CAMERA DEI DEPUTATI N. 3695-A

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(DE MITA)

DAL MINISTRO DEI TRASPORTI
(SANTUZ)

E DAL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(PRANDINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELLE FINANZE
(COLOMBO)

COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(FANFANI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(AMATO)

COL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(FORMICA)

E COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(FRACANZANI)

Presentato il 6 marzo 1989

Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime

Relatori: **Giuseppe SANTONASTASO** (sul capo I)
Mauro SANGUINETI (sul capo II)

NOTA: Testo approvato dalla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) il 30 marzo 1989. In data 31 marzo 1989 l'Assemblea ha autorizzato i relatori a riferire oralmente in Aula.

TESTO
DEL DISEGNO DI LEGGE

—

Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

ART. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

TESTO
DELLA COMMISSIONE

—

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

ART. 1.

1. Il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime, è convertito in legge, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1:

al comma 3, primo periodo, le parole: 15 marzo 1989 *sono sostituite dalle seguenti:* 15 maggio 1989.

al comma 3, all'inizio del secondo periodo, le parole: 31 marzo 1989 *sono sostituite dalle seguenti:* 31 maggio 1989.

al comma 3, all'inizio del terzo periodo, le parole: 15 aprile 1989 *sono sostituite dalle seguenti:* 15 giugno 1989.

dopo il comma 7, sono aggiunti i seguenti:

8. All'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito con modificazioni nella legge 6 febbraio 1987, n. 18, è aggiunto in fine il seguente periodo: « La residua quota del 20 per cento è a carico degli enti locali. Tale onere rientra fra le spese obbligatorie. In caso di inerzia degli enti locali, si applicano le disposizioni relative all'intervento sostitutivo di cui all'ultimo comma dell'articolo 59 della legge 10 febbraio 1953, n. 62 ».

9. Il Ministero dei trasporti, al fine di promuovere il riassetto e la razionalizzazione delle strutture tecnico-amministrative della gestione governativa delle ferrovie Calabro-Lucane e di accelerare il risanamento tecnico ed economico previsto dall'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, è autorizzato, per i servizi di trasporto assunti in gestione diretta con le leggi 23 dicembre 1963, n. 1855, e 18 marzo 1968, n. 368, a procedere allo scorporo dei servizi svolgentisi nel territorio della Regione Calabria, ferma restando la gestione diretta da parte dello Stato con gli stessi criteri e modalità di cui al secondo comma dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 1963, n. 1855. I criteri organizzativi di ripartizione tra le due aziende commissariali verranno definiti con apposito decreto del Ministro dei trasporti, sentite le Regioni interessate.

10. Ai servizi automobilistici esercitati dalle gestioni governative su affidamento regionale o di enti locali continuano ad essere applicate le disposizioni di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151.

11. Ai fini di evitare un ulteriore indebitamento le Aziende di trasporto pubblico urbano ammesse ai benefici di cui al decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, convertito con modificazioni nella legge 6 febbraio 1987, n. 18, relativi alla copertura dei disavanzi di gestione per gli anni dal 1982 al 1986, in attesa dell'approvazione dei bilanci consuntivi da parte delle Regioni di cui alla circolare del Ministro del tesoro del 14 ottobre 1988, possono provvedere ai pagamenti dovuti all'Amministrazione dello Stato a saldo e/o ad anticipazione di tributi o a quelli dovuti all'INPS o all'INAIL a saldo e/o ad anticipazione di contributi previdenziali, attraverso la cessione dei crediti relativi ai benefici summenzionati.

L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

ART. 2. — 1. Ai fini di consentire un adeguato rinnovo del parco rotabile, lo stanziamento di lire 800 miliardi per il biennio 1989-90 in ragione di lire 400 miliardi per l'anno 1989 e di lire 400

miliardi per l'anno 1990, così come previsto dalla tabella A annessa alla legge 24 dicembre 1988, n. 541, è riservato alle finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, della legge 10 aprile 1981, n. 151, con una riserva fino al 50 per cento per l'acquisto di autobus con alimentazione alternativa al gasolio, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa.

All'articolo 8:

il comma 2 è sostituito dal seguente:

2. I contratti e le convenzioni di cui al comma 1 aventi durata non superiore a cinque anni sono stipulati, e le relative spese sono eseguite, secondo criteri da stabilire, con esclusione di ogni forma di gestione fuori bilancio, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, anche in deroga alle norme di contabilità generale dello Stato, all'articolo 14 della legge 28 settembre 1942, n. 1140, ed all'articolo 27 della legge 29 marzo 1983, n. 93.

All'articolo 9:

al comma 3, dopo le parole: applicazione delle norme internazionali di sicurezza e dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati. *sono aggiunte le seguenti:* La sovvenzione di equilibrio per l'anno 1988 è definitivamente regolata con i medesimi criteri e procedure di cui all'articolo 14 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, fermo restando che le anticipazioni concesse per tale anno sono portate in detrazione alla sovvenzione di equilibrio da liquidarsi per l'ultimo periodo di vigenza della convenzione.

al comma 3, dopo le parole: sulla base di 20 anni quale normale periodo di vita. *sono aggiunte le seguenti:* Al termine di tale periodo le navi devono essere sostituite, salvo speciale autorizzazione del Ministero della marina mercantile.

al comma 8, primo periodo, dopo le parole: anche per le società esercenti servizi sovvenzionati del gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar) *sono aggiunte le seguenti:* , nonché per la SIRM, per gli ufficiali R.T. utilizzati dalle stesse.

al comma 8, secondo periodo, dopo le parole: degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10. *sono aggiunte le seguenti:* Il pensionamento anticipato comporta la risoluzione di diritto del rapporto di lavoro del personale eccedente.

dopo il comma 8, aggiungere il seguente:

8-*bis*. Le convenzioni di cui ai commi precedenti tengono conto, per quanto attiene ai parametri medi obiettivi riguardanti il personale marittimo e amministrativo, della effettiva consistenza degli organici quale risulta dalla graduale riduzione degli stessi per effetto del pensionamento anticipato di cui al precedente comma, nonché dei contratti collettivi di lavoro già stipulati alla data di sottoscrizione delle convenzioni medesime ed approvati dal Ministero della marina mercantile e dei conseguenti accordi sindacali in essere. Dalla data di entrata in vigore del decreto interministeriale di cui al precedente comma, cessa nei confronti del personale eccedente l'effetto della eventuale opzione già esercitata ai sensi dell'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, nella legge 22 febbraio 1982, n. 54.

All'articolo 10:

al comma 6, le parole: in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione. *sono sostituite dalle seguenti* in misura pari al tasso programmato di inflazione.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547.

2. *Identico.*

Decreto-legge 4 marzo 1989, n.77, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 54 del 6 marzo 1989. (*)*

Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in materia di trasporti locali, aerei, ferroviari e marittimi, nonché di concessioni demaniali marittime;

VISTA la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 marzo 1989;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri dei trasporti e della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze, del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali;

EMANA

il seguente decreto:

CAPO I.

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI LOCALI, AEREI E FERROVIARI

ARTICOLO 1.

1. Per l'anno 1989, l'ammontare del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, è ridotto di lire 400 miliardi, al netto delle variazioni da determinare ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151. A modifica di quanto disposto dall'articolo 9 della medesima legge 10 aprile 1981, n. 151, a decorrere dal 1990, lo stanziamento annuale sarà gradualmente ridotto sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei princìpi e dei criteri di cui al comma 2 e parallelamente al risanamento delle gestioni di cui allo stesso comma 2. Con apposito provvedimento di riforma della legge

---

(*) Vedi anche la successiva ERRATA CORRIGE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 56 dell'8 marzo 1989.

10 aprile 1981, n. 151, l'ammontare del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, sarà determinato secondo criteri che incentivino una corretta ed efficiente gestione dell'azienda con rispetto del carattere di socialità del trasporto pubblico locale, nonché del Regolamento CEE n. 1191/69 in ordine agli obblighi di servizio pubblico.

2. I contributi di esercizio di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151, sono erogati dalle regioni ad enti ed imprese in base a criteri finalizzati al risanamento delle relative gestioni. A tale scopo le regioni determinano la ripartizione dei contributi statali loro assegnati sulla base di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite la commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale. I criteri generali devono tener conto della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate rispettivamente in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-chilometro, e della previsione di non concorrenzialità tra servizi sovvenzionati dei bacini di traffico, definiti dalle regioni dopo avere elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. La scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza spetta alle regioni dopo aver definito il piano regionale dei trasporti e dei bacini di traffico. Il Ministro dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate, rivede obbligatoriamente le concessioni di linee di trasporto di persone di competenza statale secondo i criteri di cui sopra. Ciascuna regione è obbligata a definire entro sette mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto i bacini di traffico dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva, entro il 1989, alla definizione del piano regionale dei trasporti e dei relativi bacini di traffico.

3. Per l'anno 1989 il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la commissione di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, determina entro il 15 marzo 1989 il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali e socio-economiche omogenee, nonché il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale sulla base delle elaborazioni predisposte per il conto nazionale dei trasporti di intesa con gli assessorati regionali ai trasporti. Entro il 31 marzo 1989 le regioni stabiliscono, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali e socio-economiche omogenee, nonché le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 15 aprile 1989 i comuni, anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Ogni

disposizione statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire, con separati provvedimenti, speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Dette speciali agevolazioni possono avere decorrenza soltanto dal 1° gennaio dell'anno successivo. Il Ministro dei tasporti, con proprio decreto, stabilisce, entro il 30 giugno 1989, per l'anno 1990, le facilitazioni tariffarie per le quali lo Stato, le regioni ed i comuni devono contestualmente provvedere, con finanziamenti propri, alla copertura della minore entrata che risulta per le aziende interessate. Per le disposizioni e le delibere vigenti alla data di entrata in vigore del presente decreto, il ripiano delle minori entrate che risultano per le aziende interessate avviene con decorrenza 1° gennaio 1989. L'amministrazione statale, regionale o comunale provvede, entro il 31 maggio 1989, alla emanazione delle relative disposizioni e delibere.

4. Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende a carico dei rispettivi bilanci, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Parimenti, gli eventuali disavanzi di gestione delle imprese private concessionarie del servizio di trasporto pubblico, non coperti dai contributi di esercizio né dai ricavi del traffico, restano integralmente a carico dell'impresa, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

5. Per il rapido raggiungimento delle finalità di cui all'autorizzazione di spesa indicata all'articolo 13, comma 15, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della marina mercantile e per i problemi delle aree urbane, promuove, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, un accordo di programma con le modalità di cui all'articolo 7 della legge 1° marzo 1986, n. 64, tra i comuni di Messina, di Reggio Calabria, di Villa S. Giovanni e l'Ente ferrovie dello Stato. Trascorsi centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, nel caso di inerzia o ritardo dei soggetti di cui al presente comma nella definizione e attuazione dell'accordo di programma, può provvedere, in via sostitutiva, il Presidente del Consiglio dei Ministri, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri.

6. Ai fini anche del complessivo riordino del sistema di trasporto locale, il termine di un anno di cui al comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, è elevato a due anni.

7. Al fine di favorire il coordinamento funzionale ed operativo dei trasporti ferroviari della Campania, ivi compresi i rami delle ferrovie statali di interesse regionale, in attesa della loro regionalizzazione, e per avviare un processo di accorpamento globale, le gestioni governative per la ferrovia Alifana e per la ferrovia Benevento-Napoli vengono accorpate in un'unica gestione.

ARTICOLO 2.

1. Ai fini di consentire un adeguato rinnovo del parco rotabile, lo stanziamento di lire 800 miliardi per il biennio 1989-1990 in

ragione di lire 400 miliardi per l'anno 1989 e di lire 400 miliardi per l'anno 1990, così come previsto dalla tabella A annessa alla legge 24 dicembre 1988, n. 541, è riservato alla finalità di cui all'articolo 11, quarto comma, numero 1), della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa.

ARTICOLO 3.

1. In caso di realizzazione di progetti adottati in attuazione dei piani regionali dei trasporti miranti al recupero di aree attraverso ristrutturazioni organizzative e tecnologiche comportanti specifiche soluzioni tecniche, per favorire anche la intermodalità tra mezzi ferroviari e mezzi stradali, utilizzando gli spazi offerti con l'abbassamento del piano del ferro e successiva copertura a livello stradale, ovvero con la creazione di piattaforme a copertura delle strutture ferroviarie, gli enti finanziatori, cui il relativo costo ha fatto carico, acquisiscono il diritto di superfice sulle aree così realizzate. Immobili, opere ed impianti di linee ferroviarie, acquisiti dall'azienda esercente a proprie spese, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, restano nella piena disponibilità dell'azienda proprietaria per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi.

ARTICOLO 4.

1. Nell'articolo 13, comma 13, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il secondo periodo è sostituito dai seguenti: « Con decreto del Ministro del tesoro è stabilita la misura del concorso statale nell'ammortamento dei predetti mutui, entro un limite massimo di 12 punti percentuali. Il contributo è corrisposto, in misura costante, per tutto il periodo di ammortamento ed è commisurato al capitale iniziale mutuato ».

ARTICOLO 5.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1989 sono istituite le seguenti tasse:

a) la tassa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale;

b) la tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali.

2. La tassa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali, di cui al comma 1, lettera *a)*, nonché la tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta cui sono assoggettati i voli internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo nazionale, forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, sono determinate secondo i criteri di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

3. La tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali di cui al comma 1, lettera *b)*, è determinata secondo la formula: « T = CTTp », nella quale « T » è l'ammontare della tassa, « CTT » è il coefficiente unitario di tassazione, « p » è il coefficiente di peso ricavato elevando a 0,95 il peso massimo dell'aeromobile al decollo, come definito dall'articolo 6 della legge 11 luglio 1977, n. 411.

4. Il coefficiente unitario di tassazione di terminale (CTT) è calcolato mediante il rapporto: « CTT = CT/UST », nel quale « CT » è il costo complessivo previsto per i servizi di terminale nel complesso degli aeroporti nei quali si sviluppa singolarmente un traffico in unità di servizio non inferiore all'1,5 per cento del totale delle unità di servizio fornite dall'Azienda nell'intera rete aeroportuale ed « UST » è il numero totale delle unità di servizio di terminale che si prevede saranno prodotte nell'anno di applicazione della tassa. Il calcolo delle unità di servizio prodotte è in funzione dei coefficienti di peso degli aeromobili e del numero dei voli. Il CTT come innanzi determinato è applicato anche alle unità di servizio fornite ai voli civili assistiti dall'Aeronautica militare.

5. Per i soli voli nazionali, la tassa di terminale di cui al comma 1, lettera *b)*, si applica nella misura ridotta del 50 per cento.

6. Per il pagamento delle tasse di cui al presente articolo valgono le esenzioni previste dall'articolo 7 della legge 11 luglio 1977, n. 411.

7. Le tasse di cui ai commi 1, 2 e 3 sono stabilite in modo da assicurare, per l'anno 1989, la copertura del 60 per cento del costo dei servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali e di quelli di terminale con incrementi annui pari al 10 per cento fino alla copertura, nell'anno 1993, dell'intero costo dei servizi. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento delle tasse stesse.

8. Sono a carico dello Stato:

a) il mancato gettito di tassazione dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sia nazionale che internazionale, nonché di quelli di terminale, forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale agli aeromobili esonerati ai sensi del comma 6, sulla base del numero delle unità di servizio rese;

b) la differenza tra i costi complessivamente sostenuti dall'Azienda per l'assistenza di terminale ed i proventi derivanti dalla tassa applicata;

c) la differenza tra le tasse applicate ed i costi sostenuti in relazione alla gradualità delle tasse stesse di cui al comma 7.

9. Il coefficiente unitario di tassazione per la tassa di terminale di cui al comma 1, lettera *b)*, è approvato, su proposta dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, a seguito della deliberazione del proprio bilancio di previsione, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro della difesa. Il decreto di approvazione del coefficiente unitario di tassazione entra in vigore due mesi dopo la data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Qualora il decreto entri in vigore in data successiva all'inizio dell'anno al quale si riferisce, a partire dal 1° gennaio dell'anno stesso e fino alla data di entrata in vigore del decreto si applica il CTT in vigore nell'anno precedente, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato.

10. Gli oneri derivanti dall'applicazione del comma 8 fanno carico al capitolo 4640 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

ARTICOLO 6.

1. A modifica di quanto disposto dal quinto comma dell'articolo 17 della legge 17 maggio 1985, n. 210, gli apporti derivanti da compensazioni per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti in conformità dei Regolamenti CEE n. 1191/69 e n. 1192/69 sono stabiliti, a decorrere dall'anno 1989, in lire 4.500 miliardi, di cui non oltre lire 2.300 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del Regolamento CEE n. 1191/69.

2. A modifica di quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, a decorrere dall'anno 1989, il Ministro dei trasporti determina gli obblighi di servizio pubblico nei limiti di cui al comma 1.

3. L'ultimo comma dell'articolo 18 della legge 17 maggio 1985, n. 210, è abrogato.

ARTICOLO 7.

1. Per i mutui contratti dall'Ente ferrovie dello Stato per l'anno 1989 nei limiti di lire 500 miliardi per l'approvvigionamento di materiale rotabile finalizzato con aggiornamento tecnologico al potenziamento ed alla velocizzazione del servizio viaggiatori, lo Stato si accolla l'onere del relativo ammortamento.

2. All'onere suddetto si provvede a carico del capitolo 7750 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989 e corrispondente capitolo per gli anni successivi.

ARTICOLO 8.

1. Ai fini dell'esercizio delle competenze statali in materia di indirizzo, coordinamento e gestione nel settore dei trasporti anche in attuazione delle leggi 1° dicembre 1986, n. 870, e 18 marzo 1988, n. 111, il Ministro dei trasporti è autorizzato a stipulare contratti e convenzioni per il potenziamento e la gestione dei sistemi informatici del Ministero dei trasporti, in base ai criteri e secondo le direttive fissate dal Ministro medesimo.

2. Le convenzioni di cui al comma 1 aventi durata non superiore a cinque anni sono stipulate, e le relative spese sono eseguite, secondo criteri da stabilire, con esclusione di ogni forma di gestione fuori bilancio, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro ed in conformità alle disposizioni vigenti in materia di automazione nelle ammistrazioni pubbliche.

CAPO II.

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

ARTICOLO 9.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1990, la sovvenzione di equilibrio è corrisposta alle linee, e relative frequenze, ritenute essenziali per assicurare i collegamenti necessari a svolgere il trasporto sia di persone anche in ordine al flusso turistico, che di merci. Linee e frequenze vengono individuate dal Ministro della marina mercantile, d'intesa con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, sulla base di una proposta tecnica formulata dalle società interessate. Eventuali modifiche all'assetto hanno effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

2. Per il conseguimento del fine indicato nel comma 1, le società esercenti i servizi di cui al comma 1 presentano, ogni cinque anni, al Ministro della marina mercantile, programmi che garantiscano la massima efficienza. Ciascun programma, da presentarsi non oltre il terzo trimestre dell'anno precedente l'inizio del quinquennio, è approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, sentite le regioni territorialmente interessate, il cui parere deve essere espresso nel termine perentorio di trenta giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine, il Ministro della marina mercantile procede comunque alla approvazione del programma.

3. Le convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, debbono assumere, per le sovvenzioni di equilibrio corrisposte per i servizi marittimi sovvenzionti di collegamento con le isole, con effetto dal 1° gennaio 1989, parametri medi obiettivi desumibili dai costi dei servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, previa comparazione dell'applicazione delle norme internazionali di sicurezza e dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati. Per i predetti fini le quote annue di ammortamento delle navi adibite ai collegamenti di cui ai commi 1 e 2 sono calcolate sulla base di 20 anni quale normale periodo di vita.

4. Entro un mese dalla data di entrata in vigore del presente decreto debbono essere stipulate le convenzioni di cui all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

5. Le tabelle di armamento e i sovrannumeri stagionali relativi alle navi che svolgono i servizi sovvenzionati di cui al comma 1 sono definiti sulla base dei medesimi criteri adottati per la definizione delle tabelle relative alle navi adibite ai servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, previa comparazione dell'applicazione delle norme internazionali di sicurezza e dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati.

6. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, al fine di parzialmente adeguare le tariffe al costo dei servizi offerti, le tariffe stesse per i servizi sovvenzionati di collegamento con le isole maggiori e minori sono aumentate, dal 1° gennaio 1989, con una articolazione tale da realizzare un aumento medio del 25 per cento tenuto conto dei periodi di bassa, media ed alta stagione. Tali aumenti sono ridotti per i residenti delle isole e per le merci da e per le isole, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse, nella misura stabilita con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.

7. Nei porti di arrivo, partenza e toccata delle navi, per tutti i vettori nazionali esercenti il cabotaggio, a partire dal 1° aprile 1989, fermo restando l'importo complessivo delle suindicate tariffe delle società del gruppo FINMARE, il servizio di portabagagli è facoltativo e il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero. La tariffa per il servizio facoltativo di portabagagli è stabilita da chi esercisce il servizio, d'intesa con l'autorità concedente. L'autorizzazione è prioritariamente concessa ai soggetti attualmente esercenti il servizio. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, sentite le organizzazioni sindacali di settore più rappresentative a livello nazionale, le altre parti sociali e le società interessate, il Ministro della marina mercantile emana norme per la riorganizzazione dei servizi e delle operazioni portuali, con esclusione del servizio di portabagagli di cui al presente comma, relativi ai collegamenti marittimi di cui al presente articolo, eserciti da naviglio che effettui traffico di cabotaggio, nonché per l'unificazione su scala

nazionale delle tariffe concernenti i predetti servizi ed operazioni. In caso di mancato accordo tra le parti, i criteri organizzativi e le misure tariffarie unificate saranno determinati con decreto del Ministro della marina mercantile, sentite le competenti Commissioni parlamentari della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

8. Il personale marittimo e amministrativo – distinto, per il personale marittimo, nelle qualifiche professionali di ufficiali di coperta (in possesso della patente di capitano di lungo corso), ufficiale di macchina (in possesso della patente di capitano di macchina), ufficiali commissari, ufficiali RT, sottufficiali e comuni di coperta, sottufficiali e comuni di macchina, sottufficiali e comuni del settore alberghiero, e, per il personale amministrativo, in addetti agli uffici e operai – eccedente per effetto delle disposizioni di cui al commi 1, 2, 3, 4 e 5, è posto in pensionamento anticipato secondo i requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, che resta in vigore fino al 31 dicembre 1993 anche per le società esercenti servizi sovvenzionati del gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar). Il pensionamento anticipato ha luogo, con effetto immediato, secondo programmi concernenti il periodo 1989-1993, il primo dei quali è approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, in relazione all'effettivo conseguimento di maggiori economie, per effetto delle disposizioni del presente articolo, stimate con il decreto interministeriale medesimo sulla base degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10. Con la medesima procedura sono approvati gli ulteriori programmi. I relativi importi sono iscritti in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3061 dello stesso stato di previsione per ciascuno degli anni interessati. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia, ovvero del minor periodo necessario al conseguimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale.

9. I privati imprenditori possono sottoscrivere il capitale delle società esercenti i servizi dovuti, previsti dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, 19 maggio 1975, n. 169, e 5 dicembre 1986, n. 856, nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso, tenuto conto della normativa vigente. Le società finanziarie regionali possono sottoscrivere il capitale delle società regionali che esercitano i collegamenti nella regione interessata fino ad un massimo del 10 per cento, facendo comunque salvo il disposto dell'articolo 1, primo comma, della legge 19 maggio 1975, n. 169, e dell'articolo 15 della legge 5 dicembre 1986, n. 856. È abrogato l'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 15 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

10. Le economie nette derivanti dall'attuazione delle misure previste dal presente articolo sono valutate, a decorrere dall'anno 1989, in lire 100 miliardi in ragione d'anno.

ARTICOLO 10.

1. I canoni per le concessioni di aree e pertinenze demaniali marittime, di cui agli articoli 28 e 29 del codice della navigazione, nonché di zone del mare territoriale, sono determinati in base a criteri fissati con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze. Con lo stesso decreto sono fissati i criteri per la determinazione dei canoni di cui all'articolo 39 del codice della navigazione, all'articolo 37 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima) e all'articolo 48 del testo unico delle leggi sulla pesca approvato con regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604, nonché quelli relativi ai cantieri navali.

2. Per le nuove concessioni e le rinnovazioni assentite per utilizzazioni turistiche o ricreative ad uso pubblico, il canone, per metro quadrato e per anno, risultante dalla sommatoria dei vari parametri e coefficienti non deve superare il limite di quattro volte il canone minimo normale stabilito dall'articolo 15 del decreto-legge 2 ottobre 1981, n. 546, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 1981, n. 692.

3. Il provvedimento di concessione, contenente la determinazione del canone, costituisce titolo esecutivo per la riscossione coattiva del canone stesso e di quelli determinati in virtù di successivi adeguamenti.

4. Per la riscossione dei crediti assistiti da titoli esecutivi, le Amministrazioni dello Stato e gli Enti gestori dei beni del demanio marittimo si avvalgono del servizio centrale della riscossione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 gennaio 1988, n. 43, ai sensi dell'articolo 69 del decreto stesso.

5. Nella prima applicazione, tali criteri, che per l'anno 1989 hanno effetto dal 1° gennaio, sono determinati con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

6. I canoni determinati ai sensi dei commi precedenti sono adeguati annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

7. Oltre a quanto previsto dal comma 1, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, su proposta della capitaneria di porto, può adottare variazioni in aumento delle misure dei canoni fino al doppio, ovvero in diminuzione fino alla metà, per determinate aree geografiche o per categorie di impianti o pertinenze, in relazione alla particolare utilizzazione degli stessi, ovvero in diminuzione fino al limite del 50 per cento di quelli normali in presenza di eventi dannosi di eccezionale gravità che comportino la riduzione della capacità di utilizzazione della concessione.

8. Sono abrogate le norme del codice della navigazione e del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima), nonché ogni altra norma che siano in contrasto con il presente decreto.

ARTICOLO 11.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

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 4 marzo 1989.

COSSIGA

DE MITA — SANTUZ — PRANDINI — COLOMBO — FANFANI — AMATO — FORMICA — FRACANZANI.

Visto, *il Guardasigilli:* VASSALLI.