CAMERA DEI DEPUTATI N. 4229-A

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(ANDREOTTI)

E DAL MINISTRO DEI TRASPORTI

(BERNINI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO

(CARLI)

COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

(CIRINO POMICINO)

COL MINISTRO DELLA DIFESA

(MARTINAZZOLI)

E COL MINISTRO PER I PROBLEMI DELLE AREE URBANE

(CONTE)

—

Presentato il 30 settembre 1989

Disposizioni in materia di trasporti

(Relatori: **Carlo D'AMATO e Giuseppe MATULLI**)

NOTA: Testo approvato dalla IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) il 4 luglio 1990. In data 5 luglio 1990 l'Assemblea ha autorizzato i relatori a riferire oralmente.

PARERE DELLA I COMMISSIONE
(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

PARERE FAVOREVOLE

PARERE DELLA V COMMISSIONE
(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

PARERE FAVOREVOLE A CONDIZIONE CHE:

All'articolo 2:

sia soppresso il comma 3 in quanto comporta nuovi oneri non quantificati e privi di copertura.

All'articolo 3:

al comma 1 sia soppresso l'ultimo periodo che eleva l'ammontare dei contributi per il 1990 e, per la stessa motivazione, al comma 5 siano ricomprese le « ferrovie in gestione governativa » ed inoltre la quota del 75 per cento sia riportata al 70 per cento anche per l'anno 1990;

i commi 9, 10, 11, 12 e 13 siano soppressi, in quanto determinano minori entrate senza provvedere alla relativa copertura finanziaria.

All'articolo 4:

sia soppresso il comma 5 in quanto la copertura finanziaria (peraltro non indicata nel testo) relativa all'autorizzazione di spesa

ivi prevista dovrebbe essere posta a carico di uno specifico accantonamento del fondo speciale di parte capitale previsto dalla legge finanziaria 1990 e collegato a quote di accantonamenti di segno negativo che non risultano, allo stato, disponibili;

sia soppresso il comma 7 che determina minori entrate (valutate in circa 410 miliardi annui) senza provvedere alla relativa copertura.

Sia soppresso l'articolo 5 in quanto la relativa copertura è posta a carico dello specifico accantonamento positivo del fondo speciale di parte corrente previsto dalla legge finanziaria per il 1990, collegato all'accantonamento di segno negativo iscritto in relazione al presente provvedimento e tuttora non disponibile.

PARERE DELLA XI COMMISSIONE
(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

PARERE FAVOREVOLE

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni in materia di trasporti.

ART. 1.

1. L'ente Ferrovie dello Stato è autorizzato ad impegnare globalmente i finanziamenti previsti dal comma 6 dell'articolo 2 della legge 22 dicembre 1986, n. 910, sino all'importo di lire 8.900 miliardi.

2. Gli stanziamenti sono utilizzati per il programma nazionale di velocizzazione della rete ferroviaria, per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dell'Italia meridionale e per la realizzazione o il potenziamento di valichi ferroviari alpini.

TESTO DELLA COMMISSIONE

Disposizioni in materia di trasporti.

ART. 1.

1. *Identico.*

2. *Identico.*

3. I programmi di attività annuali e poliennali di cui al numero 3) del primo comma dell'articolo 3 della legge 17 maggio 1985, n. 210, costituiscono strumento di attuazione delle scelte strategiche del piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel Supplemento ordinario alla *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana n. 111 del 15 maggio 1986 e si conformano alle seguenti linee di indirizzo:

a) integrazione compiuta tra la rete ferroviaria italiana e quella europea, avendo particolare riguardo all'alta velocità e ai valichi;

b) ammodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale e insulare;

c) adozione delle iniziative necessarie a realizzare l'intermodalità dei passeggeri, con particolare riferimento alla integrazione con la rete metropolitana, e delle merci;

d) rinnovamento tecnologico e completamento infrastrutturale della rete ferroviaria, con particolare riguardo agli assi trasversali;

e) recupero e sviluppo della rete di interesse locale;

f) aggiornamento tecnologico del parco rotabile e della rete.

4. I programmi di attività annuali e poliennali di cui al numero 3) del primo comma dell'articolo 3 della citata legge n. 210 del 1985 sono trasmessi dal Ministro dei trasporti alle competenti commissioni parlamentari entro quindici giorni dalla deliberazione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, per l'espressione di un parere motivato. Le commissioni si pronunciano nel termine di trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, i programmi sono comunque approvati ai sensi del citato numero 3) del primo comma dell'articolo 3 della legge n. 210 del 1985.

ART. 2.

1. Con riferimento a quanto previsto dal comma 18, articolo 13, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, il Ministro dei trasporti, entro il 30 giugno 1990, promuove le opportune iniziative per la costituzione delle società miste secondo i criteri dettati con le succitate leggi.

2. Analogamente a quanto già previsto per l'ente Ferrovie dello Stato, anche le società concessionarie e le gestioni com-

ART. 2.

1. Con riferimento a quanto previsto, ai fini della revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico dell'ente Ferrovie dello Stato, dall'articolo 13, comma 18, della legge 11 marzo 1988, n. 67, e dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, su conforme parere delle regioni interessate, determina i tratti da trasferirsi, i relativi beni, le modalità di interconnessione con la rete nazionale e le risorse finanziarie necessarie alla gestione e relative modalità di erogazione. Le tratte ferroviarie trasferite sono gestite da società per azioni a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato e degli enti locali, secondo gli indirizzi del piano regionale dei trasporti.

2. Le gestioni commissariali governative cederanno alle costituende società di cui al comma 1 le linee e gli impianti

missariali governative cederanno alle costituende società le linee e gli impianti interessati.

3. A modifica di quanto previsto al comma 1 dell'articolo 6 del citato decreto-legge n. 77 del 1989, l'importo complessivo, dall'anno 1990, per compensa-

interessati. A tal fine il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare disposizioni relative al conferimento, da parte delle gestioni commissariali governative, alle costituende società, delle linee ed impianti esercìti, alla liquidazione delle gestioni governative, alla costituzione, nell'ambito della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di un apposito ufficio preposto all'amministrazione delle partecipazioni derivanti dai predetti conferimenti e alla successiva cessione, anche parziale, di tali partecipazioni alle regioni e ad organismi privati.

3. I rapporti tra le società di gestione e le regioni sono regolati da apposite convenzioni che determinano i programmi di investimento e le modalità di esercizio. Le società di gestione sono autorizzate a contrarre prestiti e ad emettere obbligazioni garantite dallo Stato, a norma delle disposizioni vigenti, per gli investimenti necessari all'ammodernamento della rete e al rinnovo del parco rotabile. Sulle operazioni finanziarie finalizzate agli investimenti delle società di gestione lo Stato concorre con contributi a fondo perduto e con un contributo in conto interessi pari al cinquanta per cento del tasso ufficiale di sconto. L'ammontare complessivo è determinato annualmente con la legge di approvazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato.

4. Alle stesse società saranno conferiti, una volta esperite le procedure dell'articolo 16 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, e dell'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, gli impianti e le linee delle ferrovie esercitate in regime di concessione, secondo le modalità previste dal primo comma dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

5. *Identico.*

zione per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti, in conformità ai regolamenti CEE nn. 1191 del 1969 e 1192 del 1969, è fissato in lire 4.300 miliardi, di cui non oltre lire 2.200 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento CEE n. 1191/1969.

ART. 3.

1. A decorrere dall'anno finanziario 1991, per tutte le ferrovie esercitate in regime di concessione la sovvenzione relativa alle spese di esercizio, non coperte da introiti, è stabilita annualmente con revisione parametrica ai sensi della legge 8 giugno 1978, n. 297.

2. A decorrere dall'anno finanziario 1991, le sovvenzioni di esercizio di cui al comma 1 saranno determinate e liquidate, secondo il principio della competenza, sulla base dei preventivi finanziari presentati dalle imprese entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento. All'adeguamento del regolamento di esecuzione della legge 8 giugno 1978, n. 297, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, si provvede entro il termine del 30 settembre 1990, con le modalità previste dall'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

ART. 3.

1. A decorrere dall'anno finanziario 1991, per tutte le ferrovie esercitate in regime di concessione la sovvenzione relativa alle spese di esercizio, non coperte da introiti, è stabilita annualmente con revisione parametrica ai sensi della legge 8 giugno 1978, n. 297, considerando il 1988 come anno base di cui alla lettera *a)* del primo comma dell'articolo 3 di detta legge. Per il periodo fino al 31 dicembre 1990, allo scopo di ristabilire l'equilibrio economico delle predette ferrovie, si provvede in analogia ai criteri previsti dal primo comma dell'articolo 9 della citata legge n. 297 del 1978.

2. A decorrere dall'anno finanziario 1991, le sovvenzioni relative alle spese di esercizio di cui al comma 1 saranno determinate e liquidate, secondo il principio della competenza, sulla base dei preventivi finanziari presentati dalle imprese entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento. In tale sede si determina il conguaglio relativo all'esercizio precedente in funzione dell'eventuale margine attivo o passivo dei conti consuntivi rispetto ai preventivi. All'adeguamento del regolamento di esecuzione della legge 8 giugno 1978, n. 297, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, si provvede entro il termine del 30 settembre 1990, con le modalità previste dall'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

3. Per le ferrovie di cui al comma 1 che abbiano acceso mutui ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicem-

bre 1986, n. 910, la scadenza delle relative concessioni è prorogata, ove necessario, fino al completamento delle operazioni di collaudo delle opere di ammodernamento e di potenziamento e, comunque, di non oltre cinque anni dal termine di ultimazione delle opere stesse.

3. Alle gestioni governative che esercitano pubblici servizi di trasporto è fatto obbligo di contenere il disavanzo di esercizio nei limiti del preventivo finanziario predisposto su obiettivi elementi di spesa, entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento tenendo conto anche dei criteri che, ai sensi delle disposizioni di cui al comma 2, regolano le erogazioni delle sovvenzioni di esercizio alle ferrovie concesse all'industria privata.

4. *Identico.*

4. In ogni caso, a decorrere dall'anno finanziario 1990, le spese per il personale ed oneri sociali delle ferrovie esercitate in regime di concessione e in gestione governativa non possono eccedere il 70 per cento della spesa totale di esercizio da ammettere a sovvenzione.

5. In ogni caso, le spese per il personale e gli oneri sociali delle ferrovie esercitate in concessione non possono eccedere il settantacinque per cento per l'anno 1990 e il settanta per cento per l'anno 1991 della spesa totale di esercizio da ammettere a sovvenzione.

5. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanarsi entro il 30 settembre 1990, saranno determinati i criteri per lo svolgimento dell'attività delle gestioni governative secondo princìpi di imprenditorialità e di efficienza, stabilendo, tra l'altro, parametri obiettivi per la determinazione delle spese di esercizio ammissibili, analoghi a quelli per le sovvenzioni delle ferrovie in concessione, le modalità del rendiconto consuntivo annuale, la durata dell'incarico del commissario governativo ed i casi di decadenza, anche con riguardo al disavanzo di esercizio rispetto ai preventivi.

6. *Identico.*

6. Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessionari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione.

7. Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessionari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione al fine di dare attuazione al piano regionale dei trasporti. I proventi delle alienazioni pos-

7. Ove i beni siano di proprietà dello Stato, si provvederà con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze.

8. Entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro dei trasporti, di

sono essere utilizzati esclusivamente per investimenti.

8. Ove i beni siano di proprietà dello Stato, si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, sentite le regioni interessate.

9. La disposizione relativa all'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto afferente alle linee di trasporto dell'ente Ferrovie dello Stato ed in regime di concessione di cui al n. 22 della parte seconda della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, deve intendersi riferita anche agli interventi per il loro ammodernamento, potenziamento ed ampliamento, così come alla cessione da parte di imprenditori di terreni destinati all'installazione di linee di trasporto ad impianto fisso.

10. Gli interventi finanziari dello Stato, delle regioni e di altri enti pubblici o privati a titolo di contributi o di sovvenzioni di esercizio nei confronti delle aziende esercenti pubblici servizi di trasporto non si intendono, ai fini dell'imposta sul valore aggiunto, corrispettivi di servizi.

11. L'assunzione della gestione di pubblici servizi di trasporto da parte di soggetti pubblici o privati rilevati da precedenti esercenti, a qualsiasi titolo effettuata, costituisce cessione di aziende ai sensi della lettera *b)* del secondo comma dell'articolo 2 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972.

12. Le disposizioni di cui ai commi 9, 10 e 11 hanno valore di interpretazione autentica.

13. Le economie prodotte dall'applicazione della disposizione di cui al comma 9 sono utilizzate fino al venti per cento per innovazioni tecnologiche tendenti ad incentivare la riduzione del personale e, per il restante importo, per interventi mirati alla realizzazione di tratte urbane di ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa aventi caratteristiche di rete urbana a guida vincolata.

14. Entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro dei tra-

concerto con il Ministro del tesoro, sono determinate le tariffe di trasporto di persone per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa, valide per l'anno successivo.

9. Per l'anno 1990 le predette tariffe saranno incrementate nella stessa misura percentuale di quelle previste per l'ente « Ferrovie dello Stato », per l'anno medesimo, ai sensi del decreto-legge 25 settembre 1989, n. 328.

10. In relazione alle misure previste dal presente articolo lo stanziamento di ciascuno dei capitoli 1652 e 1653 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti è ridotto di lire 40 miliardi per l'anno 1990 e di lire 60 miliardi per gli anni 1991 e seguenti.

ART. 4.

1. Ove le regioni non abbiano esercitato la scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza, prevista all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, il Ministro dei trasporti procede a detta scelta ammettendo a contributo uno soltanto dei servizi per le linee e/o tratte in concorrenza.

2. In attuazione dell'articolo 1 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, a far data dal 1° gennaio 1990 le tariffe di trasporto debbono risultare aumentate mediamente del 20 per cento rispetto a quelle in vigore al 1° gennaio 1989.

3. A partire dal 1° gennaio 1991 i contributi di esercizio saranno corrisposti dalle regioni secondo il principio della competenza in analogia a quanto previsto per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa. È abrogato il secondo comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

4. Una quota pari al 3 per cento per il 1990 del fondo per gli investimenti nel trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151,

sporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le regioni interessate, sono determinate le tariffe di trasporto di persone per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa, valide per l'anno successivo.

15. *Identico.*

16. *Identico.*

ART. 4.

1. *Identico.*

2. In attuazione dell'articolo 1 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, a far data dal 1° gennaio 1990 le tariffe di trasporto debbono risultare aumentate almeno del venti per cento rispetto a quelle in vigore al 1° gennaio 1989.

3. *Identico.*

4. A decorrere dal 1° gennaio 1991 il Ministero dei trasporti, di concerto con le regioni, fissa i criteri per un rilevamento organico della utilizzazione dei mezzi di

è destinata alla incentivazione per l'impianto di attrezzature atte al rilevamento automatico dei viaggiatori-Km delle linee urbane ed extra urbane. A decorrere dal 1° gennaio 1991, la messa a disposizione di tali dati da parte delle aziende di trasporto pubblico locale costituisce condizione necessaria per l'integrale erogazione alle aziende stesse dei contributi di esercizio provenienti dal fondo nazionale ripartito dallo Stato tra tutte le regioni, alle quali fa carico l'elaborazione dei relativi dati.

5. È autorizzata la spesa di lire 20 miliardi nel biennio 1991-1992 per la concessione di contributi per attività di studio, sperimentazione e realizzazione dei prototipi volte all'individuazione delle migliori tecnologie praticabili ai fini della necessaria omologazione per il trasporto di persone e di cose all'interno delle aree metropolitane, che consentano la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico nei centri storici delle città, sulla base di un apposito programma adottato entro il 31 ottobre 1990 dal Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti.

6. Al contributo sono ammessi imprese, enti e associazioni pubbliche e private di gestione e di ricerca e istituti universitari e consorzi tra questi, di comprovata capacità nello sviluppo, nella sperimentazione e nella realizzazione di veicoli innovativi e dei relativi sistemi infrastrutturali di servizio.

trasporto pubblico. Le risorse necessarie per realizzare tale rilevamento sono ottenute utilizzando il tre per cento del fondo per gli investimenti nel trasporto pubblico locale di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

5. Per le finalità di cui all'articolo 11 della citata legge n. 151 del 1981, con le modalità di cui all'articolo 12 della medesima legge, è autorizzata la spesa di lire 440 miliardi per il rifinanziamento del fondo per gli investimenti nel trasporto pubblico locale, in ragione di lire 220 miliardi per l'anno 1991 e di lire 220 miliardi per l'anno 1992.

6. Nel triennio 1990-1992 è autorizzata la spesa di lire 30 miliardi per la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti al fine di eliminare l'inquinamento delle aree urbane. Le spese di trasformazione sono finanziate con un contributo pari all'ottanta per cento delle somme ammesse ai contributi e sono erogate previa certificazione del conseguimento degli obiettivi fissati.

7. Al fine della riduzione dell'inquinamento atmosferico prodotto dai carburanti nell'autotrazione è abrogato l'articolo 2 della legge 21 luglio 1984, n. 362, istitutivo di una tassa speciale per le autovetture e gli autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose alimentati con gas di petrolio liquefatto o con gas metano.

7. La concessione del contributo è subordinata alla presentazione, da parte dei suddetti soggetti, di programmi di attività che potranno essere diversificati secondo le seguenti tipologie di trazione: elettrica, a metano, diesel, a gas di petrolio liquefatto e mista. Sulla base di tali programmi il contributo a carico dello Stato non potrà superare il 60 per cento dell'importo totale di ricerca. Alla concessione dei contributi si provvede con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane.

8. All'onere derivante dall'applicazione dei commi 5, 6 e 7, determinato in lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle proiezioni per i medesimi anni dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

9. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

8. Alla concessione dei contributi di cui al comma 6 si provvede con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane. La concessione del contributo è subordinata alla presentazione, da parte dei soggetti indicati nel comma 6, di idonei preventivi che documentino opportunamente le spese di cui al comma medesimo.

9. All'onere derivante dall'applicazione della disposizione di cui al comma 6, determinato in lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992, si provvede mediante riduzione dello stanziamento per l'anno 1990, e delle relative proiezioni per gli anni 1991 e 1992, iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Incentivi finalizzati allo sviluppo ed alla sperimentazione di veicoli ecologici destinati al trasporto pubblico di persone nei centri storici ».

10. *Identico.*

ART. 5.

1. È autorizzato il concorso dello Stato nel finanziamento degli oneri derivanti dall'applicazione del nuovo contratto nazionale collettivo di lavoro degli autoferrotranvieri e dall'attuazione di quanto previsto dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1988, n. 270, nella misura di lire 450 miliardi per l'anno 1990, di lire 910 miliardi per l'anno 1991 e di lire 1.350 miliardi a decorrere dall'anno 1992.

2. Il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, provvede annualmente ad attribuire alle regioni ed alle province autonome di Trento e di Bolzano un contributo determinato con riferimento alla quota di incremento retributivo *pro capite* del personale dipendente dalle aziende

esercenti pubblici servizi di trasporto di persone di rispettiva competenza.

3. Alle aziende ferroviarie in concessione, alle gestioni governative e alle aziende concessionarie di autolinee ordinarie di competenza statale, il contributo è attribuito annualmente con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, con riferimento all'incremento retributivo *pro capite* del personale dipendente.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, determinato in lire 450 miliardi per l'anno 1990, in lire 910 miliardi per l'anno 1991 ed in lire 1.350 miliardi a decorrere dall'anno 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990 all'uopo utilizzando l'apposito accantonamento.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

6. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 5-*ter* del decreto-legge 10 novembre 1978, n. 702, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 gennaio 1979, n. 3, i costi del lavoro relativi all'eventuale contrattazione integrativa delle aziende che esercitano il trasporto pubblico locale di cui all'articolo 1 della legge 10 aprile 1981, n. 151, devono essere interamente coperti dalle accertate economie derivanti da recuperi di produttività interna dell'azienda stessa. Solo dopo accertamento realizzato attraverso periodici controlli dei revisori dei conti, che comunque coincidano anche con la formazione del bilancio annuale, potrà farsi luogo ad erogazione patrimoniale a favore del personale interessato.

7. Il Ministro dei trasporti emana apposite direttive perché venga assicurato il puntuale rispetto di quanto previsto nei paragrafi 2) e 3) dell'accordo collettivo nazionale degli autoferrotranvieri siglato il 27 febbraio 1987, precisando altresì agli organi competenti che non saranno ammesse a copertura, in sede di bilancio, le somme erogate e non garantite dalle economie derivanti da recupero di produttività.

ART. 5.

1. In attesa del trasferimento dei beni dal demanio militare e dall'aviazione civile all'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale (A.A.A.V.T.A.G.) attualmente da essa utilizzati per assicurare i servizi di assistenza al volo, l'Azienda è autorizzata a computare tra i costi da porre a base della tassazione di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, e all'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, le quote di ammortamento ed i relativi oneri finanziari come calcolati agli stessi fini dal Ministero della difesa per la definizione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, per l'anno 1985. I predetti costi, attualizzati annualmente alla data di computo, verranno sommati ai corrispondenti oneri relativi agli investimenti effettuati in via diretta dall'Azienda.

2. La riscossione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è assistita in sede di esecuzione, anche nelle procedure di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, dai privilegi mobiliari ed immobi-

ART. 6.

1. *Identico.*

2. I vettori nazionali applicano tariffe per i voli interni che tengano conto dei maggiori costi derivanti dall'aumento della tassa per i servizi di assistenza in rotta e della tassa di terminale, introdotte con il decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160. Il Ministero dei trasporti, attraverso la direzione generale dell'aviazione civile, garantisce la congruità degli incrementi tariffari rispetto all'aumento dei costi derivante dall'applicazione delle predette tasse. L'incremento delle tariffe derivante dai suddetti maggiori costi non è soggetto all'*iter* di approvazione previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, e dal comma 1 dell'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41.

3. La riscossione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è assistita in sede di esecuzione, anche nelle procedure di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, dai privilegi mobiliari ed immobi-

liari indicati, rispettivamente, dagli articoli 2752 e 2772 del codice civile.

3. È in facoltà del Ministero dei trasporti e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale, nei limiti delle rispettive competenze, determinate dai periodi considerati ai fini della tassazione, transigere con gli utenti relativamente ai servizi resi fino alla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di definire le controversie insorte circa l'accertamento e la riscossione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

4. L'Azienda è autorizzata ad acquisire i beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza anche attraverso il ricorso a forme di *leasing* sia finanziario che immobiliare. I relativi oneri saranno computati fra quelli da porre a base della definizione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160.

ART. 6.

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo e per il traffico aereo generale (A.A.

liari indicati, rispettivamente, dagli articoli 2752 e 2772 del codice civile. Qualora vi sia morosità protrattasi per oltre un bimestre dall'avvenuta notificazione delle note di accertamento, l'A.A.A.V. T.A.G. provvede direttamente alla diffida ai vettori aerei morosi affinché provvedano al pagamento degli importi risultanti dalle predette note di accertamento entro il termine massimo di trenta giorni dalla data di ricezione della diffida stessa, e trascorso inutilmente tale termine emette l'ordinanza-ingiunzione prevista dall'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tal caso non si applicano, in tema di patrocinio legale, le norme previste dal secondo comma dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145 e dal secondo comma dell'articolo 23 dello statuto dell'A.A.A.V.T.A.G. approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1981, n. 842.

4. *Identico.*

5. *Identico.*

ART. 7.

1. *Identico.*

A.V.T.A.G.), è autorizzata a contrarre prestiti e ad emettere obbligazioni, garantite dallo Stato a norma delle disposizioni vigenti, sia all'interno che all'estero per il finanziamento delle spese di acquisizione dei beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza per le quote eccedenti l'ammontare dei trasferimenti annuali in conto capitale da parte dello Stato e necessari per la copertura del fabbisogno previsto dalla pianificazione approvata ai sensi dell'articolo 6, lettera *b)*, del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fino ad un massimo di lire 983 miliardi negli esercizi dal 1990 al 1993.

2. Per le ulteriori esigenze funzionali e logistiche dell'Azienda le relative aree necessarie all'interno di sedimi demaniali saranno trasferite al patrimonio aziendale a titolo gratuito, previo parere del Ministero dei trasporti, nonché del Ministero della difesa, circa la compatibilità delle opere ed installazioni erigende nelle suddette aree; al Ministero delle finanze sono devolute le conseguenti operazioni di trasferimento patrimoniale.

2. *Identico.*

3. All'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, le parole: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato; » sono sostituite dalle seguenti: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato, da iscrivere in separati capitoli di parte corrente e di conto capitale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro in relazione alle finalità cui è destinata la sovvenzione; ».

4. Il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, è autorizzato ad apportare, con proprio decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'anno 1990, in relazione al disposto del comma 3.

5. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni attribuisce, con proprio decreto, uno specifico campo di frequenze, nell'ambito delle assegnazioni disposte con il piano nazio-

nale di ripartizione delle radiofrequenze approvato con il decreto ministeriale 31 gennaio 1983, pubblicato nel Supplemento Ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica n. 47 del 17 febbraio 1983, ai fini del servizio fisso di telecomunicazioni aeronautiche per i collegamenti da effettuarsi mediante ponti radio a cura dell'A.A.A.V.T.A.G. Con lo stesso decreto sono stabiliti i criteri e le modalità di assegnazione e manutenzione di circuiti operativi di collegamento telefonico, adibiti a supporto dei servizi di assistenza al volo attribuiti all'A.A.A.V.T.A.G.

6. Le assegnazioni di cui al comma 5 ed i relativi interventi di manutenzione hanno comunque carattere prioritario al fine di assicurare la necessaria tempestività nello svolgimento dei servizi di assistenza al volo.

7. Fino al completamento dell'organico, anche a reintegro delle vacanze determinatesi annualmente, l'A.A.A.V.T.A.G. è autorizzata ad assumere personale in deroga alla legge 29 dicembre 1988, n. 554. Il programma annuale delle assunzioni è sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti.

ART. 7.

1. Per la realizzazione di opere ferroviarie ed aeroportuali il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti convoca una conferenza cui partecipano tutti i rappresentanti delle amministrazioni dello Stato e degli enti comunque tenuti ad adottare atti di intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, concessioni, nulla osta, approvazioni previsti dalle leggi statali e regionali.

2. La conferenza, anche nelle more dell'esercizio della funzione di controllo sugli atti da parte dei competenti comitati regionali, valuta i progetti esecutivi nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici,

ART. 8.

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie o impianti aeroportuali di valore superiore ad un miliardo di lire il Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può convocare una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali e non e degli altri soggetti pubblici comunque tenuti ad adottare atti di concerto o d'intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni e concessioni previste da leggi statali o regionali.

2. La conferenza, anche nelle more dell'esercizio della funzione di controllo sugli atti da parte dei competenti comitati regionali, valuta i progetti esecutivi e si esprime su di essi, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeolo-

artistici e territoriali, e si esprime su di essi entro 15 giorni dalla convocazione, apportando, ove occorrano, le opportune modifiche, senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni per quanto concerne gli interventi dell'ente locale. La conferenza verifica altresì il rispetto delle normative concernenti l'abolizione delle barriere architettoniche.

3. L'approvazione assunta all'unanimità sostituisce ad ogni effetto gli atti d'intesa, i pareri, le autorizzazioni, le concessioni, i nulla osta, le approvazioni previsti dalle leggi statali e regionali. Essa comporta, per quanto occorra, variazione anche integrativa agli strumenti urbanistici ed ai piani territoriali, ivi compresi i piani regolatori aeroportuali, senza necessità di ulteriori adempimenti.

4. Le disposizioni del presente articolo si applicano per il triennio 1990-1992.

gici, ambientali, storici, artistici e territoriali, entro quindici giorni dalla convocazione, apportando, ove occorrano, le opportune modifiche ai progetti senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni. La conferenza verifica altresì il rispetto delle normative concernenti l'abolizione delle barriere architettoniche.

3. L'approvazione assunta all'unanimità dei componenti la conferenza sostituisce ad ogni effetto gli atti di concerto o di intesa, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta, le approvazioni e le concessioni previsti da leggi statali e regionali comportando, se del caso, variazioni anche integrative agli strumenti urbanistici.

4. Ove le decisioni della conferenza comportino variazione degli strumenti urbanistici l'adesione del sindaco alle stesse deve essere ratificata dal consiglio comunale entro trenta giorni, a pena di decadenza.

5. Nel caso che in seno alla conferenza non si raggiunga l'unanimità per dissenso dei rappresentanti degli enti territoriali il Presidente del Consiglio dei Ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può promuovere la conclusione di un accordo di programma tra l'amministrazione interessata al progetto di opere e gli enti territoriali.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano fino al 31 dicembre 1992.

ART. 9.

1. Per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari tra gli aeroporti intercontinentali e internazionali e la rete ferroviaria esistente l'ente Ferrovie dello Stato e le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa sono autorizzati ad accendere mutui garantiti dallo Stato.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base di singoli progetti, può concedere contributi in misura pari agli oneri per capi-

tale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. All'onere derivante dal presente articolo, quantificato in lire 25 miliardi per ciascun anno dal 1990 al 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1990 e relative proiezioni per gli anni 1991 e 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento per « Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione ».

ART. 8.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

ART. 10.

1. *Identico.*