperfici, le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dell'interno 2 aprile 1990, n. 121, non si applicano alle elisuperfici a livello del suolo.

2. Le disposizioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dell'interno 2 aprile 1990, n. 121, continuano ad applicarsi alle elisuperfici in elevazione, nonché a quelle a livello del suolo nelle quali si svolgono attività di trasporto pubblico passeggeri di linea, a quelle a servizio di strutture ospedaliere ed a quelle comunque destinate ad attività sanitarie e di soccorso.

Art. 8.

Disposizioni in materia di circolazione stradale

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dal decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'articolo 61 sono apportate le seguenti modificazioni:

- 1) al comma 1:

a) alla lettera a) le parole "2,50 m" sono sostituite dalle seguenti: "2,55 m";

b) alla lettera c) le parole: da "7,50 m" a "due o più assi." sono sostituite con le parole: "12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. *Nel computo della* suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili " ed è aggiunto, infine, il seguente periodo: "gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci o portabagagli applicate posteriormente a sbalzo, in deroga alla predetta lunghezza massima secondo direttive stabilite con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C.";

2) al comma 2 l'ultimo periodo dalle parole: "gli autotreni" a "regolamento" è sostituito dal seguente: "gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministero dei trasporti e della navigazione";

b) all'articolo 234 sono apportate le seguenti modificazioni:

1) al comma 1 le parole: "di tre anni a decorrere dall'entrata in vigore delle presenti norme." sono sostituite dalle seguenti: "del 31 dicembre 1998.";

c) all'articolo 235 il comma 8 è sostituito dal seguente:

" 8. Alle macchine agricole e alle macchine operatrici di cui al capo IV, titolo III (Circolazione su strada delle macchine agricole e delle macchine operatrici), sia in merito alle caratteristiche che alla costruzione ed omologazione, alla circolazione, alla revisione ed alla targatura, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del presente articolo. Le omologazioni già rilasciate entro la data di entrata in vigore dei decreti attuativi previsti nel presente articolo conservano, ai fini della immissione in circolazione delle macchine agricole e delle macchine operatrici, la validità fino alla scadenza temporale; per le omologazioni prive di scadenza temporale questa è fissata al compimento del quinto anno dalla data di entrata in vigore dei predetti decreti attuativi. Fanno eccezione le motoagricole di cui alle previgenti disposizioni in materia, che possono essere immesse in circolazione senza necessità dei successivi adeguamenti, con la classificazione prevista dalle disposizioni citate, fino alla scadenza temporale dell'omologazione del tipo già concessa, e comunque non oltre il 30 settembre 1997. Per i complessi costituiti da trattori e attrezzi comunque portati, di cui all'articolo 104, comma 7, lettera e), immessi in circolazione alla data di entrata in vigore del presente codice, si applicano le disposizioni previgenti".

Art. 9.

Copertura finanziaria

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

2. All'onere derivante dall'attuazione degli articoli 4 e 6, pari a lire 84.000 milioni per l'anno 1996, si provvede, quanto a lire 55.000 milioni, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7294 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno medesimo, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 68, e, quanto a lire 29.000 milioni, mediante utilizzo delle disponibilita' in conto residui per l'anno 1996 sul citato capitolo 7294, che sono a tal fine versate all'entrata del bilancio dello Stato, intendendosi ridotta la relativa autorizzazione di spesa di cui alla medesima legge.

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

3-bis. Le somme disponibili sul capitolo 1586 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate dal Comitato centrale di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, entro l'esercizio finanziario 1996, sono mantenute in bilancio per essere impegnate nell'esercizio 1997.

Art. 9-bis.

Conservazione di somme nel bilancio dello Stato

1. *Le disponibilita' in conto competenza* ed in conto residui iscritte sui capitoli 7279 e 7311 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1996, non impegnate entro il 31 dicembre 1996, possono esserlo entro l'anno 1997.

Art. 10.

Entrata in vigore

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