

imprenditoriali e sui soggetti che ne sono protagonisti, sui consumi di rilevante consistenza, sull'acquisto di immobili, una descrizione accurata degli sportelli bancari e della loro dislocazione, delle agenzie di affari e di quelle finanziarie, un monitoraggio delle operazioni bancarie per seguire spostamenti sospetti di capitali finanziari;

una considerazione particolare merita il problema del sequestro e della confisca dei patrimoni frutto di attività illegali. Il sistema in vigore richiede una attenta revisione perché si ottengano quei risultati che finora sono mancati. Il crimine moderno ha principalmente una motivazione di profitto e su questo versante deve essere aggredito;

per quanto riguarda il punto c) è essenziale il controllo del territorio nelle aree che registrano una maggiore densità criminale. Tale controllo deve tendere a individuare e segnalare manifestazioni di disagio sociale, specie giovanile, evasione all'obbligo scolastico di minori, disoccupazione e, nello stesso tempo, a intervenire tempestivamente dove sia più evidente la disponibilità di risorse economiche di provenienza illecita;

la presenza delle forze di polizia sul territorio deve essere costante e adeguata alle esigenze della situazione. La collaborazione con strutture sociali e con le amministrazioni locali deve essere stabilita in maniera esplicita. Anche qui occorre una revisione degli strumenti legislativi per attuare una migliore prevenzione criminale. L'azione repressiva giunge troppo spesso quando gravi reati sono stati già consumati, spesso anche in danno di vittime innocenti, e in molti casi resta inattuata. Le bande criminali, delle quali si conoscono attività, localizzazioni, ruoli e organigrammi devono essere disarticolate;

il rifiuto di leggi eccezionali e di autorità con poteri particolari deve essere accompagnato, tuttavia, da un potenziamento delle strutture esistenti, da una migliore utilizzazione delle risorse e da una continua opera di collaborazione di tutte le istituzioni;

la magistratura va sostenuta nel suo impegno di ricerca e di accertamento delle responsabilità; dotazioni particolari di mezzi e di organici le devono essere assicurate negli uffici che più risentono dell'impatto con i problemi della criminalità;

impegna il Governo:

a rivedere la legislazione sui lavori pubblici per assicurare trasparenza negli appalti e nel controllo delle opere;

a vigilare sugli investimenti e sulla loro utilizzazione;

a predisporre controlli sui flussi di danaro che non abbiano una giustificata provenienza, sulla trasformazione di attività commerciali o imprenditoriali che diano sospetto di ingerenza criminale, sull'apertura di sportelli bancari o di agenzie di affari che possano rivelare riciclaggio di denaro di provenienza illecita;

a rivedere la legislazione sul sequestro e sulla confisca dei patrimoni per realizzare procedure più rapide ed efficaci;

a predisporre piani per il controllo del territorio diretti ad impedire il formarsi e il rafforzarsi delle organizzazioni criminali;

a prevedere forme di collaborazione tra le forze di polizia e le organizzazioni locali per una migliore prevenzione del crimine;

a rivedere la legislazione sulle misure di prevenzione per bloccare i traffici delle organizzazioni criminali esistenti e per disarticularle;

a prevedere un potenziamento dei mezzi e degli organici delle forze di polizia e della magistratura nelle zone più esposte al fenomeno criminale.

(1-00256) « Diliberto, Grimaldi, Meloni ».

(11 maggio 1998)

La Camera,

premesso che:

in attuazione delle leggi n. 121 del 1981 e n. 203 del 1991, in data 25 marzo 1998 il Ministro dell'interno ha emanato cinque decreti volti alla riorganizzazione dei servizi di ordine e sicurezza pubblica, con i quali viene a colmarsi una grave lacuna legislativa, causa sovente di disfunzioni, malintesi ed inefficienze;

tali direttive hanno infatti l'indubbio pregio di razionalizzare le attività delle forze di polizia, attraverso una migliore definizione delle modalità operative proprie di ciascuna forza e dei servizi interforze;

più in generale, il terreno di illegalità favorito da organizzazioni criminali, con utilizzazione di soggetti appartenenti a fasce sociali disadattate e sofferenti, produce devastanti effetti sul rapporto tra cittadino, alla continua ricerca di sicurezza sociale, e Stato, nonché sulla fiducia dei primi in una tempestiva risposta da parte del secondo di ripristino della pace sociale;

appare necessario concentrare il massimo degli sforzi, in attuazione di una giustizia « quotidiana », contro i centri decisionali delle grandi attività criminali e degli ambienti collegati, nonché contro la violenza che trova terreno fertile nelle zone degradate suburbane e periferiche;

il controllo del territorio deve essere costante e adeguato all'esigenza delle rispettive situazioni ambientali, in collaborazione, nella fase preventiva, con le strutture sociali e con le amministrazioni locali, e nella fase di repressione dei reati, con un organico raccordo con l'autorità giudiziaria nelle sue dispiegazioni territoriali;

impegna il Governo

a perseguire con determinazione ogni intento riformatore teso alla lotta alla criminalità in ogni sua articolazione, favorendo la effettività delle strutture centrali e di quelle territoriali e dando sistematicità all'azione preventiva ed investigativa, con

impegno di risorse economiche ed umane proporzionate alla gravità della situazione.

(1-00257) « Carotti, Molinari, Maggi, Cananzi, Piccolo, Armando Veneto, Guarino, Borrometi, Abbate, Niedda, Palma ».

(11 maggio 1998).

La Camera,

premesso che:

le direttive emanate dal Ministro dell'interno in data 25 marzo 1998 sono finalizzate a dare concreta attuazione alla legge n. 121 del 1981 che reca norme in materia di coordinamento delle forze di polizia;

l'esigenza di un più stretto coordinamento fra la polizia di Stato, l'Arma dei carabinieri e la guardia di finanza è largamente avvertita, al fine di ottimizzare la presenza delle forze dell'ordine sul territorio, garantire l'efficienza della loro azione, eliminare la duplicazione dei servizi e i conseguenti sprechi;

i servizi Sco, Ros e Gico sono stati istituiti ai fini di rendere più incisiva l'azione di contrasto della criminalità organizzata, ma sono stati anche utilizzati per indagini di polizia giudiziaria che esulavano dai loro compiti primari;

il rafforzamento dei servizi interprovinciali di informazione e di investigazione e l'attribuzione ai servizi centrali dello Sco, del Ros e del Gico dei compiti di analisi, di raccordo informativo e di supporto tecnico logistico in relazione alle attività investigative dei servizi interprovinciali sono diretti a rendere più efficace e meglio coordinata l'attività di contrasto della criminalità organizzata attraverso la loro più stretta unità operativa;

il Senato sta esaminando i provvedimenti di riforma dell'Arma dei Carabinieri e della Guardia di Finanza e del loro necessario coordinamento con la Polizia di Stato, fermo restando che l'ordine pub-

blico e la sicurezza interna, nello Stato democratico, sono compiti propri dell'amministrazione civile;

le polemiche sollevate dalle direttive ministeriali appaiono strumentali e certamente non vanno nella direzione di rafforzare il senso di fiducia dei cittadini nello Stato e nelle sue istituzioni, proprio nel momento in cui su tutto il territorio nazionale più fortemente viene avvertita la necessità della funzione dello Stato contro la criminalità. La criminalità, in tutte le sue forme e le sue manifestazioni, necessita sul territorio di un'attenta e vigilante presenza delle forze di polizia che, proprio nella realizzazione anche *in itinere* di forme di coordinamento deve trovare una nuova potenzialità di impatto e di attacco;

impegna il Governo

a dare piena attuazione alle direttive del Ministro dell'interno e a ricercare tutte le misure idonee a rendere effettivo il coordinamento tra le forze preposte alla tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza interna secondo i principi delineati, presupposto, questo, indispensabile per rendere sul territorio sempre più incisiva la lotta alla criminalità.

(1-00258) « Manca, Li Calzi ».

(11 maggio 1998).

(Sezione 2 - Risoluzioni)

La Camera,

ascoltate le comunicazioni del Governo sulle direttive relative al coordinamento delle forze di polizia del 25 marzo 1998 e sulla lotta alla mafia e tenuto conto del dibattito parlamentare, approva le comunicazioni e

impegna il Governo

a dare piena attuazione a tali direttive, a perseguire con determinazione l'azione di contrasto alla criminalità organizzata, e a

sviluppare la politica di investimenti per la sicurezza urbana, specie nel Mezzogiorno.

(6-00046) « Mussi, Mattarella, Diliberto, Paissan, Manca, Crema, Piscitello ».

La Camera,

considerato il dibattito parlamentare sulle mozioni relative alle politiche di contrasto alla criminalità organizzata e sui servizi investigativi speciali delle forze di polizia;

valutate le comunicazioni rese dal Ministro degli interni nella seduta del 13 maggio 1998;

impegna il Governo

a presentare in Parlamento entro trenta giorni i risultati e tutti gli elementi di conoscenza sui lavori del comitato interministeriale presieduto dal Sottosegretario Sinisi al fine di mettere in condizione il Parlamento stesso di avere dati utili per una innovazione della legislazione vigente, al fine di assicurare un più graduale coordinamento delle forze di polizia nel rispetto dei risultati raggiunti dai singoli servizi investigativi centrali e interprovinciali nella lotta alla criminalità organizzata e in riferimento alle nuove emergenze.

(6-00047) « Tassone, Cardinale, Manzione, Teresio Delfino, Carmelo Carrara, Volontè, Di Nardo, Pagano, Cavanna Scirea ».

La Camera,

considerato il dibattito sulle mozioni in materia di contrasto alla criminalità;

rilevate le disposizioni di cui all'articolo 12 della legge n. 203 del 1991 (funzioni strutture centrali investigative), all'articolo 371-bis del Codice di procedura penale (poteri del procuratore nazionale antimafia), all'articolo 18-bis della legge n. 354 del 1975 (colloqui investigativi), all'articolo 12-*quater* della legge n. 356 del

1992 (attività investigative), all'articolo 8 della legge n. 82 del 1991 (norme sui sequestri);

considerato, conseguentemente, che vi è la necessità che il Governo uniformi alla disciplina formale e sostanziale delle norme citate i propri atti di indirizzo e direttive, considerando prioritariamente gli adeguamenti e le eventuali integrazioni relativi agli atti già adottati;

impegna il Governo

in sede di definizione degli ulteriori provvedimenti di attuazione del decreto ministeriale n. 1070/M/22(4) Gab, ad assicurare il puntuale rispetto delle norme citate,

dando tempestiva ed esauriente informazione al Parlamento, e in primo luogo alle Commissioni competenti, dei provvedimenti che saranno assunti in attuazione della direttiva dai ministeri interessati e dalle forze di polizia;

a concertare stabilmente tra i ministri dell'interno, della giustizia, del lavoro e della pubblica istruzione ogni iniziativa idonea a concorrere alla lotta contro la criminalità organizzata, informandone gli organi parlamentari competenti e i presidenti delle regioni.

(6-00048) « Frattini, Gasparri, Aleffi, Ascierio, Lavagnini ».

DISEGNO DI LEGGE: S. 2206. — INTERVENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI (APPROVATO DALLA VIII COMMISSIONE DEL SENATO) (4240)

(A.C. 4240 - sezione 1)

**ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 1.

*(Interventi nel settore
del trasporto aereo).*

1. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento necessarie ad assicurare un migliore funzionamento degli aeroporti di Perugia Sant'Egidio e di Salerno Pontecagnano, è autorizzata la spesa complessiva di lire 14,5 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, destinata ai due aeroporti anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 1,5 miliardi annue nel triennio 1997-1999 e di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

2. Per le finalità di cui all'articolo 5 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, è autorizzato l'ulteriore limite di impegno quindicennale di lire 9,9 miliardi a decorrere dal 1999.

3. È autorizzata altresì la spesa di lire 9 miliardi per l'anno 1997, quale concorso per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, di cui all'articolo 2, comma 3-bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

4. In relazione al processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del tesoro,

del bilancio e della programmazione economica, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è autorizzato ad erogare somme per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo di cui all'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel limite di spesa di lire 196 miliardi per l'anno 1998, di lire 322 miliardi per l'anno 1999, di lire 500 miliardi per l'anno 2000 e di lire 500 miliardi per l'anno 2001. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferisce ogni sei mesi al Parlamento in merito all'andamento del predetto processo.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Al comma 1, sopprimere le parole: e di Salerno Pontecagnano.

1. 4.

Chincarini, Bosco, Alborghetti, Ciapucci, Pirovano.

Al comma 1, sostituire le parole: per ciascuno degli anni 1998 e 1999 con le seguenti: per l'anno 1999.

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento, necessarie ad assicurare un migliore funzionamento del-

l'aeroporto di Cuneo Levaldigi, è autorizzata la spesa di 5 miliardi per l'anno 1998.

1. 5.

Barral, Chincarini, Bosco, Alborghetti, Ciapucci, Pirovano.

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: In tale ambito dovrà, tra l'altro, prevedersi lo studio di fattibilità di soluzioni alternative allo sviluppo a lungo termine dell'aeroporto intercontinentale di Fiumicino, attualmente previsto nell'area Fregene-Maccarese, valutando anche un'eventuale espansione sul mare.

1. 3.

Baccini.

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. Il termine di cui all'articolo 1 della legge 27 dicembre 1975, n. 746, è prorogato di 30 anni.

1. 6.

Alborghetti, Chincarini, Bosco, Ciapucci, Pirovano.

Al comma 2, sostituire le parole da è autorizzato a 1999 con le seguenti sono autorizzati gli ulteriori limiti di impegno quindicennali di lire 9,9 miliardi per l'anno 1999 e di lire 15 miliardi per l'anno 2000, di cui una quota di lire 5 miliardi per il potenziamento e l'ammodernamento degli aeroporti di Venezia, Siena, Ancona, Perugia, Foggia e Napoli ai fini dello svolgimento del Giubileo 2000.

1. 18.

Governo.

Al comma 2, aggiungere, in fine, il seguente periodo: Quanto stabilito dal presente comma non si applica agli aeroporti di Bari, Cagliari e Catania.

1. 7.

Chincarini, Alborghetti, Bosco, Ciapucci, Pirovano.

Al comma 3, sostituire le parole: anno 1997 con le seguenti: anno 1998.

1. 17.

Governo.

Al comma 3, dopo le parole: scuola nazionale per l'assistenza al volo aggiungere le seguenti: da prevedersi presso il comune di Fiumicino.

1. 1.

Baccini.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Il parere delle Commissioni parlamentari previsto dall'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, deve essere espresso sul merito delle modalità di offerta delle azioni secondo regole che assicurino trasparenza, pluralismo e il mantenimento entro il 51 per cento della quota azionaria derivante dalle azioni detenute dall'I.R.I. sommate alle azioni detenute dai dipendenti dell'Alitalia, secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti inserita nel piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Fino all'espressione del parere è fatto divieto di apportare modifiche al piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Prima di qualsiasi modifica dell'organizzazione interna dell'azienda, devono essere altresì predisposte norme contrattuali valide per tutti i lavoratori del gruppo. Al fine di evitare concorrenza sleale fra le imprese del settore e disparità di trattamento per i lavoratori entro il 1° gennaio 2000 deve essere stipulato un contratto unico del trasporto aereo.

1. 15.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Il parere delle Commissioni parlamentari, previsto dall'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, deve essere espresso sul merito delle modalità di offerta delle azioni

secondo regole che assicurino trasparenza, pluralismo e il mantenimento entro il 51 per cento della quota azionaria derivante dalle azioni detenute dall'I.R.I. sommate alle azioni detenute dai dipendenti dell'Alitalia, secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti inserita nel piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Fino all'espressione del parere è fatto divieto di apportare modifiche al piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Prima di qualsiasi modifica dell'organizzazione interna all'impresa, devono essere altresì predisposte norme contrattuali valide per tutti i lavoratori del gruppo.

1. 12.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Il parere delle Commissioni parlamentari, previsto dall'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, deve essere espresso sul merito delle modalità di offerta delle azioni secondo regole che assicurino trasparenza, pluralismo e il mantenimento entro il 51 per cento della quota azionaria derivante dalle azioni detenute dall'I.R.I. sommate alle azioni detenute dall'Alitalia, secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti inserita nel piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996.

1. 10.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Tali finanziamenti sono erogabili solo nel caso in cui la somma tra la quota azionaria detenuta dall'I.R.I. e la quota acquisita dai lavoratori secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti, inserita nel piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996, non sia mai inferiore al 51 per cento del totale del pacchetto. Il parere delle Commissioni parlamentari, previsto dall'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, deve essere espresso sul merito delle modalità di offerta delle azioni,

secondo regole che assicurino trasparenza, pluralismo e il mantenimento del controllo del 51 per cento del pacchetto secondo lo schema di cui sopra.

1. 8.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Tali finanziamenti sono erogabili solo nel caso in cui la somma tra la quota azionaria detenuta dall'I.R.I. e la quota azionaria acquisita dai lavoratori secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti, inserita nel piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996, non sia mai inferiore al 51 per cento del totale del pacchetto. Il parere delle Commissioni parlamentari, previsto dall'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, deve essere espresso sul merito delle modalità di offerta delle azioni secondo regole che assicurino trasparenza, pluralismo e il mantenimento del controllo del 51 per cento del pacchetto secondo lo schema di cui sopra. Fino all'espressione del parere è fatto divieto di apportare modifiche al piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Prima di qualsiasi modifica dell'organizzazione interna dell'azienda, devono essere altresì predisposte norme contrattuali valide per tutti i lavoratori del gruppo. Al fine di evitare concorrenza sleale fra le imprese del settore e disparità di trattamento per i lavoratori entro il 1° gennaio 2000 deve essere stipulato un contratto unico del trasporto aereo.

1. 14.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Tali finanziamenti sono erogabili solo nel caso in cui la somma tra la quota del pacchetto azionario detenuta dall'I.R.I. e la quota acquisita dai lavoratori secondo la clausola relativa all'azionariato dei dipendenti, inserita nel

piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996, non sia mai inferiore al 51 per cento del totale del pacchetto.

1. 9.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere i seguenti: Fino all'espressione del parere delle Commissioni parlamentari, previsto all'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è fatto divieto di apportare modifiche al piano industriale dell'Alitalia del giugno 1996. Prima di qualsiasi modifica dell'organizzazione interna all'impresa, devono essere altresì predisposte norme contrattuali valide per tutti i lavoratori del gruppo.

1. 11.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Al fine di evitare concorrenza sleale fra le imprese del settore e disparità di trattamento per i lavoratori, entro il 1° gennaio 2000 deve essere stipulato un contratto unico del trasporto aereo.

1. 13.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Al comma 4, dopo il primo periodo, aggiungere il seguente: Al fine di consentire un azionariato diffuso a partire dall'entrata in vigore della presente legge, le azioni Alitalia afferenti all'I.R.I. sono vendute tramite offerta pubblica.

1. 16.

Boghetta, Eduardo Bruno.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

4-bis. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alla società Aeroporti di Roma s.p.a. contributi decennali pari complessivamente a lire 143

miliardi per la realizzazione del primo modulo funzionale "Cargo city" presso l'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

1. 2.

Baccini.

(A.C. 4240 - sezione 2)**ARTICOLO 2 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 2.**

*(Interventi nel settore
del trasporto pubblico locale).*

1. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza delle regioni a statuto ordinario e da queste certificati entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con un contributo quindicennale pari a lire 80 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999. Tale contributo sarà ripartito: *a)* per il 50 per cento, nella stessa proporzione con la quale è stato attribuito il contributo disposto dal comma 2 dell'articolo 1 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, e successive modificazioni; *b)* per il restante 50 per cento, tra le regioni a statuto ordinario che a seguito dell'assegnazione di cui alla lettera *a)* conseguono una copertura dei disavanzi inferiore al 30 per cento; la ripartizione di tale quota sarà effettuata tra le regioni aventi titolo, in misura proporzionale alla differenza tra il 30 per cento dei rispettivi disavanzi certificati e i disavanzi ripianabili con le attribuzioni di cui alla lettera *a)*. Il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che hanno già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al presente comma.

2. Il contributo statale che, in relazione al riconoscimento della percentuale indicata nel comma 1, eccedesse il 30 per cento dei disavanzi relativi al triennio 1994-1996, è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento del trasporto pubblico locale, anche per le finalità di cui al comma 3 del presente articolo.

3. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato, secondo i criteri e gli obiettivi previsti dall'articolo 2 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, provvede, mediante autorizzazione a contrarre mutui quindicennali, alla parziale copertura dei disavanzi di esercizio ritenuti ammissibili, non ripianati al 31 dicembre 1996, delle aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione e delle aziende in gestione commissariale, ad esclusione delle Ferrovie dello Stato Spa. Gli oneri di ammortamento per capitale ed interessi derivanti da detti mutui sono a carico del bilancio dello Stato nel limite di lire 20 miliardi per l'anno 1998 e lire 40 miliardi a decorrere dal 1999.

4. Il termine indicato al comma 7 dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, può essere anticipato per le gestioni commissariali governative già ristrutturata ai sensi dello stesso articolo 2. Gli accordi di programma di cui al richiamato comma 7 prevederanno anche il trasferimento alle regioni interessate delle risorse necessarie all'espletamento delle funzioni amministrative anticipatamente delegate. Tali risorse sono individuate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

5. Al fine di permettere gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, le regioni a statuto ordinario sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per provvedere alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonché all'acquisto di mezzi di trasporto pubblico di persone, a trazione elettrica, da utilizzare all'interno

dei centri storici e delle isole pedonali, e di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri, lagunari e lacuali e di impianti a fune adibiti al trasporto di persone, cui lo Stato concorre con un contributo quindicennale di lire 20 miliardi per l'anno 1997, di lire 146 miliardi per l'anno 1998 e di lire 195 miliardi a decorrere dall'anno 1999, da ripartire con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

6. Le regioni utilizzano il cinque per cento dei contributi loro assegnati ai sensi del comma 5 per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale.

7. Le regioni possono utilizzare una quota non superiore al cinque per cento dei contributi loro assegnati ai sensi del comma 5 per finanziare l'acquisizione di tecnologie atte a razionalizzare e sviluppare il trasporto pubblico locale.

8. Al fine di incrementare il parco automobilistico in occasione dello svolgimento delle Universiadi, la regione Sicilia è autorizzata a contrarre mutui o altre operazioni finanziarie per l'acquisto di autobus con un contributo quindicennale a carico dello Stato di lire un miliardo dall'anno 1998.

9. All'articolo 29-*bis* del decreto-legge 31 dicembre 1996, n. 669, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1997, n. 30, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 1, dopo le parole: « a fronte della rottamazione » sono inserite le seguenti: « o della restituzione della targa e del documento di circolazione, con conseguente cessione a Paesi al di fuori dell'Unione europea nell'ambito di programmi bilaterali o unilaterali di cooperazione o solidarietà internazionale »;

b) al comma 2, le parole: « e che consegnino » sono sostituite dalle seguenti: « e che effettuino la cessione di cui al comma 1 o consegnino ».

10. Per la realizzazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione

approvato dal Ministro dei trasporti con decreto n. 729(50)380 del 26 giugno 1992, concernente il sistema idroviario padano-veneto, di cui all'articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1997 e di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

EMENDAMENTI E SUBEMENDAMENTO
PRESENTATI ALL'ARTICOLO 2 DEL DI-
SEGNO DI LEGGE

ART. 2.

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: non ripianati con le seguenti: che non risultino coperti con i contributi del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private e con i contributi di cui al comma 9 dell'articolo 3 della legge 28 dicembre 1995, n. 549.

2. 1.

Mammola.

Al comma 1, primo periodo, e al comma 5, primo periodo, dopo le parole: a statuto ordinario aggiungere le seguenti: e di quelle a statuto speciale, nonché delle province autonome di Trento e Bolzano.

2. 2.

Mammola.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Il contributo statale eventualmente eccedente la copertura dei disavanzi relativi al triennio 1994/1996 è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale.

2. 3.

Mammola.

Sostituire il comma 2 con il seguente:

2. Il contributo statale eventualmente eccedente la copertura dei disavanzi rela-

tivi al triennio 1994/1996 è utilizzato dalle regioni interessate per il miglioramento e lo sviluppo del trasporto pubblico.

2. 4.

Mammola.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. il concorso dello Stato opera anche nei confronti delle regioni e degli enti locali che abbiano già dato copertura, anche parziale, ai disavanzi di cui al comma 1.

2. 5.

Mammola.

Sostituire il comma 3 con il seguente:

3. Per le finalità di cui all'articolo 8, comma 6, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, le ferrovie in gestione commissariale governativa, affidate alla società ferrovie dello Stato S.p.a. dalla legge del 23 dicembre 1996, n. 662 e le aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitali ed interessi, complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per lire 70 miliardi per l'anno 1999, lire 70 miliardi a partire dall'anno 2000. Il Ministero dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le relative quote di ammortamento.

2. 16 (Nuova formulazione).

Governo.

Al comma 3, primo periodo, sopprimere le parole: e delle aziende in gestione commissariale.

2. 6.

Tuccillo, Attili.

Dopo il comma 3, aggiungere i seguenti:

3-bis. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato provvede, mediante autorizzazione a contrarre mutui quindicennali, alla copertura dei disavanzi di amministrazione in conto esercizio ritenuti ammissibili e non ripianati al 31 dicembre 1996 delle aziende esercenti servizi di trasporto pubblico locale in gestione commissariale governativa.

3-ter. Il disavanzo amministrativo accertato al 31 dicembre 1996 sarà maggiorato di tutte le altre passività non comprese nello stesso, così come previsto dall'articolo 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e dall'articolo 5 del decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 30 dicembre 1996, n. 91T.

3-quater. Gli oneri di ammortamento per capitale e interesse derivanti da detti mutui sono a carico del bilancio dello Stato nel limite di lire 35 miliardi per l'anno 1998 e 70 miliardi a decorrere dal 1999.

3-quinquies. All'onere di cui ai commi precedenti si provvede mediante parziale utilizzo degli stanziamenti di cui ai commi 1 e 3.

2. 7.
Tuccillo, Attili.

Al comma 5, sopprimere le parole lacuali.

2. 14.
Governo.

Al comma 5, dopo le parole: impianti a fune adibiti al trasporto di persone aggiungere le seguenti: anche ad uso ricreativo.

2. 10.
Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Sostituire il comma 6 con il seguente:

6. Le regioni devono utilizzare una quota non inferiore al cinque per cento dei contributi loro assegnati ai sensi del comma 5 per finanziare l'acquisto di autobus ad alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale. Gli autobus da acquistare devono essere rispondenti alle norme tecniche indicate nella proposta di direttiva del Parlamento europeo e del consiglio pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. 17 del 17 gennaio 1998.

2. 8.
Mammola.

(Testo così modificato nel corso della seduta).

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO 2.15
DEL GOVERNO.

Aggiungere, in fine, il seguente periodo:
Le regioni, nell'esercizio dei compiti di programmazione dei servizi di trasporto lacuali, adottano le proprie decisioni sentiti gli enti locali territorialmente interessati

0. 2. 15. 1.
Chincarini.

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

7-bis. Ai fini del risanamento tecnico-economico di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 19 dicembre 1997, n. 422, con i criteri di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, la Gestione governativa navigazione laghi Maggiore, Garda e Como o, in mancanza le Regioni territorialmente competenti e la provincia autonoma di Trento sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitali e interessi complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennale a carico dello Stato per lire 2 miliardi per l'anno 1998, 3 miliardi per l'anno 1999 e 20 miliardi per l'anno 2000; ai fini del miglioramento del livello tecnico-ambientale del servizio di trasporto

pubblico sui laghi d'Iseo e Trasimeno, la Regione Lombardia e la provincia di Perugia, sono autorizzate ad effettuare le medesime operazioni nei limiti di impegno, a carico dello Stato, per l'anno 2000 rispettivamente di 1 miliardo per il lago d'Iseo e 1,5 miliardi per il lago Trasimeno. Gli interventi di cui al presente comma sono realizzati dagli attuali enti di gestione o, in mancanza, dalle regioni territorialmente competenti e la provincia autonoma di Trento.

2. 15.

Governo.

Dopo il comma 7, aggiungere il seguente:

7-bis. All'articolo 1, comma 163, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sono apportate le seguenti modifiche:

a) *nel primo periodo le parole: relativi agli esercizi 1995 e 1996 sono sostituite dalle seguenti:* relativi agli esercizi 1995, 1996 e 1997.

2.17.

Governo.

Sopprimere il comma 8.

2. 11.

Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Al comma 10, sostituire le parole: 30 miliardi con le seguenti: 50 miliardi.

Conseguentemente, all'articolo 5, comma 1, sostituire le parole: lire 603,1 miliardi per l'anno 1998, lire 889,8 miliardi per l'anno 1999 con le seguenti: lire 633,1 miliardi per l'anno 1998, lire 919,8 miliardi per l'anno 1999 e le parole: lire 77,5 miliardi per l'anno 1998, lire 128,5 miliardi per l'anno 1999 con le seguenti: lire 107,5 miliardi per l'anno 1998, lire 158,5 miliardi per l'anno 1999.

2. 12.

Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

10-bis. La concessione dei contributi e finanziamenti previsti dal presente articolo alle imprese è subordinato alla verifica della capacità dimostrata dalle singole imprese di ridurre il rapporto tra costi e ricavi.

2. 9.

Mammola.

Aggiungere, in fine, il seguente comma:

10-bis. Le disposizioni di cui all'articolo 1, commi 9, 10 e 11, del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, non si applicano al trasporto pubblico locale nei comuni e centri abitati di cui all'articolo 23 della legge 31 gennaio 1994, n. 97.

2. 13.

Ciapusci, Chincarini, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

(A.C. 4240 – sezione 3)**ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 3.**

(Interventi nei settori del trasporto rapido di massa e ferroviario).

1. Per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e di Torino, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere un contributo decennale del 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano e di lire 350 miliardi per il comune di Torino, pari

complessivamente a lire 50 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2007.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato Spa contributi decennali pari complessivamente a lire 32,2 miliardi annue dal 1997, 12,8 miliardi annue dal 1998 e 3,5 miliardi annue dal 1999 per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nel limite di lire 470 miliardi nonchè per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di lire 15 miliardi.

3. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo del processo di razionalizzazione produttiva delle infrastrutture ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 14, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel rispetto degli impegni internazionali, in sede di aggiornamento dei contratti di servizio e di programma si tiene conto delle operazioni finanziarie poste in essere dalle Ferrovie dello Stato Spa ed è altresì autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002 per l'urgente predisposizione del progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero, per la tratta Verona-Monaco. Per il medesimo fine, il Ministro dei trasporti e della navigazione fornisce altresì indicazioni per favorire operazioni di valorizzazione del patrimonio nonchè partecipazioni di capitali. Il comma 4 dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725, è abrogato.

4. Per provvedere alla quota di spettanza italiana degli oneri di funzionamento della commissione intergovernativa italo-francese per la realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, è autorizzata la spesa di lire 1 miliardo a decorrere dall'anno 1998. Le indennità ed i compensi spettanti ai membri della predetta commissione sono determinati con decreto del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di

trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, il Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con il Ministro per i problemi delle aree urbane avanza proposte al CIPE finalizzate al finanziamento dei piani di intervento elaborate sulla base dei progetti presentati da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 della citata legge n. 211 del 1992. Per le finalità di cui al presente comma:

a) l'importo di lire 75 miliardi di cui alla tabella D della legge 28 dicembre 1995, n. 550, viene utilizzato quale apporto attualizzato per la realizzazione di opere da approvare con delibera del CIPE;

b) è autorizzato per l'anno 1998 l'ulteriore limite di impegno trentennale di lire 20 miliardi di cui una quota di lire 15 miliardi da destinare all'integrazione del contributo a carico dello Stato del costo di realizzazione degli interventi già approvati nel limite massimo del 60 per cento ed una quota di lire 5 miliardi, anche in aggiunta ai fondi di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, finalizzata al finanziamento di interventi corredati da progetto definitivo.

6. In relazione alla prescrizione di cui all'articolo 7 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, la dimostrazione delle disponibilità finanziarie è effettuata dal soggetto attuatore nelle forme previste dall'articolo 43 del decreto legislativo 25 febbraio 1995, n. 77.

7. La lettera d) del comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituita dalla seguente:

« d) quattro esperti in materia di trasporti, dei quali uno designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, uno designato dalla Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, uno designato dall'Unione delle province d'Italia e uno scelto dal Ministro dei trasporti e della navigazione ».

8. Per consentire il funzionamento della commissione di cui al citato articolo 4 del decreto-legge n. 98 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995, come modificato dal comma 7 del presente articolo, fino alla data di ultimazione degli interventi previsti dall'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzata la spesa di lire 600 milioni per l'anno 1998 e lire 300 milioni a decorrere dall'anno 1999.

9. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede con proprio decreto alla nomina dei componenti della commissione di cui al comma 8 e alla determinazione dei relativi compensi.

10. All'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: « tramvie veloci » sono sostituite dalla seguente: « tramvie ».

11. Per assicurare il regolare svolgimento della relazione ferroviaria Domo-dossola-Locarno ai sensi della Convenzione internazionale stipulata in data 12 novembre 1919, con ratifiche scambiate il 10 febbraio 1923, e resa esecutiva con legge 16 dicembre 1923, n. 3195, la concessione alla Società subalpina di imprese ferroviarie dell'esercizio della tratta italiana da Domodossola al confine svizzero è prorogata fino al 31 agosto 2021.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 3 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 3.

Sostituire il comma 1 con il seguente:

Per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei passanti ferroviari di Milano e Torino, il ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere un contributo dodicennale del 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano, e di lire 420 miliardi per il comune di Torino, pari complessivamente a lire 50 miliardi per

ciascuno degli anni dal 1998 al 2007 e a lire 35 miliardi per gli anni 2008 e 2009.

3. 12

Governo.

Al comma 1, sostituire la parola: decennale con la seguente: quindicennale.

Conseguentemente, al medesimo comma, sostituire le parole: per ciascuno degli anni dal 1998 al 2007 con le seguenti: a decorrere dall'anno 1998.

3. 6.

Parolo, Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Sopprimere il comma 2.

3. 10.

Governo.

Al comma 2, sostituire le parole da: la completa realizzazione fino alla fine del comma, con le seguenti: il completamento di quei progetti ferroviari a suo tempo previsti dai piani pluriennali delle ferrovie in armonia con il piano nazionale dei trasporti che abbiano subito ritardi o rinvii. Il 60 per cento dei contributi previsti dal presente comma è riservato a progetti ferroviari in corso di realizzazione nel Mezzogiorno.

3. 5.

Mammola.

Al comma 2, sostituire le parole da: la completa realizzazione fino alla fine del comma, con le seguenti: finanziamenti supplementari nella misura di un terzo dei contributi previsti dal presente comma per il raddoppio di ciascuna delle seguenti linee: Caserta-Foggia, Parma-La Spezia e Messina-Palermo.

3. 4.

Mammola.

Al comma 2, aggiungere, in fine, le parole: e per il raddoppio del tratto ferroviario Roma-Fiumicino.

3. 1.

Baccini.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato s.p.a., per l'anno 1998, un contributo pari a lire 50 miliardi per il raddoppio della tratta ferroviaria Fossano-Bivio Madonna dell'Olmo.

Conseguentemente, all'articolo 5, comma 1, sostituire le parole: lire 331 miliardi con le seguenti: lire 381 miliardi.

3. 7.

Barral, Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato s.p.a., per l'anno 1998, un contributo pari a lire 4 miliardi per la ricostruzione del ponte Borgo San Giuseppe, sul torrente Gesso, della linea ferroviaria Cuneo-Mondovì.

Conseguentemente, all'articolo 5, comma 1, sostituire le parole: lire 331 miliardi con le seguenti: lire 335 miliardi .

3. 8.

Barral, Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Al comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.

***3. 2.**

Scalia, Galletti.

Al comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.

*** 3. 9.**

Chincarini, Ciapusci, Bosco, Alborghetti, Pirovano.

Sopprimere il comma 10.

3. 11.

Governo.

Sostituire il comma 10 con il seguente:

10. Il comma 2-bis dell'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1998, n. 30, è soppresso.

3. 3.

Mammola.

(A.C. 4240 — sezione 4)**ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 4.**

(Incarichi di studio e di consulenza).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può affidare incarichi di studio e di consulenza per la pianificazione dei trasporti anche in relazione alla prossima organizzazione di una conferenza sui trasporti, per la valutazione dei progetti infrastrutturali nonché per il reperimento delle relative risorse in sede comunitaria e presso il settore privato.

2. Per l'attuazione delle finalità indicate al comma 1 è autorizzata la spesa di lire 2 miliardi per l'anno 1998 e di lire 600 milioni a decorrere dall'anno 1999.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 4 DEL DISEGNO DI LEGGE**ART. 4.**

Sopprimerlo.

4. 1.

Governo.

(A.C. 4240 - sezione 5)**ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE****ART. 5.***(Norma di copertura).*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari complessivamente a lire 83,5 miliardi per l'anno 1997, lire 603,1 miliardi per l'anno 1998, lire 889,8 miliardi per l'anno 1999 e lire 1031,3 miliardi per l'anno 2000, si provvede, quanto a lire 41,5 miliardi per l'anno 1997 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 77,5 miliardi per l'anno 1998, lire 128,5 miliardi per l'anno 1999 e lire 97 miliardi per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 331 miliardi per l'anno 1998, lire 467 miliardi per l'anno 1999 e lire 640 miliardi per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; quanto a lire 42 miliardi per l'anno 1997 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al

Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 194,6 miliardi per l'anno 1998 e a lire 294,3 miliardi per ciascuno degli anni 1999 e 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 5 DEL DISEGNO DI LEGGE**ART. 5.***Sostituirlo con il seguente:*

ART. 5 (Norma di copertura) - 1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari complessivamente a lire 41,5 miliardi per l'anno 1997, lire 547,1 miliardi per l'anno 1998, lire 875,7 miliardi per il 1999 e lire 1124,7 miliardi per l'anno 2000, si provvede, quanto a lire 41,5 miliardi per il 1997 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 79,5 miliardi per l'anno 1998, lire 133,5 miliardi per l'anno 1999 e lire 124,5 miliardi per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzial-