

rispondano ai requisiti di cui ai decreti ministeriali 1° febbraio 1982, 18 luglio 1986 e 3 settembre 1986, afferenti rispettivamente gli autobus in servizio di linea — interurbano, urbano, suburbano e interurbano regionale destinato esclusivamente a servizi con percorsi limitati e frequenti fermate — modificati ed integrati come segue:

a) i veicoli possono essere unicamente del tipo corto o cortissimo e debbono avere:

- almeno due posti (nel caso di veicoli CORTISSIMI) e almeno tre posti (nel caso di veicoli CORTI) destinati a persone in carrozzella ed un pari numero di posti destinati a persone con ridotta capacità motoria;

- un numero di posti per accompagnatori almeno pari alla somma di quelli di cui al precedente comma;

- una porta doppia di servizio, posta sulla fiancata destra, munita di pedana elevatrice telecomandata dal conducente, atta a consentire la salita e la discesa delle persone in carrozzella; la predetta pedana non dovrà interessare il corridoio del veicolo e, in posizione di riposo, potrà trasformarsi in gradino; è ammessa, a porta aperta, una sporgenza delle ante oltre il piano verticale tangente alla carrozzeria non superiore a mm 350.

- una porta di emergenza posteriore di larghezza utile non inferiore a 800 mm, munita di scivolo o altri dispositivi, entrambi ad estrazione manuale, che assicurino l'uscita delle carrozzelle;

- comandi di tipo elettrico sia per l'apertura e chiusura della porta di servizio, sia per il funzionamento della pedana elevatrice comunque azionata, disposti nel posto di guida, a portata della mano destra del conducente; oltre al prescritto comando di emergenza è ammesso un ripetitore per il solo azionamento della pedana, nei pressi della porta di servizio, azionabile solo a porta aperta;

- altezza minima interna sul piano longitudinale mediano del veicolo (fra il piano di calpestio e la superficie interna del tetto e di elementi aggettanti, esclusi i mancorrenti) di 1900 mm;

- in corrispondenza della porta di servizio, altezza massima da terra del gradino, a veicolo scarico, non superiore a 300 mm; tale altezza va rispettata comunque sia realizzato l'azionamento della pedana;

- il corridoio utilizzato per la movimentazione dei passeggeri privo di gradini;

- i sedili, destinati a persone a ridotta capacità motoria non in carrozzella, imbottiti, con rivestimento in tessuto, muniti di braccioli e poggiatesta e dotati di cinture di sicurezza;

- i posti carrozzella ubicati in prossimità della porta di servizio; ogni posto carrozzella deve essere delimitato da appositi mancorrenti, dotato di bloccaggi

di ancoramento delle carrozzelle al veicolo e di cinture di sicurezza a doppia bretella ed avere dimensioni in pianta non inferiori a mm 700 × mm 1100;

- appositi cartelli di individuazione esterni ed interni le cui caratteristiche saranno indicate in tabelle di unificazione a carattere definitivo;

b) inoltre i veicoli in questione possono avere:

- in corrispondenza dei posti riservati alle carrozzelle, strapuntini retrattili da utilizzare quando detti posti non siano occupati;

- i sedili destinati agli accompagnatori di tipo imbottito;

c) infine in detti veicoli non sono ammessi posti in piedi.

ALLEGATO B

Sono definiti «Autobus, minibus ed autobus snodati con posti appositamente attrezzati per persone a ridotta capacità motoria», quelli che, oltre a rispondere ai requisiti di cui ai decreti ministeriali 1° febbraio 1982, 18 luglio 1986 e 3 settembre 1986, afferenti rispettivamente gli autobus in servizio di linea — interurbano, suburbano, urbano e interurbano regionale destinato esclusivamente a servizi con percorsi limitati e frequenti fermate — soddisfino a quanto sottospecificato:

- i posti destinati alle persone a ridotta capacità motoria, debbono essere disposti solo fronte marcia, muniti di braccioli amovibili lato corridoio; e distribuiti su entrambi i lati anche se in misura diversa;

- l'accesso agli stessi deve aver luogo dalla porta anteriore in corrispondenza della quale, oltre agli appigli previsti dalle precedenti norme, l'eventuale montante centrale, che individui la porta doppia, sarà sostituito da due montanti laterali;

- devono essere applicati appositi cartelli di individuazione esterni ed interni le cui caratteristiche saranno indicate in tabelle di unificazione a carattere definitivo.

NOTE

Note alle premesse:

— Il testo degli articoli 11 e 12 della legge n. 151/1981 (Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore) è il seguente:

«Art. 11. — È costituito per quattro anni, sino al 1984, presso il Ministero dei trasporti un fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali.

Tale fondo ha una dotazione complessiva di lire 2.000 miliardi.

Per l'anno 1981 è destinato agli scopi di cui al presente articolo l'importo di 450 miliardi di lire.

Tale fondo è destinato:

1) all'acquisto di autobus, tram, filobus di tipo unificato ai sensi dell'articolo 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, e di altri mezzi di trasporto di persone, terrestri, lagunari e lacuali;

2) alla costruzione e ammodernamento di infrastrutture, di impianti fissi, di tecnologie di controllo, di officine-deposito con le relative attrezzature e di sedi. Per la costruzione e l'ammodernamento di sedi o di officine-deposito, ciascuna regione non può destinare più del 25 per cento della somma a propria disposizione.

Art. 12. — Le regioni, dopo aver quantificato, con il concorso degli enti locali interessati e sentite le rappresentanze delle imprese a gestione privata, il fabbisogno degli investimenti accertandone la congruenza con la politica di programmazione regionale, sottopongono al Ministero dei trasporti le corrispondenti richieste di finanziamento.

Il Ministro dei trasporti effettua la ripartizione del fondo alle regioni, d'intesa con la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, tenendo conto della densità di popolazione e dei flussi di traffico, nonché dei programmi di sviluppo e di assetto territoriale.

Le quote del fondo assegnate alle regioni devono essere utilizzate dalle stesse per la concessione agli enti o alle imprese di trasporto di contributi nella misura massima del 75 per cento della spesa ammissibile. Le regioni possono aumentare tali quote con la destinazione di propri mezzi finanziari.

Per l'acquisto di materiale rotabile con caratteristiche unificate di cui all'art. 17 del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 377, convertito, con modificazioni, nella legge 16 ottobre 1975, n. 493, le regioni concordano, in sede di commissione consultiva interregionale, un programma di ripartizione, a livello nazionale o regionale, in modo da assicurare che almeno il 50 per cento delle forniture sia riservato alle imprese industriali ubicate nei territori indicati dall'art. 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Le regioni sono tenute a comunicare semestralmente al Ministero dei trasporti lo stato della spesa dei fondi concessi.

— Il comma 1 dell'art. 34 della legge finanziaria 1986 (legge 28 febbraio 1986, n. 41) prevede che: «Per le finalità di cui all'art. 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'art. 12 della legge stessa, è autorizzata la spesa di lire 1.500 miliardi a favore del Fondo, costituito presso il Ministero dei trasporti, per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali, in ragione di lire 300 miliardi nell'anno 1986 e 600 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988».

— Il D.M. 1° febbraio 1982, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 49 del 19 febbraio 1982, concerne le caratteristiche funzionali ed approvazione dei tipi unificati di autobus interurbani sovvenzionabili con contributo statale dal 1° gennaio 1982.

— Il D.M. 18 luglio 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 185 dell'11 agosto 1986, reca le caratteristiche funzionali e di unificazione degli autobus urbani e suburbani sovvenzionabili con contributo statale successivamente al 1° gennaio 1987.

— Il D.M. 3 settembre 1986, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 220 del 22 settembre 1986, riguarda le caratteristiche funzionali e di unificazione per la sovvenzionabilità con contributo statale degli autobus interurbani regionali destinati esclusivamente a servizi con percorsi limitati e frequenti fermate.

Nota agli allegati A e B:

Per l'argomento dei DD.MM. 1° febbraio 1982, 18 luglio 1986 e 3 settembre 1986 si veda nelle note alle premesse.

87A9393

MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

ORDINANZA 23 ottobre 1987.

Misure urgenti per interventi di viabilità sul corpo della frana del 28 luglio 1987 in Valtellina. (Ordinanza n. 1218/FPC).

IL MINISTRO PER IL COORDINAMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE

Visto il decreto-legge 12 novembre 1982, n. 829, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1982, n. 938;

Visto il decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384;

Vista la nota n. 12361 del 22 ottobre 1987 dell'amministrazione provinciale di Sondrio che richiede il finanziamento per la costruzione di una pista provvisoria di raccordo tra le piste esistenti nella parte alta del corpo della frana, in sponda sinistra orografica dell'Adda in comune di Valdisotto;

Ravvisata la necessità di finanziare i suddetti lavori al fine di ripristinare al più presto le comunicazioni nei territori dei comuni del Bormiese; coinvolti nella frana del 28 luglio u.s.;

Avvalendosi dei poteri conferitigli ed in deroga ad ogni contraria norma;

Dispone:

Art. 1.

Per la costruzione di una pista di raccordo tra le piste esistenti nella parte alta del corpo della frana del 28 luglio 1987 in Valtellina, è assegnata all'amministrazione provinciale di Sondrio la cifra di L. 400.000.000.

Art. 2.

I lavori di cui al precedente articolo sono dichiarati urgenti ed indifferibili e per l'esecuzione degli stessi l'amministrazione provinciale di Sondrio può derogare dalle vigenti norme anche in materia di contabilità generale dello Stato; l'amministrazione provinciale di cui sopra dovrà stabilire tempi ristretti per l'esecuzione delle opere in argomento, determinando, in sede di contratto, penali adeguate alla situazione d'emergenza, in caso d'inadempienza.

Art. 3.

L'onere derivante dalla presente ordinanza sarà posta a carico del fondo per la protezione civile, ad avvalersi dei fondi messi a disposizione dal decreto-legge 19 settembre 1987, n. 384.

La presente ordinanza sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, addì 23 ottobre 1987

Il Ministro: GASPARI

87A9616