

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 2935

## **DISEGNO DI LEGGE**

**presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione**

**(BURLANDO)**

**di concerto col Ministro delle finanze**

**(VISCO)**

**col Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica**

**(CIAMPI)**

**col Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane**

**(COSTA)**

**col Ministro del lavoro e della previdenza sociale**

**(TREU)**

**e col Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali**

**(BASSANINI)**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 10 DICEMBRE 1997**

—————  
**Interventi nel settore dei trasporti ferroviari e marittimi**  
—————

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica .....	»	7
Disegno di legge .....	»	8

ONOREVOLI SENATORI. - Si illustrano senz'altro gli articoli del presente disegno di legge.

Articolo 1. - La presente disposizione si prefigge le seguenti finalità: la rimozione di eventuali squilibri strutturali del personale ferroviario e l'allineamento delle attuali aliquote contributive tra aziende di trasporto pubblico e dell'industria.

Il passaggio della gestione delle pensioni all'INPS in ragione dei recenti principi legislativi, ivi compresi quelli dalla legge finanziaria per il 1997, rende necessario pervenire alla liquidazione del fondo pensioni di cui alla legge 9 luglio 1908, n. 418, per i ferrovieri, in analogia a quanto già stabilito per la previdenza degli enti portuali le cui norme verrebbero estese alla presente liquidazione. Così come effettuato per il sistema portuale, anche per la società Ferrovie dello Stato si pone il problema di una razionalizzazione dell'attuale sistema per rimuovere le condizioni di squilibrio strutturale del personale ferroviario. La disposizione è inoltre intesa ad eliminare la maggiore differenza contributiva di circa otto punti, prevista dall'attuale legislazione, a carico delle aziende e del personale auto-ferrotranviario rispetto all'industria.

Articolo 2. - L'articolo 19 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, prevede, tra l'altro, la liquidazione delle partite in sospeso a credito dell'organizzazione portuale di Genova, senza oneri per interessi e rivalutazioni.

La gestione commissariale del pregresso ente «Colombo 92» ha avuto termine con il 31 dicembre 1995 e non ha provveduto a dare soluzione ai rapporti ancora in essere con l'organizzazione portuale, per cui è tut-

tora sospesa la definizione della questione indennizzatoria relativa alla messa a disposizione dell'Ente «Colombo 92» di un ampio complesso demaniale per l'esecuzione delle manifestazioni del 1992.

Occorre considerare che la questione relativa al riconoscimento di un indennizzo all'autorità portuale è stata ancora oggetto di un giudizio arbitrale che peraltro non ha avuto concreto seguito. La disposizione è intesa a definire l'erogazione di tale indennizzo.

Articolo 3. - Viene autorizzato, a partire dall'anno 1997, il contributo di lire 7 miliardi per consentire la prosecuzione degli interventi previsti dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211.

Articolo 4. - Si rende necessario in relazione al grande sviluppo che la società Ferrovie dello Stato spa ha avuto negli ultimi anni, sia in termine organizzativi che gestionali: il nuovo sistema di regolazione dei rapporti tra Stato e società, fondato su logiche e strumenti di tipo contrattuale, rende necessario assumere a livello ministeriale un ruolo effettivo di vigilanza nell'ambito più generale dell'azione di governo che è propria del Ministero dei trasporti e della navigazione nel vigente quadro istituzionale.

In termini operativi risulta, quindi, improcrastinabile attribuire ad una struttura tecnica ministeriale una forma di vigilanza tecnico-amministrativa rivolta soprattutto a verificare la corretta ed adeguata attuazione dei contratti esistenti.

L'attività di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato Spa comporta lo svolgimento di una serie di adempimenti quantitativamente e qualitativamente rilevanti, tesi a fornire al Ministro il necessario supporto istruttorio

per le funzioni di indirizzo e di controllo previste dall'atto di concessione di cui al decreto ministeriale 225-T del 23 novembre 1993. Le tematiche di intervento si possono suddividere in quattro aree principali: aspetti amministrativi generali, accordi con le regioni e gli enti locali e conferenze di servizio, contratto di programma e di servizi, aspetti legati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Si rende inoltre necessario procedere all'attuazione degli interventi per il trasporto combinato.

In relazione a quanto sopra evidenziato si sottolinea che, per far fronte alle esigenze di personale, il Ministero dei trasporti e della navigazione dovrà ricorrere in parte al personale già in servizio presso l'Amministrazione stessa, dotato di professionalità specifica maturata nell'espletamento di analoghi compiti di vigilanza su altre ferrovie, in parte a personale da assumere in deroga alle norme vigenti.

Inoltre, la segnalata complessa attività delle Ferrovie dello Stato sia a livello di programmazione che di gestione pone l'esigenza di avvalersi di consulenti esterni di provata competenza nei settori economici, tecnici, giuridici e contabili che attengono alla materia.

Viene quindi attribuita in modo diretto la facoltà al Ministro di procedere all'assegnazione di tali incarichi sui fondi già compresi nei contratti di programma e di servizio, senza ulteriore aggravio a carico dello Stato.

Articolo 5, comma 1. - La norma, proposta al fine di escludere l'IVA sugli importi e le compensazioni previsti nei contratti di servizio, trova il suo fondamento nella circostanza che dette erogazioni sono sostanzialmente contribuiti e non corrispettivi.

Gli stessi, infatti, o sono destinati a garantire l'equilibrio dei bilanci per l'esercizio dei servizi minimi di trasporto, in una situazione in cui l'entità dei ricavi, condizionata dalle tariffe amministrative, copre solo in parte - 35 per cento - i costi effettivi, ovvero

corrispondono ad obblighi di servizio pubblico ai sensi degli articoli 2 e 3 del Regolamento (CEE) n. 1191/69, modificato dal Regolamento (CEE) n. 1893/91.

Inoltre, non si può sottacere che l'eventuale assoggettamento all'IVA si tradurrebbe solo in un maggior fabbisogno finanziario, al cui reperimento si dovrebbe far fronte con analoghi apporti da parte dello Stato ovvero delle regioni, e in questo caso verrebbe sacrificato l'impegno a garantire alle regioni l'invarianza delle risorse statali.

È appena il caso di rimarcare che altrimenti si potrebbe verificare il rischio di una diminuzione del servizio di trasporto pubblico proprio nelle aree più disagiate o a domanda debole.

Articolo 5, comma 2. - I contratti di servizio, contemplati nel decreto legislativo sul trasporto pubblico locale, presentano carattere di particolare tipicità i cui criteri sono determinati per legge. L'entità dei citati contratti è determinata, da una parte, sulla base dei ricavi, che dovrebbero raggiungere in via programmatica una percentuale del 35 per cento dei costi, mentre, dall'altra, il residuo 65 per cento si configura come disavanzo di gestione dell'azienda di trasporto per cui quest'ultimo importo, a carico dell'ente pubblico, costituisce di fatto un contributo a ripiano dei bilanci delle aziende di trasporto. La natura contributiva del concorso dell'ente pubblico sembra pertanto escludere qualsiasi carattere di corrispettivo che, in quanto tale, potrebbe essere assoggettato ad un'imposta proporzionale.

Si aggiunge che l'eventuale imposizione verrebbe comunque a ricadere sul bilancio dell'ente pubblico, a meno di non riflettersi negativamente sull'entità e qualità dei servizi al pubblico.

La disposizione prevede pertanto che, i contratti di servizio siano sottoposti a tassa fissa.

Articolo 5, comma 3. - Per quanto concerne infine la norma che esclude imposte e tasse sui trasferimenti di beni ed impianti alle regioni di cui all'articolo 8 del decreto

legislativo, emanato in attuazione della delega contenuta negli articoli 1, 3 e 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59, l'esclusione è coerente alla delega delle funzioni dallo Stato alle regioni, che non può risolversi con un onere supplementare a carico di queste ultime.

Del resto analoga norma è già prevista dall'articolo 2, comma 7, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, per il trasferimento a titolo gratuito alle regioni dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura delle gestioni commissariali governative.

Articolo 6. - La Ferrovia Principe-Granarolo è esercitata dal Comune di Genova tramite l'Azienda Municipalizzata Trasporti, che nel gennaio 1996 ha cambiato la ragione sociale in Azienda Mobilità e Trasporti.

Tale linea, a trazione elettrica ed a cremagliera, della lunghezza di Km. 1,130, è inserita nella rete di trasporto pubblico di Genova ed è con essa integrata anche sotto l'aspetto tariffario.

La concessione ferroviaria della durata di novanta anni - accordata per la prima volta con il regio decreto del 27 dicembre 1896, n. 576, a seguito di una proroga decennale concessa con decreto ministeriale del 20 novembre 1989, n. 159/H3/1 - verrà a scadere il 27 dicembre 1997.

Ciò premesso, non potendo ipotizzarsi un'interruzione del servizio ferroviario *de quo* atteso che la linea risponde ad esigenze di pubblica utilità, si rende necessaria una proroga in quanto l'articolo 8 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, subordina il passaggio alle regioni delle ferrovie concesse alla stipulazione di appositi accordi di programma e non risulta tecnicamente possibile procedere alla conclusione di tali accordi entro il 27 dicembre 1997.

La norma non comporta oneri a carico dello Stato.

Articolo 7. - Ai componenti delle commissioni per ciascuna seduta di esame, attualmente viene corrisposto un gettone di presenza nella misura prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio

1956, n. 5, rivalutato dalla legge 5 giugno 1967, n. 17, per un ammontare lordo di lire tremila.

L'irrisorietà della somma corrisposta ai componenti delle commissioni di esame, comporta notevoli problemi alle Autorità marittime ed a quelle della navigazione interna per il reperimento di soggetti che, muniti di idonei titoli, siano disposti ad essere nominati membri delle commissioni stesse.

Per ovviare a tale inconveniente che peraltro già sta paralizzando l'Amministrazione dei trasporti e della navigazione nella formazione delle commissioni di cui trattasi, con lunghi tempi attuali, viene proposto che ai membri delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche venga attribuito un gettone di presenza giornaliero più remunerativo, nella misura che dovrà essere determinata con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quello del tesoro, in sostituzione di quello attualmente previsto dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 5 del 1956.

Al maggiore onere a carico dello Stato derivante dall'applicazione della norma in esame verrà fatto fronte mediante adeguato aumento delle tariffe previste dalla tabella dei tributi per le prestazioni rese dallo Stato in materia di navigazione da diporto, annessa alla legge 11 febbraio 1971, n.50, ferme alla data della loro istituzione.

In particolare per quanto concerne l'ammontare delle somme necessarie a far fronte alle maggiori spese derivanti dal pagamento del gettone di presenza ai membri delle commissioni di esame nella misura che sarà stabilita si precisa che nel triennio 1993-1995 il numero dei candidati sottoposti ad esame è stato circa 70.000 con un introito per l'Erario, secondo le tariffe in vigore di lire 1.120.717.000 (mediamente 375 milioni all'anno).

Considerato che attualmente le commissioni di esame sono formate da quattro componenti e tenuto conto che vengono

ammessi a sostenere l'esame mediamente dieci candidati, ne deriva che presso gli uffici marittimi periferici, nel triennio 1993-1995 sono state tenute complessivamente circa 7.000 sedute di esame, mentre la spesa per lo Stato per pagamento del gettone di presenza ai membri delle commissioni è stata di circa lire 84.000.000 così definita: 70.000 : 10 x 4 x lire 3.000.

Le tariffe indicate nella tabella annessa alla legge n. 50 del 1971 risalgono al lontano anno 1971, per cui un loro aggiornamento dopo tanto tempo è più che naturale, a fronte peraltro di un migliore servizio reso all'utenza; d'altra parte la drastica riduzione del numero dei componenti delle commissioni di esame farà sì che l'onere per lo Stato per l'adeguamento del gettone di presenza in misura adeguata ai valori attuali della moneta sarà comunque contenuto.

In maniera analoga viene previsto per i componenti delle commissioni di esami per le patenti nautiche presso gli Uffici provinciali della MCTC un gettone di presenza più remunerativo mediante l'aumento delle tariffe di cui ai punti 7 e 13 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870.

Articolo 8. - La disposizione è intesa a prorogare la validità del Comitato centrale e dei Comitati provinciali dell'Albo nazionale degli autotrasportatori al fine di consentire la corretta gestione del settore.

Articolo 9. - La disposizione è intesa a consentire anche per l'anno 1998 la procedura semplificata prevista dall'articolo 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, per l'approvazione di progetti concernenti reti ferroviarie o impianti aeroportuali.

## RELAZIONE TECNICA

*Articolo 1.* - È disposta una provvista di lire 130 miliardi a favore della prevista gestione commissariale del fondo per l'avvio del piano di razionalizzazione del personale ferroviario, correlato alle esigenze di revisione del contratto di programma e del contratto di servizio di cui alla legge 23 dicembre 1996, n. 662, mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 3664 dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

La disposizione è inoltre intesa ad eliminare le differenze che sussistono fra le contribuzioni del personale autoferrotranviario e il personale dell'industria, quantificato in circa 8 punti, di cui 6 punti a carico dell'azienda e 2 punti a carico del personale.

La norma riproduce l'articolo 25, comma 9, del disegno di legge n. 3667 recante disposizioni nel settore portuale, marittimo ed armatoriale ed è stata stralciata ai fini di uno snellimento del provvedimento di cui trattasi.

*Articolo 2, comma 1.* - Al fine di rimuovere la presente ed annosa questione relativa alle partite in sospeso per il porto di Genova si ritiene opportuno provvedere all'erogazione di un indennizzo all'Autorità portuale di Genova nella misura a suo tempo quantificata in 20 miliardi.

Tale importo considera unicamente gli aspetti relativi agli oneri derivanti all'Autorità portuale per effetto sia del trasferimento di alcuni insediamenti industriali presenti nella zona e della conseguente costruzione di manufatti, sia della cessione di attività commerciali ivi insediate con ricollocazione di mezzi, macchinari ed uffici.

*Comma 2.* - La disposizione di cui al comma 2 risulta determinante per consentire la realizzazione delle opere infrastrutturali nel porto di Ancona ed il compimento delle attività intraprese per l'assegnazione di tali lavori.

In caso contrario i fondi relativi, se non utilizzati entro il 31 dicembre 1997, andranno persi.

Si è pertanto previsto che le somme disponibili (20 miliardi di lire) sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione destinata alla realizzazione delle opere infrastrutturali del porto di Ancona siano conservate fino al 31 dicembre 1998.

*Articolo 3, comma 1.* - Si prevede l'autorizzazione agli impegni finanziari necessari per completare il programma di allocazione delle risorse di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, e delle altre risorse finanziarie correlate.

In particolare il contributo di 4,7 miliardi di lire annui permetterà, ove utilizzato per attivare mutui, di avere una disponibilità reale, ai tassi correnti pari a 51 miliardi di lire.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

#### *(Interventi per il personale ferroviario e autoferrotranviario)*

1. Le disposizioni di cui al decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, si applicano al fondo pensioni istituito con legge 9 luglio 1908, n. 418, al fine di consentire al commissario liquidatore di cui all'articolo 4 del medesimo decreto-legge n. 6 del 1990 di dare attuazione ad un piano di razionalizzazione per rimuovere le eventuali condizioni di squilibrio strutturale del personale ferroviario mediante l'utilizzazione di tutti gli strumenti previsti dalla contrattazione collettiva e attraverso la riqualificazione e valorizzazione del personale stesso. Il predetto piano è redatto dalla Società Ferrovie dello Stato spa, previo confronto con le organizzazioni sindacali, sulla base dei criteri stabiliti dal piano d'impresa, che la Società Ferrovie dello Stato spa predispose e presenta all'approvazione dei Ministri competenti. Lo stesso Commissario è altresì autorizzato, al fine di avviare un processo di allineamento delle attuali aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle medie dell'industria, a corrispondere risorse alla gestione separata del fondo di previdenza dei lavoratori autoferrotranviari. Il complessivo maggiore onere è stabilito nel limite di lire 130 miliardi annui a decorrere dal 1° gennaio 1998.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, si provvede per ciascuno degli anni 1998 e 1999 mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito della unità previsionale di Cassa integrazione ordinaria dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intenden-



dosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

#### Art. 2.

*(Colombiadi '92 e Porto di Ancona)*

1. Per la cessata operatività portuale ed il trasferimento di attività e di attrezzature in altre aree demaniali, in conseguenza dell'allestimento dell'esposizione «Colombo '92» in ambito portuale è previsto a favore dell'Autorità portuale di Genova un indennizzo pari a lire 20 miliardi. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

2. La realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area portuale di Ancona di cui alla legge 23 dicembre 1988, n. 543, è affidata alla competente Autorità portuale. Le disponibilità in conto residui non utilizzate sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione entro il 31 dicembre 1997, possono esserlo nell'anno successivo.

#### Art. 3.

*(Trasporti rapidi di massa)*

1. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il Ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con il Ministro per i problemi delle aree urbane, avanza proposte al CIPE finalizzate al finanziamento dei piani di intervento, elaborate sulla base dei progetti presentati da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 della citata legge n. 211 del 1992. Per le finalità di cui al presente comma è

autorizzato a decorrere dall'anno 1997 un contributo di lire 4,7 miliardi annui ai sensi del medesimo articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, da destinare ad integrazione del contributo a carico dello Stato del costo di realizzazione degli interventi già approvati nel limite massimo del 60 per cento.

Art. 4.

*(Funzioni di vigilanza sulla società  
Ferrovie dello Stato spa)*

1. Per l'espletamento delle funzioni di vigilanza sulla società Ferrovie dello Stato spa, così come previsto dall'articolo 1, comma 13, lettera e), della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e per l'esecuzione della direttiva 92/106/CEE del Consiglio, del 7 dicembre 1992, sul trasporto combinato, è consentita al Ministero dei trasporti e della navigazione l'assunzione di personale in un numero massimo di venti unità appartenenti all'area tecnica delle qualifiche funzionali VI, VII e VIII, senza l'aumento delle vigenti dotazioni organiche.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può conferire, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 338, incarichi di studi ad esperti per specifiche esigenze di supporto tecnico-scientifico connesse all'attività di vigilanza del Ministero dei trasporti e della navigazione sulla società Ferrovie dello Stato spa.

3. Gli oneri derivanti dall'applicazione del presente articolo fanno carico alle somme di cui all'articolo 17 del contratto di programma tra il Ministero dei trasporti e della navigazione e la società Ferrovie dello Stato spa, e sono versate dalle Ferrovie dello Stato spa all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro del tesoro, ad apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

## Art. 5.

*(Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)*

1. Gli importi di cui all'articolo 19, comma 3, lettera *e*), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e le compensazioni previste nei relativi contratti di servizio non sono soggette ad IVA.

2. I contratti di servizio di cui al comma 1 sono soggetti all'imposta di registro a tassa fissa.

3. È effettuato a titolo gratuito con esenzione da ogni imposta e tassa, il trasferimento dei beni ed impianti dallo Stato alle regioni delle Ferrovie indicate all'articolo 8, comma 1, lettera *b*), del decreto legislativo indicato al comma 1.

## Art. 6.

*(Proroga concessione esercizio Ferrovia Principe - Granarolo)*

1. Per assicurare il regolare svolgimento dell'esercizio si accorda al comune di Genova, e per esso all'Azienda Mobilità e Trasporti, con decorrenza 27 dicembre 1997, la proroga della concessione di esercizio della linea ferroviaria Principe-Granarolo per il tempo strettamente necessario alla definizione degli accordi di programma di cui all'articolo 8, comma 3, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1999.

## Art. 7.

*(Gettone di presenza per i componenti le Commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche)*

1. Ai componenti delle commissioni di esame per il conseguimento delle patenti nautiche operanti presso l'Autorità maritti-

ma e presso gli uffici provinciali della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, previste dalla legge 11 febbraio 1971, n. 50, è attribuito un gettone di presenza di importo da determinarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con quello del tesoro.

2. All'onere derivante dal presente articolo verrà fatto fronte mediante corrispondente aumento delle tariffe previste dalla tabella dei tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi competenti in materia di nautica da diporto annessa alla legge 11 febbraio 1971, n.50, e successive modificazioni nonché mediante aumento delle tariffe di cui ai punti 7 e 13 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, il cui importo affluisce all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnato ad apposita unità previsionale di base del Ministero dei trasporti e della navigazione.

3. All'aumento delle tariffe di cui al comma 2 si provvede con appositi provvedimenti amministrativi da emanarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

#### Art. 8.

##### *(Albo nazionale degli autotrasportatori)*

1. I componenti del Comitato centrale e dei Comitati provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, in carica alla data di entrata in vigore della presente legge ai sensi degli articoli 3 e 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni e integrazioni, sono confermati fino alla data del 26 aprile 1999.

#### Art. 9.

##### *(Reti ferroviarie e impianti aeroportuali)*

1. L'applicazione delle disposizioni dell'articolo 8, comma 3, del decreto-legge 17 giugno 1996, n. 321, convertito, con mo-

dificazioni, dalla legge 8 agosto 1996, n. 421, già estesa all'anno 1997 dall'articolo 2, comma 16, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, è prorogata fino al 31 dicembre 1998.

Art. 10.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere di lire 20 miliardi per l'anno 1997 derivante dall'attuazione dell'articolo 2, comma 1, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1997, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero medesimo. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 3, pari a lire 4,7 miliardi annui per ciascuno degli anni 1997, 1998, 1999 e 2000 si provvede quanto a lire 4,7 miliardi per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 4,7 miliardi per ciascuno degli anni 1998, 1999 e 2000 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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





