

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3200-A

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

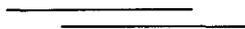
—
Presentato il 30 settembre 1988
—

(Relatori: **SANTONASTASO**, per il Capo I e
SANGUINETI, per il Capo II)

PARERE DELLA I COMMISSIONE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

PARERE FAVOREVOLE



PARERE DELLA V COMMISSIONE

(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

si conferma la necessità di mantenere gli obiettivi di riduzione della spesa nel settore del trasporto locale e dei servizi marittimi;

si raccomanda, infine, alla Commissione di merito di esaminare le possibili forme sostitutive, a parità di effetto finanziario del meccanismo individuato all'articolo 1, comma 2, lettera a), per evitare che il servizio pubblico venga meno nelle aree di più difficile collegamento ed obiettivamente più disagiate.

PARERE DELLA X COMMISSIONE
(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

premessi che il provvedimento si colloca nel quadro della manovra della finanza pubblica e si pone l'obiettivo di favorire l'economicità e l'efficienza delle aziende pubbliche operanti nel settore dei trasporti, obiettivo certamente valido per il Paese la cui applicazione rigida ed astratta rischia peraltro di pregiudicare lo sviluppo produttivo, in particolare del turismo, del commercio e dell'industria delle regioni insulari, nonché di stravolgere tutta la legislazione precedente che assegnava alle imprese pubbliche un ruolo importante nei collegamenti del Paese;

rilevato che i trasporti marittimi rappresentano uno strumento indispensabile per lo sviluppo produttivo delle isole, non essendo ammissibile che nell'attuale fase si preveda una riduzione degli inve-

stimenti assegnati a quel settore che si risolverebbe in una ulteriore penalizzazione delle attività produttive; in particolare, la ripartizione dei contributi in base alla effettiva frequentazione delle linee, considerando il numero dei viaggiatori trasportati anziché le percorrenze chilometriche, rappresenterebbe un rafforzamento delle aree demograficamente forti a scapito di quelle più deboli, soprattutto le isole. Rilevato, inoltre, che la sovvenzione di equilibrio è corrisposta alle linee ritenute essenziali per assicurare il collegamento marittimo e che, tuttavia, l'esclusione del trasporto turistico significherebbe un ulteriore declino economico delle isole per le quali il turismo rappresenta una risorsa fondamentale;

delibera di esprimere:

PARERE CONTRARIO

PARERE DELLA XI COMMISSIONE

(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

che il comma 7 dell'articolo 4 sia riformulato nel seguente modo:

« Il personale amministrativo e marittimo — distinto nelle qualifiche professionali di Ufficiali di Coperta (in possesso della patente di Capitano di Lungo Corso), Ufficiali di Macchina (in possesso della patente di Capitano di Macchina), Ufficiali Commissari, Ufficiali R.T., Sottufficiali e Comuni di Coperta, Sottufficiali e Comuni di Macchina, Sottufficiali e Comuni del settore alberghiero, per il personale navigante, e di Addetti agli uffici, Operai, per il personale amministrativo — 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 requi-

siti 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 e fino al raggiungimento dei predetti requisiti 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.

Al personale eccedentario non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 febbraio 1982, n. 54.

L'effetto della eventuale opzione già esercitata cessa con l'entrata in vigore del decreto interministeriale di cui sopra ».

TESTO
DEL 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;

TESTO
DELLA COMMISSIONE

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 decennio, 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) della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurata in termini di passeggeri per chilometro e di autobus per chilometro. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, è chiamato a stabilire le procedure e le metodologie di rilevazione, da parte dei singoli enti concedenti, del dato relativo al numero dei viaggiatori trasportati;

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, fermo restando che in caso di concorrenza tra più modi di trasporto la scelta su quello da sovvenzionare spetta alle regioni alla luce delle

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

determinazioni della successiva lettera c). Per le linee interregionali tale scelta spetta al Ministero dei trasporti d'intesa con le regioni interessate;

c) dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a deliberare entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, da definirsi dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministero dei trasporti provvede in sostituzione, entro il 1989, alla definizione del piano regionale dei trasporti e dei relativi bacini di traffico.

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 sulla base delle elaborazioni prediposte per il conto nazionale dei trasporti d'intesa con gli assessorati regionali ai trasporti. 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 statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finan-

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.

ziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune, la migliore 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.

5. Per l'anno 1989, l'ammontare del Fondo nazionale trasporti, parte esercizio, è ridotto di lire 400 miliardi, al netto delle variazioni da determinare ai sensi dell'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni. A modifica di quanto disposto dall'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni, a decorrere dal 1990 lo stanziamento sarà determinato annualmente sulla base dei risultati acquisiti da ciascuna azienda in applicazione dei principi e criteri di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo.

6. Per il rapido raggiungimento delle finalità di cui alla autorizzazione di spesa indicata all'articolo 13, comma 15, della legge 11 marzo 1988, n. 67, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per la marina mercantile e con il Ministro per i problemi delle aree urbane, promuoverà, entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, un accordo di programma con le modalità di cui all'articolo 7 della legge 1° marzo 1986, n. 64, tra il comune di Messina, il comune di Reggio Calabria, il comune di Villa

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.

ART. 2.

1. Sono istituite le seguenti tasse:

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

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

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

S. Giovanni e l'Ente ferrovie dello Stato. Trascorsi 180 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel caso di inerzia o ritardo dei soggetti di cui al presente comma nella definizione e attuazione dell'accordo di programma, può provvedere, in via sostitutiva, il Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

7. Onde favorire il coordinamento funzionale ed operativo dei trasporti ferroviari della Campania, ivi compresi i rami delle ferrovie statali di interesse regionale, in attesa della loro regionalizzazione, alla luce di quanto previsto dal comma 2, lettere b) e c), del presente articolo, ed onde avviare un processo di accorpamento globale, le gestioni governative per la ferrovia Alifana e per la ferrovia Benevento-Napoli vengono accorpate in un'unica gestione.

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

$$T = \text{CTT} \cdot p$$

dove:

T è l'ammontare della tariffa;

CTT è il coefficiente unitario di tariffazione;

p è il coefficiente di peso dell'aeromobile, 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

$$\text{CTT} = \text{CT}/\text{UST}$$

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 aeromobili e del numero dei voli. Il CTT come innanzi determinato è applicato anche alle unità di servizio fornite ai voli commerciali dell'Aeronautica militare.

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

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

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

3. La tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali di cui al precedente comma 1, lettera b), è determinata secondo la formula:

$$T = \text{CTT} \cdot p$$

dove:

T è l'ammontare della tassa;

CTT è il coefficiente unitario di tassazione;

p è il coefficiente di peso ricavato elevando a 0,95 il peso massimo dell'aeromobile al decollo, come definito dall'articolo 6 della legge 11 luglio 1977, n. 411.

4. Il coefficiente unitario di tassazione di terminale (CTT) è calcolato mediante il rapporto

$$\text{CTT} = \text{CT}/\text{UST}$$

dove:

CT è il costo complessivo previsto per i servizi di terminale nel complesso degli aeroporti nei quali si sviluppa singolarmente un traffico in unità di servizio non inferiore all'1,5 per cento del totale delle unità di servizio fornite dall'Azienda nell'intera rete aeroportuale;

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

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

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

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 dei 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.

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

8. Sono a carico dello Stato:

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

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

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

9. Il coefficiente unitario di tassazione per la tassa di terminale di cui al comma 1, lettera b), è approvato, su proposta dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro della difesa. Il decreto di approvazione del coefficiente unitario di tassazione entra in vigore due mesi dopo la data della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica. Ove il decreto non venisse emanato entro il 31 dicembre, per l'anno successivo continuerà ad applicarsi l'ultimo CTT approvato, maggiorato di una percentuale pari al tasso di inflazione programmato.

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.

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

ART. 3.

Identico.

ART. 4.

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

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

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 frequenze, 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.

CAPO II

NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI
E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME.

ART. 5.

1. *Identico.*

2. Per il conseguimento del fine indicato nel precedente comma, le società esercenti i servizi di cui al comma 1, presentano, ogni 5 anni, al Ministro per la marina mercantile, programmi che garantiscano la miglior efficienza e razionalità. Ciascun programma da presentarsi non oltre il terzo trimestre dell'anno precedente l'inizio del quinquennio, è approvato con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro delle partecipazioni statali, sentite le regioni territorialmente interessate il cui parere deve essere espresso nel termine perentorio di 30 giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine il Ministro per la marina mercantile procede comunque alla approvazione del programma.

3. Le convenzioni di cui al comma 1 dell'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, debbono assumere, per le sovvenzioni di equilibrio corrisposte per i servizi marittimi sovvenzionati di collegamento con le isole, con effetto dal 1° gennaio 1989, parametri medi obiettivi desumibili dai costi dei servizi di linea gestiti dalle società non sovvenzionate che operano in regime di libera attività imprenditoriale, a parità di servizi resi e di mezzi nautici utilizzati. Per i predetti fini le quote annue di ammortamento delle

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

navi adibite ai collegamenti di cui ai commi precedenti sono calcolate sulla base di 20 anni quale normale periodo di vita.

4. Le tabelle di armamento e i sovrannumeri stagionali relativi 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, a parità di servizi resi e di mezzi nautici utilizzati.

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 collegamento con le isole maggiori e minori sono aumentate, dal 1° gennaio 1989, con una articolazione tale da realizzare un aumento medio del 25 per cento tenuto conto dei periodi di bassa, media ed alta stagione. Tali aumenti sono ridotti per i residenti nelle isole e per le merci, considerando la rilevante importanza di tale trasporto per l'economia delle stesse, nella misura stabilita, con decreto del Ministro della marina mercantile, previa intesa con il Ministro del tesoro e con il Ministro delle partecipazioni statali.

6. Nei porti di arrivo, partenza e toccata delle navi, entro il 1° aprile 1989, fermo restando l'importo complessivo delle suindicate tariffe, il servizio di portabagagli è facoltativo ed il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero. La tariffa per il servizio facoltativo portabagagli è stabilita da chi esercisce il servizio d'intesa con l'autorità concedente. Entro cinque mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sentite le organizzazioni sindacali di settore, le parti sociali e le società interessate, il Ministro della marina mercantile emanerà norme per la riorganizzazione dei servizi portuali, con esclusione di quello dei portabagagli di cui al presente comma, relativi ai collegamenti marittimi di cui al presente articolo, eserciti da naviglio che effettui traffico di cabotaggio, nonché per l'unifica-

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.

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

7. Il personale marittimo e amministrativo — distinto, per il personale marittimo, nelle qualifiche professionali di ufficiali di coperta (in possesso della patente di capitano di lungo corso), ufficiali di macchina (in possesso della patente di capitano di macchina), ufficiali commissari, ufficiali R.T., sottufficiali e comuni di coperta, sottufficiali e comuni di macchina, sottufficiali e comuni del settore alberghiero, e, per il personale amministrativo, in addetti agli uffici e operai — eccedentario per effetto delle disposizioni di cui ai commi 2, 3 e 4 del presente articolo che abbia compiuto o che compia nel triennio successivo alla data di entrata in vigore della presente legge il cinquantesimo anno di età e maturi i requisiti di retribuzione per la pensione di vecchiaia, è posto in pensionamento anticipato per vecchiaia se ha maturato almeno 30 anni di contribuzione effettiva. Al personale eccedentario privo di detti requisiti è corrisposta per il medesimo triennio, e fino al raggiungimento dei predetti requisiti, una indennità pari all'importo del trattamento straordinario di integrazione salariale previsto dalle vigenti disposizioni. Con decreto del Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale e con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma. Al personale eccedentario non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 6 del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 791, convertito, con modificazioni, nella legge 22 febbraio 1982, n. 54. L'effetto della eventuale opzione già esercitata cessa con l'entrata in vigore del decreto interministeriale di cui sopra. Le norme di cui sopra sono valide anche per il personale esuberante della Finmare di cui all'articolo 1 della legge n. 856, del 1986.

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 concessioni 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.

8. I 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, tenuto conto della normativa vigente. Le società finanziarie regionali possono sottoscrivere il capitale delle società regionali che esercitano i collegamenti nella regione interessata fino ad un massimo del 10 per cento.

9. All'onere derivante dall'attuazione del comma 7, valutato in lire 65 miliardi, per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991, si provvede a carico degli stanziamenti da iscrivere in appositi capitoli nello 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. 6.

1. *Identico.*

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 uguale 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.

ART. 7.

1. *Identico.*