

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 22 dicembre 2004, n.340

Regolamento recante disciplina delle agevolazioni tariffarie, in materia di servizio di trasporto ferroviario di passeggeri e dell'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnato e di merci pericolose, a norma dell'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

Capo I

DISPOSIZIONI GENERALI

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'articolo 87, quinto comma, della Costituzione;

Visto l'articolo 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166, che
demanda

al Governo l'adozione di un regolamento per disciplinare il
sistema

delle agevolazione tariffarie in materia di servizi di trasporto
ferroviario, nonche' l'incentivazione del trasporto ferroviario
combinato, accompagnato e di merci pericolose e i relativi criteri
e

modalita' per l'erogazione delle connesse contribuzioni pubbliche;

Visto l'articolo 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n.
388;

Visto l'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'articolo 1-bis, comma 2, del decreto-legge 7 febbraio
2003,

n. 15, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 aprile 2003,
n.

62;

Visto l'articolo 7 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355,
convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n.

47;

Visto il decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188;

Visto l'articolo 1 del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168,

convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2004, n. 191;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica in data 14 marzo

2001, pubblicato nel supplemento straordinario alla Gazzetta

Ufficiale n. 163 del 16 luglio 2001, che approva il Piano generale
dei trasporti e della logistica;

Viste le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri in

data 30 gennaio 1997, recante linee guida per il risanamento

dell'Azienda F.S., e 18 marzo 1999, pubblicata nella Gazzetta

Ufficiale n. 113 del 17 maggio 1999;

Visto il Trattato costitutivo della Unione europea;

Visto il Libro bianco recante la politica europea dei trasporti

fino al 2010: il momento delle scelte, presentato dalla

Commissione

europea in data 12 settembre 2001;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri,

adottata nella riunione del 2 maggio 2003;

Vista l'approvazione della Commissione europea con decisione

C(2003) 4538 del 10 dicembre 2003, ai sensi del regolamento (CE)

n.659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999;

Udito il parere del Consiglio di Stato espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'Adunanza del 27 settembre 2004;

Sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'articolo 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione dell'11 novembre 2004;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze;

E m a n a

il seguente regolamento:

Art. 1.

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento disciplina i criteri e le modalita' di incentivazione del trasporto ferroviario di merci, nonche' il sistema delle agevolazioni tariffarie in materia di servizi di trasporto ferroviario di viaggiatori.

Avvertenze:

Il testo delle note qui pubblicato e' stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali e' operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti. Per le direttive CEE vengono forniti gli estremi di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee (GUCE).

Note alle premesse:

- L'art. 87, quinto comma, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

- Si riporta il testo dell'art. 38 della legge 1° agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti):

«Art. 38 (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e interventi per lo sviluppo del trasporto

ferroviario di merci). - 1. Per l'anno 2001, l'ammontare delle somme da corrispondere in relazione agli obblighi di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia previsti dal regolamento (CEE) n. 1191/1969 del Consiglio, del 26 giugno 1969, ed in conformita' all'art. 5 della direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, relativo alla disciplina della modalita' della fornitura e commercializzazione dei servizi, in attesa della stipula del contratto di servizio pubblico per l'anno 2001, e' accertato, in via definitiva e senza dare luogo a conguagli, in misura pari a quella complessivamente prevista per lo stesso anno e per lo stesso contratto dal bilancio di previsione dello Stato. Il Ministero dell'economia e delle finanze e' autorizzato a corrispondere alla societa' Trenitalia S.p.a., alle singole scadenze, le somme spettanti.

2. Per i servizi di trasporto ferroviario viaggiatori di interesse nazionale da sottoporre al regime degli obblighi di servizio pubblico, con particolare riferimento al trasporto passeggeri notturno e fatti salvi gli obblighi di servizio pubblico consistenti in agevolazioni tariffarie che saranno disciplinati con il regolamento di cui al comma 4, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre condizioni di concorrenzialita' dei servizi stessi, ad avviare procedure concorsuali per la scelta delle imprese ferroviarie per l'erogazione del servizio sulla base dei principi stabiliti con il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni.

3. Fino alla definitiva individuazione dei servizi di cui al comma 2 ed all'espletamento delle procedure di cui al medesimo comma, e comunque non oltre il 31 dicembre 2005, al fine di garantire la continuita' del servizio e tenuto conto degli attuali assetti del mercato, con contratto di servizio, da stipulare con la societa' Trenitalia S.p.a. sono definiti gli obblighi di servizio pubblico, i relativi oneri a carico dello Stato, nonche' le compensazioni spettanti alla medesima societa' in ragione degli obblighi di servizio previsti dalle norme vigenti.

4. Nel quadro della liberalizzazione del trasporto ferroviario il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adotta, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un regolamento, ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, per disciplinare gli interventi di cui al comma 5 del presente articolo, nonche' la materia relativa all'incentivazione del trasporto merci su ferrovia e a criteri e modalita' per l'erogazione della connessa contribuzione pubblica. Dalla data di entrata in vigore del regolamento sono abrogate le disposizioni vigenti, anche di legge, con esso incompatibili.

5. Alle imprese che si impegnano contrattualmente per un triennio con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con un'impresa ferroviaria a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose, e' riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio 2004-2006. Qualora a consuntivo l'impegno contrattuale non venga onorato per almeno il 90 per cento, il diritto di percepire il contributo decade automaticamente. Per trasporto combinato si intende il trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico. Per trasporto ferroviario di merci pericolose, anche in carri tradizionali, si intende il trasporto delle merci classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID). La misura del contributo e' stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo attribuite ai sensi del comma 6.

6. Nell'ambito dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e' istituito un fondo denominato «Fondo per la contribuzione agli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per le autostrade viaggianti», per il quale sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 14.500.000 euro per l'anno 2002, di 5.000.000 di euro per l'anno 2003 e di 13.000.000 di euro per l'anno 2004, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti da mutui o altre operazioni finanziarie che i soggetti individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono autorizzati ad effettuare. Almeno il 30 per cento e non oltre il 75 per cento di tali fondi e' destinato alla copertura finanziaria degli oneri di cui al comma 5.

7. Per il triennio 2004-2006, il 25 per cento degli importi di cui al comma 6, ripartito proporzionalmente per ciascuna annualita' del triennio, e' finalizzato al rilascio di un contributo per i treni-chilometri effettuati nel territorio nazionale a favore delle imprese ferroviarie che si impegnano a sottoscrivere un accordo di programma con i Ministeri competenti, previo accordo con le imprese di settore, per il trasporto combinato e accompagnato delle merci. Per trasporto combinato si intende il trasporto di merci effettuato con le modalita' definite al comma 5; per trasporto accompagnato si intende il trasporto di merci, caricate su veicoli adibiti al trasporto di merci su

strada, mediante carri ferroviari speciali.

8. A valere sul Fondo di cui al comma 6, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti puo' affidare incarichi di studio e di consulenza per elaborare studi di settore a supporto della definizione degli interventi dello Stato disciplinati dal presente articolo e per l'assistenza tecnica per la gestione delle relative procedure.

9. Il comma 2 dell'art. 145 della legge 23 dicembre 2000, n. 388, e' abrogato. Le infrastrutture ferroviarie per le quali risultino stipulati gli accordi nei termini e con le modalita' di cui all'art. 8, comma 6-bis, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e successive modificazioni, previa integrazione degli accordi di programma sottoscritti ai sensi dell'art. 8, comma 3, del medesimo decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e ratificati con decreto del Presidente del del Consiglio dei Ministri 16 novembre 2000, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2000, sono trasferite alle regioni territorialmente competenti, con le modalita' di cui all'art. 8, comma 4, del citato decreto legislativo n. 422 del 1997. Alla realizzazione degli interventi funzionali al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie delle linee Parma-Suzzara e Ferrara-Suzzara, coerentemente ai programmi di utilizzo delle risorse nell'ambito di itinerari di rilievo nazionale ed internazionale, si provvedera' attraverso una intesa generale quadro, con la quale saranno individuate le risorse necessarie.

10. All'onere derivante dall'attuazione del comma 6, pari a 14.500.000 euro per l'anno 2002, 19.500.000 euro per l'anno 2003 e 32.500.000 euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unita' previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.».

- Si riporta il testo dell'art. 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2001):

«Art. 131 (Disposizioni in materia di trasporto ferroviario e di applicazione della normativa vigente in materia di appalti ferroviari). - 1. Al fine di garantire il contenimento delle tariffe e il risanamento finanziario delle attivita' di trasporto ferroviario, il Ministro dei trasporti e della navigazione puo' rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146, anche in deroga a quanto disposto

dagli articoli 1, comma 1, lettera a), e 3, comma 1, lettera a), del medesimo decreto, a condizione di reciprocità qualora si tratti di imprese aventi sede all'estero o loro controllate; può altresì autorizzare la società Ferrovie dello Stato S.p.a. e le aziende in concessione ad effettuare operazioni in leasing per l'approvvigionamento d'uso di materiale rotabile. Gli articoli 14 e 18 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, si applicano per la parte concernente l'infrastruttura ferroviaria e cessano di applicarsi al trasporto ferroviario. La società Ferrovie dello Stato S.p.a. delibera le conseguenti modifiche statutarie.».

- Si riporta il testo dell'art. 17, comma 2 della legge 23 agosto 1988, n. 400 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri):

«2. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio di Stato, sono emanati i regolamenti per la disciplina delle materie, non coperte da riserva assoluta di legge prevista dalla Costituzione, per le quali le leggi della Repubblica, autorizzando l'esercizio della potestà regolamentare del Governo, determinano le norme generali regolatrici della materia e dispongono l'abrogazione delle norme vigenti, con effetto dall'entrata in vigore delle norme regolamentari.».

- Si riporta il testo dell'art. 1-bis, comma 2, del decreto-legge 7 febbraio 2003, n. 15, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 aprile 2003, n. 62, recante: «Misure urgenti per il finanziamento di interventi nei territori colpiti da calamità naturali e per l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 13, comma 1, della legge 1° agosto 2002, n. 166. Disposizioni urgenti per il superamento di situazioni di emergenza ambientale»:

«2. All'art. 38, comma 5, primo periodo, della legge 1° agosto 2002, n. 166, le parole: "nel triennio 2002-2004" sono sostituite dalle seguenti: "nel triennio 2003-2005".».

- Si riporta il testo dell'art. 7 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante: «Proroga dei termini previsti da disposizioni legislative»:

«Art. 7 (Interventi per incrementare il trasporto di merci per ferrovia). - 1. All'art. 38, comma 5, primo periodo, della legge 1° agosto 2002, n. 166, come modificato dall'art. 1-bis, comma 2, del decreto-legge 7 febbraio 2003, n. 15, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 aprile 2003, n. 62, le parole: "nel triennio 2003-2005" sono sostituite dalle seguenti "nel triennio 2004-2006".

Al comma 7, primo periodo, del medesimo art. 38, le

parole: "Per il triennio 2003-2005" sono sostituite dalle seguenti: "Per il triennio 2004-2006".».

- Il decreto-legislativo 8 luglio 2003, n. 188, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 118/L del 24 luglio 2003, reca: Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria».

- Si riporta il testo dell'art. 1 del decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2004, n. 191, recante: «Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica»:

«Art. 1 (Interventi correttivi di finanza pubblica). -
1. L'autorizzazione di spesa di cui all'art. 61, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e' ridotta di 150 milioni di euro per l'anno 2004. A tale fine sono ridotte di pari importo le risorse disponibili, gia' preordinate con delibera CIPE n. 16 del 9 maggio 2003, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 156 dell'8 luglio 2003, al finanziamento degli interventi per l'attribuzione di un ulteriore contributo per le assunzioni effettuate negli ambiti territoriali di cui al comma 10 dell'art. 7 della legge 23 dicembre 2000, n. 388.

2. Gli importi disponibili derivanti dalle revoche degli incentivi alle imprese, nonche' dei finanziamenti relativi agli strumenti della programmazione negoziata, gia' disposte e da disporre per gli anni 2003 e 2004, sono utilizzati per il finanziamento delle iniziative in corso e per quelle derivanti dai nuovi bandi da effettuarsi con le procedure di cui al decreto-legge 22 ottobre 1992, n. 415, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1992, n. 488, nonche' per quelle relative agli strumenti della programmazione negoziata. Conseguentemente, l'autorizzazione di spesa destinata al finanziamento degli incentivi, di cui al citato decreto-legge n. 415 del 1992, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 488 del 1992, e' ridotta di 750 milioni di euro per l'anno 2004 e l'autorizzazione di spesa di cui all'art. 61, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, come rifinanziata dalla tabella D della legge 24 dicembre 2003, n. 350, per la parte relativa agli strumenti di programmazione negoziata di cui all'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, limitatamente ai contratti d'area e ai contratti di programma, e' ridotta di 250 milioni di euro per l'anno 2004. Le predette somme sono prelevate dalla contabilita' speciale n. 1726 intestata al Fondo innovazione tecnologica per essere versate all'entrata del bilancio dello Stato. Per l'anno 2004 le erogazioni alle imprese per contributi a fondo perduto relative all'art. 1, comma 2, del citato decreto-legge n. 415 del 1992, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 488 del 1992, all'art. 2, comma 203, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, alla legge 1° marzo 1986, n. 64, e alla legge 17

febbraio 1982, n. 46, non possono superare l'importo complessivo di euro 1.700 milioni; ai fini del relativo monitoraggio il Ministero delle attività produttive comunica mensilmente al Ministero dell'economia e delle finanze i pagamenti effettuati.

3. L'autorizzazione di spesa di cui all'art. 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate, come rideterminata ai sensi delle tabelle D ed F della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e' ridotta di 100 milioni di euro per l'anno 2004.

4. All'art. 26 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, e successive modificazioni, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nella rubrica sono soppresse le parole: "che abbiano rilevanza nazionale";

b) al comma 1 sono soppresse le parole: "a rilevanza nazionale";

c) il comma 3 e' sostituito dai seguenti:

«3. Le amministrazioni pubbliche possono ricorrere alle convenzioni stipulate ai sensi del comma 1, ovvero ne utilizzano i parametri di prezzo-qualità, come limiti massimi, per l'acquisto di beni e servizi comparabili oggetto delle stesse, anche utilizzando procedure telematiche per l'acquisizione di beni e servizi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 4 aprile 2002, n. 101. La stipulazione di un contratto in violazione del presente comma e' causa di responsabilità amministrativa; ai fini della determinazione del danno erariale si tiene anche conto della differenza tra il prezzo previsto nelle convenzioni e quello indicato nel contratto. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano ai comuni con popolazione fino a 1.000 abitanti e ai comuni montani con popolazione fino a 5.000 abitanti.

3-bis. I provvedimenti con cui le amministrazioni pubbliche deliberano di procedere in modo autonomo a singoli acquisti di beni e servizi sono trasmessi alle strutture e agli uffici preposti al controllo di gestione, per l'esercizio delle funzioni di sorveglianza e di controllo, anche ai sensi del comma 4. Il dipendente che ha sottoscritto il contratto allega allo stesso una apposita dichiarazione con la quale attesta, ai sensi e per gli effetti degli articoli 47 e seguenti del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e successive modifiche, il rispetto delle disposizioni contenute nel comma 3.".

5. Dopo l'art. 198 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e' inserito il seguente:

"Art. 198-bis (Comunicazione del referto). - 1.

Nell'ambito dei sistemi di controllo di gestione di cui agli articoli 196, 197 e 198, la struttura operativa alla

quale e' assegnata la funzione del controllo di gestione fornisce la conclusione del predetto controllo, oltre che agli amministratori ed ai responsabili dei servizi ai sensi di quanto previsto dall'art. 198, anche alla Corte dei conti.".

6. Al fine di agevolare il perseguimento degli obiettivi di finanza pubblica sono disposte le riduzioni di autorizzazioni di spesa e di spese discrezionali di cui alla allegata Tabella n. 1, per gli importi ivi distintamente indicati. Al fine di assicurare la necessaria flessibilita' del bilancio, resta comunque ferma la possibilita' di disporre variazioni compensative ai sensi della vigente normativa e, in particolare, dell'art. 2, comma 4-quinquies, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modifiche, dell'art. 3, comma 5, del decreto legislativo 7 agosto 1997, n. 279, e successive modifiche, e dell'art. 18, commi 10, 11 e 22, della legge 24 dicembre 2003, n. 351.

7. I residui di stanziamento delle spese in conto capitale del bilancio dello Stato, accertati alla data del 31 dicembre 2003, con esclusione delle spese relative alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero dell'interno, alle aree sottoutilizzate, alla cooperazione allo sviluppo, alle calamita' naturali, ad accordi internazionali, al federalismo amministrativo, all'informatica e al Fondo per l'occupazione, sono ridotti del 50 per cento.

8. Per l'anno 2004 gli enti previdenziali pubblici si adeguano ai principi di cui al presente articolo riducendo le proprie spese di funzionamento per consumi intermedi non aventi natura obbligatoria in misura non inferiore al 30 per cento rispetto alle previsioni iniziali. Gli importi derivanti da tali riduzioni sono resi indisponibili previo accantonamento in apposito fondo, fino a diversa determinazione da adottare con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze. La riduzione non si applica, comunque, alle spese dipendenti dalla prestazione di servizi correlati a diritti soggettivi dell'utente.

9. La spesa annua sostenuta nell'anno 2004 dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, escluse le universita', gli enti di ricerca e gli organismi equiparati, per studi ed incarichi di consulenza conferiti a soggetti estranei all'amministrazione, deve essere non superiore alla spesa annua mediamente sostenuta nel biennio 2001 e 2002, ridotta del 15 per cento. L'affidamento di incarichi di studio o di ricerca, ovvero di consulenze a soggetti estranei all'amministrazione in materia e per oggetti rientranti nelle competenze della struttura burocratica dell'ente, deve essere adeguatamente motivato ed e' possibile soltanto nei casi previsti dalla legge ovvero nell'ipotesi di eventi straordinari. In ogni caso va

preventivamente comunicato agli organi di controllo ed agli organi di revisione di ciascun ente. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale. Le pubbliche amministrazioni, nell'esercizio dei diritti dell'azionista nei confronti delle società di capitali a totale partecipazione pubblica, adottano le opportune direttive per conformarsi ai principi di cui al presente comma. Le predette direttive sono comunicate in via preventiva alla Corte dei conti. La disposizione di cui al presente comma non si applica agli organismi collegiali previsti per legge o per regolamento, ovvero dichiarati comunque indispensabili ai sensi dell'art. 18 della legge 28 dicembre 2001, n. 448. Ferma restando l'invarianza della spesa complessiva gravante sul bilancio della Presidenza del Consiglio dei Ministri, per i centri di responsabilità amministrativa afferenti ai Ministri senza portafoglio il limite di spesa stabilito dal presente comma può essere superato in casi eccezionali previa adozione di un motivato provvedimento da parte del Ministro competente.

10. La spesa annua sostenuta nell'anno 2004 dalle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, per missioni all'estero e spese di rappresentanza, relazioni pubbliche e convegni, deve essere non superiore alla spesa annua mediamente sostenuta negli anni dal 2001 al 2003, ridotta del 15 per cento. Gli atti e i contratti posti in essere, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, in violazione della disposizione contenuta nel primo periodo del presente comma costituiscono illecito disciplinare e determinano responsabilità erariale. Gli organi di controllo e gli organi di revisione di ciascun ente vigilano sulla corretta applicazione del presente comma. Il limite di spesa stabilito dal presente comma può essere superato in casi eccezionali, previa adozione di un motivato provvedimento adottato dall'organo di vertice dell'amministrazione, da comunicare preventivamente agli organi di controllo ed agli organi di revisione dell'ente.

11. In coerenza con le riduzioni di spesa per consumi intermedi previste dal presente articolo, ai fini della tutela dell'unità economica della Repubblica, ciascuna regione a statuto ordinario, ciascuna provincia e ciascun comune con popolazione superiore a 5.000 abitanti concorrono alla realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica per il triennio 2004-2006 assicurando che la spesa per l'acquisto di beni e servizi, esclusa quella dipendente dalla prestazione di servizi correlati a diritti soggettivi dell'utente, sostenuta nell'anno 2004 non sia superiore alla spesa annua mediamente sostenuta negli anni dal 2001 al 2003, ridotta del 10 per cento. Tale riduzione si applica anche alla spesa per missioni all'estero e per il

funzionamento di uffici all'estero, nonché alle spese di rappresentanza, relazioni pubbliche e convegni ed alla spesa per studi ed incarichi di consulenza conferiti a soggetti estranei all'amministrazione, inclusi quelli ad alto contenuto di professionalità conferiti ai sensi del comma 6 dell'art. 110 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Si applicano il secondo, il terzo, il quarto, il quinto ed il sesto periodo del comma 9, nonché il secondo, il terzo ed il quarto periodo del comma 10. Per le regioni e gli enti locali che hanno rispettato, nell'anno 2003 e fino al 30 giugno 2004, gli obiettivi previsti relativamente al Patto di stabilità interno, la riduzione del 10 per cento non si applica con riferimento alle spese che siano già state impegnate alla data di entrata in vigore del presente decreto.

12. (Omissis).

13. All'art. 4, comma 177, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, dopo le parole: "sono da intendere", sono inserite le seguenti: "come contributo pluriennale per la realizzazione di investimenti e di azioni mirate a favorire il trasporto delle merci con modalità alternative, includendo nel costo degli stessi anche gli oneri derivanti dagli eventuali finanziamenti necessari, ovvero".».

- Il decreto del Presidente della Repubblica del 14 marzo 2001, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 163 del 16 luglio 2001, reca «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica».

- La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 marzo 1999, reca «Risanamento delle Ferrovie dello Stato» pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 113 del 17 maggio 1999.

- La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 30 gennaio 1997, reca «Linee guida per il risanamento dell'azienda F.S.».

- Il Trattato sull'Unione europea reca tra l'altro disposizioni in materia di politica dei trasporti (Titolo V) e in materia di norme comunitarie sulla concorrenza (Titolo VI - Capo I).

- La decisione della Commissione europea C(2003) 4538 del 10 dicembre 2003, approva il piano di incentivazione per il trasporto merci per ferrovia di cui all'art. 38 della legge n. 166/2002, ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante «Modalità di applicazione dell'art. 93 del trattato CE» pubblicato della G.U.C.E. 24 marzo 1999, n. L 83. Entrato in vigore il 16 aprile 1999.

- Si riporta il testo dell'art. 2 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 recante: «Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le

materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali»:

«Art. 2 (Compiti). - 1. Al fine di garantire la partecipazione delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano a tutti i processi decisionali di interesse regionale, interregionale ed infraregionale, la Conferenza Stato-regioni:

- a) promuove e sancisce intese, ai sensi dell'art. 3;
- b) promuove e sancisce accordi di cui all'art. 4;
- c) nel rispetto delle competenze del Comitato interministeriale per la programmazione economica, promuove il coordinamento della programmazione statale e regionale ed il raccordo di quest'ultima con l'attività degli enti e soggetti, anche privati, che gestiscono funzioni o servizi di pubblico interesse aventi rilevanza nell'ambito territoriale delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano;
- d) acquisisce le designazioni dei rappresentanti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, nei casi previsti dalla legge;
- e) assicura lo scambio di dati ed informazioni tra il Governo, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano secondo le modalità di cui all'art. 6;
- f) fermo quanto previsto dagli statuti speciali e dalle relative norme di attuazione, determina, nei casi previsti dalla legge, i criteri di ripartizione delle risorse finanziarie che la legge assegna alle regioni e alle province autonome di Trento e di Bolzano, anche a fini di perequazione;
- g) adotta i provvedimenti che sono ad essa attribuiti dalla legge;
- h) formula inviti e proposte nei confronti di altri organi dello Stato, di enti pubblici o altri soggetti, anche privati, che gestiscono funzioni o servizi di pubblico interesse;
- i) nomina, nei casi previsti dalla legge, i responsabili di enti ed organismi che svolgono attività o prestano servizi strumentali all'esercizio di funzioni concorrenti tra Governo, regioni e province autonome di Trento e di Bolzano;
- l) approva gli schemi di convenzione tipo per l'utilizzo da parte dello Stato e delle regioni di uffici statali e regionali.

2. Ferma la necessità dell'assenso del Governo, l'assenso delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano per l'adozione degli atti di cui alle lettere f), g) ed i) del comma 1 e' espresso. quando non e' raggiunta l'unanimità, dalla maggioranza dei presidenti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, componenti la Conferenza Stato-regioni, o da assessori da essi delegati a rappresentarli nella singola

seduta.

3. La Conferenza Stato-regioni e' obbligatoriamente sentita in ordine agli schemi di disegni di legge e di decreto legislativo o di regolamento del Governo nelle materie di competenza delle regioni o delle province autonome di Trento e di Bolzano che si pronunzia entro venti giorni; decorso tale termine, i provvedimenti recanti attuazione di direttive comunitarie sono emanati anche in mancanza di detto parere. Resta fermo quanto previsto in ordine alle procedure di approvazione delle norme di attuazione degli statuti delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

4. La Conferenza e' sentita su ogni oggetto di interesse regionale che il Presidente del Consiglio dei Ministri ritiene opportuno sottoporre al suo esame, anche su richiesta della Conferenza dei presidenti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano.

5. Quando il Presidente del Consiglio dei Ministri dichiara che ragioni di urgenza non consentono la consultazione preventiva, la Conferenza Stato-regioni e' consultata successivamente ed il Governo tiene conto dei suoi pareri:

a) in sede di esame parlamentare dei disegni di legge o delle leggi di conversione dei decreti-legge;

b) in sede di esame definitivo degli schemi di decreto legislativo sottoposti al parere delle commissioni parlamentari.

6. Quando il parere concerne provvedimenti gia' adottati in via definitiva, la Conferenza Stato-regioni puo' chiedere che il Governo lo valuti ai fini dell'eventuale revoca o riforma dei provvedimenti stessi.

7. La Conferenza Stato-regioni valuta gli obiettivi conseguiti ed i risultati raggiunti, con riferimento agli atti di pianificazione e di programmazione in ordine ai quali si e' pronunciata.

8. Con le modalita' di cui al comma 2 la Conferenza Stato-regioni delibera, altresi':

a) gli indirizzi per l'uniforme applicazione dei percorsi diagnostici e terapeutici in ambito locale e le misure da adottare in caso di mancato rispetto dei protocolli relativi, ivi comprese le sanzioni a carico del sanitario che si discosti dal percorso diagnostico senza giustificato motivo, ai sensi dell'art. 1, comma 28, della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

b) i protocolli di intesa dei progetti di sperimentazione gestionali individuati, ai sensi dell'art. 9-bis del decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 502, e successive modificazioni ed integrazioni;

c) gli atti di competenza degli organismi a composizione mista Stato-regioni soppressi ai sensi dell'art. 7.

9. La Conferenza Stato-regioni esprime intesa sulla

proposta, ai sensi dell'art. 5, comma 3, del decreto legislativo 30 giugno 1993, n. 266, del Ministro della sanità di nomina del direttore dell'Agenzia per i servizi regionali.».

Art. 2.

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «legge»: la legge 1° agosto 2002, n. 166;
- b) «agevolazione tariffaria»: l'obbligo dell'impresa ferroviaria a rendere un servizio di trasporto a favore di determinate categorie di viaggiatori a condizioni tariffarie agevolate o gratuite;
- c) «impresa ferroviaria»: qualsiasi impresa privata o pubblica avente sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea ed avente titolo ad accedere all'infrastruttura ferroviaria nazionale, la cui attività principale consiste nell'espletamento di servizi di trasporto di merci o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione, ai sensi dell'articolo 3 del [decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188](#);
- d) «impresa»: impresa individuale, o in forma societaria, o loro consorzi, costituiti ai sensi dell'articolo 2602 del codice civile, regolarmente costituiti ed aventi sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea, che commissiona treni per il trasporto di merci ai sensi del comma 5 dell'articolo 38 della legge, in conto proprio o di terzi. Ai sensi della decisione della Commissione europea C(2003) 4358 del 10 dicembre 2003 sono incluse, su base di reciprocità, anche le imprese svizzere che operano sul territorio italiano;
- e) «trasporto combinato»: trasporto merci per cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico;
- f) «trasporto ferroviario di merci pericolose»: il trasporto di merci, anche in carri tradizionali, classificate dal regolamento internazionale per il trasporto di merci pericolose (RID);
- g) «trasporto accompagnato»: trasporto di merci, caricate su veicoli adibiti al trasporto di merci su strada, mediante carri ferroviari speciali;
- h) «treno completo»: treno commissionato ad un'impresa ferroviaria da un'unica impresa, la cui composizione di carri ferroviari carichi o di carri cisterna per il trasporto di merci

pericolose raggiunga almeno il trenta per cento della massima lunghezza ammessa dalla linea origine/destinazione ovvero il trenta

per cento della massa trainabile ammessa dal locomotore;

i) «utente del trasporto»: impresa, come definita ai sensi del presente articolo, per il cui conto viene svolto il trasporto di merci per ferrovia in quanto titolare della proprietà della merce per la quale il trasporto è effettuato;

l) «grado di bilanciamento del traffico»: il rapporto, su una determinata relazione, valutato su base annua ed espresso in percentuale, fra le unità intermodali ed i carri cisterna per il trasporto di merci pericolose trasportate da ciascuna impresa nel verso di percorrenza meno carico di unità e le unità trasportate nel verso maggiormente carico.

Note all'art. 2:

- Per i riferimenti della legge 1° agosto 2002, n. 166 si veda nelle note alle premesse.

- Si riporta il testo dell'art. 3 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188:

«Art. 3 (Definizioni). - 1. Ai fini del presente decreto si intende per:

- a) "assegnazione di capacità", il processo attraverso il quale vengono esaminate le richieste e definita l'assegnazione della capacità di una determinata infrastruttura ferroviaria;
- b) "richiedente", un'impresa ferroviaria titolare di licenza e/o un'associazione internazionale di imprese ferroviarie, ciascuna in possesso di licenza, nonché una persona fisica o giuridica con un interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura ai fini dell'effettuazione di un servizio di trasporto ferroviario, che stipula apposito "accordo quadro" con il gestore dell'infrastruttura e che non esercita attività di intermediazione commerciale sulla capacità acquisita con lo stesso accordo quadro; sono altresì richiedenti le regioni e le province autonome limitatamente ai servizi di propria competenza;
- c) "infrastruttura saturata", una sezione della rete infrastrutturale ferroviaria dove, anche dopo il coordinamento delle diverse richieste di assegnazione di capacità, non è possibile soddisfare pienamente la domanda, anche se solo in determinati periodi temporali di esercizio;
- d) "piano di potenziamento della capacità", una misura o una serie di misure con un calendario di attuazione volte a rimediare alle limitazioni di capacità che portano a dichiarare una sezione dell'infrastruttura "infrastruttura saturata";
- e) "coordinamento", la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità

di infrastruttura confliggenti;

f) "accordo quadro", un accordo di carattere generale giuridicamente vincolante di diritto pubblico o privato, che definisce i diritti e gli obblighi di un richiedente e del gestore dell'infrastruttura in relazione alla capacita' di infrastruttura da assegnare e ai diritti da riscuotere per un periodo superiore alla vigenza di un orario di servizio;

g) "impresa ferroviaria", qualsiasi impresa pubblica o privata titolare di una licenza, la cui attivita' principale consiste nella prestazione di servizi per il trasporto di merci e/o di persone per ferrovia e che garantisce obbligatoriamente la trazione; sono comprese anche le imprese che forniscono solo la trazione;

h) "gestore dell'infrastruttura" soggetto incaricato in particolare della realizzazione, della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria e della gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria. I compiti del gestore dell'infrastruttura, anche per parte della rete, possono essere assegnati a diversi soggetti con i vincoli definiti nelle norme comunitarie vigenti e nel presente decreto;

i) "rete", l'intera infrastruttura ferroviaria gestita da un gestore dell'infrastruttura;

l) "rete ferroviaria transeuropea per il trasporto delle merci", l'infrastruttura per il servizio di trasporto internazionale di merci come individuata nell'allegato I della direttiva 2001/12/CE;

m) "prospetto informativo della rete", un documento in cui sono precisati in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di definizione e di riscossione dei corrispettivi dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi, nonche' quelli relativi all'assegnazione della capacita' e che contiene anche ogni altra informazione necessaria per presentare richieste di capacita' di infrastruttura;

n) "infrastruttura ferroviaria", l'infrastruttura definita nell'allegato 1, parte A, del regolamento (CEE) n. 2598/70 del 18 dicembre 1970 della Commissione, che individua il contenuto delle voci degli schemi per la contabilita' dell'allegato I del regolamento (CEE) n. 1108/70 del 4 giugno 1970 del Consiglio, ad eccezione dell'ultimo alinea che, ai soli fini del presente decreto, si limita alla formulazione di "Edifici adibiti al servizio delle infrastrutture";

o) "associazione internazionale di imprese ferroviarie", associazione che comprende almeno due imprese ferroviarie stabilite in due o piu' Stati dell'Unione europea, che ha lo scopo di fornire prestazioni di trasporto internazionale tra Stati membri;

p) "licenza", autorizzazione, valida su tutto il territorio comunitario, rilasciata dalle apposite autorita'

degli Stati membri a un'impresa che ha sede nel territorio comunitario, con cui viene riconosciuta la qualita' di "impresa ferroviaria" e viene legittimato l'espletamento di servizi internazionali di trasporto di merci o di persone per ferrovia; la licenza puo' essere limitata alla prestazione di determinati tipi di servizi;

q) "autorita' preposta al rilascio delle licenze", l'organismo incaricato dallo Stato membro di rilasciare le licenze in campo ferroviario. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e' l'organismo nazionale incaricato del rilascio delle licenze alle imprese ferroviarie che hanno sede nel territorio italiano;

r) "titolo autorizzatorio", il titolo di cui all'art. 131, comma 1, della legge 23 dicembre 2000, n. 388, rilasciato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti su richiesta delle imprese ferroviarie in possesso di licenza, che consente l'espletamento, sulla rete infrastrutturale nazionale, di tutte le tipologie di servizi di trasporto in ambito nazionale ed internazionale, a condizioni di reciprocita' qualora si tratti di imprese ferroviarie aventi sede all'estero o loro controllate;

s) "servizio di trasporto internazionale", di merci o di passeggeri, il servizio di trasporto nel quale il treno attraversa almeno una frontiera di uno Stato membro; il treno puo' essere unito ad altro convoglio e/o anche scomposto e le varie sezioni possono avere origini e destinazioni diverse, purché tutto il materiale rotabile trainato attraversi almeno una frontiera;

t) "orario di servizio", i dati che definiscono tutti i movimenti programmati dei treni e del materiale rotabile sull'infrastruttura in questione durante il suo periodo di validita';

u) "traccia oraria", la frazione di capacita' dell'infrastruttura ferroviaria necessaria a far viaggiare un convoglio tra due localita' in un determinato periodo temporale;

v) "capacita'", la somma delle tracce orarie che costituiscono la potenzialita' di utilizzo di determinati segmenti di infrastruttura ferroviaria;

z) "servizi regionali", i servizi di trasporto destinati a soddisfare le esigenze in materia di trasporto di una o piu' regioni.».

- Per la decisione Commissione europea C(2003) 4358 del 10 dicembre 2003, si veda nelle note alle premesse.

Art. 3.

Regolazione del mercato del trasporto ferroviario

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, disciplinera' l'accesso dei veicoli stradali, nei giorni festivi e prefestivi, ai terminal ferroviari intermodali, al fine di

favorire il trasporto combinato delle merci e il trasporto delle merci pericolose per ferrovia.

Capo II

AGEVOLAZIONI TARIFFARIE

Art. 4.

Agevolazioni tariffarie in materia di trasporto ferroviario passeggeri

1. A decorrere dal sessantesimo giorno successivo alla data di emanazione della deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ai sensi del comma 3, le agevolazioni tariffarie per il trasporto ferroviario di passeggeri previste dall'articolo 2 del decreto del Ministro dei trasporti n. 1-T del 3 gennaio 1990 sono soppresse.

2. A decorrere dalla medesima data le Amministrazioni statali competenti regolano direttamente, mediante convenzioni da stipulare

con le imprese ferroviarie, le agevolazioni tariffarie da applicare

in relazione a:

a) categorie sociali meritevoli di tutela, in attuazione dell'articolo 117 della Costituzione ed in conformita' con i principi

di solidarieta' e di sostegno sanciti nella Costituzione;

b) funzioni o istituzioni di utilita' collettiva che rientrano nella competenza dello Stato a norma dell'articolo 117 della Costituzione.

3. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento il CIPE, su proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano di cui all'articolo 1 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, ed in conformita' ai principi di

cui agli articoli 73 e 87 del Trattato sull'Unione europea del 7 febbraio 1992, procede ad individuare le categorie dei soggetti beneficiari e l'elenco delle amministrazioni tenute all'applicazione.

In sede di prima applicazione puo' procedere mediante revisione delle

previsioni di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dei trasporti n. 1-T del 3 gennaio 1990, di cui al comma 1. Il CIPE provvede altresì a quantificare le risorse da destinare alle Amministrazioni competenti, a valere sul capitolo 1542 (U.P.B. 3.1.2.8 - Ministero economia e finanze) del bilancio di previsione annuale dello Stato.

4. La previsione delle agevolazioni tariffarie lascia invariati gli

obblighi di trasporto di cui all'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativi alle prestazioni da rendere al viaggiatore beneficiario dell'agevolazione.

5. Fino alla stipulazione delle convenzioni di cui al presente articolo prosegue l'applicazione delle agevolazioni tariffarie per il trasporto ferroviario di viaggiatori, come regolata con i contratti di servizio o con le convenzioni in vigore.

Note all'art. 4:

- L'art. 117 della Costituzione reca:

«Art. 117. - La potestà legislativa è esercitata dallo Stato e dalle regioni nel rispetto della Costituzione, nonché dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali.

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

- a) politica estera e rapporti internazionali dello Stato, rapporti dello Stato con l'Unione europea, diritto di asilo e condizione giuridica dei cittadini di Stati non appartenenti all'Unione europea;
- b) immigrazione;
- c) rapporti tra la Repubblica e le confessioni religiose;
- d) difesa e Forze armate; sicurezza dello Stato; armi, munizioni ed esplosivi;
- e) moneta, tutela del risparmio e mercati finanziari; tutela della concorrenza; sistema valutario; sistema tributario e contabile dello Stato, perequazione delle risorse finanziarie;
- f) organi dello Stato e relative leggi elettorali; referendum statali; elezione del Parlamento europeo;
- g) ordinamento e organizzazione amministrativa dello Stato e degli enti pubblici nazionali;
- h) ordine pubblico e sicurezza, ad esclusione della polizia amministrativa locale;
- i) cittadinanza, stato civile e anagrafi;
- l) giurisdizione e norme processuali; ordinamento civile e penale; giustizia amministrativa;
- m) determinazione dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale;
- n) norme generali sull'istruzione;
- o) previdenza sociale;
- p) legislazione elettorale, organi di governo e funzioni fondamentali di comuni, province e città metropolitane;
- q) dogane, protezione dei confini nazionali e

profilassi internazionale;

r) pesi, misure e determinazione del tempo;

coordinamento informativo statistico e informatico dei dati dell'amministrazione statale, regionale e locale; opere dell'ingegno;

s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: rapporti internazionali e con l'Unione europea delle regioni; commercio con l'estero; tutela e sicurezza del lavoro; istruzione, salva l'autonomia delle istituzioni scolastiche e con esclusione della istruzione e della formazione professionale; professioni; ricerca scientifica e tecnologica e sostegno dell'innovazione per i settori produttivi; tutela della salute; alimentazione; ordinamento sportivo; protezione civile; governo del territorio; porti e aeroporti civili; grandi reti di trasporto e di navigazione; ordinamento della comunicazione; produzione, trasporto e distribuzione nazionale dell'energia; previdenza complementare e integrativa; armonizzazione dei bilanci pubblici e coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario; valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali; casse di risparmio, casse rurali, aziende di credito di carattere regionale; enti di credito fondiario e agrario a carattere regionale. Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato. Spetta alle regioni la potestà legislativa in riferimento ad ogni materia non espressamente riservata alla legislazione dello Stato.

Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nelle materie di loro competenza, partecipano alle decisioni dirette alla formazione degli atti normativi comunitari e provvedono all'attuazione e all'esecuzione degli accordi internazionali e degli atti dell'Unione europea, nel rispetto delle norme di procedura stabilite da legge dello Stato, che disciplina le modalità di esercizio del potere sostitutivo in caso di inadempienza.

La potestà regolamentare spetta allo Stato nelle materie di legislazione esclusiva, salva delega alle regioni. La potestà regolamentare spetta alle regioni in ogni altra materia. I comuni, le province e le città metropolitane hanno potestà regolamentare in ordine alla disciplina dell'organizzazione e dello svolgimento delle funzioni loro attribuite.

Le leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive.

La legge regionale ratifica le intese della regione con altre regioni per il migliore esercizio delle proprie funzioni, anche con individuazione di organi comuni. Nelle materie di sua competenza la regione puo' concludere accordi con Stati e intese con enti territoriali interni ad altro Stato, nei casi e con le forme disciplinati da leggi dello Stato.».

- L'art. 1 del citato decreto legislativo n. 281 del 1997, reca:

«Art. 1 (Ambito della disciplina). - 1. In attuazione dell'art. 9 della legge 15 marzo 1997, n. 59, e ferme restando le competenze ad essa attribuite, il presente decreto disciplina le attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, di seguito denominata "Conferenza Stato-regioni", e la sua unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune, con la Conferenza Stato-citta' ed autonomie locali. 2. Ulteriori compiti e funzioni potranno essere attribuiti contestualmente alla definitiva individuazione, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lettera c), della legge 15 marzo 1997, n. 59, delle procedure e degli strumenti di raccordo fra i livelli di governo.».

- Il regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio del 26 giugno 1969 e' relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

Capo III

DISCIPLINA DELL'INCENTIVAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Art. 5.

Principi di riequilibrio modale

1. Gli incentivi oggetto del presente Capo sono destinati allo sviluppo di attivita' imprenditoriali che favoriscano il riequilibrio modale del trasporto delle merci sul territorio italiano.

SEZIONE I

Interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci

Art. 6.

Interventi per lo sviluppo del trasporto ferroviario di merci

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede ad elaborare il Piano per l'istituzione di uno o piu' sistemi di incentivazione all'utilizzo del trasporto di merci per ferrovia, individuando le risorse necessarie in aggiunta a quelle rese disponibili dall'articolo 38 della legge.

2. I sistemi di incentivazione di cui al presente articolo

rispondono a criteri di non discriminatorietà', equità', trasparenza.

La misura dell'incentivazione non può essere superiore alla differenza del valore monetario dei costi esterni imputabili al trasporto di merci su strada e dei costi esterni imputabili al trasporto di merci su ferro, ed entro questi limiti è articolata in

modo da massimizzare l'efficacia del sistema di incentivazione che consiste nell'aumento ovvero nel contenimento della riduzione della

quota di merci trasportate per ferrovia.

3. I sistemi di incentivazione di cui al comma 1 incidono su una o più delle seguenti variabili:

a) tariffe applicate all'utente del trasporto;

b) livello della qualità dei servizi offerti;

c) dotazione di beni durevoli utilizzati per la produzione di servizi di trasporto di merci per ferrovia.

4. Il Piano di cui al comma 1 è sottoposto alla valutazione della Commissione europea, ai sensi del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, del 22 marzo 1999.

Nota all'art. 6:

- Per il Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 si veda nelle note alle premesse.

SEZIONE II

Incentivazione del trasporto ferroviario combinato e del trasporto ferroviario di merci pericolose

Art. 7.

Individuazione delle risorse da destinare ai sistemi di incentivazione di cui ai commi 5 e 6 dell'articolo 38 della legge

1. Per il triennio 2004-2006, le risorse del «Fondo per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose e agli investimenti per le autostrade viaggianti», di cui all'articolo 38, comma 6, della legge

1° agosto 2002, n. 166, sono destinate per il cinquanta per cento agli interventi di cui al comma 5 del medesimo articolo.

2. Tenuto conto di quanto stabilito al comma 1 e di quanto stabilito dal comma 7 dell'articolo 38 della legge, il venticinque per cento del Fondo di cui al comma 6 dell'articolo 38 della legge stessa, è destinato a contributi per gli investimenti per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, con particolare riferimento al trasporto combinato e di merci pericolose ed agli investimenti per autostrade viaggianti.

3. Un ammontare non superiore all'uno per cento delle risorse di cui ai commi 1 e 2 è destinato al finanziamento, ai sensi dell'articolo 38, comma 8, della legge, degli incarichi di studio

e

di consulenza per elaborare studi di settore a supporto della definizione degli interventi dello Stato disciplinati dallo stesso articolo 38 e per l'assistenza tecnica per la gestione delle relative procedure.

4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'individuazione di modalita' operative che consentano di rendere disponibili, nel triennio di attuazione degli interventi di cui al presente articolo, le risorse di cui al comma 6 dell'articolo 38 della legge, anche mediante convenzioni di finanziamento con istituti di credito, al fine di garantire il perseguimento ottimale delle finalita' di cui al medesimo articolo 38.

Art. 8.

Criteri e modalita' per la determinazione degli incentivi di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge

1. Ai sensi dell'articolo 38, comma 5, della legge, la misura del contributo e' stabilita con decreto del Ministro delle infrastrutture

e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, in funzione del limite massimo di risorse a tale scopo destinate dall'articolo 7, comma 1.

2. La misura degli incentivi di cui al comma 1 non puo' essere superiore alla differenza del valore monetario dei costi esterni tra

il trasporto di merci su strada ed il trasporto di merci su ferro ed

e' articolata in funzione dell'obiettivo di massimizzare l'effetto di incentivazione al riequilibrio modale prodotto dall'attribuzione dei

fondi, con effettiva riduzione dei costi di accesso al trasporto ferroviario per gli utenti del trasporto.

3. La misura degli incentivi di cui al presente articolo e' costituita da un incentivo base e da un incentivo premiante.

L'incentivo base e' articolato in funzione della tipologia di trasporto, della distanza tra origine e destinazione e del grado di

bilanciamento del traffico. L'incentivo premiante consiste nell'assegnazione di una quota di fondi da corrispondere a ciascuna

impresa a fronte dell'incremento, valutato annualmente, delle quantita' annue di treni-chilometro prodotti dalla stessa, misurato

attraverso il raffronto con valori omogenei relativi ad un periodo base.

4. La quota di risorse destinata agli incentivi di cui al comma 5

dell'articolo 38 della legge e' attribuita in via prioritaria, e comunque in misura non inferiore all'ottantacinque per cento, all'attribuzione dell'incentivo base.

5. Accedono all'attribuzione dell'incentivo i treni-chilometro effettuati per ritorni o riposizionamento delle unita' di trasporto intermodale, dei carri cisterna per il trasporto di merci pericolose, nonche' di autocarri, rimorchi e semirimorchi con o senza veicolo trattore.

6. L'ammontare di risorse da destinare all'incentivo premiante e' individuato annualmente, per gli anni 2005 e 2006, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con i limiti previsti dal comma 4.

7. Non e' ammesso il cumulo, per il medesimo trasporto, degli incentivi concessi ai sensi del presente articolo con gli incentivi previsti da altre disposizioni vigenti in Italia, fatte salve le agevolazioni fiscali di tipo generale, nonche' gli altri sistemi di incentivazione previsti dall'articolo 38 della legge.

Art. 9.

Accesso agli incentivi di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge

1. Alle imprese che si impegnano contrattualmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con imprese ferroviarie a realizzare un quantitativo minimo annuo di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose per il triennio 2004-2006,

e' riconosciuto un contributo in funzione dei treni-chilometro effettuati sul territorio italiano nel triennio di riferimento.

2. L'impegno di cui al comma 1 nei confronti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovra' risultare da apposito atto d'obbligo, in forza del quale l'impresa dichiara l'entita' del quantitativo minimo, per il triennio di riferimento e distinto per ciascun anno, sia di treni completi di trasporto combinato o di merci pericolose che l'impresa stessa si impegna ad effettuare, sia delle corrispondenti quantita' complessive di treni-chilometro. L'atto d'obbligo regola i rapporti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'impresa, specificando gli obblighi che l'impresa e' tenuta a rispettare e disciplinando le modalita' di dimostrazione e verifica dei predetti obblighi, nonche' le condizioni e modalita' di erogazione degli incentivi e i casi di decadenza dal diritto di attribuzione degli incentivi stessi.

3. La sottoscrizione dell'atto d'obbligo dovra' essere preceduta da apposita istanza di ammissione all'incentivo, redatta in lingua italiana ed a firma del legale rappresentante dell'impresa da presentarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore

del decreto ministeriale di cui all'articolo 8, contenente l'indicazione della tipologia di trasporto e corredata dalla seguente documentazione:

- a) certificato di iscrizione dell'impresa presso la Camera di commercio, rilasciato anche ai sensi della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modificazioni, ovvero presso organismi equivalenti degli Stati membri dell'Unione europea;
- b) dichiarazione di non trovarsi nelle condizioni di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 24 luglio 1992, n. 358. Alle imprese aventi sede legale in uno degli altri Paesi dell'Unione europea, si applica l'articolo 11, comma 3, dello stesso decreto;
- c) dichiarazione firmata dal legale rappresentante dell'impresa circa il rispetto dei contratti di lavoro e delle norme riguardanti la sicurezza sul lavoro;
- d) indicazione del quantitativo di treni completi e dei corrispondenti treni-chilometro per i quali l'impresa intende impegnarsi per ciascuno degli anni del triennio, nonché descrizione dettagliata dei servizi per i quali l'impresa intende accedere all'erogazione degli incentivi;
- e) copia del contratto stipulato con le imprese ferroviarie, contenente anche gli impegni delle imprese ferroviarie in termini di standard minimi di qualità, con particolare riferimento alla regolarità, alla puntualità e all'affidabilità, che vengono garantiti al contraente, nonché i correlati sistemi risarcitori da applicare in caso di mancato raggiungimento degli standard;
- f) dichiarazione di aver proceduto alla stipulazione del contratto di cui alla lettera e) previo espletamento di indagine di mercato tra le imprese ferroviarie operative sul mercato;
- g) dichiarazione di non beneficiare di altre forme di incentivazione ai sensi dell'articolo 8;
- h) se l'impresa non è utente del trasporto: dichiarazione dello schema tariffario applicato, con contestuale individuazione delle riduzioni tariffarie che l'impresa si obbliga ad applicare alla clientela quale effetto degli incentivi. Ciascuna impresa è tenuta a destinare a favore dei suoi clienti una riduzione delle tariffe applicate almeno pari all'ammontare degli incentivi percepibili, relativi alla componente dell'incentivo base non legata al grado di bilanciamento, tenendo conto della variazione delle componenti di costo;
- i) dichiarazione con cui l'impresa si obbliga ad attenersi alle prescrizioni, comunitarie e nazionali, previste dalla normativa vigente, in particolare in materia di concorrenza tra imprese; le imprese che siano soggette a un'influenza dominante da parte di un'impresa ferroviaria si obbligano a tenere evidenza contabile separata in relazione alle attività oggetto di incentivazione;
- l) descrizione degli effetti derivanti dall'erogazione degli incentivi, in termini di utilizzo del trasporto per ferrovia in relazione alle quantità di treni completi e di treni-chilometro effettuati negli anni 2002 e 2003 per le tipologie di trasporto incentivate.

4. Il contratto con le imprese ferroviarie può prevedere anche la

facolta' di risoluzione anticipata del rapporto. Tale facolta' potra' essere esercitata, purché il beneficiario costituisca un nuovo contratto, per il periodo residuo, con altra impresa ferroviaria per la realizzazione del medesimo quantitativo minimo annuo di treni completi e di treni-chilometro di trasporto combinato o di merci pericolose, e previo espletamento dell'indagine di mercato ai sensi del comma 3, lettera f).

Note all'art. 9:

- La legge 19 marzo 1990, n. 55, reca: «Nuove disposizioni per la prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre gravi forme di manifestazione di pericolosità sociale».

- Si riporta il testo dell'art. 11 del decreto legislativo 24 luglio 1992, n. 358, recante: «testo unico delle disposizioni in materia di appalti pubblici di forniture, in attuazione delle direttive 77/62/CEE, 80/767/CEE e 88/295/CEE.»:

«Art. 11 (Esclusione dalla partecipazione alle gare). -

1. Indipendentemente da quanto previsto dall'art. 3, ultimo comma, del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e dall'art. 68 del relativo regolamento di esecuzione, approvato con regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, sono esclusi dalla partecipazione alle gare i fornitori:

- a) che si trovino in stato di fallimento, di liquidazione, di amministrazione controllata, di concordato preventivo o in qualsiasi altra situazione equivalente secondo la legislazione del Paese in cui sono stabiliti, o a carico dei quali sia in corso un procedimento per la dichiarazione di una di tali situazioni, oppure versino in stato di sospensione dell'attività commerciale;
- b) nei cui confronti sia stata pronunciata una condanna, con sentenza passata in giudicato, per qualsiasi reato che incida sulla loro moralità professionale o per delitti finanziari;
- c) che nell'esercizio della propria attività professionale abbiano commesso un errore grave, accertato con qualsiasi mezzo di prova addotto dall'amministrazione aggiudicatrice;
- d) che non siano in regola con gli obblighi relativi al pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali a favore dei lavoratori, secondo la legislazione italiana o quella del Paese in cui sono stabiliti;
- e) che non siano in regola con gli obblighi relativi al pagamento delle imposte e delle tasse, secondo la legislazione italiana o quella del Paese in cui sono stabiliti;

f) che si siano resi gravemente colpevoli di false dichiarazioni nel fornire informazioni che possono essere richieste ai sensi del presente articolo o degli articoli 12, 13, 14, 15 e 18.

2. A dimostrazione che il fornitore non si trova in una delle situazioni di cui alle lettere a), b), d) ed e) del

comma 1 e' sufficiente la produzione di un certificato rilasciato dall'ufficio competente, nazionale o del Paese in cui e' stabilito, o anche di una dichiarazione rilasciata, con le forme di cui alla legge 4 gennaio 1968, n. 15, e successive modifiche e integrazioni, dal fornitore interessato, che attesti sotto la propria responsabilita' di non trovarsi in una delle predette situazioni.

3. Qualora la legislazione del Paese in cui il concorrente e' stabilito non contempli il rilascio di uno o piu' certificati previsti dal comma 2, ovvero se tali documenti non contengono tutti i dati richiesti, essi possono essere sostituiti da una dichiarazione giurata; se neanche questa e' ivi prevista, e' sufficiente una dichiarazione solenne che, al pari di quella giurata, deve essere resa innanzi ad un'autorita' giudiziaria o amministrativa, a un notaio o ad un organismo professionale qualificato, autorizzati a riceverla in base alla legislazione del Paese stesso, che ne attesti l'autenticita'.

4. Il Ministero di grazia e giustizia e le altre amministrazioni competenti, nei tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, comunicano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie, gli uffici e organi competenti al rilascio dei certificati o altre attestazioni di cui al comma 2; con le stesse modalita' le amministrazioni provvedono a comunicare gli eventuali successivi aggiornamenti. Nei trenta giorni successivi al loro ricevimento il Dipartimento per il coordinamento delle politiche comunitarie cura la trasmissione dei dati stessi alla Commissione delle Comunita' europee e agli altri Stati membri».

Note all'art. 13:

- Per la legge 19 marzo 1990, n. 55 si veda nelle note alle premesse.

- Per il testo dell'art. 11 del decreto legislativo n. 358 del 1992, si veda nelle note all'art. 9.

- L'allegato 1 del Regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, reca: «Definizione delle piccole e medie imprese».

Art. 10.

Criteri e modalita' per la corresponsione dell'incentivo di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge e decadenza dal diritto di percepire l'incentivo

1. Se per ciascun anno l'impresa ha effettuato una quantita' di treni completi e di treni-chilometro superiore a quella definita contrattualmente, l'erogazione dell'incentivo alla fine di ogni anno include anche l'incentivazione delle eccedenze, entro il limite di 1,3 volte rispetto alla quantita' annua di treni-

chilometro definita contrattualmente, nonche' l'ulteriore contributo relativo al meccanismo premiante, ove spettante.

2. Qualora, a consuntivo di ciascun anno del triennio venga accertato che l'impegno contrattuale assunto dall'impresa non sia stato onorato per almeno il novanta per cento del quantitativo di treni completi e di treni-chilometro complessivi indicato, il diritto all'attribuzione definitiva del contributo decade automaticamente.

3. Ai soli fini della dimostrazione del raggiungimento della soglia del novanta per cento di cui al comma 2, e dietro presentazione, da parte dell'impresa, di idonea documentazione a supporto, si considerano come effettuati i treni completi e i relativi treni-chilometro non realizzati per cause di forza maggiore e per scioperi.

Art. 11.

Monitoraggio

1. Entro sessanta giorni dalla fine di ciascun mese, l'impresa che ha sottoscritto un atto d'obbligo ai sensi dell'articolo 10, trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una dichiarazione contenente un riepilogo di tutti i treni effettuati, le lettere di vettura comprovanti i treni effettuati, nonche' l'eventuale documentazione ai sensi dell'articolo 10, comma 4, con modalita' che saranno definite nell'atto d'obbligo.

2. E' esclusa l'erogazione di incentivazioni premianti laddove l'incremento delle quantita' di trasporto merci sia solo figurativo, in quanto dipendente da operazioni societarie di fusioni o incorporazioni di aziende o rami di azienda. A tale fine le imprese dovranno dichiarare che non sono intervenute, nel periodo di riferimento, operazioni comportanti aumenti solo figurativi delle quantita' di trasporto merci.

3. Le imprese e le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di fornire tempestivamente i dati e le informazioni che saranno richiesti dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 12.

Variazione della misura unitaria dell'incentivo di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge

1. Le misure unitarie dell'incentivo base e dell'incentivo premiante stabilite con il decreto di cui all'articolo 8, possono essere modificate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, qualora subentrino variazioni degli elementi in base ai quali e' determinata la misura degli incentivi stessi. Il medesimo decreto puo' definire altresì le condizioni e i limiti di riprogrammazione delle quantita' di treni completi e di treni-chilometro per il trasporto combinato o di merci pericolose che l'impresa si impegna a realizzare per le annualita' residue del contratto.

SEZIONE III

Contributi per gli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia

Art. 13.

Contributi alle imprese per investimenti

1. Con il medesimo decreto ministeriale di cui all'articolo 8, comma 1, sono individuate le categorie dei beni di investimento per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia per i quali e' possibile accedere ai contributi, nei limiti delle risorse definite ai sensi dell'articolo 7. Lo stesso decreto individua altresì la percentuale massima contribuibile del prezzo del bene di investimento, l'ammontare di risorse destinabili alla contribuzione per ciascuna categoria di beni, nonché un limite per soggetto richiedente e per categoria di beni.

2. Ai contributi di cui al presente articolo possono accedere le imprese e gli utenti del trasporto come definiti nell'articolo 2, le imprese ferroviarie, le imprese di autotrasporto, le imprese che gestiscono terminal ferroviari intermodali, nonché le imprese proprietarie di materiale rotabile trainato che acquistano, anche mediante operazioni di leasing finanziario, beni di investimento da destinare ed utilizzare in Italia per lo sviluppo dei servizi di trasporto ferroviario di merci. E' ammesso l'utilizzo dei beni mobili per collegamenti transfrontalieri ed internazionali con partenza o arrivo in Italia. Destinatari dei contributi sono le imprese aventi sede legale in un Paese appartenente all'Unione europea. Tuttavia qualora oggetto della contribuzione siano i locomotori e i carri ferroviari, in ragione della particolare rilevanza imprenditoriale di tale tipologia di beni per gli operatori del settore, il contributo e' riconoscibile esclusivamente alle piccole e medie imprese, come definite dall'Allegato 1 del regolamento (CE) n. 70/2001 della Commissione, del 12 gennaio 2001, ed alle condizioni ed entro i limiti previsti dall'articolo 4 del predetto regolamento. Per le restanti categorie di beni, i contributi di cui al presente articolo non potranno essere superiori al trenta per cento del costo di acquisizione del bene.

3. I beni per i quali siano stati ottenuti i contributi di cui al presente articolo non possono essere sottratti all'uso previsto ai fini dello sviluppo del trasporto di merci su ferrovia e non possono essere alienati per il numero di anni, a decorrere dalla data di acquisto, indicato nel decreto ministeriale di cui al comma 1.

4. Nel caso di acquisizione mediante operazione di leasing finanziario:

a) la durata del leasing dovrà estendersi per l'intero periodo di non alienabilità del bene, indicato nel decreto di cui al comma 1. Tuttavia potrà prevedersi anche durata inferiore qualora il soggetto beneficiario del contributo si impegni al rinnovo dell'operazione finanziaria, alla scadenza, per il periodo residuo ovvero al riscatto del bene;

b) l'entita' dei canoni anticipati, al netto della quota interessi, non potra' essere inferiore all'importo del contributo.

5. Non e' ammesso il cumulo, per gli stessi beni, dei contributi concessi ai sensi del presente articolo con i contributi previsti da altre disposizioni vigenti in Italia, fatte salve le agevolazioni fiscali di tipo generale.

6. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, i soggetti che intendono accedere ai contributi di cui al presente articolo presentano istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, redatta in lingua italiana ed a firma del legale rappresentante del soggetto imprenditoriale. L'istanza e' corredata di:

a) certificato di iscrizione dell'impresa presso la Camera di commercio, rilasciato anche ai sensi della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modificazioni, ovvero presso organismi equivalenti degli Stati membri dell'Unione europea, nonche' idonea documentazione da cui risulti l'espletamento di una delle attivita' di cui al comma 2;

b) dichiarazione di non trovarsi nelle condizioni di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 24 luglio 1992, n. 358. Alle imprese aventi sede legale in uno degli altri Paesi dell'Unione europea, si applica l'articolo 11, comma 3, dello stesso decreto;

c) piano pluriennale di attivita', contenente altresì l'indicazione dettagliata degli investimenti programmati per i quali e' richiesta la contribuzione ai sensi del presente articolo, nonche' le previsioni di utilizzo e di efficacia dei medesimi investimenti ai fini del riequilibrio modale;

d) indicazione dei costi di acquisizione dei beni per i quali e' richiesta la contribuzione, corredata da opportune indagini di mercato.

7. I contributi di cui al presente articolo sono assegnati a tutti i soggetti che ne facciano richiesta, alle condizioni e nei limiti stabiliti nel presente articolo. Se le richieste di contributi, per una categoria di beni, risultano superiori alla disponibilita' di risorse, i contributi stessi vengono ripartiti tra le singole imprese proporzionalmente alle quantita' che sarebbero state assegnate in presenza delle intere somme necessarie. Prima del riparto, le eventuali eccedenze di somme relative alle categorie di beni per le quali le richieste non saturano le disponibilita' verranno distribuite alle categorie di beni di cui al periodo precedente, mediante l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. La ripartizione delle somme recuperate e' effettuata incrementando, per le singole categorie per le quali si sia verificata mancata capienza, il limite massimo per categoria di bene, di quantita' proporzionali all'ammontare degli stessi limiti definiti con il decreto di cui al comma 1.

8. Se, decorsi i termini di cui al comma 6, residuano risorse per i contributi per investimenti ai sensi del presente articolo, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede, con proprio decreto, alla riapertura dei termini per la presentazione

delle istanze di accesso ai contributi.

9. L'attribuzione dei contributi e' disciplinata mediante convenzione tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed i soggetti di cui al comma 2. La convenzione regola le modalita' di erogazione ed eventuale revoca dei contributi, in relazione allo stato di realizzazione del programma di acquisizione dei beni, alla percentuale di contribuzione a carico dello Stato ed ai vincoli di utilizzo dei beni ed alle relative garanzie, specificando i meccanismi sanzionatori per il caso di totale o parziale mancato utilizzo dei beni stessi, ovvero di cessione anteriore alla scadenza ai sensi di quanto previsto dal comma 3.

SEZIONE IV

Incentivazioni alle imprese ferroviarie per il trasporto combinato e accompagnato delle merci.

Art. 14.

Incentivi alle imprese ferroviarie ai sensi del comma 7 dell'articolo 38 della legge

1. Le risorse di cui al comma 7 dell'articolo 38 della legge sono destinate alla copertura del fabbisogno finanziario derivante, per il triennio 2004-2006, da accordi di programma stipulati, per la parte pubblica, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti congiuntamente con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e, per la parte privata, da imprese ferroviarie, previo accordo con le imprese di settore.

2. Gli accordi di programma di cui al presente articolo hanno per oggetto progetti di sviluppo del trasporto combinato accompagnato o non accompagnato finalizzati a ridurre la congestione stradale, a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporti e a potenziare il trasporto combinato, contribuendo ad un sistema di trasporti efficace, efficiente e sostenibile.

3. Puo' essere ammesso alla stipulazione di un accordo di programma un progetto che risponda a una delle seguenti tipologie:

- a) azione di trasferimento modale, finalizzata al trasferimento di merci dal trasporto interamente su gomma al trasporto combinato mediante l'attivazione di nuovi servizi ovvero mediante lo sviluppo di servizi gia' esistenti;

- b) azione innovativa mirante a superare le barriere strutturali presenti nel mercato nazionale del trasporto combinato e ad aumentare l'efficienza della catena del medesimo trasporto, in riferimento ad uno o piu' dei seguenti aspetti: logistica, tecnologia, metodi, attrezzature, prodotti o servizi forniti;
- c) azione innovativa volta a migliorare la cooperazione al fine di ottimizzare in modo strutturale i metodi e le procedure di lavoro nella catena del trasporto combinato, tenuto conto delle esigenze logistiche.

4. I progetti di cui al presente articolo possono accedere alla stipulazione dell'accordo di programma purché:

a) non comportino distorsioni di concorrenza fra servizi di trasporto alternativi al solo trasporto su strada, in misura contraria all'interesse generale sia nazionale sia comunitario. A tale fine, l'intensita' dell'aiuto deve essere proporzionale all'obiettivo da conseguire mediante il progetto;

b) siano finalizzati ad un trasferimento tra modi reale, misurabile, sostenibile;

c) consistano in azioni che, sulla base di previsioni realistiche, risultino economicamente valide successivamente al periodo di validita' dell'accordo di programma.

5. La selezione dei progetti e' effettuata, previa pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana di un invito a presentare offerte ai fini di quanto previsto dall'articolo 12 della legge 7 agosto 1990, n. 241, da una Commissione nominata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, costituita da rappresentanti dei Ministeri competenti ai sensi del comma 1. L'invito a presentare offerte indica i casi di esclusione dalla partecipazione alla selezione previsti dalla normativa vigente e contiene ulteriori specificazioni di quanto disposto dal presente articolo, ai fini del procedimento di selezione dei progetti. La selezione tiene conto dei benefici ambientali previsti in conseguenza dei progetti proposti, nonche' del contributo dei progetti stessi alla riduzione della congestione stradale e allo sviluppo del trasporto combinato. Nel procedimento di selezione dei progetti, la Commissione di cui al presente comma puo' avvalersi dell'assistenza di uno o piu' soggetti esterni alle Amministrazioni precedenti.

L'avvenuta selezione degli accordi e' oggetto di pubblicita' notizia nella Gazzetta Ufficiale delle Comunita' europee.

6. Ciascuna impresa ferroviaria interessata presentera' un fascicolo di descrizione del progetto, contenente almeno le seguenti informazioni:

a) obiettivo del progetto e individuazione delle imprese coinvolte;

b) descrizione dell'attivita' nella quale il progetto consiste, con l'indicazione, anche, delle caratteristiche qualitative del servizio;

c) descrizione del segmento di mercato di riferimento; indicazione dell'utenza potenziale del servizio e dei prezzi che saranno applicati;

d) previsioni economico-finanziarie del progetto: introiti, costi, redditivita';

e) dimostrazione della necessita' di co-finanziamento pubblico e indicazioni relative alle altre fonti di finanziamento;

f) descrizione degli effetti previsti dal punto di vista:

1) trasportistico, con l'indicazione degli effetti in termini di sviluppo del trasporto combinato anche in rapporto alla concorrenza tra i diversi modi, ai sensi di quanto previsto dal comma 4, lettera a);

2) ambientale, con particolare riferimento alla riduzione della congestione stradale in conseguenza della realizzazione del progetto;

3) eventuali ulteriori effetti che possano derivare dalla realizzazione del progetto.

7. I fondi per gli accordi di programma selezionati ai sensi del comma 5 sono assegnati in funzione dei treni-chilometro prodotti sul territorio nazionale dall'impresa ferroviaria sottoscrittente, nel triennio di riferimento. Il contributo finanziario complessivo nazionale e comunitario per i servizi oggetto dei predetti accordi non può comunque essere superiore al trenta per cento per il primo anno, al venticinque per cento per il secondo e al venti per cento per il terzo, in rapporto all'importo totale delle spese necessarie alla realizzazione dei progetti, che possono comprendere tra l'altro:

a) i costi di locazione, leasing o ammortamento delle unità di trasporto combinato;

b) i costi di locazione, leasing o ammortamento e dell'adeguamento necessario per realizzare il progetto, in riferimento al materiale rotabile;

c) le spese di investimento e i costi di locazione, leasing o ammortamento del materiale atto a consentire il trasbordo tra la ferrovia e gli altri modi;

d) i costi di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie;

e) le spese relative all'applicazione commerciale di tecniche, tecnologie o materiali preventivamente testati e approvati, in particolare la tecnologia dell'informazione dei trasporti;

f) i costi relativi alla formazione del personale e alla diffusione dei risultati del progetto, nonché i costi delle misure d'informazione e di comunicazione adottate per rendere noti all'industria dei trasporti interessata i nuovi servizi di trasporto combinato predisposti.

8. Le imprese ferroviarie che sottoscrivono un accordo di programma ai sensi del presente articolo si obbligano a tenere evidenza contabile separata in relazione alle attività oggetto dell'accordo. Le medesime imprese provvedono, qualora ai fini dell'erogazione dei servizi oggetto dell'accordo abbiano necessità di avvalersi di servizi prodotti da soggetti terzi, ad individuare i fornitori dei predetti servizi mediante procedura di selezione ovvero mediante idonea indagine di mercato.

Nota all'art. 14:

- Si riporta il testo dell'art. 12 della legge 7 agosto 1990, n. 241, recante: «Nuove forme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi»:

«Art. 12. - 1. La concessione di sovvenzioni, contributi, sussidi ed ausili finanziari e l'attribuzione di vantaggi economici di qualunque genere a persone ed enti pubblici e privati sono subordinate alla predeterminazione ed alla pubblicazione da parte delle amministrazioni procedenti, nelle forme previste dai rispettivi ordinamenti, dei criteri e delle modalità cui le amministrazioni stesse devono attenersi.

2. L'effettiva osservanza dei criteri e delle modalità di cui al

comma 1 deve risultare dai singoli provvedimenti relativi agli interventi di cui al medesimo comma 1.».

Art. 15.

Progetto di autostrada ferroviaria alpina sulla direttrice Aiton-Orbassano

1. A valere sulle risorse di cui al comma 7 dell'articolo 38 della legge e' finanziato, in via prioritaria, l'accordo di programma attuativo del progetto sperimentale di autostrada ferroviaria alpina sulla direttrice Aiton-Orbassano, in adempimento di quanto definito nel vertice italo-francese di Perigueux del 27 novembre 2001, ed alle condizioni e secondo le modalita' ivi previste.

Art. 16.

Norme di prima attuazione

1. Per le imprese che sottoscrivono l'atto d'obbligo di cui all'articolo 9, gli incentivi di cui al comma 5 dell'articolo 38 della legge sono erogati, per i treni-chilometro effettuati dal 1° gennaio 2004 alla data della stipula dell'atto d'obbligo subordinatamente alla sussistenza di contratti con le imprese ferroviarie per il relativo servizio nel periodo di riferimento, nonche' alla dimostrazione dei treni completi e dei corrispondenti treni-chilometro effettivamente realizzati.

2. Per le imprese che non siano in grado di fornire la dimostrazione di cui al comma 1 relativa ai treni completi e treni-chilometro, per il periodo dal 1° gennaio 2004 alla data di stipulazione dell'atto d'obbligo, l'ammissione ai benefici e' limitata al periodo di riferimento effettivamente considerato dall'atto d'obbligo sottoscritto.

3. Ai contributi di cui all'articolo 13 sono ammessi gli investimenti concernenti anche beni acquistati dal 1° gennaio 2004 alla data di entrata in vigore del presente regolamento, sempreche' risultino rispettate le condizioni e verificati i requisiti stabiliti nel medesimo articolo 13.

4. Agli incentivi di cui al comma 7 dell'articolo 38 della legge sono ammessi anche i treni-chilometro relativi a progetti selezionati, ai sensi dell'articolo 14, comma 5, la cui esecuzione abbia gia' avuto inizio a partire dal 1° gennaio 2004, sempreche' risultino verificate le condizioni di cui all'articolo 14.

Art. 17.

Norme finali

1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua il monitoraggio periodico dei risultati dello sviluppo del trasporto merci su ferrovia, proponendo correttivi ed innovazioni della manovra di sostegno al sistema del trasporto ferroviario, anche in relazione alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 1. In caso di rinnovazioni o integrazioni dei benefici di cui all'articolo 38, commi 5 e 7, della legge, il presente regolamento sara'

sottoposto ai relativi adeguamenti.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua controlli, anche a campione, sulla veridicità delle autocertificazioni prodotte e delle informazioni rese dalle imprese e dalle imprese ferroviarie ai fini dell'assegnazione degli incentivi di cui al presente decreto; a tale fine il medesimo Ministero può acquisire informazioni presso ogni altra Amministrazione pubblica, nonché effettuare verifiche, ispezioni e controlli anche mediante accesso diretto alle sedi delle predette imprese e imprese ferroviarie, e può altresì acquisire, anche presso terzi, la documentazione inerente alle attività oggetto di incentivazione. Qualora dall'attività di controllo, comunque effettuata, sia accertata la non veridicità delle informazioni prodotte dalle imprese, queste ultime decadono dai benefici ottenuti, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, e fermo restando quanto previsto dall'articolo 76 del medesimo decreto del Presidente della Repubblica.

3. Le disposizioni di cui al presente regolamento, riferite alle imprese aventi sede in altri Stati dell'Unione europea, si applicano ove compatibili alle imprese aventi sede in Svizzera, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 2.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 dicembre 2004

CIAMPI

Berlusconi, Presidente del Consiglio
dei Ministri
Lunardi, Ministro delle infrastrutture
e dei trasporti
Siniscalco, Ministro dell'economia e
delle finanze

Visto, il Guardasigilli: Castelli

Registrato alla Corte dei conti il 2 marzo 2005

Ufficio controllo atti Ministeri delle infrastrutture ed assetto
del territorio, registro n. 2, foglio n. 211

Nota all'art. 17:

- Si riporta il testo degli articoli 75 e 76 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante: «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa»:

«Art. 75 (R) (Decadenza dai benefici). - 1. Fermo restando quanto previsto dall'art. 76, qualora dal

controllo di cui all'art. 71 emerga la non veridicità del contenuto della dichiarazione, il dichiarante decade dai benefici eventualmente conseguenti al provvedimento emanato sulla base della dichiarazione non veritiera.».

«Art. 76 (L) (Norme penali). - 1. Chiunque rilascia dichiarazioni mendaci, forma atti falsi o ne fa uso nei casi previsti dal presente testo unico e' punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali in materia.

2. L'esibizione di un atto contenente dati non piu' rispondenti a verita' equivale ad uso di atto falso.

3. Le dichiarazioni sostitutive rese ai sensi degli articoli 46 e 47 e le dichiarazioni rese per conto delle persone indicate nell'art. 4, comma 2, sono considerate come fatte a pubblico ufficiale.

4. Se i reati indicati nei commi 1, 2 e 3 sono commessi per ottenere la nomina ad un pubblico ufficio o l'autorizzazione all'esercizio di una professione o arte, il giudice, nei casi piu' gravi, puo' applicare l'interdizione temporanea dai pubblici uffici o dalla professione e arte.».