CAMERA DEI DEPUTATI N. 2891-A

RELAZIONE DELLA III COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI E COMUNITARI)

(Relatore: **NAPOLI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

il 6 luglio 1993 (v. stampato Senato n. 919)

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI
(COLOMBO)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DI GRAZIA E GIUSTIZIA
(MARTELLI)

CON IL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(REVIGLIO)

CON IL MINISTRO DELLE FINANZE
(GORIA)

CON IL MINISTRO DEL TESORO
(BARUCCI)

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA
(ANDÒ)

E CON IL MINISTRO DEI TRASPORTI
(TESINI)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 7 luglio 1993

—

Adesione della Repubblica italiana alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), con relativi allegati, firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, al protocollo addizionale firmato a Bruxelles il 6 luglio 1970, modificato dal protocollo firmato a Bruxelles il 21 novembre 1978, così come emendati dal protocollo, con tre annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981, nonché all'accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta, con due annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981, e loro esecuzione

Presentata alla Presidenza il 21 febbraio 1994

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La Comissione affari esteri e comunitari ha approvato il disegno di legge n. 2891 con l'applicazione dell'articolo 79, sesto comma, del Regolamento, adottando la relazione al disegno di legge presentato dal Governo al Senato (Atto Senato n. 919), che viene allegata.

ALLEGATO.

1. Le attività di aviazione, più delle altre, coinvolgono la cooperazione internazionale (per il loro sicuro, efficiente ed economico svolgimento), poiché necessitano in maniera inderogabile del coordinamento tecnico e dell'uniformità di tutti i parametri di misura, procedure, modalità, lingua, certificazione, mezzi e sistemi normalmente presenti nell'esercizio delle operazioni di volo. Tali attività di aviazione sono, tra l'altro, volte in gran parte alla realizzazione di lunghi percorsi ed hanno spesso come destinazione un Paese straniero con attraversamento di più frontiere.

Dalla costrizione tecnica, che comporta la impossibilità di esercitare attività di navigazione in modo singolare, è nata quella stretta ed universale collaborazione aeronautica che, con l'ICAO *(International Civil Aviation Organization)*, si avvia a compiere il mezzo secolo di vita. Tale cooperazione ha uniformato le procedure, la tecnica e la sistemistica in tutto il mondo in vista di un equilibrato sviluppo aeronautico ed un vantaggioso interscambio nel settore tra Paesi diversi.

Nel quadro della politica europeistica e non senza interventi diretti dello stesso Parlamento europeo, l'esigenza di una presenza europea nel campo della navigazione aerea condusse, il 13 dicembre 1960, alla firma di una Convenzione di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), cui aderiscono Francia, Germania, Paesi Bassi, Lussemburgo, Regno unito, ma non l'Italia.

Le parti contraenti avevano come obiettivo principale il rafforzamento della cooperazione nel settore della navigazione aerea e l'organizzazione in comune dei servizi di circolazione aerea nello spazio aereo superiore.

Al di là delle motivazioni di rito, al rifiuto italiano non poco dovettero contribuire la nostra posizione geografica libera dalle contingenze dovute alla vicinanza di spazi aerei congesti (il nostro Paese è per tre quarti circondato da acque internazionali) e l'assenza delle « urgenze » di traffico che già assillavano i Paesi medio-europei.

Probabilmente l'Italia, tradizionalmente europeista, avrebbe visto con maggiore interesse una cooperazione estesa a tutte le componenti dell'aviazione civile e non limitata alla sola gestione degli spazi aerei, per cui venne manifestato il nostro disinteresse alla concentrazione degli sforzi sui servizi di controllo, per i quali e sui quali si era focalizzata la progettata, nuova cooperazione europea.

A ben vedere, del resto, non poteva essere che funzionalmente modesta ed economicamente di nessun vantaggio la partecipazione ad EUROCONTROL di un *partner* che, come noi, non aveva problemi di gestione del proprio traffico, né difficoltà da congestione degli spazi. Un partner che la propria circolazione aerea poteva gestire con plausibili sistemi non automatizzati ma del tutto in grado di coordi-

nare, tramite telecomunicazioni ordinarie, le azioni di trasferimento, di controllo e di interscambio di traffico. Un *partner*, infine, che tali servizi, all'epoca non tassati, svolgeva a basso costo tramite l'organizzazione militare aeronautica.

2. Negli anni '80 vi è stata una radicale evoluzione degli obiettivi e delle prospettive, di cui ha tenuto conto il Protocollo di emendamento della Convenzione del 1960, a partire dal 1° marzo 1983.

EUROCONTROL, nella sua qualità di entità « strumentale » dei Paesi europei, in materia di navigazione ed assistenza al volo, mutava l'originaria impostazione, che vedeva l'Agenzia precipuamente come « installatore » e « gestore » diretto di servizi di controllo del traffico aereo (ATC) anche se tale attività, a richiesta, può ancora condurre, delineando la propria sfera operativa ad un « livello » più alto ed importante di azione, e cioè di pianificazione economica e tecnica.

Messo quindi in seconda linea l'intervento gestionale « diretto » sul traffico, la Convenzione emanata punta oggi ad ampliare la portata della cooperazione nel campo della navigazione aerea e delle attività ad essa connesse, avendo come unici limiti le necessità di difesa e la massima libertà operativa dell'utenza nel rispetto del più alto livello di sicurezza.

I Paesi aderenti si impegnano, di conseguenza, a fissare obiettivi comuni per il lungo periodo e, in tale cornice, ad istituire « piani » comuni per i servizi di assistenza al volo; a stilare piani comuni di addestramento avanzato; ad adottare comuni procedure; a sviluppare programmi di ricerca connessi con le infrastrutture, i servizi, la sicurezza, l'efficienza e la rapidità dei flussi di traffico; a costituire un comune « fondo » di esperienze operative, tecniche e finanziarie in materia di navigazione; a coordinare tutte le attività di *air traffic management* nell'ambito del sistema internazionale, in modo da assicurare la più efficace utilizzazione degli spazi aerei.

Tali finalità convenzionali vengono, come per il passato, perseguite tramite il concreto operare dell'agenzia EUROCONTROL destinata ad agire, in collaborazione con le autorità civili e militari dei Paesi membri, sotto la supervisione della commissione permanente, organo che formula e delibera le politiche dell'organizzazione e dell'Agenzia.

I nuovi, e più attuali, compiti di EUROCONTROL sono quelli di:

analizzare le future necessità del traffico aereo continentale e le nuove tecnologie necessarie a soddisfarle;

adottare e sviluppare obiettivi comuni a lungo termine nel campo della navigazione aerea;

coordinare i piani nazionali di medio periodo, in modo da costruire piani comuni che si sviluppano nella comice degli obiettivi di lungo termine in tema di servizi di assistenza al volo;

promuovere politiche comuni in tema di sistemi ed equipaggiamenti di navigazione (di terra e di bordo), nonché la formazione del personale per i servizi di assistenza al volo;

promuovere e condurre studi, esperimenti ed esami relativi alla navigazione aerea, raccogliendo e distribuendo, altresì, i dati degli studi, degli esami e degli esperimenti condotti dai Paesi membri;

coordinare la ricerca dei Paesi membri e lo sviluppo dei programmi connessi con le nuove tecniche di navigazione;

esaminare le questioni di navigazione aerea sotto studio da parte dell'ICAO o di altre organizzazioni internazionali interessate dall'aviazione civile;

studiare gli emendamenti al piano regionale di navigazione aerea da sottoporre all'ICAO;

assistere i Paesi membri e gli altri Paesi che lo richiedano nello studio, nella istituzione e nella gestione di sistemi di *flow management*;

fissare ed incassare i diritti dovuti dagli utilizzatori dei servizi di assistenza al volo, secondo quanto stabilito dall'Accordo multilaterale relativo alle tariffe di rotta, in nome e per conto degli Stati contraenti.

Inoltre, su richiesta di uno o più Stati membri:

assistere gli Stati nello svolgimento di compiti specifici nel campo della navigazione aerea, quali progettazione e realizzazione di infrastrutture e servizi del traffico aereo;

fornire e gestire, in tutto o in parte, a seconda di quanto richiesto, servizi del traffico ed infrastrutture;

assistere gli Stati membri nel calcolo e per l'incasso delle tariffe nazionali non comprese nell'Accordo multilaterale.

Il quadro operativo della rinnovata Convenzione di cooperazione in materia di navigazione aerea si conclude e si completa con il coevo Trattato multilaterale relativo alle tariffe per i servizi di rotta, grarie al quale si trasferisce l'operatività di EUROCONTROL « concretamente » nel campo del coordinamento e della pianificazione tecnica ed economica relativa ai servizi di assistenza al volo e si realizza un « uniforme » sistema europeo di tariffazione che tenga nel dovuto conto le raccomandazioni dell'ICAO in proposito.

L'Accordo prevede, infatti, un sistema « unificato » per la fissazione e l'incasso delle tariffe tramite EUROCONTROL, affidato alla commissione permanente ed al comitato di gestione dell'Agenzia, che sono a tali fini « allargati » con la partecipazione degli Stati non membri quando si discutono tali materie. Si prevede, inoltre, che per garantire il « recupero » delle somme dovute agli Stati membri, EUROCONTROL conservi autonoma capacità di stare in giudizio di fronte alla giurisdizione competente.

3. Risultano, pertanto, evidenti le ragioni che militano oggi a favore dell'adesione italiana alla Convenzione EUROCONTROL; e non solo perché lo strumento normativo internazionale si è affinato e ha

ampliato il suo campo d'azione, come sopra si è detto, ma anche perché nel frattempo una serie di fattori hanno subito una profonda evoluzione.

In particolare:

sono mutate, ed in conformità ai nostri punti di vista, le politiche di cooperazione ed il loro strumento realizzativo (EUROCONTROL);

è mutata la configurazione dei servizi di assistenza al volo del nostro Paese, il quale oggi li esercita per mezzo di un'autonoma organizzazione civile, strumentale rispetto alle finalità statuali in materia e che non è più costretta da vincoli militari; tale ente è l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), istituita con decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145;

sono diversi gli scenari del traffico utente, le sue necessità, quantità, capacità, così pure come diversi sono divenuti i mezzi, i sistemi e le tecnologie necessari a soddisfarle;

i tempi di servizio risultano talmente accelerati dalla velocità e dalla quantità dei flussi di traffico che le distanze e gli spazi impegnati annullano i confini dei singoli sistemi nazionali e postulano sofisticati sistemi di interazione e di dialogo, banche dati e procedure in tempo reale per l'interscambio;

il futuro lascia intravedere maggiori complessità tecniche ed operative ed ulteriori costrizioni di spazio a fronte del volo supersonico « diffuso »;

la somma e l'« insieme » degli elementi delineati superano le capacità di risoluzione, vuoi sotto il profilo tecnico, vuoi sotto quello economico, possedibili da una singola organizzazione nazionale sia pure di medie dimensioni.

4. Per individuare e illustrare gli adeguamenti necessari, occorre ora dare alcuni cenni del quadro normativo vigente, che in materia di traffico aereo è imperniato sulla legge 11 luglio 1977, n. 411, con la quale si istituiva una tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, e sull'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale. Tale normativa è stata modificata ed integrata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, contenente nuove norme in materia di diritti per l'uso degli aeroporti e di utilizzo del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, nonché dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, contenente disposizioni urgenti in materia di trasporti.

Secondo detta normativa, per quanto concerne le tasse relative ai servizi di assistenza al volo, il regime è il segnente:

sono assoggettati a tali tasse tutti i vòli nazionali ed internazionali per la parte di volo che si svolge nello spazio aereo entro il quale lo Stato italiano fornisce il servizio di assistenza al volo (tramite l'AAAVTAG);

l'AAAVTAG provvede a predisporre gli elementi tecnico-economici per determinare le tasse da applicare per i servizi resi (lettera g) del primo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, come sostituita dall'articolo 3 della legge n. 25 del 1985), in armonia con il principio seguito pressoché da tutti gli Stati, secondo il quale i costi sono da recuperarsi a carico dell'utenza.

Conseguentemente il costo da sostenere per i servizi in rotta viene determinato annualmente con decreto del Ministro dei trasporti su proposta dell'AAAVTAG. È in tale contesto che si colloca l'attività della commissione dettà « Commissione Sangalli » (istituita con l'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324, sostituito dall'articolo 8 della legge n. 25 del 1985), che è chiamata ad esprimere al Ministro dei trasporti un parere consultivo obbligatorio, anche in materia di determinazione della tassa di rotta. Questa è fissata secondo una formula internazionalmente applicata (ivi incluso EUROCONTROL) e definita dall'articolo 2 della citata legge n. 411 del 1977.

Il costo complessivo dei servizi resi in rotta, così determinato, è comprensivo di tutti gli oneri finanziari relativi all'ammortamento ed agli interessi delle spese sostenute per gli impianti aziendali, nonché di tutte le spese di esercizio degli impianti stessi e di tutte le spese amministrative o di gestione (costo previsto per l'esercizio finanziario 1990 per l'espletamento del servizio di assistenza al volo in rotta pari a lire 289.735.128.380). Esso, invece, non comprende gli oneri che l'Aeronautica militare sostiene per i servizi resi in rotta sugli aeroporti militari aperti al traffico civile (previsione costo AD per l'esercizio finanziario 1990 pari a lire 102.144.300.000).

L'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, del citato decreto-legge n. 77 del 1989 (non modificato dalla legge di conversione) istituisce la tassa di terminale per i voli nazionali e internazionali, le cui modalità di fissazione sono stabilite dai successivi commi 3 e 4 dello stesso articolo.

5. Con l'adesione alla Convenzione EUROCONTROL e all'Accordo multilaterale sulle tariffe di rotta, e successivi emendamenti, l'Italia, ai fini del calcolo delle tasse di sorvolo, dovrà adeguarsi alle metodologie stabilite dall'Agenzia internazionale, secondo quanto si dirà qui di seguito.

Ogni anno lo Stato membro deve formulare la previsione del costo base per l'anno successivo, tenendo presenti i consuntivi relativi all'anno precedente e i dati del bilancio preventivo dell'anno in corso.

Nella determinazione di tale costo base si devono aggiungere ai costi nazionali (spese di personale e di funzionamento, ammortamenti) quelli relativi alle spese di contribuzione all'EUROCONTROL.

Un meccanismo di aggiustamento biennale consentirà di correggere in sede di consuntivo i dati previsionali del costo base.

Il contributo annuo dovuto da ogni Stato parte è ripartito in due frazioni: la prima, fino a concorrenza del 30 per cento, è calcolata in proporzione al valore del costo base per l'utilizzo delle infrastrutture per l'assistenza in rotta.

Il contributo sopradescritto viene integralmente recuperato attraverso la corresponsione da parte degli utenti delle tariffe per i servizi in rotta.

La determinazione delle tariffe di rotta è effettuata in base ad un sistema che è stabilito dalla commissione allargata con i criteri e secondo le procedure previste dall'articolo 3 dell'Accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta, il quale regola altresì le forme ed i modi di recupero dei crediti nei confronti del debitore insolvente.

In base al citato articolo 3, la commissione fissa i tassi unitari, le tariffe, i periodi di applicazione, le condizioni di pagamento e di esonero e provvede alla riscossione delle tariffe stesse, che versa ai singoli Stati.

Inoltre, in forza dell'articolo 2, comma 2, lettera *c)*, della Convenzione, EUROCONTROL può assumersi l'impegno di assistere le Parti per quanto riguarda il calcolo e la riscossione dei canoni imposti da queste ultime agli utenti dei servizi di navigazione aerea e che non rientrano nel campo d'applicazione dell'Accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta.

6. Per adeguare l'ordinamento interno al complesso di atti internazionali sopra illustrati il presente disegno di legge detta alcune disposizioni di attuazione.

In particolare, per quanto attiene alle tariffe di rotta:

l'articolo 3 ne attribuisce la fissazione e la riscossione a EUROCONTROL sulla base dei costi nazionali prevedibili da determinarsi con decreto del Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri del tesoro e della difesa;

l'articolo 4 individua le esenzioni in materia di tariffe di rotta, rinviando a quelle approvate con efficàcia vincolante dalla commissione allargata ai sensi degli articoli 3, comma 2, e 6 dell'Accordo multilaterale e aggiungendo un caso d'esonero per determinati voli di addestramento, in forza della opzione consentita agli Stati parte dall'articolo 9, comma 2, delle condizioni approvate dalla citata commissione.

Per quanto, invece, si riferisce alla tariffa di terminale istituita dall'articolo 5 del decreto-legge n. 77 del 1989, l'articolo 5 del disegno di legge ne rimette l'accertamento, l'esazione, la contabilizzazione e il recupero ad un'intesa tra AAAVTAG ed EUROCONTROL (come consentito dal già citato articolo 2, comma 2, lettera *c*), della Convenzione), soggetta ad approvazione del Ministro dei trasporti, ed estende a tali tariffe le stesse esenzioni previste per le tariffe di rotta.

7. A conclusione, si ritiene opportuno chiarire la successione cronologica degli atti normativi al fine di individuare con esattezza i testi normativi cui l'Italia aderisce a mezzo del presente disegno di legge:

a) la originaria Convenzione del 13 dicembre 1960 era corredata da due annessi (il primo relativo allo statuto dell'Agenzia, il secondo ai limiti territoriali d'applicazione) e da due Protocolli (il primo riguardante la firma, il secondo il regime transitorio fino all'entrata in vigore della Convenzione).

La Convenzione è stata modificata ed integrata dal Protocollo firmato il 12 febbraio 1981, i primi due annessi alla Convenzione sono stati sostituiti dai primi due annessi di detto Protocollo, il Protocollo di firma della Convenzione è stato abrogato dall'articolo XXXVII del Protocollo del 1981, mentre il Protocollo sul regime provvisorio della Convenzione è caducato automaticamente con la sua entrata in vigore;

b) il Protocollo addizionale alla Convenzione firmato il 6 luglio 1970, come modificato dal Protocollo firmato il 21 novembre 1978, è stato ulteriormente emendato dall'articolo XXXVIII del Protocollo del 1981.

Pertanto gli atti internazionali cui l'Italia aderisce con il presente disegno di legge sono i seguenti:

la Convenzione internazionale su EUROCONTROL, come emendata a Bruxelles nel 1981, con i tre annessi del Protocollo di emendamento (statuto dell'Agenzia, regioni di informazione di volo, disposizioni transitorie di passaggio dal vecchio al nuovo regime);

il Protocollo addizionale alla Convenzione del 6 luglio 1970, come modificato dal Protocollo del 21 novembre 1978, ambedue come modificati dal Protocollo del 12 febbraio 1981;

l'Accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta del 12 febbraio 1981, con due annessi.

TESTO DEL DISEGNO DI LEGGE	TESTO DELLA COMMISSIONE
ART. 1.	ART. 1.
1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL), con relativi allegati, firmata a Bruxelles il 13 dicembre 1960, al protocollo addizionale firmato a Bruxelles il 6 luglio 1970, modificato dal protocollo firmato a Bruxelles il 21 novembre 1978, così come emendati dal protocollo, con tre annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981, nonché all'accordo multilaterale relativo ai canoni di rotta, con due annessi, aperto alla firma a Bruxelles il 12 febbraio 1981.	*Identico.*
ART. 2.	ART. 2.
1. Piena ed intera esecuzione è data agli atti internazionali di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della loro entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 41 della convenzione, dall'articolo 8, comma 4, del protocollo del 6 luglio 1970 e dall'articolo 28 dell'accordo multilaterale.	*Identico.*
ART. 3.	ART. 3.
1. Le prestazioni patrimoniali obbligatorie per l'utilizzazione del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta sono fissate e riscosse da EUROCONTROL secondo le condizioni e le modalità stabilite ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera *l)*, della convenzione, come formulato dall'articolo III del protocollo di emendamento del 12 febbraio 1981, e dell'articolo 3, comma 2, dell'accordo multilaterale di cui all'articolo 1, sulla base dei costi, ivi compresi quelli relativi alla partecipa-	*Identico.*

zione EUROCONTROL, rilevati annualmente con decreto del Ministro dei trasporti, previa intesa con i Ministri del tesoro e della difesa.

ART. 4.

1. Alle tariffe di rotta si applicano le esenzioni stabilite dai competenti organi di EUROCONTROL, secondo le procedure previste dagli articoli 3, comma 2, e 6 dell'accordo multilaterale di cui all'articolo 1. Sono comunque esonerati dal pagamento delle tariffe di rotta gli aeromobili di proprietà dello Stato.

2. Sono inoltre esonerati dal pagamento delle tariffe di rotta i voli d'addestramento effettuati all'esclusivo scopo di ottenere, rinnovare o mantenere una licenza o abilitazione per equipaggi di volo.

ART. 5.

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) è autorizzata ad affidare ad EUROCONTROL l'incarico di procedere all'accertamento, all'esazione, alla contabilizzazione e al recupero dei crediti dei diritti di terminale di cui all'articolo 5, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160. La relativa convenzione stipulata tra l'Azienda ed EUROCONTOL è approvata e resa esecutiva con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e della difesa.

2. Ai diritti di terminale si applicano le stesse esenzioni previste dall'articolo 4 per le tariffe di rotta, ferma restando la riduzione del 50 per cento per i voli nazionali stabilita dall'articolo 5, comma 5, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160.

ART. 4.

Identico.

ART. 5.

Identico.

ART. 6.	ART. 6.
1. Le disposizioni della legge 11 luglio 1977, n. 411, e successive modificazioni ed integrazioni, in quanto incompatibili con la presente legge, cessano di avere efficacia alla data in cui diventerà operativo il sistema previsto dall'accordo multilaterale per le tariffe di rotta. 2. Le disposizioni dell'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, in materia di accertamento e riscossione delle tasse di terminale cessano di avere efficacia, in quanto incompatibili con la presente legge, dalla data del decreto ministeriale di approvazione delle intese con EUROCONTROL, di cui all'articolo 5, comma 1, della presente legge.	*Identico.*
ART. 7.	ART. 7.
1. Le modalità per la regolarizzazione dei flussi finanziari fra lo Stato italiano ed EUROCONTROL saranno stabilite, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri dei trasporti e degli affari esteri. 2. All'onere valutato in lire 38 miliardi annui a decorrere dal 1993 si provvede con riduzione del capitolo 4640 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno e corrispondenti capitoli per gli anni successivi, intendendosi ridotta di pari importo l'autorizzazione di spesa di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e successive modificazioni. 3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.	*Identico.*
ART. 8.	ART. 8.
1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*	*Identico.*