

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 2479

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri**  
(ANDREOTTI)

**e dal Ministro dei Trasporti**  
(BERNINI)

**di concerto col Ministro del Tesoro**  
(CARLI)

**col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**  
(CIRINO POMICINO)

**col Ministro della Difesa**  
(MARTINAZZOLI)

**e col Ministro per i Problemi delle Aree Urbane**  
(CONTE)

*(V. Stampato Camera n. 4229)*

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 4 ottobre 1990*

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 10 ottobre 1990*

---

Disposizioni in materia di trasporti

---

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Per la realizzazione del programma decennale di risanamento e di sviluppo dell'ente Ferrovie dello Stato, predisposto in attuazione dell'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, l'ente stesso è autorizzato a contrarre mutui, anche con istituti di credito esteri, nel limite complessivo di lire 8.900 miliardi nel triennio 1990-1992, in ragione di lire 1.950 miliardi nel 1990, di lire 3.600 miliardi nel 1991 e di lire 3.350 miliardi nel 1992. Tali somme sono destinate all'attuazione del programma nazionale di velocizzazione della rete ferroviaria, al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie dell'Italia meridionale e alla realizzazione o al potenziamento di valichi ferroviari alpini. Relativamente agli anni 1991 e 1992, il 50 per cento dei mutui predetti deve essere contratto nel secondo semestre.

2. L'ammortamento dei mutui di cui al comma 1 è a carico del bilancio dello Stato. Al relativo onere per il triennio 1990-1992, valutato in lire 100 miliardi per l'anno 1990, in lire 470 miliardi per l'anno 1991 e in lire 800 miliardi per l'anno 1992, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 7843 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1990 e corrispondenti capitoli per gli anni successivi, all'uopo intendendosi soppressa l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 2, comma 6, della legge 22 dicembre 1986, n. 910.

3. Ai suddetti mutui si applicano le norme di cui agli articoli 3 e 4 della legge 2 maggio 1969, n. 280, e successive modificazioni.

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Alla realizzazione del programma di cui al presente articolo si provvede altresì con le risorse già autorizzate per l'attuazione del decreto ministeriale 48-T *Bis* del 5 marzo 1987.

6. I programmi di attività annuali e poliennali di cui all'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, costituiscono strumento di attuazione delle scelte strategiche del piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986, e si conformano alle seguenti linee di indirizzo:

a) integrazione compiuta tra la rete ferroviaria italiana e quella europea, avendo particolare riguardo all'alta velocità e ai valichi;

b) ammodernamento strutturale e funzionale della rete meridionale e insulare;

c) adozione delle iniziative necessarie a realizzare l'intermodalità dei passeggeri, con particolare riferimento alla integrazione con la rete metropolitana, e delle merci;

d) rinnovamento tecnologico e completamento infrastrutturale della rete ferroviaria, con particolare riguardo agli assi trasversali;

e) recupero e sviluppo della rete di interesse locale;

f) aggiornamento tecnologico del parco rotabile e della rete.

7. I programmi di attività annuali e poliennali di cui all'articolo 3, numero 3), della legge 17 maggio 1985, n. 210, sono trasmessi dal Ministro dei trasporti alle competenti Commissioni parlamentari entro quindici giorni dalla deliberazione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, per l'espressione di un parere motivato. Le Commissioni si pronunciano nel termine di trenta giorni dalla data di assegnazione. Decorso tale termine, i programmi sono comunque approvati ai sensi del citato numero 3) dell'articolo 3 della legge n. 210 del 1985.

## Art. 2.

1. Con riferimento a quanto previsto, ai fini della revisione economica e gestionale delle linee a scarso traffico dell'ente Ferrovie dello Stato, dall'articolo 13, comma 18, della legge 11 marzo 1988, n. 67 e dal comma 6 del presente articolo, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, su conforme parere delle regioni interessate, determina i tratti da trasferirsi, i relativi beni ed i servizi, le modalità di interconnessione con la rete nazionale e le risorse finanziarie necessarie alla gestione e relative modalità di erogazione. Le tratte ferroviarie trasferite sono gestite da società per azioni a prevalente capitale pubblico, con la partecipazione dell'ente Ferrovie dello Stato e degli enti locali, secondo gli indirizzi del piano regionale dei trasporti.

2. Le gestioni commissariali governative cederanno alle costituende società di cui al comma 1 le linee e gli impianti interessati. A tal fine il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare disposizioni relative al conferimento, da parte delle gestioni commissariali governative, alle costituende società, delle linee ed impianti eserciti, alla liquidazione delle gestioni governative, alla costituzione, nell'ambito della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, di un apposito ufficio preposto all'amministrazione delle partecipazioni derivanti dai predetti conferimenti e alla successiva cessione, anche parziale, di tali partecipazioni alle regioni e ad organismi privati.

3. I rapporti tra le società di gestione e le regioni sono regolati da apposite convenzioni che determinano i programmi di investimento e le modalità di esercizio.

4. Alle stesse società saranno conferiti, una volta esperite le procedure di cui all'articolo 16 del regio decreto-legge 2 agosto 1929, n. 2150, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1930, n. 1752, e all'articolo 1 del regio decreto-legge 14 ottobre 1932, n. 1496, convertito dalla legge 8 maggio 1933, n. 624, gli impianti e le linee delle ferrovie esercitate

in regime di concessione, secondo le modalità previste dal primo comma dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

5. A modifica di quanto previsto al comma 1 dell'articolo 6 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, l'importo complessivo, dall'anno 1990, per compensazione per obblighi di servizio pubblico e normalizzazione dei conti, in conformità ai regolamenti CEE n. 1191/69 e n. 1192/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, è fissato in lire 4.300 miliardi, di cui non oltre lire 2.200 miliardi per la compensazione di oneri derivanti dalle tariffe sociali applicate ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del citato regolamento CEE n. 1191/69.

6. Il termine di un anno previsto dal comma 18 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, prorogato a due anni dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è ulteriormente prorogato di un anno.

### Art. 3.

1. A decorrere dall'anno finanziario 1991, per tutte le ferrovie esercitate in regime di concessione la sovvenzione relativa alle spese di esercizio, non coperte da introiti, è stabilita annualmente con revisione parametrica ai sensi della legge 8 giugno 1978, n. 297, considerando il 1988 come anno base di cui alla lettera a) del primo comma dell'articolo 3 di detta legge.

2. A decorrere dall'anno finanziario 1991, le sovvenzioni di esercizio di cui al comma 1 saranno determinate e liquidate, secondo il principio della competenza, sulla base dei preventivi economico-finanziari presentati dalle imprese entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento. All'adeguamento del regolamento di esecuzione della legge 8 giugno 1978, n. 297, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 febbraio 1980, n. 191, si provvede entro il termine del 30 novembre

1990, con le modalità previste dall'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400.

3. Per le ferrovie di cui al comma 1 che abbiano accesso mutui ai sensi dell'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, la scadenza delle relative concessioni è prorogata, ove necessario, fino al completamento delle operazioni di collaudo delle opere di ammodernamento e di potenziamento e, comunque, di non oltre cinque anni dal termine di ultimazione delle opere stesse.

4. Alle gestioni governative che esercitano pubblici servizi di trasporto è fatto obbligo di contenere il disavanzo di esercizio nei limiti del preventivo finanziario predisposto su obiettivi elementi di spesa, entro il 30 settembre dell'anno precedente a quello di riferimento, tenendo conto anche dei criteri che, ai sensi delle disposizioni di cui al comma 2, regolano le erogazioni delle sovvenzioni di esercizio alle ferrovie concesse all'industria privata.

5. In ogni caso, a decorrere dall'anno finanziario 1990, le spese per il personale ed oneri sociali delle ferrovie esercitate in regime di concessione e in gestione governativa non possono eccedere il settanta per cento della spesa totale di esercizio da ammettere a sovvenzione.

6. Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, da emanarsi entro il 30 novembre 1990, saranno determinati i criteri per lo svolgimento dell'attività delle gestioni governative secondo principi di imprenditorialità e di efficienza, stabilendo, tra l'altro, parametri obiettivi per la determinazione delle spese di esercizio ammissibili, analoghi a quelli per le sovvenzioni delle ferrovie in concessione, le modalità del rendiconto consuntivo annuale, la durata dell'incarico del commissario governativo ed i casi di decadenza, anche con riguardo al disavanzo di esercizio rispetto ai preventivi.

7. Gli immobili, le opere e gli impianti di linee ferroviarie in gestione governativa per qualunque ragione dismessi, non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio del servizio ferroviario, una volta definiti i rapporti patrimoniali con gli ex concessio-

nari, restano nella piena disponibilità delle gestioni, per diverse utilizzazioni o per l'alienazione al fine di dare attuazione al piano regionale dei trasporti. I proventi delle alienazioni possono essere utilizzati esclusivamente per investimenti.

8. Ove i beni siano di proprietà dello Stato, si provvede con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro delle finanze, sentite le regioni interessate.

9. Gli enti locali hanno il diritto di prelazione nella acquisizione dei beni dismessi.

10. La disposizione relativa all'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto afferente alle linee di trasporto dell'ente Ferrovie dello Stato ed in regime di concessione di cui al numero 22) della parte II della tabella A allegata al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, deve intendersi riferita anche agli interventi per il loro ammodernamento, potenziamento ed ampliamento, così come alla cessione da parte di imprenditori di terreni destinati all'installazione di linee di trasporto ad impianto fisso.

11. Le economie prodotte dall'applicazione della disposizione di cui al comma 10 sono utilizzate fino al venti per cento per innovazioni tecnologiche tendenti ad incentivare la riduzione del personale e, per il restante importo, per interventi mirati alla realizzazione di tratte urbane di ferrovie in concessione o in gestione commissariale governativa aventi caratteristiche di rete urbana a guida vincolata.

12. Entro il 31 ottobre di ciascun anno, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le regioni interessate, sono determinate le tariffe di trasporto di persone per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa, valide per l'anno successivo.

13. Per l'anno 1990 le predette tariffe saranno incrementate nella stessa misura percentuale di quelle previste per l'ente Ferrovie dello Stato, per l'anno medesimo, ai sensi del decreto-legge 25 novembre 1989, n. 381, convertito dalla legge 25 gennaio 1990, n. 7.

14. In relazione alle misure previste dal

presente articolo lo stanziamento di ciascuno dei capitoli 1652 e 1653 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti è ridotto di lire 40 miliardi per l'anno 1990 e di lire 60 miliardi per gli anni 1991 e seguenti.

#### Art. 4.

1. Ove le regioni non abbiano esercitato la scelta del servizio da sovvenzionare tra servizi in concorrenza, prevista all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, il Ministro dei trasporti procede a detta scelta ammettendo a contributo uno soltanto dei servizi per le linee e/o tratte in concorrenza.

2. In attuazione dell'articolo 1 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, a far data dal 1° gennaio 1990 le tariffe di trasporto debbono risultare aumentate almeno del venti per cento rispetto a quelle in vigore al 1° gennaio 1989.

3. A partire dal 1° gennaio 1991 i contributi di esercizio saranno corrisposti dalle regioni secondo il principio della competenza in analogia a quanto previsto per le ferrovie concesse e per quelle in gestione governativa. È abrogato il secondo comma dell'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

4. A decorrere dal 1° gennaio 1991 il Ministero dei trasporti, d'intesa con le regioni, fissa i criteri per un rilevamento organico della utilizzazione dei mezzi di trasporto pubblico. Le risorse necessarie per realizzare tale rilevamento sono ottenute utilizzando il tre per cento del fondo per gli investimenti nel settore dei trasporti pubblici locali di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151.

5. Nel triennio 1990-1992 è autorizzata la spesa di lire 30 miliardi per la concessione di contributi alle aziende di pubblico trasporto per la diminuzione del carico inquinante delle emissioni di scarico degli autobus circolanti al fine di eliminare



l'inquinamento delle aree urbane. Le spese di trasformazione sono finanziate con un contributo pari all'ottanta per cento delle somme ammesse ai contributi e sono erogate previa certificazione del conseguimento degli obiettivi fissati.

6. Alla concessione dei contributi di cui al comma 5 si provvede con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane. La concessione del contributo è subordinata alla presentazione, da parte dei soggetti indicati nel comma 5, di idonei preventivi che documentino opportunamente le spese di cui al comma medesimo.

7. All'onere derivante dall'applicazione della disposizione di cui al comma 5, determinato in lire 10 miliardi per ciascuno degli anni 1990, 1991 e 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Incentivi finalizzati allo sviluppo e sperimentazione di veicoli ecologici destinati al trasporto pubblico di persone nei centri storici ».

8. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### Art. 5.

1. In attesa del trasferimento dal demanio militare e dall'aviazione civile all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) dei beni attualmente da essa utilizzati per assicurare i servizi di assistenza al volo, l'Azienda è autorizzata a computare tra i costi da porre a base della tassazione di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, e all'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, le quote di ammortamento ed i relativi oneri finanziari come calcolati agli stessi fini dal Ministero della difesa per la definizione della tassa di cui

alla citata legge n. 411 del 1977, per l'anno 1985. I predetti costi, attualizzati annualmente alla data di computo, verranno sommati ai corrispondenti oneri relativi agli investimenti effettuati in via diretta dall'Azienda.

2. I vettori nazionali applicano tariffe per i voli interni che tengano conto dei maggiori costi derivanti dall'aumento della tassa per i servizi di assistenza in rotta e della tassa di terminale, introdotte dall'articolo 5 del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160. Il Ministero dei trasporti, attraverso la direzione generale dell'aviazione civile, garantisce la congruità degli incrementi tariffari rispetto all'aumento dei costi derivante dall'applicazione delle predette tasse. L'incremento delle tariffe derivante dai suddetti maggiori costi non è soggetto all'*iter* di approvazione previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni, e dal comma 1 dell'articolo 17 della legge 28 febbraio 1986, n. 41.

3. La riscossione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, ed al decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, è assistita in sede di esecuzione, anche nelle procedure di cui al regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, dai privilegi mobiliari ed immobiliari indicati, rispettivamente, dagli articoli 2752 e 2772 del codice civile. Qualora vi sia morosità protrattasi per oltre un bimestre dall'avvenuta notificazione delle note di accertamento, l'AAAVTAG provvede direttamente alla diffida ai vettori aerei morosi affinché provvedano al pagamento degli importi risultanti dalle predette note di accertamento entro il termine massimo di trenta giorni dalla data di ricezione della diffida stessa e, trascorso inutilmente tale termine, emette l'ordinanza-ingiunzione prevista dall'articolo 18 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tal caso non si applicano, in tema di patrocinio legale, le norme previste dal secondo comma dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica 24

marzo 1981, n. 145, e dal secondo comma dell'articolo 23 dello statuto dell'AAAVTAG, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1981, n. 842.

4. È in facoltà del Ministero dei trasporti e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, nei limiti delle rispettive competenze, determinate dai periodi considerati ai fini della tassazione, transigere con gli utenti relativamente ai servizi resi fino alla data di entrata in vigore della presente legge, al fine di definire le controversie insorte circa l'accertamento e la riscossione della tassa di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25.

5. L'Azienda è autorizzata ad acquisire i beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza anche attraverso il ricorso a forme di *leasing* sia finanziario che immobiliare. I relativi oneri saranno computati fra quelli da porre a base della definizione delle tasse di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411, modificata dalla legge 15 febbraio 1985, n. 25, ed al decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160.

#### Art. 6.

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) è autorizzata a contrarre prestiti e ad emettere obbligazioni, garantite dallo Stato a norma delle disposizioni vigenti, sia all'interno che all'estero per il finanziamento delle spese di acquisizione dei beni mobili ed immobili strumentali all'espletamento dei servizi attribuiti alla sua competenza per le quote eccedenti l'ammontare dei trasferimenti annuali in conto capitale da parte dello Stato e necessari per la copertura del fabbisogno previsto dalla pianificazione approvata ai sensi dell'articolo 6, lettera *b*), del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fino ad un massimo di lire 983 miliardi negli esercizi dal 1990 al 1993.

2. Per le ulteriori esigenze funzionali e logistiche dell'Azienda, le relative aree necessarie all'interno di sedimi demaniali saranno trasferite al patrimonio aziendale a titolo gratuito, previo parere del Ministero dei trasporti, nonché del Ministero della difesa, circa la compatibilità delle opere ed installazioni erigende nelle suddette aree; al Ministero delle finanze sono devolute le conseguenti operazioni di trasferimento patrimoniale.

3. All'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, le parole: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato; » sono sostituite dalle seguenti: « da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato, da iscrivere in separati capitoli di parte corrente e di conto capitale dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro in relazione alle finalità cui è destinata la sovvenzione; ».

4. Il Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'anno 1990, in relazione al disposto del comma 3.

5. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni attribuisce, con proprio decreto, uno specifico campo di frequenze, nell'ambito delle assegnazioni disposte con il piano nazionale di ripartizione delle radiofrequenze approvato con il decreto ministeriale 31 gennaio 1983, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 17 febbraio 1983, ai fini del servizio fisso di telecomunicazioni aeronautiche per i collegamenti da effettuarsi mediante ponti radio a cura dell'AAAVTAG. Con lo stesso decreto sono stabiliti i criteri e le modalità di assegnazione e manutenzione di circuiti operativi di collegamento telefonico, adibiti a supporto dei servizi di assistenza al volo attribuiti all'AAAVTAG.

6. Le assegnazioni di cui al comma 5 ed i relativi interventi di manutenzione hanno comunque carattere prioritario al fine di assicurare la necessaria tempestività nello svolgimento dei servizi di assistenza al volo.

7. Fino al completamento dell'organico, anche a reintegro delle vacanze determinatesi annualmente, l'AAAVTAG è autorizzata ad assumere personale in deroga alla legge 29 dicembre 1988, n. 554. Il programma annuale delle assunzioni è sottoposto all'approvazione del Ministro dei trasporti.

#### Art. 7.

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie o impianti aeroportuali di valore superiore ad un miliardo di lire, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può convocare una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali e non territoriali e degli altri soggetti pubblici comunque tenuti ad adottare atti di concerto o d'intesa, nonchè a rilasciare pareri, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni e concessioni previsti da leggi statali o regionali.

2. La conferenza, anche nelle more dell'esercizio della funzione di controllo sugli atti da parte dei competenti comitati regionali, valuta i progetti esecutivi e si esprime su di essi, nel rispetto delle disposizioni relative ai vincoli archeologici, ambientali, storici, artistici e territoriali, entro quindici giorni dalla convocazione, apportando, ove occorrono, le opportune modifiche ai progetti senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni. La conferenza verifica altresì il rispetto delle normative concernenti l'abolizione delle barriere architettoniche.

3. L'approvazione assunta all'unanimità dei componenti la conferenza sostituisce ad ogni effetto gli atti di concerto o di intesa, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta, le approvazioni e le concessioni previsti da leggi statali e regionali comportando, se del caso, variazioni anche integrative agli strumenti urbanistici.

4. Ove le decisioni della conferenza comportino variazione degli strumenti urbanistici, l'adesione del sindaco alle stesse

deve essere ratificata dal consiglio comunale entro trenta giorni, a pena di decadenza.

5. Nel caso che in seno alla conferenza non si raggiunga l'unanimità per dissenso dei rappresentanti degli enti territoriali, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei trasporti, può promuovere la conclusione di un accordo di programma tra l'amministrazione interessata al progetto di opere e gli enti territoriali.

6. Le disposizioni del presente articolo si applicano fino al 31 dicembre 1992.

#### Art. 8.

1. Per l'ammodernamento e la realizzazione di collegamenti ferroviari tra gli aeroporti intercontinentali e internazionali e la rete ferroviaria esistente, per la realizzazione di reti su guida vincolata strettamente integrate con le linee ferroviarie esistenti all'interno dei sistemi urbani, nonchè per interventi volti alla realizzazione di innovazioni tecnologiche tendenti a incentivare la riduzione di personale, l'ente Ferrovie dello Stato e le ferrovie in regime di concessione e in gestione commissariale governativa sono autorizzati ad accendere mutui garantiti dallo Stato.

2. Il Ministro dei trasporti, sulla base di singoli progetti, può concedere contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. All'onere derivante dall'applicazione del presente articolo, quantificato in lire 25 miliardi per ciascun anno dal 1990 al 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione ».

## Art. 9.

1. È istituito presso il Ministero dei trasporti il fondo programmazione e progettazione finalizzato all'impostazione e all'elaborazione di un piano funzionale triennale, adottato con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) e, in attesa della sua istituzione, con deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), attuativo delle scelte del piano generale dei trasporti.

2. Il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, dei lavori pubblici, della marina mercantile e per i problemi delle aree urbane, sentite le regioni, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, definisce i contenuti, i criteri e i tempi realizzativi delle diverse azioni progettuali costituenti il piano funzionale triennale, nonché le relative procedure di esecuzione.

3. All'onere derivante dall'applicazione dei commi 1 e 2, determinato in lire 25 miliardi per il 1990, in lire 35 miliardi per il 1991 e in lire 45 miliardi per il 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture e impianti tecnologici nelle aree urbane e istituzione del fondo programmazione e progettazione ».

4. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Art. 10.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.