

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)

(V. Stampato Camera n. 3200)

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 1° dicembre 1988

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 6 dicembre 1988*

Norme in materia di trasporti e di concessioni marittime

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 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 misurate rispettivamente in termini di passeggeri-chilometro e di vettore-chilometro. Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, stabilisce le procedure e le metodologie di rilevazione, da parte dei singoli enti concedenti, dei dati di cui sopra;

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 determinazioni di cui alla lettera c). Il Ministro dei trasporti, d'intesa con le regioni interessate, rivede obbligatoriamente le concessioni di linee di trasporto di persone di

competenza statale secondo i criteri di cui sopra;

c) dei bacini di traffico che ciascuna regione è obbligata a definire entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, dopo aver elaborato il piano regionale dei trasporti sulla base prioritariamente dell'analisi della domanda e dell'offerta per singola linea servita. Qualora la regione dovesse risultare inadempiente, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva, 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 e socio-economiche omogenee, nonchè il coefficiente minimo di utilizzazione per la istituzione o il mantenimento delle linee di trasporto pubblico locale sulla base delle elaborazioni predisposte 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 e socio-economiche omogenee, nonchè 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. 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. Ogni disposizione statale e regionale, o delibera comunale, volta a stabilire con separati provvedimenti speciali facilitazioni tariffarie deve contestualmente provvedere a ripianare, con finanziamenti propri a carico dello Stato, della regione o del comune, la minore entrata che ne risulta per le aziende interessate. Per le disposizioni e le

delibere vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge, il ripiano delle minori entrate che ne risultano per le aziende interessate avviene con decorrenza 1° gennaio 1989. L'amministrazione statale, regionale o comunale provvede, entro il 31 maggio 1989, alla emanazione delle relative disposizioni e delibere.

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 nè 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. A modifica di quanto disposto dall'articolo 9 della medesima legge 10 aprile 1981, n. 151, a decorrere dal 1990, lo stanziamento annuale sarà progressivamente ridotto sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei principi e dei criteri di cui ai commi 1 e 2.

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 della marina mercantile e con il Ministro per i problemi delle aree urbane, promuove, entro sessanta 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 S. Giovanni e l'Ente ferrovie dello Stato. Trascorsi centotanta 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), 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.

8. Ai fini anche del complessivo riordino del sistema di trasporto locale, il termine di un anno di cui al comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, è elevato a due anni.

Art. 2.

1. Ai fini di consentire un rinnovo del parco materiale rotabile adeguato alle esigenze della sicurezza stradale, l'erogazione degli stanziamenti del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali previsti dal comma 8 dell'articolo 8 della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è destinata, limitatamente agli anni 1989 e 1990, agli investimenti previsti dall'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, con le modalità di cui all'articolo 12 della legge stessa. Il Ministro dei trasporti provvede ad emanare con decreto, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, norme regolamentari atte a consentire un efficace snellimento delle procedure e ad abbreviare i tempi per la concessione dei contributi.

Art. 3.

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 comma 1, lettera a),

nonchè la tassa per l'utilizzazione delle installazioni e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta cui 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.

3. La tassa di terminale per i voli nazionali ed i voli internazionali di cui al comma 1, lettera b), è determinata secondo la formula: « $T = CTT \cdot p$ », nella quale « 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: « $CTT = CT/UST$ », nel quale « 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 dall'Aeronautica militare.

5. Per i soli voli nazionali, la tassa di terminale di cui al 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.

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.

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

Art. 4.

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. 1191/69 e n. 1192/69 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.

Art. 5.

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. 6.

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 il conseguimento del fine indicato nel comma 1, le società esercenti i servizi di cui al comma 1 presentano, ogni cinque anni, al Ministro della 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 della 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 trenta giorni dalla richiesta. Trascorso detto termine, il Ministro della 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, previa comparazione dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati. Per i predetti fini le quote annue di ammortamento delle navi adibite ai collegamenti di cui ai commi precedenti sono calcolate sulla base di venti anni quale normale periodo di vita.

4. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge debbono essere stipulate le convenzioni di cui all'articolo 11 della legge 5 dicembre 1986, n. 856.

5. Le tabelle di armamento e i sovrannumeri stagionali relativi alle navi che svolgono i servizi sovvenzionati di cui al comma 1 sono definiti 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, previa comparazione dei servizi resi e dei mezzi nautici utilizzati.

6. Fermo restando il disposto di cui all'articolo 12 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, sentite le regioni territorialmente interessate, 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 delle 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.

7. Nei porti di arrivo, partenza e toccata delle navi, per tutti i vettori nazionali esercenti il cabotaggio, a partire dal 1° aprile 1989, fermo restando l'importo complessivo delle suindicate tariffe delle società del gruppo FINMARE, il servizio di portabagagli è facoltativo ed il corrispettivo è pagato direttamente dal passeggero. La tariffa per il servizio facoltativo di portabagagli è stabilita da chi esercisce il servizio, d'intesa con l'autorità concedente. L'autorizzazione è prioritariamente concessa ai soggetti attualmente esercenti il servizio. Entro cinque mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le organizzazioni sindacali di settore, le altre parti sociali e le società interessate, il Ministro della marina mercantile emana norme per la riorganizzazione dei servizi e delle operazioni portuali, con esclusione del servizio di 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'unificazione su scala nazionale delle tariffe concernenti i predetti servizi ed operazioni. 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 dei deputati e del Senato della Repubblica.

8. 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 1, 2,

3, 4 e 5, è posto in pensionamento anticipato secondo i requisiti previsti dall'articolo 3 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, che resta in vigore fino al 31 dicembre 1993 anche per le società esercenti servizi sovvenzionati del gruppo FINMARE (Tirrenia, Adriatica, Toremar, Caremar, Siremar, Saremar). Il pensionamento anticipato ha luogo, con effetto immediato, secondo programmi concernenti il periodo 1989-1993, il primo dei quali è approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con i Ministri del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali, in relazione all'effettivo conseguimento di maggiori economie, per effetto delle disposizioni del presente articolo, stimate con il decreto medesimo sulla base degli elementi all'uopo rilevati rispetto a quanto previsto dal comma 10. Con la medesima procedura sono approvati gli ulteriori programmi. I relativi importi sono iscritti in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero della marina mercantile, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3061 dello stesso stato di previsione per ciascuno degli anni interessati. Il trattamento di pensione è liquidato sulla base dell'anzianità contributiva aumentata di un periodo pari a quello compreso tra la data della risoluzione del rapporto di lavoro e quella di compimento dell'età per la pensione di vecchiaia, ovvero del minor periodo necessario al conseguimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale.

9. 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.

10. Le economie nette derivanti dall'attuazione delle misure previste dal presente articolo sono valutate, a decorrere dall'anno 1989, in lire 100 miliardi in ragione d'anno.

Art. 7.

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 uguale al tasso programmato di inflazione.

Art. 8.

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.