

**SCHEMA DI DISEGNO DI LEGGE, COLLEGATO AL
DISEGNO DI LEGGE FINANZIARIA 2008, RECANTE MISURE ORGANIZZATIVE E
PROCEDURALI IN MATERIA DI MOBILITA' SUL TERRITORIO**

Approvato dal Consiglio dei Ministri il 23.11.2007

Art. 1

Riforma del trasporto pubblico locale

1. Al fine di garantire la liberalizzazione del comparto e di assicurare la concorrenza nel processo di affidamento dei servizi, si provvede ad apportare al decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, le modifiche di cui ai commi seguenti.

2. All'art. 4, comma 1, del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente:

“d) l’emanazione di principi e linee guida finalizzate alla tutela della concorrenza e alla regolazione dei servizi anche mediante l’individuazione di servizi minimi sul territorio nazionale.”

3. All'art. 14 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 2, lettera a), dopo le parole “piani di bacino” sono aggiunte le seguenti: “dando priorità alle scelte modali capaci di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile e di garantire una riduzione dell’inquinamento conforme agli standard vigenti. Nella definizione dei bacini di traffico favoriscono sia una maggiore efficienza ed efficacia nell’espletamento dei servizi, sia l’integrazione di servizi a domanda debole nel quadro di servizi più redditizi, garantendo, al fine dell’affidamento a gara, il raggiungimento della dimensione minima efficiente a livello di impresa per più soggetti gestori e la copertura degli obblighi di servizio universale. Possono, altresì, differenziare gli obiettivi di efficienza in funzione delle caratteristiche dei bacini di traffico;”

b) al comma 2 dopo la lettera a) è aggiunta la seguente:

“a bis) specificano negli atti di programmazione, e in particolare nei programmi triennali dei servizi di cui al comma 3, la quantità e la qualità del servizio che si intende erogare, nonché gli strumenti di monitoraggio del grado di raggiungimento degli obiettivi;”

c) dopo il comma 2 è aggiunto il seguente:

“2-bis. L’adozione di nuovi Piani di Trasporto da parte delle regioni e dei Piani Urbani di mobilità da parte degli enti locali che operino significativi e misurabili interventi di ottimizzazione relativamente all’individuazione dei bacini di traffico ed alla ridefinizione dei servizi minimi di cui al successivo art. 16 costituisce parametro di valutazione ai fini della commisurazione dell’accesso alle risorse finanziarie. “

d) al comma 3, dopo la lettera c), è aggiunta la seguente:

“c-bis) le modalità di adeguamento delle risorse destinate all’esercizio, al fine di compensare la dinamica inflattiva programmata, tenendo conto dei possibili recuperi di produttività e nei limiti delle risorse disponibili dei bilanci regionali;”

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

“d) le modalità di determinazione delle tariffe, tenendo conto delle esigenze di integrazione tariffaria, e le modalità di aggiornamento delle tariffe secondo il meccanismo del price cap, in conformità ad uno schema tipo approvato dal CIPE di intesa con la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, applicato al livello medio delle tariffe e tenendo conto, in particolare, dei seguenti parametri: 1) tasso di inflazione programmata; 2) obiettivo prefissato di variazione del tasso annuale di produttività; 3) recupero di qualità del servizio rispetto a parametri prefissati; 4) variazione dei costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti del quadro normativo o degli obblighi relativi al servizio universale.”

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

“f) il sistema periodico di monitoraggio dei servizi e il sistema di rilevazione della qualità percepita;”

g) al comma 4, dopo le parole “trasporto di persone su strada.” è aggiunto il seguente periodo: “Per i servizi di cui al periodo precedente, al fine di favorire il decongestionamento del traffico e la riduzione dell’inquinamento, le regioni e gli enti locali, nell’ambito delle attività di programmazione di cui al comma 2, lettera b), adottano ogni misura atta a favorire l’integrazione fra i servizi su gomma e su ferro, con l’obiettivo prioritario di realizzare meccanismi di adduzione alla rete portante su ferro presente sul territorio.”

h) dopo il comma 5 è aggiunto il seguente:

“5-bis. Al fine di favorire il decongestionamento del traffico e la riduzione dell’inquinamento, le regioni e gli enti locali adottano, nei limiti delle risorse disponibili, misure idonee a favorire e privilegiare il trasporto pubblico locale, dando priorità alla introduzione di corsie preferenziali, di zone a traffico limitato, di misure restrittive alla circolazione di mezzi privati, di aree di sosta a pagamento nelle aree ad alta densità di destinazione degli spostamenti, di aree di interscambio con parcheggi a basso costo per i veicoli privati. Tali misure possono essere integrate, secondo le necessità specifiche, da sistemi di tariffazione all’accesso a specifiche aree urbane e strade e di mobilità alternativa, quali il car sharing, il taxi collettivo, i servizi a chiamata.”

4. All’art.16 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:

a. al comma 1 la lettera d) è sostituita dalla seguente:

“d) della necessità di assicurare livelli adeguati di mobilità sostenibile, atti a garantire una riduzione dei livelli di inquinamento per renderli conformi agli standard vigenti.”

b. dopo il comma 1 è aggiunto il seguente:

la Conferenza Unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, da adottare entro il 31 dicembre 2008, sono determinati gli standard per individuare i servizi minimi, al fine di garantire

omogeneità di trattamento sul territorio nazionale, ridurre eventuali duplicazioni di offerta e ottimizzare le scelte modali. Entro 180 giorni dall'adozione del suddetto decreto, le regioni provvedono all'individuazione dei servizi minimi.”

c. al comma 2 tra le parole “criteri di omogeneità tra regioni,” e le parole “quantità e standard di qualità” inserire le seguenti: “in conformità agli standard di cui al precedente comma 1 bis),”

d. dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

“4. Con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e finanze e con il Ministro per gli affari regionali e delle autonomie locali, da adottare entro il 31 dicembre 2008, sono determinati i criteri per la misurazione dei costi standard connessi alla fornitura dei servizi di trasporto pubblico locale, da applicare a decorrere dall'anno finanziario 2009, ai fini della quantificazione delle risorse spettanti a ciascuna Regione. La determinazione e l'aggiornamento dei criteri di misurazione dei costi standard è effettuata da una Commissione tecnica istituita con decreto del Ministro dei trasporti e costituita da rappresentanti della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero dei trasporti, del Ministero dell'economia e finanze, del Dipartimento affari regionali e autonomie locali, delle regioni e degli enti locali. La Commissione può avvalersi di professionalità esterne, senza oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.”

5. L'art. 17 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422 è sostituito dal seguente:

“1. Le regioni, le province e i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono, ai sensi dell'art.2 del regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, obblighi di servizio pubblico, prevedendo nei contratti di servizio di cui all'art.19, le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi, definite, a decorrere dal 2009, sulla base dei costi standard di cui all'art.16, comma 4, le quali tengono conto, ai sensi della citata disposizione comunitaria, dei proventi derivanti dalle tariffe e di quelli derivanti anche dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità.”

6. All'art. 18 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:

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, mediante conferimento della gestione a:

1) società di capitali individuate mediante procedure competitive ad evidenza pubblica, nel rispetto della disciplina dell'Unione europea in materia di appalti pubblici e di servizi pubblici;

2) società a partecipazione mista pubblica e privata, nella quale il socio privato, al cui capitale sociale non partecipino regioni ed enti locali, detenga una quota non inferiore al 30%, a condizione che quest'ultimo sia scelto mediante procedure ad evidenza pubblica, nelle quali siano già stabilite le condizioni, le modalità e la durata della gestione del servizio, che sia vietata la proroga o la rinnovazione alla sua scadenza e che siano previste le modalità di liquidazione del socio alla scadenza della società, coincidente con la conclusione della durata del servizio. La selezione del socio privato avviene sulla base di una valutazione delle competenze tecnico-gestionali in relazione al servizio affidato. Le regioni e gli enti locali hanno l'obbligo di dare adeguata pubblicità ai motivi per i quali è stata attivata la procedura concorsuale per la scelta del socio privato, motivandola in base ad un'analisi di mercato e ad una valutazione comparativa rispetto alle procedure concorsuali

previste al precedente numero 1), e trasmettere una relazione, contenente gli esiti delle predette verifiche, all'Autorità garante per la concorrenza e per il mercato o alle autorità di regolazione di settore – se costituite -, che esprimono il loro parere nel termine di sessanta giorni dalla ricezione della predetta relazione. Le gare sono indette nel rispetto degli standard qualitativi, quantitativi, ambientali, di equa distribuzione sul territorio e di sicurezza. I bandi di gara devono essere conformi ai capitolati-tipo predisposti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, per diverse tipologie di affidamento o di bacini di traffico ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163. 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 a seguito di procedure non ad evidenza pubblica, e delle società dalle stesse controllate o ad esse collegate, delle loro controllanti e delle società di gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Tale esclusione non si applica nei casi in cui si tratti dell'espletamento delle prime gare aventi ad oggetto servizi forniti dalle società partecipanti alla gara stessa. La gara è aggiudicata sulla base delle migliori condizioni economiche e di prestazione del servizio, nonché dei piani di sviluppo e potenziamento delle reti e degli impianti, oltre che della fissazione di un coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle singole linee esercite. I corrispettivi da porre a base di gara sono determinati utilizzando come parametro di riferimento i costi standard di cui all'art. 16, comma 4. Il bando di gara deve garantire che la disponibilità a qualunque titolo delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziale per l'effettuazione del servizio non costituisca, in alcun modo, elemento discriminante per la valutazione delle offerte dei concorrenti. Il bando di gara deve altresì assicurare che i beni di cui al periodo precedente siano, indipendentemente da chi ne abbia, a qualunque titolo, la disponibilità, messi a disposizione del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Con decreto del Ministro dei trasporti sono definiti i beni, diversi da quelli sopra indicati, ritenuti strumentali per l'espletamento dei servizi oggetto dell'affidamento ed il cui reperimento sul mercato risulti complesso o richieda tempi prolungati. Per questa tipologia di beni, nel caso in cui per il loro acquisto siano stati utilizzati unicamente o prevalentemente fondi pubblici, il bando di gara deve garantire la disponibilità a favore del gestore risultato aggiudicatario a seguito di procedura ad evidenza pubblica. Nel caso in cui tali beni siano stati acquisiti dal gestore uscente in regime di autofinanziamento, successivamente alla stipula del contratto di servizio, il bando di gara deve prevedere che siano dati in disponibilità al nuovo aggiudicatario, ove siffatta disposizione risulti contenuta nei documenti della gara aggiudicata al gestore uscente, ovvero nel contratto di servizio o in specifici accordi contrattuali con l'amministrazione affidante. In tutti gli altri casi i beni strumentali acquisiti dal gestore uscente in regime di autofinanziamento possono essere liberamente trasferiti con diritto di prelazione a favore del nuovo aggiudicatario. Qualora il bando di gara non assicuri la disponibilità dei beni strumentali per l'espletamento del servizio, esso deve prevedere che il gestore aggiudicatario disponga di un periodo di almeno 24 mesi per dotarsi dei beni strumentali definiti dal predetto decreto del Ministro dei trasporti. Le amministrazioni appaltanti bandiscono le procedure ad evidenza pubblica, entro i termini di cui al successivo comma 5, assicurando che l'effettiva gestione del servizio da parte dell'aggiudicatario abbia inizio entro il più breve tempo compatibile con il termine di 24 mesi di cui al periodo precedente. La dotazione dei beni, in tutti i casi, può essere conseguita, oltre che tramite acquisto, anche con forme di "noleggio" o di locazione finanziaria."

b. al comma 2, dopo la lettera a) è aggiunta la seguente:

"a bis) l'acquisizione del parere preventivo all'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture (o all'Autorità di regolazione di settore, ove costituita) sulle garanzie di

trasparenza e imparzialità contenute nelle procedure concorsuali, nel caso in cui l'ente appaltante sia titolare di una partecipazione, diretta o indiretta, in uno dei soggetti che concorrono alla gara. Il parere è reso entro 60 giorni dalla data di ricezione della richiesta. All'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture viene demandato altresì, nell'ambito delle proprie competenze istituzionali e delle risorse disponibili, il compito, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, di redigere appositi bandi di gara e schemi di contratto-tipo per diverse tipologie di affidamento o di bacini di traffico ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto legislativo 12 aprile 2006 n. 163;"

c. al comma 2, la lettera e) è aggiunto infine il seguente periodo:

“nonché la previsione di clausole di preferenza nei bandi di gara per le offerte che assicurano il mantenimento dei livelli occupazionali relativi alla gestione precedente. Il trasferimento del personale dell'impresa cessante all'impresa subentrante è regolato secondo i principi dell'art. 2112 del codice civile, anche per quanto attiene all'applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali e aziendali vigenti alla data del subentro;”

d. al comma 2, dopo la lettera e) sono aggiunte le seguenti:

“e bis) il rinvio a successiva contrattazione con le organizzazioni sindacali dei processi di armonizzazione, nonché degli aspetti concernenti l'organizzazione del lavoro, la riqualificazione e riconversione del personale.”

“e ter) l'impegno dell'impresa aggiudicataria al rispetto dei contenuti normativi ed economici della contrattazione di primo livello anche in caso di sub affidamento svolto da imprese terze con mezzi e personale proprio.”

e. al comma 2, la lettera g) è sostituita dalla seguente:

“g) la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe del servizio a norma dell'art.14, comma 3, lettera d);”

f. i commi 3-bis, 3-ter, 3-quater, 3-quinquies, 3-sexties, 3-septies, sono abrogati;

g. dopo il comma 3 sono aggiunti i seguenti:

“4. I bandi delle procedure concorsuali di cui ai commi 2 e 2 bis prevedono, in caso di aggiudicazione da parte di Associazioni Temporanee di Impresa, l'obbligo per le stesse di trasformarsi entro 60 giorni dall'aggiudicazione medesima in società di capitali, anche in forma consortile. Con gli stessi bandi, sono stabiliti i requisiti obbligatori o di preferenza che devono possedere tutti i soggetti imprenditoriali appartenenti alle Associazioni Temporanee delle Imprese partecipanti alle gare.”

“5. L'affidamento con procedure ad evidenza pubblica, ai sensi del presente articolo deve aver luogo entro il 31 dicembre 2008 per i servizi pubblici locali effettuati con veicoli su gomma ed entro il 31 dicembre 2010 per i servizi pubblici locali effettuati su ferro e con sistemi ad impianto fisso. Nel caso di sistemi di trasporto la cui tecnologia rende inscindibili i veicoli dall'infrastruttura, la gestione dell'intero sistema deve essere affidata con procedure ad evidenza pubblica. Eventuali proroghe o nuovi affidamenti dei servizi effettuati nel rispetto della disciplina comunitaria delle gestioni in house, senza il ricorso alle procedure concorsuali, non possono avere una durata eccedente i termini suddetti.”

“6. Allo scopo di conseguire il graduale miglioramento della qualità e della quantità dei servizi, le tariffe sono soggette a revisione triennale secondo i criteri di cui all’art.14, comma 3, lettera d). Gli adeguamenti tariffari successivi al primo sono consentiti solo a seguito dell’accertamento, mediante il monitoraggio di cui all’articolo 19, comma 4 bis), dell’effettivo grado di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi.”

7. All’art.19 del decreto legislativo del 19 novembre 1997, n. 422, sono apportate le seguenti modifiche:

a. al comma 3, dopo la lettera c) è aggiunta la seguente:

“c bis) gli obiettivi di miglioramento degli standard qualitativi, quantitativi e ambientali;”

b. al comma 3, lettera d) dopo la parola “adottata” sono aggiunte le seguenti: “,nonché i criteri di determinazione e di aggiornamento a norma dell’art.14, comma 3, lettera d);”

c. al comma 3, dopo la lettera l) sono aggiunte le seguenti:

“m) l’obbligo del gestore di pubblicizzare una carta dei servizi offerti all’utenza da aggiornare periodicamente. La carta dei servizi, in linea con le previsioni dell’articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286, deve necessariamente contenere l’indicazione di standard, fattori ed indicatori relativi ai livelli qualitativi e quantitativi dei servizi regolati dal contratto di servizio, nonché la specifica delle modalità e dei tempi per proporre reclamo, per conoscere l’esito dello stesso, per adire le vie conciliative e giudiziarie, nonché per garantire un ristoro totale o parziale all’utenza in caso di inottemperanza;”

4”.

d. il comma 4 è sostituito dal seguente:

“4. Gli importi di cui al comma 3), lettera e), sono soggetti a revisione annuale, nei limiti delle risorse disponibili nei bilanci regionali, entro i valori dell’inflazione reale e tenendo conto degli obiettivi di miglioramento della efficienza, efficacia e qualità del servizio, per la quota parte dei corrispettivi dei contratti di servizio destinati alla copertura di costi le cui dinamiche non dipendono da scelte gestionali e nei limiti dell’inflazione programmata per la quota parte residua del corrispettivo medesimo. I criteri per procedere alla revisione di cui sopra sono determinati entro il 31 dicembre 2008 con decreto del Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero dell’economia e delle finanze, d’intesa con la Conferenza unificata di cui al decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 e possono essere aggiornati ogni tre anni con la medesima procedura.”

e. dopo il comma 4, è aggiunto il seguente comma:

6.”

f. dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

“5-bis. Le regioni hanno facoltà, con riferimento ai bacini di traffico caratterizzati da condizioni particolari nella domanda di trasporto, di stabilire rapporti ricavi-costi diversi da quello di cui al comma 5, purché i servizi relativi a tali territori siano inseriti tra quelli minimi, così come

rideterminati ai sensi dell'art. 16 del presente decreto. I contratti di servizio prevedono un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi rispetto a quello individuato da ciascuna Regione sulla base della specificità dei singoli bacini.”

Art. 2

Proprietà delle infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa

1. Le infrastrutture destinate al trasporto rapido di massa realizzate e in corso di realizzazione, di proprietà dello Stato alla data di entrata in vigore della presente legge, ad eccezione di quelle realizzate e in corso di realizzazione di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, sono trasferite o attribuite a titolo gratuito al demanio dei comuni per la parte insistente sul proprio territorio e sono assoggettate al regime di cui all'articolo 824 del codice civile.
2. Per le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano ai trasferimenti ed alle attribuzioni di cui al comma 1 si provvede mediante norme di attuazione dei rispettivi statuti.

Art. 3

Piano generale della mobilità

segreteria tecnica presentano una relazione sull'attività svolta al Ministro dei trasporti che la trasmette alla Presidenza del Consiglio dei ministri, ai fini della valutazione congiunta della perdurante utilità degli organismi e della eventuale proroga della durata, comunque non superiore a tre anni, da adottarsi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti. Gli eventuali successivi decreti di proroga sono adottati secondo la medesima procedura.”

Art. 4

Semplificazioni per le imprese di autotrasporto

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative a carico delle imprese di autotrasporto di merci aventi debole incidenza sul mercato, le imprese che esercitano l'attività di trasportatore su strada di cose per conto terzi esclusivamente con un autoveicolo di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate, effettuano l'iscrizione all'Albo di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, dimostrando il solo requisito dell'onorabilità, di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.

Art. 5

Assetto RAM

la società RAM è chiamata a operare sono formulati dal Ministero dei trasporti.”

Art. 6

Istituzione della scheda di trasporto

Al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale, è istituito un documento da formare e conservare a bordo del veicolo adibito a tale attività, denominato "scheda di trasporto".

La scheda di trasporto costituisce documentazione idonea ai fini della procedura di accertamento della responsabilità di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, è stabilito il modello della scheda di trasporto, nella quale dovranno obbligatoriamente figurare le indicazioni relative al vettore, al committente, al caricatore ed al proprietario della merce, così come definiti all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, nonché quelle relative alla tipologia della merce trasportata ed ai luoghi di carico e scarico della stessa. Con il medesimo decreto, per ciascuna tipologia di trasporto, sono indicati il soggetto tenuto alla compilazione della scheda di trasporto e le relative modalità, nonché le procedure che devono essere utilizzate per dare certezza alla data di compilazione del documento stesso e della stipula del contratto di trasporto.

600,00 a euro 1.800,00. Dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione del veicolo con cui è stato effettuato il trasporto per un periodo da quindici giorni a tre mesi. Si applicano le disposizioni dell'articolo 217 e dell'articolo 214, commi 1 e 7, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

40,00 a euro 160,00. Si applicano le disposizioni dell'articolo 180, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni.

Le sanzioni di cui ai commi 4 e 5 si applicano anche ai trasporti internazionali compiuti da vettori stranieri che non compilano, o non compilano correttamente, ovvero che non portano a bordo del veicolo i documenti di trasporto previsti dalle norme comunitarie o dagli accordi o dalle convenzioni internazionali in materia di autotrasporto di merci.

Art. 7

Indicazione del prezzo carburante in fattura

1. Al fine di favorire la trasparenza e la correttezza dei rapporti contrattuali inerenti l'attività di trasporto stradale di merci per conto di terzi, sulla fattura emessa dal vettore, così come definito all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, recante il corrispettivo dell'operazione di trasporto, deve figurare il prezzo unitario del carburante vigente al momento dell'esecuzione dell'operazione, determinato secondo i prezzi periodicamente rilevati dal Ministero dello sviluppo economico.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono stabilite le modalità di applicazione della disposizione di cui al comma 1.

Art. 8

Riquilificazione della spesa statale per l'ENAC

1. All'articolo 7 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

“2. Con decreto del Ministro dei trasporti è definita, su base triennale, la destinazione delle risorse di cui alla lettera a) al funzionamento dell'Ente, alla erogazione di somme per oneri di servizio

pubblico e a spese di investimento con priorità per la sicurezza del trasporto aereo. L'Ente è autorizzato a utilizzare le risorse di parte corrente derivanti da trasferimenti statali a qualsiasi titolo disponibili nel proprio bilancio, ad esclusione delle somme destinate a spese obbligatorie, per fare fronte a spese di investimento per la sicurezza del trasporto aereo. Entro il 30 aprile di ciascun anno l'Ente comunica l'ammontare delle disponibilità al Ministro dei Trasporti il quale individua, con proprio decreto, gli investimenti da finanziare con tali risorse e da realizzare entro il termine fissato dal Ministro con il medesimo decreto.”

Art. 9

Idoneità psico-fisica per i titolari di licenze ed attestati aeronautici

1. E' abrogato l'articolo 7 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, recante interventi urgenti in materia di trasporti.

Art. 10

Semplificazione amministrativa in materia di approvazione dei piani regolatori portuali

1. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, comma 3, il primo periodo è sostituito dal seguente:

“Il piano regolatore di ciascun porto rientrante nella circoscrizione territoriale di un'Autorità portuale è adottato dal Comitato Portuale e viene trasmesso al Comune o ai Comuni interessati per l'espressione dell'intesa. L'intesa si intende raggiunta qualora il Comune o i Comuni interessati non comunichi all'Autorità portuale un motivato diniego entro novanta giorni dalla ricezione della richiesta. Qualora non si raggiunga l'intesa, la Regione convoca su proposta dell'Autorità portuale, entro sessanta giorni, una conferenza di servizi tra Regione, Comune o comuni interessati ed Autorità portuale. La conferenza assume, entro i successivi sessanta giorni, a maggioranza le determinazioni in ordine al piano regolatore portuale.”

2. All'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, comma 4, le parole “, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura per la valutazione dell'impatto ambientale ed è quindi approvato dalla regione.” sono sostituite dalle seguenti: “ alle valutazioni ambientali prescritte dalla normativa vigente in materia. Nei successivi sessanta giorni la Regione emana il provvedimento di approvazione del piano regolatore portuale; decorso inutilmente tale termine il piano si intende comunque approvato. La procedura di esame ed approvazione dei piani regolatori portuali si applica anche alle varianti dei medesimi.”.

Art. 11

Riallocazione delle somme non utilizzate dalle autorità portuali

1. In caso di mancato impiego, da parte delle autorità portuali, dei fondi ad esse assegnati, in base alle pregresse leggi di settore, per la realizzazione di opere, con decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro delle infrastrutture, sono definiti i criteri generali e le modalità per disporre, laddove non si ravvisino giusti motivi contrari in relazione alle cause obiettive del mancato impiego, la revoca dei finanziamenti accordati, con obbligo, da parte delle autorità portuali interessate, di procedere alla restituzione dei fondi assegnati.

2. Nel caso in cui la revoca di cui al comma precedente comporti l'anticipata estinzione dei mutui accesi per la concessione dei relativi finanziamenti, sono esclusivamente a carico delle autorità portuali interessate non solo la restituzione allo Stato degli importi da esso versati all'istituto di credito finanziatore per capitale, interessi, oneri e penali, ma anche tutte le altre spese connesse all'estinzione del mutuo.

3. Le somme restituite dalle autorità portuali ai sensi del comma 1 sono versate su apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate del bilancio dello Stato per essere riassegnate ai pertinenti capitoli di spesa del Ministero dei trasporti al fine di essere destinati alle Autorità portuali, con decreto interministeriale del Ministro dei trasporti e del Ministro delle infrastrutture, per il finanziamento di altri interventi di sviluppo, ammodernamento e riqualificazione dei porti.

Art. 12

Revisione della normativa sulle quote dei piloti

Al fine di ridefinire la disciplina delle quote dei piloti in relazione alle condizioni di salute ed all'età prevista per la permanenza in servizio, è istituito un regime di trattamento di fine servizio da remunerarsi all'interno della tariffa di pilotaggio, con previsione, in via transitoria, di un regime di partecipazione a proventi per i piloti cancellati dal registro alternativo al predetto trattamento.

118 a 123 del D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 328, recante "Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)", con l'obiettivo di ridurre e rendere omogenea in tutti i porti l'incidenza del sistema delle quote sulle tariffe del servizio di pilotaggio.

Il Governo è delegato inoltre ad emanare, su proposta del Ministro dei trasporti, entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo per il coordinamento delle disposizioni del codice della navigazione con quelle introdotte dal comma 1, seguendo il criterio ed il principio direttivo dell'adeguamento della disciplina codicistica con indicazione espressa delle disposizioni abrogate.

Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Art. 13

Gestione del Sistema Informativo del Demanio Marittimo

1. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, determina le modalità ed il costo per l'accesso a titolo oneroso dei privati ai servizi on-line offerti dal sistema.

2. Le entrate derivanti dall'applicazione del precedente comma sono riassegnate su apposito capitolo del Ministero dei trasporti per garantire la gestione, la manutenzione e la funzionalità del sistema.

Art. 14

Riordino organizzativo e funzionale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

1. Al fine di adeguare l'assetto organizzativo e funzionale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera al mutato quadro ordinamentale, entro i limiti delle competenze ad esso conferite dalle disposizioni normative vigenti ed al fine di conseguire obiettivi di razionalizzazione e

maggior efficienza operativa, il Governo è delegato, entro venti mesi dall'entrata in vigore della presente legge, ad emanare, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa per quanto di competenza, uno o più decreti legislativi sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

- a) redazione in un unico testo normativo, dei compiti e delle funzioni attribuiti al Corpo e per l'effetto attuare una semplificazione razionalizzazione e snellimento delle stesse;
- b) adeguare la struttura organizzativa centrale e periferica del Corpo al nuovo quadro istituzionale e dei rapporti per delineare un assetto rispondente ai maggiori impegni soprattutto in materia di sicurezza marittima e della pesca in ambito dell'Unione europea ed internazionale nonché per realizzare una corrispondenza con i livelli di governo regionale e, a tal fine, ripartire le funzioni di coordinamento, ispettive e di controllo, svolte da strutture regionali ed interregionali del Corpo da quelle operative di vigilanza e controllo e amministrative, attribuite alle Capitanerie di porto e agli Uffici dipendenti;
- c) adeguare l'assetto ordinativo ai vari livelli gerarchici per accrescere l'efficacia dell'organizzazione centrale e periferica del Corpo, privilegiando la sua componente operativa, allo scopo di potenziare gli assetti diretti a garantire la sicurezza in mare e nei porti;
- d) flessibilità organizzativa, sottesa ad esigenze operative, da conseguire anche con atti amministrativi.

2. Al riordino organizzativo e funzionale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.