

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1492

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri**

(DE MITA)

**dal Ministro dei Trasporti**

(SANTUZ)

**e dal Ministro della Marina Mercantile**

(PRANDINI)

**di concerto col Ministro delle Finanze**

(COLOMBO)

**col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(FANFANI)

**col Ministro del Tesoro**

(AMATO)

**col Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(FORMICA)

**e col Ministro delle Partecipazioni Statali**

(FRACANZANI)

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 DICEMBRE 1988**

---

Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1988,  
n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti  
e di concessioni marittime

---

ONOREVOLI SENATORI. - La mancata approvazione dei disegni di legge a suo tempo proposti al Parlamento congiuntamente ai documenti di bilancio per l'anno 1989 comprometterebbe il pieno conseguimento dei risultati della manovra di finanza pubblica, originariamente prefissati dal Governo, ove le normative non entrassero in vigore entro il 1° gennaio 1989.

In questa situazione, al fine di assicurare la concreta acquisizione degli effetti finanziari di tali disegni di legge, si è reso necessario e urgente trasferirne i contenuti in appositi decreti-legge.

A tale esigenza risponde il presente provvedimento unitamente agli altri contestualmente adottati dal Governo. I testi che si propongono recepiscono sostanzialmente le indicazioni venute dal Parlamento, con talune limitate modificazioni. In particolare, per quanto concerne norme non riproponibili per oggettiva carenza dei requisiti di necessità ed urgenza, la loro approvazione - da ritenersi non meno essenziale ai fini del conseguimento di un miglior governo della finanza pubblica - deve comunque avvenire attraverso gli ordinari strumenti legislativi.

Ciò premesso, per quanto attiene alle norme contenute nel decreto-legge si specifica quanto segue.

Il provvedimento, che si compone di cinque 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 l'istituzione di alcuni tributi 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 decennio, 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 domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate, rispettivamente, in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-chilometro;

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 nove mesi dalla data di entrata in vigore del decreto-legge, con l'intesa che, in caso di inadempienza delle regioni, il Ministro dei trasporti provvede in via sostitutiva.

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.

È a carico dello Stato, delle regioni o 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 nè da ricavi di traffico, restano integralmente a carico dell'impresa, senza possibilità di rimborso statale.

Con esplicita disposizione è prevista, per l'anno 1989, la riduzione dell'ammontare dei contributi in lire 400 miliardi e, a decorrere dal 1990, una ulteriore riduzione sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei criteri di cui ai commi 1 e 2.

Con l'articolo 2 vengono istituiti appositi tributi 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 i tributi di cui sopra sono previsti per i soli voli internazionali dalla legge 11 luglio 1977, n. 411.

I tributi introdotti dalla norma in questione 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'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (163 anzichè 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 misura non inferiore al tasso programmato di inflazione.

**DISEGNO DI LEGGE**

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime.

*Decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 547, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 306 del 31 dicembre 1988.*

## **Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime**

### IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni in materia di trasporti locali, aerei, ferroviari e marittimi, nonché di concessioni demaniali marittime;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 27 dicembre 1988;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei Ministri dei trasporti e della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze, del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, del lavoro e della previdenza sociale e delle partecipazioni statali;

EMANA

il seguente decreto:

#### CAPO I

#### NORME IN MATERIA DI TRASPORTI LOCALI, AEREI E FERROVIARI

##### Articolo 1.

1. 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 ulteriormente ridotto sulla base dei risultati acquisiti in applicazione dei principi e dei criteri di cui ai commi 2 e 3.

2. 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.

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

a) della domanda e dell'offerta sulle singole linee misurate rispettiva-

mente in termini di passeggeri-chilometro e di vetture-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 del presente decreto, 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.

4. 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, nonché 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, 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. 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 del presente decreto, 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.

5. 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 concessio-

narie 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.

## Articolo 2.

1. A decorrere dal 1° gennaio 1989 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), nonché 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: « $T=CTT.p$ », 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 ed « $UST$ » 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 nella *Gazzetta Ufficiale*. 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.

### Articolo 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. 1191/69 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.

## CAPO II

### NORME IN MATERIA DI TRASPORTI MARITTIMI E CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME

### Articolo 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 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 i Ministri del tesoro e 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 1 e 2 sono calcolate sulla base di 20 anni quale normale periodo di vita.

4. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto 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, 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 i Ministri del tesoro e 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 del presente decreto, 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 dal 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 del presente decreto, 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 interministeriale 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.

#### Articolo 5.

1. I criteri relativi alla determinazione ed 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 del presente decreto. 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.

#### Articolo 6.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1988.

COSSIGA

DE MITA - SANTUZ - PRANDINI - COLOMBO -  
FANFANI - AMATO - FORMICA - FRACANZA-  
NI

Visto, *il Guardasigilli*: VASSALLI