

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3200

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(DE MITA)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(SANTUZ)

COL MINISTRO DELLA MARINA MERCANTILE
(PRANDINI)

COL MINISTRO DEL TESORO
(AMATO)

COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA
(FANFANI)

COL MINISTRO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE
(FORMICA)

COL MINISTRO DELLA DIFESA
(ZANONE)

E COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI
(FRACANZANI)

Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime

Presentato il 30 settembre 1988

ONOREVOLI DEPUTATI! — La legge n. 362 del 23 agosto 1988, recante nuove norme in materia di bilancio e di contabilità di Stato, nel disegnare un diverso e più articolato processo di formazione della decisione annuale di bilancio, rispetto alle prescrizioni della legge n. 468 del 1978, fra l'altro, oltre a disciplinare rigorosamente l'ambito contenutistico della legge finanziaria, ha espressamente

previsto che la manovra di finanza pubblica di ciascun anno si possa completare attraverso disegni di legge funzionalmente collegati.

Le disposizioni che delineano questo nuovo snodo procedurale della manovra di finanza pubblica raccolgono l'esigenza, ormai comunemente avvertita, di collegare l'insieme delle misure di mero impatto finanziario che si rendono annual-

mente necessarie al fine di ricondurre gli andamenti tendenziali di entrata e di spesa entro il quadro programmato di compatibilità, con un complesso di azioni finalizzate alla revisione normativa di istituti e meccanismi da cui tali andamenti direttamente o indirettamente derivano.

In questo senso, l'evoluzione legislativa di recente intervenuta si ricollega strettamente, raccogliendone le motivazioni di fondo, alle innovazioni metodologiche che hanno formato oggetto di prime sperimentazioni, peraltro naufragate nelle medesime difficoltà, che hanno caratterizzato l'iter parlamentare di approvazione della legge finanziaria in sede di impostazione dei documenti di bilancio per gli anni 1987 e 1988.

Le ragioni di questa più complessa configurazione della annuale manovra di finanza pubblica risiedono nell'acquisita consapevolezza che mantenere il processo decisionale di bilancio entro i limiti di una programmazione di natura puramente finanziaria costituisce un modo riduttivo, e molto spesso improduttivo, di affrontare il nodo dell'espansione crescente e non agevolmente governabile della spesa pubblica.

La capacità di controllo dell'evoluzione delle grandezze finanziarie passa necessariamente anche attraverso una attività di serrata revisione critica delle modalità e dei presupposti stessi dell'intervento pubblico che quell'evoluzione concorrono a determinare.

A quest'esigenza intende far fronte il presente disegno di legge — unitamente alle altre iniziative settoriali che contestualmente vengono proposte al Parlamento — prospettando una serie di misure, strumentalmente distinte ma funzionalmente collegate alla legge di bilancio e alla legge finanziaria, che recepiscono le indicazioni metodologiche al riguardo fornite dalla legge n. 362 del 1988, ricollegandosi, per ciò che attiene ai criteri e agli obiettivi sostanziali, ai contenuti del documento di programmazione economico-finanziaria predisposto dal Governo ed approvato mesi addietro dalle Camere.

Al fine di consentire una valutazione complessiva ed unitaria degli effetti finanziari destinati a prodursi in attuazione di questa e delle altre iniziative di legge collegate alla manovra di finanza pubblica, nel prospetto seguente viene fornito un quadro d'insieme delle minori spese o delle maggiori entrate conseguibili, in relazione alle singole misure proposte, con distinta indicazione degli effetti già scontati nei documenti di bilancio per l'anno 1989 e di quelli che potranno essere contabilizzati nel bilancio dello Stato solo a seguito dell'approvazione dei corrispondenti provvedimenti legislativi.

EFFETTI FINANZIARI

	Già scontati in bilancio o in legge fi- nanziaria	Da acquisire dopo l'ap- provazione legislativa
(miliardi di lire)		
1 - Norme in materia di entrate tributarie	5.950	4.750
2 - Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime:		
a) Riduzione fondo ripiano disavanzi trasporti pubblici locali	—	400
b) Riduzione sovvenzione società marittime di preminente interesse nazionale	—	100
c) Aumento canoni demanio marittimo	—	50
d) Riduzione sovvenzione di equilibrio Azienda nazionale assistenza al volo (A-NAV)	100	—
3 - Contenimento spesa sanitaria	5.000 (a)	—
4 - Misure contro l'evasione contributiva e fiscalizzazione degli oneri sociali:		
a) Fiscalizzazione	1.500	—
b) Recupero contributi ...	5.000 (b)	—

X LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Segue.

	Già scontati in bilancio o in legge fi- nanziaria	Da acquisire dopo l'ap- provazione legislativa
(miliardi di lire)		
5 - Autonomia impositiva enti locali	500 (c)	—
6 - Norme in materia di fi- nanza delle regioni ordi- narie e a statuto speciale	800 (d)	—
7 - Disposizioni in materia di pubblico impiego	500	—
8 - Disposizioni in materia di finanza pubblica:		
a) graduale parificazione contributi previdenzi- ziali personale del settore pubblico a quello del settore pri- vato	—	110 (e)
b) Totocalcio	—	150 (f)
9 - Disposizioni per lo spet- tacolo	100	—

- a) Rispetto ad un volume tendenziale del Fondo sanitario nazionale di lire 65.000 miliardi, successivamente riconsiderato dal Ministero della sanità. Il volume del Fondo è attualmente previsto in lire 59.600 miliardi in termini di competenza, comprensivo dell'onere per i rinnovi contrattuali del personale del comparto, nonché del rinnovo delle convenzioni e degli oneri scaturenti dalla approvazione del Piano sanitario nazionale.
- b) L'economia si rinviene a livello di fabbisogno di cassa del settore statale. Il fabbisogno INPS è stato collocato a lire 37.500 miliardi, rispetto ad un tendenziale di lire 42.500 miliardi. Da notare inoltre che 1.200 dei 5.000 miliardi sopra indicati provengono dalle maggiori contribuzioni ex articolo 21, c. 5, legge n. 67 del 1988.
- c) Minori trasferimenti agli enti locali in conseguenza della maggiore capacità impositiva.
- d) A livello di fabbisogno di cassa del settore statale.
- e) Di cui 50 miliardi solo a livello di stima di fabbisogno per i riflessi positivi sulla tesoreria statale per il maggiore afflusso di contributi alla CPDEL.
- f) Per diversa ripartizione proventi Totocalcio.

Le indicazioni che precedono intendono dare compiuta risposta alla prescrizione dell'articolo 3, comma 2, della più volte richiamata legge n. 362 del 1988, al

fine di offrire alle Commissioni parlamentari che sono chiamate a valutare ed approvare i distinti disegni di legge, che costituiscono i cosiddetti provvedimenti collegati, un quadro complessivo dell'intera manovra ad essi demandata.

Per questo motivo, si è ritenuto che ciascuna specifica relazione esplicativa delle varie normative proposte fosse preceduta dalla esposizione organica dei loro effetti finanziari globalmente considerati.

Ciò premesso, per quanto attiene alle norme contenute nel presente disegno di legge si specifica quanto segue.

Il provvedimento, che si compone di 5 articoli, contiene disposizioni riguardanti i trasporti locali, aerei, ferroviari e marittimi finalizzate al conseguimento di obiettivi ispirati a principi di economia e di maggiore efficienza operativa.

Vengono, in concreto, apportate modifiche alla normativa contenuta nella legge 17 maggio 1985, n. 210, istitutiva dell'Ente Ferrovie dello Stato. È inoltre prevista la istituzione di alcune tariffe per i servizi resi dall'Azienda autonoma di assistenza al volo ed una diversa disciplina in materia di collegamento marittimo e di canoni demaniali.

Per quanto concerne il trasporto pubblico locale le innovazioni introdotte sono, in primo luogo, dirette a razionalizzare le concessioni dei contributi di esercizio di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151.

Con l'articolo 1 viene stabilito, in via di principio, che tali contributi debbono essere erogati dalle regioni ad enti e ad imprese al fine di raggiungere, entro un quinquennio, l'equilibrio economico dei bilanci ed il risanamento delle relative gestioni.

Quanto sopra, sulla base di criteri fissati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro che tengano conto:

della effettiva frequentazione delle linee prendendo cioè in considerazione il numero dei viaggiatori trasportati anziché le percorrenze chilometriche;

della garanzia che il servizio offerto non avvenga in concorrenza con servizi sovvenzionati analoghi gestiti da altri enti o aziende;

dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a deliberare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge a pena di esclusione dalla concessione delle sovvenzioni.

La norma prevede, che entro il 31 agosto di ciascun anno debba essere fissato, per l'anno successivo, con decreto ministeriale, il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico nonché il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione ed il mantenimento delle linee di trasporto locale; entro il 30 settembre di ogni anno le regioni dovranno, poi, stabilire le tariffe minime per ogni tipo di servizio e le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 31 ottobre anche i comuni saranno tenuti a determinare le tariffe effettive dei servizi di trasporto nell'ambito dei propri territori.

Resta a carico delle regioni e dei comuni il ripianamento delle minori entrate determinate da eventuali facilitazioni tariffarie.

Con disposizione ispirata a maggiore chiarezza ed incisività, viene ribadito il principio in base al quale gli enti locali o i loro consorzi debbono provvedere alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende all'interno della parte di spesa corrente dei rispettivi bilanci, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Parimenti, gli eventuali disavanzi di gestione delle imprese private concessionarie del servizio di trasporto pubblico, non coperti dai contributi di esercizio né da ricavi di traffico, restano integralmente a carico dell'impresa, senza possibilità di rimborso statale.

Per gli eventuali disavanzi gli Amministratori sono chiamati a rispondere solidariamente nei confronti degli Enti o dei consorzi.

Con esplicita disposizione è prevista la graduale diminuzione dell'ammontare dei

contributi che verrà ridotto annualmente, a decorrere dal 1989 in misura pari ad un decimo delle somme stanziare per l'anno 1988.

Con l'articolo 2 vengono istituite apposite tariffe per i servizi forniti dall'azienda autonoma di assistenza al volo sulle rotte nazionali e per l'assistenza nelle sedi aeroportuali (atterraggio e decollo - assistenza terminale).

Attualmente le tariffe di cui sopra sono previste per i soli voli internazionali dalla legge 11 luglio 1977, n. 411.

Le tariffe introdotte dalla presente norma dovrebbero coprire il costo dei servizi nella misura del 60 per cento nel primo anno di applicazione (1989) sino a raggiungere il 100 per cento nel quinto anno (1993).

Va qui precisato che nella legge di bilancio è prevista una minore assegnazione di 100 miliardi rispetto alla richiesta formulata dall'A.N.A.V. (163 anziché 263 miliardi).

La disposizione in esame si inquadra anche nel contesto di tale riduzione e consentirà all'Azienda di recuperare parzialmente detto importo (55 miliardi nell'anno 1989) che unitamente alla riscossione di crediti attualmente esistenti potrà interamente compensare, nel corso di detto anno, la suindicata riduzione di stanziamento.

L'articolo 3 prevede i limiti di spesa relativi alle compensazioni di oneri derivanti da obblighi di servizio pubblico; e ciò sia per le tariffe sociali applicate ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/69 sia per la normalizzazione dei conti afferenti a tali obblighi.

L'articolo 4 introduce, per quanto attiene al settore marittimo, una più puntuale disciplina in materia di sovvenzioni di equilibrio che dovranno, d'ora innanzi, essere corrisposte, limitatamente alle linee ritenute essenziali, al fine di assicurare, in questo ambito, un razionale collegamento marittimo. Tali linee verranno individuate con decreto del Ministro della marina mercantile d'intesa con il Ministro del tesoro.

Particolare rilievo assume il contenuto del comma 3 che reca disposizioni di carattere interpretativo in ordine alla previsione normativa di cui all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

Quest'ultimo articolo ha, invero, dato luogo a notevoli difficoltà di interpretazione per quanto riguarda la determinazione della sovvenzione di equilibrio annuale che, come è noto, deve risultare « dalla differenza tra i proventi del traffico ed il costo del servizio determinato con riferimento a parametri medi obiettivi, ivi compresa una adeguata remunerazione del capitale investito ».

In mancanza di ulteriori specificazioni normative si è posto il problema della scelta dei criteri che debbono essere assunti per il calcolo dei parametri medi obiettivi. A tale riguardo si è constatato che il criterio basato sui costi dell'impresa sovvenzionata ai sensi delle leggi pregresse e quello che fa riferimento ai costi di una impresa non sovvenzionata che opera in regime di libera imprenditorialità, vi è tutta una gamma di criteri intermedi che ha reso difficoltosa la determinazione della sovvenzione.

Si è ritenuto pertanto necessario introdurre una specifica normativa che consenta una razionale applicazione del suindicato articolo 11, nel senso che il criterio base da adottare — ai fini del calcolo dei parametri obiettivi — è quello del costo del servizio che dovrebbe sostenere una impresa non sovvenzionata, a parità dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati.

Allo scopo di adeguare, poi, le tariffe al costo dei servizi offerti, le tariffe medesime, per i servizi sovvenzionati, vengono aumentate in misura pari al 25 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1989 con possibilità di riduzione per i residenti nelle isole e per i prodotti considerati di rilevante importanza per l'economia delle isole stesse.

Il servizio di portabagagli nei porti sarà, a decorrere dall'anno 1989, facoltativo con pagamento a carico del passeggero.

Viene inoltre previsto il pensionamento anticipato del personale, di terra e di mare, che risulterà eccedentario per effetto delle nuove disposizioni.

È, altresì, prevista la possibilità per le società finanziarie regionali e per gli imprenditori privati di sottoscrivere, nel limite massimo del 49 per cento, il capitale delle società esercenti i servizi marittimi di preminente interesse nazionale ed i servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale.

L'articolo 5 stabilisce che i criteri per la determinazione e l'applicazione delle misure dei canoni per le concessioni di aree e di pertinenze demaniali marittime sono fissati con decreto dei Ministri della marina mercantile e delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Prevede altresì che le misure dei canoni vengano variate annualmente sempre con decreto dei Ministri della marina mercantile e delle finanze, in relazione al tasso programmato di inflazione.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI LOCALI, AEREI E FERROVIARI.

ART. 1.

1. I contributi di esercizio di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151, sono erogati dalle regioni ad enti ed imprese in base a criteri finalizzati al raggiungimento, entro un quinquennio, dell'equilibrio economico dei bilanci e al risanamento delle relative gestioni. A tale scopo, le regioni determinano, sulla base di una metodologia e di criteri generali stabiliti analiticamente con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite la Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, la ripartizione dei contributi statali loro assegnati.

2. I criteri di cui al comma 1 debbono tenere conto:

a) dell'effettiva frequentazione delle linee, considerando il numero dei viaggiatori trasportati anziché le percorrenze chilometriche;

b) della garanzia che il servizio offerto non avviene in concorrenza con analoghi servizi sovvenzionati, gestiti da altri enti o aziende con qualsiasi altra modalità di trasporto;

c) dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a deliberare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. La mancata definizione dei bacini di traffico preclude la concessione della sovvenzione.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del

tesoro, di intesa con la Commissione di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281, e sentite le organizzazioni rappresentative delle aziende di trasporto pubblico locale, è fissato entro il 31 agosto di ogni anno, per l'anno successivo, il rapporto minimo di copertura del costo standardizzato rispetto ai ricavi del traffico per le varie condizioni ambientali omogenee, nonché il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale. Entro il 30 settembre di ogni anno le regioni stabiliscono, per l'anno successivo, sentiti gli enti locali interessati, le tariffe minime per ogni tipo di servizio, distinte per zone ambientali omogenee, nonché le tariffe effettive delle linee di concessione regionale. Entro il 31 ottobre di ogni anno i comuni, anche in mancanza delle disposizioni regionali di cui sopra, stabiliscono le tariffe effettive dei servizi di trasporto interni al loro territorio, fatte salve le competenze in materia delle regioni a statuto speciale. Ogni disposizione regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico della regione o del comune, la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Per l'anno 1989, i termini del 31 agosto e del 30 settembre si intendono stabiliti al 15 gennaio 1989 e quello del 31 ottobre al 31 gennaio 1989.

4. Gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura di eventuali disavanzi di gestione delle aziende all'interno della parte di spesa corrente dei rispettivi bilanci, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Parimenti, gli eventuali disavanzi di gestione delle imprese private concessionarie del servizio di trasporto pubblico, non coperti dai contributi di esercizio né dai ricavi del traffico, restano integralmente a carico dell'impresa, senza possibilità di rimborso da parte dello Stato. Gli amministratori che determinino o concorrano a determinare o ad aumentare il disavanzo di parte corrente ne rispondono in solido nei

confronti degli enti locali o dei loro consorzi.

5. A decorrere dal 1989, l'ammontare dei contributi erogati ai sensi del comma 1 è comunque ridotto annualmente in misura pari a un decimo della somma a tale titolo stanziata nel bilancio dello Stato per l'anno 1988, al netto della variazione da determinarsi ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni.

ART. 2.

1. La tariffa per i servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale è determinata secondo i criteri di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

2. La tariffa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali è determinata secondo la formula:

$$T = CTT \cdot p$$

dove:

T è l'ammontare della tariffa;

CTT è il coefficiente unitario di tariffazione;

p è il coefficiente di peso dell'aereo-mobile, come ricavato in base all'articolo 6 della legge 11 luglio 1977, n. 411, elevato a 0,95.

3. Il coefficiente unitario di tariffazione di terminale (CTT) è calcolato mediante il rapporto

$$CTT = CT/UST$$

dove:

CT è il costo complessivo previsto per i servizi di assistenza di terminale nel complesso degli aeroporti nei quali si sviluppa la maggior parte del traffico aereo, individuati annualmente con decreto del Ministro dei trasporti;

UST è il numero totale delle unità di servizio di terminale che si prevede saranno prodotte nell'anno di applicazione della tariffa. Il calcolo delle unità di servizio prodotte è in funzione dei coefficienti di peso degli aereomobili e del numero dei voli. Il CTT come innanzi determinato è applicato anche alle unità di servizio fornite ai voli commerciali dell'Aereonautica militare.

4. Sono esenti dal pagamento delle tariffe di cui ai commi 1 e 2:

a) gli aereomobili nazionali e stranieri di Stato o in servizio di Stato;

b) gli aereomobili che effettuano voli predisposti dallo Stato per il controllo delle installazioni e per l'assistenza della navigazione aerea;

c) gli aereomobili che effettuano voli di addestramento.

5. Le tariffe di cui ai commi 1 e 2 sono stabilite in modo da assicurare per l'anno 1989 la copertura del 60 per cento del costo dei servizi di assistenza in rotta ai voli nazionali e di quelli di terminale con incrementi annui pari al 10 per cento fino alla copertura, nell'anno 1993, dell'intero costo dei servizi.

6. Sono a carico dello Stato:

a) il mancato gettito tariffario dei servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sia nazionale che internazionale, nonché di quelli di terminale, forniti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale agli aereomobili esonerati ai sensi del comma 4, sulla base del numero delle unità di servizio rese;

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

c) la differenza tra le tariffe applicate ed i costi sostenuti in relazione alla gradualità delle tariffe stesse di cui al comma 5.

7. Le tariffe di cui al presente articolo sono approvate, su proposta dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, con decreto del Ministro dai trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro della difesa, da emanarsi annualmente entro la data prevista per la deliberazione da parte dell'Azienda del bilancio di previsione.

8. Gli oneri derivanti dall'applicazione del comma 6 fanno carico al capitolo 4640 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

ART. 3.

1. A modifica di quanto disposto dal quinto comma dell'articolo 17 della legge 17 maggio 1985, n. 210, gli apporti derivanti da compensazioni per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti in conformità dei Regolamenti CEE n. 1191/1969 e n. 1192/1969 sono stabiliti, a decorrere dall'anno 1989, in lire 4.500 miliardi, di cui non oltre lire 2.300 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del Regolamento CEE n. 1191/69.

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

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

CAPO II

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME.

ART. 4.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1989, la sovvenzione di equilibrio è corrisposta limitatamente alle linee e relative fre-

quenze, ritenute essenziali per assicurare il razionale collegamento marittimo, individuate dal Ministro della marina mercantile, d'intesa con il Ministro del tesoro, sulla base di una proposta tecnica formulata dalle società interessate. Eventuali modifiche all'assetto hanno effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

2. Per razionale collegamento marittimo di cui al comma 1 deve intendersi un numero di collegamenti sufficienti ad assicurare le necessità del trasporto sia di persone che di merci, ad eccezione del trasporto per esigenze esclusivamente turistiche, tenuto conto delle linee di navigazione esistenti gestite senza oneri per lo Stato.

3. Le convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, debbono assumere, per le sovvenzioni di equilibrio corrisposte per i servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole, con effetto dal 1° gennaio 1989, parametri medi obiettivi desumibili dai costi dei servizi di linee gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale.

4. Le tabelle di armamento relative alle navi che svolgono i servizi sovvenzionati di cui al comma 1 sono definite sulla base dei medesimi criteri adottati per la definizione delle tabelle relative alle navi adibite ai servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale.

5. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, al fine di parzialmente adeguare le tariffe al costo dei servizi offerti, le tariffe stesse per i servizi sovvenzionati di cui al comma 1 sono aumentati del 25 per cento a partire dal 1° gennaio 1989. Tali aumenti potranno essere ridotti per i residenti nelle isole e per i prodotti considerati di rilevante importanza per l'economia delle stesse con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con il Ministro del tesoro.

6. Nei porti di arrivo, partenza e toccata delle navi, a partire dal 1° gennaio 1989, fermo restando l'importo compless-

sivo delle suindicate tariffe, il servizio di portabagagli è facoltativo ed il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero.

7. Il personale a terra e marittimo eccedentario per effetto delle disposizioni di cui al presente articolo, che nel triennio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge compie il cinquantesimo anno di età e matura i requisiti di contribuzione per la pensione di vecchiaia, è posto in pensionamento anticipato. Al personale eccedentario privo di detti requisiti è corrisposta per il medesimo triennio una indennità pari all'importo del trattamento straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

8. Le società finanziarie regionali, nonché privati imprenditori, possono sottoscrivere il capitale delle società esercenti i servizi dovuti, previsti dalle leggi 20 dicembre 1974, n. 684, e 19 maggio 1975, n. 169, nel limite massimo del 49 per cento del capitale stesso. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

9. All'onere derivante dall'attuazione del comma 2, valutato in lire 30 miliardi per ciascuno dagli anni 1989, 1990 e 1991, e del comma 7, valutato in lire 50 miliardi per ciascuno dei medesimi anni, si provvede, a carico degli stanziamenti da iscrivere in appositi capitoli dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3061 dello stesso stato di previsione per gli anni medesimi.

ART. 5.

1. I criteri relativi alla determinazione e alla applicazione dei canoni per le con-

cessioni di aree e di pertinenze demaniali marittime e di zone del mare territoriale sono fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. Detti criteri per l'anno 1989 hanno effetto dal 1° gennaio dello stesso anno.

2. I canoni di cui al comma 1 sono adeguati annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze, in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

ART. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* ed ha effetto dal 1° gennaio 1989.