

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BURLANDO)

di concerto col Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(TREU)

col Ministro dei lavori pubblici

(COSTA)

col Ministro del tesoro e del bilancio e della programmazione economica

(CIAMPI)

e col Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali

(BASSANINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'11 MARZO 1997

Interventi nel settore dei trasporti

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	7
Disegno di legge	»	16

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge è diretto a consentire alcuni importanti interventi per il potenziamento del sistema dei trasporti nazionale, con particolare riguardo alla rete aeroportuale, al trasporto rapido di massa e a quello ferroviario; prevede inoltre alcune misure necessarie al risanamento e allo sviluppo delle aziende di trasporto operanti nel settore del trasporto aereo e in quello del trasporto pubblico locale.

L'articolo 1, riguardante il settore del trasporto aereo, prevede, ai commi 1 e 2, il finanziamento di lavori infrastrutturali per lo sviluppo degli aeroporti meridionali, stabilendo la priorità per gli interventi sugli scali di Bari, Cagliari e Catania.

L'intervento previsto per l'aeroporto di Bari Palese riguarda la costruzione di un nuovo sistema aerostazione passeggeri, allo scopo di ampliare e potenziare la capacità ricettiva dello scalo, che attualmente denota strutture fisiche e tecniche inadeguate con scarsi livelli di servizio reso all'utenza.

Oggetto dell'investimento sull'aeroporto di Cagliari - Elmas sono l'ampliamento e la ristrutturazione dell'area terminale, con l'obiettivo di adeguare il livello di servizio dell'esistente aerostazione alla consistenza di traffico prevista per i prossimi anni.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Catania Fontanarossa, attualmente interessato da una rilevante carenza sul piano del movimento passeggeri che rende inadeguata la gestione dei flussi nell'aerostazione, si prevede la realizzazione di un radicale intervento di ampliamento e di ristrutturazione ormai urgente ed indifferibile.

Al finanziamento complessivo, capitalizzato in oltre 400 miliardi di lire, si provvede mediante l'assunzione, da parte dello Stato, delle quote di ammortamento delle

operazioni finanziarie contratte direttamente dalle società di gestione aeroportuale. Le società di gestione procederanno alla realizzazione diretta del programma di interventi, previa approvazione del relativo piano tecnico-finanziario da parte dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione.

In caso di cofinanziamento dei progetti, l'onere per l'Amministrazione sarà naturalmente limitato ad una quota della spesa prevista, con conseguente possibilità di ulteriori interventi in altri scali aeroportuali.

Il comma 3 introduce una clausola di salvaguardia, laddove per qualsiasi motivo i gestori aeroportuali non possano o non vogliano procedere direttamente alla realizzazione degli interventi. In tal caso, non potendo, per vincoli normativi, provvedere l'Amministrazione alla diretta gestione delle operazioni finanziarie previste, si prevede la possibilità di affidare la realizzazione delle infrastrutture all'ente locale competente, autorizzando lo stesso alla contrazione di mutui, ferma restando l'assunzione dei relativi oneri a totale carico dello Stato.

Con il comma 4 dell'articolo 1 si autorizza la spesa per la riqualificazione degli aeroporti di Perugia Sant'Egidio e di Salerno Pontecagnano.

Anche in vista del Giubileo del 2000, che vedrà l'Umbria e le sue città meta di importanti flussi turistici, si rende necessario un potenziamento dell'aeroporto regionale di Perugia, già inserito nel piano urbanistico territoriale. Le opere di potenziamento dovrebbero permettere di soddisfare una domanda crescente, a livello nazionale ed internazionale, di trasporto rapido ed efficiente al servizio di operatori economici e potenziali importanti flussi turistici.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Salerno Pontecagnano, lo sviluppo economico

del territorio costituente il relativo bacino di utenza e la possibilità di svolgere un ruolo complementare all'aeroporto di Napoli Capodichino, soprattutto per il traffico *charter*, ne rendono necessario l'adeguamento ed il potenziamento infrastrutturale.

Al comma 5 si autorizzano le società di navigazione aerea nazionali ad effettuare pensionamenti anticipati, nel limite massimo di 1.000 unità, rinviando a tal fine ai criteri e alle modalità stabiliti per il precedente piano di prepensionamenti del gruppo Alitalia 1995-1997 dal decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 546, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 640.

La riduzione dell'organico Alitalia, mediante una nuova fase di prepensionamenti, costituisce un essenziale obiettivo del piano di riassetto industriale dell'azienda 1996-2000, in relazione agli attuali esuberi del personale e all'esigenza del contenimento dei costi di gestione.

La disposizione di cui al comma 6 è diretta ad agevolare il programma di riequipaggiamento degli aeromobili con sistemi di navigazione a copertura d'area (R-NAV), al fine di consentirne l'adeguamento alle prescrizioni tecniche definite dalla Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) e alla normativa in materia in fase di definizione presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

Lo stesso comma 6 prevede altresì il concorso finanziario dello Stato per la realizzazione della nuova sede della scuola dell'Ente nazionale di assistenza al volo prevista dal comma 3-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

Con il comma 7 si provvede, in relazione al processo di privatizzazione e liberalizzazione del mercato del trasporto aereo, all'autorizzazione della spesa per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo, per le quali con l'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, sono stati soppressi i vincoli di detenzione di

partecipazioni di maggioranza da parte dell'IRI.

In base anche alle intese avviate in sede comunitaria, l'operazione deve essere conclusa entro il mese di luglio 1997 per consentire alle menzionate aziende di essere collocate sul mercato e conseguentemente quotate in borsa. L'onere a tale scopo previsto ammonta a circa lire 1.500 miliardi, da rendere disponibili alla predetta data. La relativa copertura, così come dimostrato nella relazione tecnica, viene assicurata nel quadriennio 1997-2000 sulla base delle scansioni rivenienti dalla legge finanziaria 1997.

L'articolo 2 prevede un contributo dello Stato per il parziale ripiano dei disavanzi di esercizio relativi al triennio 1994-1996 dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale (comma 1), nonché dei disavanzi delle aziende esercenti servizi ferroviari in concessione di competenza statale e di quelle già in regime di gestione commissariale governativa, la cui ristrutturazione è ora affidata alle Ferrovie dello Stato Spa (comma 2).

I disavanzi in parola sono stimati in circa lire 4.500 miliardi per i servizi regionali ed in lire 550 miliardi circa per le ferrovie in concessione, nonché in lire 665 miliardi circa per le gestioni governative.

Il comma 3 prevede l'autorizzazione alle regioni a statuto ordinario a contrarre mutui per l'acquisto di mezzi di trasporto pubblico locale e il concorso dello Stato ai relativi oneri.

La disposizione consente un valido, seppur ancora insufficiente, intervento atto a diminuire gli effetti negativi sull'ambiente e sulla sicurezza prodotti dalla vetustà dell'attuale parco circolante, composto da circa 40.000 veicoli, di cui circa 15.000 con oltre 15 anni di età. Il rinnovo parziale del parco autobus consentirà anche la riduzione dei costi di esercizio.

Il medesimo comma 3 prevede anche che il contributo complessivo sia ripartito secondo i criteri stabiliti in sede di riparto del

Fondo per gli investimenti per il trasporto pubblico locale, per l'anno 1990.

Al comma 4 è autorizzata la spesa necessaria ad assicurare la prosecuzione degli interventi per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto, previsti dalla legge 29 novembre 1990, n. 380.

Gli interventi sono diretti alla realizzazione, in un'area nella quale si concentra il 67 per cento del volume di trasporto merci, di un sistema che consentirà di traslare nell'idrovia una quota di tale traffico, oggi integralmente su strada.

Per quanto concerne le procedure da seguire, è in atto l'avvio per fasi del procedimento previsto dall'articolo 3 della citata legge n. 380 del 1990, per la realizzazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione.

Gli interventi previsti nella fase transitoria di cui all'articolo 6 della predetta legge sono attualmente in corso ed inoltre, a carico dei fondi già stanziati nell'ambito della procedura di cui al medesimo articolo 6, si sta procedendo, di concerto con le regioni interessate, all'individuazione degli interventi prioritari ed all'avvio delle progettazioni preliminari per la realizzazione, per fasi, del sistema.

Con i fondi stanziati sarà pertanto possibile completare la progettazione ed avviare la realizzazione degli interventi prioritari.

Il comma 1 dell'articolo 3 è finalizzato a consentire il completamento dei collegamenti ferroviari passanti di Milano e Torino.

Allo stato attuale una prima fase di tali collegamenti è pressochè completata. Per i rimanenti interventi sussistono problemi di carattere finanziario in quanto la legge 5 marzo 1991, n. 74, ha previsto l'assunzione di mutui negli anni 1991, 1992 e 1993 e pertanto per un importo residuo non è attualmente possibile attivare i relativi finanziamenti.

Si rende quindi necessario consentire il completamento delle opere previste, autorizzando contributi ai comuni di Milano e

di Torino, interessati alla realizzazione dei collegamenti ferroviari.

Al comma 2 si prevede che nei contratti di servizio e di programma con le Ferrovie dello Stato Spa si tenga conto delle operazioni finanziarie poste in essere dalla stessa società, allo scopo di favorire lo sviluppo infrastrutturale e l'adempimento di impegni internazionali; allo stesso fine si dispone la spesa di 5 miliardi di lire per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002, finalizzata alla predisposizione del progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero, per la tratta Verona-Monaco.

Allo stesso comma si prevede l'abrogazione dell'articolo 6, comma 4, della legge 23 dicembre 1994, n. 725, al fine di rimuovere i limiti temporali ivi indicati per l'erogazione degli interessi intercalari sui mutui per la realizzazione di opere ferroviarie e consentire alle Ferrovie dello Stato di corrispondere gli interessi stessi per i periodi necessari all'effettiva realizzazione degli interventi, come previsto dall'articolo 25, comma 4, della legge 30 dicembre 1991, n. 412.

Il comma 3 prevede la partecipazione finanziaria agli oneri di funzionamento della commissione intergovernativa italo-francese per la tratta ferroviaria Torino-Lione, autorizzando la relativa spesa; prevede inoltre che alla determinazione dei compensi spettanti ai componenti si provveda con decreto del Ministro del tesoro.

Al comma 4 viene autorizzata l'utilizzazione di lire 75 miliardi, già stanziati dalla legge finanziaria 1996 per il finanziamento degli interventi nel settore del trasporto rapido di massa, di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211; viene altresì autorizzato, a partire dall'anno 1997, il limite di impegno trentennale di lire 20 miliardi per consentire la prosecuzione degli interventi previsti dalla stessa legge n. 211 del 1992.

Tale ulteriore risorsa è destinata in parte ad integrare il contributo dello Stato per i progetti già approvati che dispongono di una quota di finanziamento proprio maggio-

re di quanto richiesto. La restante quota è finalizzata ad assicurare, unitamente ai fondi per le aree depresse di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, il finanziamento di ulteriori progetti da individuare tra quelli presentati ai sensi delle suddette disposizioni, cui non siano state ancora attribuite risorse finanziarie.

Si fa presente che allo stato attuale, con le risorse di cui alla legge n. 211 del 1992 e ai successivi finanziamenti, nonché con i fondi resi disponibili dalle delibere CIPE per interventi nelle aree depresse, sono stati finanziati 44 interventi per circa 12.500 miliardi di lire di investimento complessivo, di cui 5.600 miliardi con finanziamento statale.

Altro importante problema emerso in sede di attuazione della legge n. 211 del 1992 è la difficoltà e a volte l'impossibilità di dimostrare la disponibilità del cofinanziamento ai sensi dell'articolo 7 della stessa legge e delle delibere CIPE in materia, a causa dei vincoli posti dalla normativa contabile degli enti locali. Il comma 5 prevede pertanto la possibilità, da parte dei soggetti

proponenti, di dimostrare la disponibilità del cofinanziamento anche con la delibera di approvazione del piano finanziario.

Il comma 6 modifica il comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, relativo alla commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa, istituita presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, per renderla più aderente allo svolgimento delle funzioni attribuite. Si prevede a tal fine l'integrazione della commissione con un rappresentante dell'Unione delle province italiane, in rapporto alla qualità degli interventi da esaminare con particolare riguardo a quelli riferiti alle ferrovie locali.

I commi 7 e 8 prevedono, rispettivamente, l'attribuzione di risorse necessarie al finanziamento della suddetta commissione e la determinazione, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, dei compensi spettanti ai componenti.

L'articolo 4 prevede la copertura finanziaria degli oneri derivanti dal provvedimento, assicurata mediante l'utilizzazione degli stanziamenti di cui alle tabelle A e B della legge finanziaria 1997.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1, comma 1

Aeroporto di Bari Palese

Il programma delle opere comprende, in particolare, i seguenti lavori:

- costruzione di una nuova aerostazione passeggeri funzionalmente organizzata su due livelli (arrivi al piano terra e partenze al primo);
- realizzazione di un parco multipiano integrato con l'edificio passeggeri, avente la capacità di 1.200 posti auto;
- realizzazione della viabilità a servizio dell'intera area terminale.

L'intervento persegue l'obiettivo di soddisfare una domanda di traffico passeggeri che prevede un flusso consolidato pari a 2.500.000 passeggeri per anno, tenuto conto degli attuali dati di traffico e degli indicatori sul traffico aereo nazionale ed internazionale in crescita del 5 per cento annuo, in particolare per lo stesso aeroporto di Bari.

La nuova aerostazione passeggeri trova collocazione all'interno del sedime aeroportuale, per cui una volta ultimato l'intervento non ci saranno soluzioni di continuità nei servizi aeroportuali.

L'infrastruttura avrà una volumetria pari a circa 125.000 metri cubi, che permetterà di assorbire un traffico di 2.500.000 passeggeri all'anno ed un traffico nell'ora di punta di circa 840 persone l'ora.

Sul piano dell'occupazione, il principale effetto prodotto dalla realizzazione del progetto sarà quello di aumentare le dotazioni degli organici tecnici ed amministrativi dei soggetti operanti sullo scalo, per effetto dell'espansione delle strutture operative e dei relativi impianti, ma soprattutto per l'aumento del traffico passeggeri, merci, posta e degli aeromobili da servire.

In un'ottica di sistema economico-sociale, l'intervento produrrà effetti e riflessi positivi sotto il profilo commerciale, industriale e turistico sia a livello locale che regionale.

L'importo complessivo dell'intervento ammonta a circa lire 112 miliardi, di cui lire 61 miliardi per opere civili, lire 32 miliardi per opere impiantistiche ed attrezzature, circa lire 4 miliardi per opere varie e circa lire 15 miliardi per somme da destinare ad imprevisti e spese tecniche dei lavori.

Il tempo di esecuzione dell'intervento è fissato in tre anni dalla data di consegna dei lavori.

Aeroporto di Cagliari Elmas

La superficie dell'attuale aerostazione, di circa 9.000 metri quadrati, presenta un *deficit* dimensionale di circa 7.600 metri quadrati, pari al 46 per cento delle superfici necessarie.

Le previsioni di incremento del traffico, basate sui dati statistici (risulta un incremento medio annuo nel decennio 1983-1993 pari al 4,2 per cento), e quelle di un ulteriore progresso derivante dalla *deregulation* (stimate al 5 per cento annuo), pongono ulteriori motivi di preoccupazione per la grave carenza di spazi, fonte primaria di disagi all'utenza, destinata ad aggravarsi ulteriormente in assenza di mirati interventi infrastrutturali di potenziamento.

La realizzazione della nuova aerostazione comporterà benefici che superano le semplici ricadute dirette sulle attività economiche esercitate nell'area aeroportuale, come quelli connessi all'incremento dei servizi legati allo sviluppo del settore turistico, industriale e commerciale, inseguendosi l'intervento in una zona altamente produttiva.

L'importo complessivo dell'intervento ammonta a circa lire 86 miliardi, di cui circa lire 46 miliardi per opere civili, circa lire 28 miliardi per impianti ed attrezzature, lire 4 miliardi per arredi, circa lire 8 miliardi per imprevisti e spese tecniche dei lavori.

Il tempo di esecuzione dell'intervento è fissato in tre anni dalla data di consegna dei lavori.

Aeroporto di Catania Fontanarossa

Il livello di traffico registrato negli ultimi anni, pari a circa 2.300.000 passeggeri per anno, attualmente serviti in una struttura progettata per 800.000 unità l'anno, ha reso gravemente insufficienti le principali strutture dell'aerostazione, con particolare riferimento alle zone partenze ed arrivi internazionali, nonché alle aree di controllo sicurezza e passaporti.

Il progetto prevede la ristrutturazione dell'attuale aerostazione con miglioramento funzionale e tecnologico degli impianti, per adeguarla all'esclusiva funzione di zona arrivi nazionali ed internazionali, compreso il potenziamento del sistema di restituzione bagagli, e la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica in ampliamento all'attuale volumetria, con l'edificazione di un sistema modulare in struttura metallica articolato su tre livelli ad andamento curvilineo, in modo da raccordare, senza soluzioni di continuità, la vecchia aerostazione e il nuovo edificio modulare.

Farà parte del nuovo sistema aerostazione anche un adeguato parcheggio fornito da due corpi, identici ed autonomi, collocati sul lato-città, aventi una capacità di circa 1.800 posti auto.

La viabilità sarà completamente riorganizzata utilizzando aree in corso di trasferimento dal demanio militare a quello civile.

I principali effetti indotti dall'investimento possono essere individuati in questi termini:

con riferimento ai settori produttivi direttamente collegati, si prospetta un aumento dell'occupazione nell'ambito degli organici tecnici ed amministrativi dei soggetti operanti nell'aeroporto, per effetto dell'espansione delle strutture operative e dei relativi impianti tecnologici;

per quanto riguarda i settori produttivi non direttamente collegati, la realizzazione delle opere produrrà effetti e riflessi positivi sotto il profilo commerciale, industriale e turistico sia a livello locale che regionale;

l'iniziativa sarà in grado di sviluppare altri progetti riguardanti l'area catanese, con particolare riferimento a consistenti sviluppi dell'intermodalità marittima e ferroviaria.

L'importo complessivo dell'intervento ammonta a 125 miliardi, di cui lire 47 miliardi per le opere civili, circa lire 28 miliardi per opere impiantistiche e centrale tecnica, circa lire 8 miliardi per ampliamento piazzali aeromobili, parcheggi auto e sistemazione viaria, circa lire 2 miliardi per arredi, circa lire 18 miliardi per la costruzione del parcheggio multipiano e circa lire 22 miliardi per impianti esterni.

Il tempo di esecuzione dell'intervento è fissato in tre anni dalla data di consegna dei lavori.

Articolo 1, comma 4

Aeroporto di Perugia Sant'Egidio

Il progetto generale prevede investimenti per un importo di lire 17 miliardi e 551 milioni.

Attualmente l'aeroporto regionale umbro di Sant'Egidio abbisogna, affinché possa assumere una configurazione ottimale, dell'impianto di radio assistenza a sistema di atterraggio strumentale (ILS), indispensabile per la sicurezza e la continuità dei voli, soprattutto nei periodi invernali, e di un adeguamento della lunghezza del sentiero luminoso di avvicinamento dagli attuali 150 metri a 900 metri. L'importo complessivo di tali interventi può essere contenuto in 3 miliardi di lire.

Inoltre appare improcrastinabile il rifacimento della via di rullaggio che collega l'area di sosta degli aeromobili con l'area degli *hangars*, nonché il prolungamento della pista di volo dai 1.700 metri attualmente disponibili a 1.900. La spesa dell'intervento ammonta a circa 1,5 miliardi di lire.

Complessivamente, gli interventi previsti comportano la spesa di 4,5 miliardi.

Aeroporto di Salerno Pontecagnano

È stato predisposto un preliminare piano di sviluppo dell'aeroporto di Salerno Pontecagnano articolato in tre fasi, di cui la prima costituisce l'effettiva necessità di interventi per i prossimi dieci anni.

Le opere previste per la prima fase sono:

- il prolungamento della pista di volo da 1.200 metri a 1.950 metri;
- l'ampliamento dei piazzali sosta aeromobili;
- l'adeguamento della viabilità interna e di accesso all'area terminale;
- l'ampliamento del parcheggio auto;
- l'adeguamento ed il potenziamento dell'attuale aerostazione passeggeri.

Il potenziamento delle infrastrutture di volo consentirà l'utilizzazione dello scalo da parte dei velivoli di media capacità, mentre le opere di ampliamento dell'area terminale saranno in grado di servire un traffico presunto di circa 300.000 passeggeri per anno.

Il costo previsto per la realizzazione dei suddetti interventi è di circa 20 miliardi, di cui circa 10 per il prolungamento della pista di volo e per l'edilizia aeroportuale. Gli ulteriori 10 miliardi saranno necessari per l'ampliamento dei piazzali aeromobili, per la viabilità e per il potenziamento dei parcheggi auto.

La spesa di lire 5 miliardi annui nel prossimo biennio consentirà la realizzazione dei prioritari interventi per lo sviluppo dell'aeroporto.

Articolo 1, comma 5

Gli oneri derivanti dal piano di pensionamenti anticipati in favore delle aziende di navigazione aerea, previsto dal provvedimento, ammontano a complessive lire 81,1 miliardi, di cui lire 13,7 miliardi per l'anno 1997, lire 27,7 miliardi per l'anno 1998 e lire 39,7 miliardi a decorrere dall'anno 1999.

Tali importi sono stati calcolati in considerazione dei seguenti elementi:

retribuzione media dei lavoratori dipendenti dalle aziende di navigazione aerea, pari a lire 60 milioni per l'anno 1997, lire 61,2 milioni per l'anno 1998 (in base all'incremento del tasso di inflazione previsto del 2 per cento) e lire 62,4 milioni per l'anno 1999 (in base all'incremento del tasso di inflazione previsto del 2 per cento);

retribuzione media pensionabile, corrispondente a lire 53,7 milioni per l'anno 1997, a lire 54,8 milioni per l'anno 1998 e lire 55,9 milioni per l'anno 1999;

retribuzione pensionabile per anzianità, in misura del 70 per cento della retribuzione media pensionabile, incrementata per il 1998 e il 1999 del tasso di inflazione previsto (2 per cento per ciascuno degli anni indicati);

retribuzione pensionabile per età, in misura del 58 per cento della retribuzione media pensionabile, incrementata per il 1998 e il 1999 del tasso di inflazione previsto (2 per cento per ciascuno degli anni indicati);

anzianità contributiva media (al netto dell'abbuono) del personale interessato, corrispondente a 31 anni per il pensionamento anticipato di anzianità e 25 anni per il pensionamento anticipato per età;
 limite complessivo di unità interessate: 1.000 nell'arco del quadriennio 1997-2000;
 limite massimo di annualità concesse: 5;
 copertura dei maggiori oneri derivanti dalla contribuzione FAP, in base all'aliquota del 32,70 per cento.

Articolo 1, comma 6

Nel 1992 i Ministri dei trasporti dei paesi appartenenti alla Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) decisero di rendere obbligatoria, dal 1° febbraio 1998, la dotazione a bordo di sistemi in grado di soddisfare i requisiti di navigazione a copertura d'area (R-NAV) per le operazioni al di sopra di 29.000 piedi (FL290).

In considerazione del continuo aumento della domanda e dell'assoluta necessità di aumentare la capacità dello spazio aereo, Eurocontrol ha chiesto all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) di rendere obbligatori dal 1° febbraio 1998 i sistemi R-NAV non solo al di sopra di FL290 ma all'intero spazio aereo, incluse determinate procedure di avvicinamento e decollo sui principali aeroporti.

La recente decisione dell'OACI di accedere alla richiesta avanzata da Eurocontrol rende necessario anche per i vettori italiani velocizzare il programma di riequipaggiamento della flotta MD80 in modo da renderla corrispondente con la normativa internazionale in fase di emanazione.

Per l'adeguamento dei sistemi viene previsto un costo complessivo di lire 250 miliardi dal 1997 al 2006.

Il comma 6, secondo periodo, prevede inoltre una spesa di lire 9 miliardi per la realizzazione di una sede della scuola di assistenza al volo per la formazione professionale del personale addetto alle operazioni di controllo del traffico aereo.

Articolo 1, comma 7

Per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo si rende necessario assicurare l'importo di lire 1.500 miliardi da rendere disponibili a luglio 1997.

Tale importo è modulato come segue:

	<i>(miliardi)</i>
Anno 1997	90
Anno 1998	545
Anno 1999	745
Anno 2000	120

TOTALE ...	1.500
------------	-------

Oneri complessivi di attualizzazione da aggiungere alla quota dell'anno 2000	180
TOTALE ...	<u>1.680</u>

Articolo 2, commi 1 e 2

I disavanzi di esercizio relativi al triennio 1994-1996 sono stimati in circa lire 4.500 miliardi per i servizi regionali ed in lire 550 miliardi circa per le ferrovie in concessione, nonchè in lire 665 miliardi circa per le gestioni commissariali governative.

Il contributo quindicennale assunto a carico dello Stato per i servizi regionali ammonta a lire 80 miliardi a decorrere dal 1998 e ad ulteriori lire 80 miliardi dal 1999, consentendo il ripiano di circa 1.415 miliardi, qualora vengano attivati mutui da parte delle regioni.

Per i servizi ferroviari di competenza statale il relativo onere quindicennale di lire 20 miliardi dal 1998 e di ulteriori lire 20 miliardi dal 1999 consente la copertura di *deficit* per 355 miliardi circa.

Articolo 2, comma 3

Si prevede che lo Stato concorra al finanziamento dei mutui contratti dalle regioni per l'acquisto di mezzi di trasporto con un contributo quindicennale pari a lire 20 miliardi nel 1997, 146 miliardi nel 1998 e 195 miliardi a partire dal 1999. In tale modo sarà possibile attivare un volume complessivo di investimenti per un importo di circa 1.760 miliardi, con possibilità di acquisto di 4.347 autobus al costo di circa 400 milioni ciascuno.

Articolo 2, comma 4

Viene autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per il 1997 e 30 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999 al fine di consentire la prosecuzione degli interventi necessari alla realizzazione del sistema idroviario padano-veneto previsto dalla legge 29 novembre 1990, n. 380.

La realizzazione completa del sistema, prevista in un'area nella quale si concentra il 67 per cento del volume del trasporto di merci, consentirà di trasferire sull'Idrovia una rilevante quota di detto traffico, oggi integralmente gravante su strada.

Gli interventi previsti nella fase transitoria di cui all'articolo 6 della citata legge n. 380 del 1990 sono attualmente in corso e si sta procedendo, di concerto con le regioni interessate, all'individuazione di quelli prioritari ed all'avvio delle progettazioni preliminari per la realizzazione, per fasi, del sistema. Con i fondi di cui alla presente disposizione sarà

possibile completare la progettazione ed avviare la realizzazione degli interventi come sopra individuati.

Articolo 3, comma 1

Il comma 1 prevede l'autorizzazione di un limite di impegno quindicennale di lire 50 miliardi a partire dal 1998 per consentire il completamento dei passanti ferroviari di Milano e Torino di cui alla legge 5 marzo 1991, n. 74.

L'intervento proposto prevede la riutilizzazione degli stanziamenti previsti dalla legge citata, attualizzandoli alle mutate condizioni finanziarie.

Articolo 3, comma 2

Progetto esecutivo della linea ferroviaria del Brennero

L'asse del Brennero, compreso nello schema direttore della rete ferroviaria europea ad alta velocità, è stato inserito dal Consiglio d'Europa di Essen (9-10 dicembre 1994) fra i 14 progetti prioritari.

Il progetto contempla la realizzazione di una nuova linea da München a Verona, in grado di elevare, assieme alla linea attuale, la capacità di trasporto dell'asse ad oltre 400 treni al giorno. La lunghezza complessiva della nuova linea è di 409 chilometri, comprendente il tunnel di base del Brennero della lunghezza di 55 chilometri.

Nel novembre 1994 i Ministri dei trasporti di Austria, Germania e Italia e la Commissione europea, rappresentata dal commissario europeo competente per i trasporti, hanno confermato che il potenziamento dell'asse München-Verona procederà sulla base del tracciato proposto nello studio di fattibilità ed hanno convenuto di sviluppare entro il 1996 ulteriori approfondimenti sull'ottimizzazione dei requisiti tecnici, economici e gestionali del progetto e l'esame delle possibilità di finanziamento.

Gli approfondimenti sono stati sviluppati ed esaminati dalla Commissione trilaterale, nella riunione di Venezia (ottobre 1996).

Considerato che le leggi 28 febbraio 1986, n. 41 (finanziaria 1986), e 23 dicembre 1994, n. 725 (finanziaria 1995), hanno previsto l'avvio progettuale del collegamento transfrontaliero alpino del Brennero e del collegamento Torino-Lione, è ora necessario promuovere lo sviluppo progettuale sull'asse del Brennero, in analogia a quanto già fatto per la linea Torino-Lione.

Abrogazione del comma 4 dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725

L'articolo 6 della legge n. 725 del 1994 fissa in 62 mesi, a decorrere dall'avvio dei lavori, il tempo massimo durante il quale, su ciascuna

tratta facente parte del sistema alta velocità, lo Stato è tenuto alla copertura degli interessi intercalari. Per la Bologna-Firenze la stessa disposizione prevede a riguardo un limite temporale di 78 mesi.

Tale soluzione non tiene conto del fatto che non tutte le opere sono state attivate essendo ancora in corso le procedure autorizzative, che le fasi iniziali della realizzazione di ogni opera possono risentire negativamente delle complesse procedure da espletare anche ad *iter* autorizzativo concluso e a cantieri già aperti e che, una volta terminata la fase realizzativa, l'opera non viene immediatamente messa in esercizio, dovendosi su di essa sviluppare prove e *test* della durata di circa sei mesi.

Per tali fattori vi è la concreta possibilità che i lavori possano superare i tempi fissati, con conseguente esposizione del concessionario al rischio di collasso economico finanziario tra la fase di realizzazione e la fase di avvio dell'esercizio, ove fossero mantenuti i vincoli temporali imposti dalla legge.

Con il comma 2 si eliminano i suddetti vincoli temporali al fine di consentire l'erogazione degli interessi sino alla data di entrata in esercizio delle opere.

Il maggior onere per lo Stato è stimabile in 836 miliardi di lire, nella previsione di un costo del subsistema Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli pari a circa 34.500 miliardi di lire.

Articolo 3, comma 3

L'accordo intergovernativo firmato a Parigi dai Ministri dei trasporti italiano e francese il 15 gennaio 1996 ha istituito una commissione intergovernativa per sovrintendere al completamento della fase progettuale del collegamento ferroviario ad alta velocità Lione-Torino.

La composizione della delegazione italiana nella commissione, determinata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 8 agosto 1996, prevede la partecipazione di rappresentanti di sette Ministeri (trasporti e navigazione, affari esteri, tesoro, lavori pubblici, ambiente, finanze ed interno).

La commissione, ai sensi dell'accordo suddetto, è autorizzata a fare ricorso a strutture pubbliche e private allo scopo di convalidare le soluzioni giuridiche e finanziarie proposte come base per la decisione definitiva, che i due Governi dovranno adottare congiuntamente.

Per il funzionamento della commissione è necessario disporre di un finanziamento a carico del bilancio dello Stato.

Le spese riguardano essenzialmente:

- a) il funzionamento di un segretariato (comprendente almeno un segretario bilingue);
- b) l'organizzazione delle riunioni in Italia;
- c) la remunerazione dei membri della commissione e le spese per missioni;
- d) il pagamento di prestazioni professionali ad esperti esterni chiamati a convalidare le proposte delle società di progettazione.

Le spese di cui alle lettere *a)* e *b)* sono valutabili in 300 milioni e quelle di cui alle lettere *c)* e *d)* in 700 milioni, per un totale di un miliardo di lire annuo.

Articolo 3, comma 4

Si prevede l'autorizzazione agli impegni finanziari necessari per completare il programma di allocazione delle risorse di cui alla legge n. 221 del 1992 e delle altre risorse finanziarie correlate.

In particolare il limite di impegno trentennale di 20 miliardi permetterà, ove utilizzato per attivare mutui, di avere una disponibilità reale, ai tassi correnti, pari a 220 miliardi di lire.

Tale disponibilità è destinata in parte ad effettuare una perequazione finanziaria per integrare i contributi statali di quei progetti che dispongono di una maggiore quota di finanziamento proprio rispetto a quanto richiesto dalla legge n. 211 del 1992.

La rimanenza è destinata a finanziare, unitamente ai residui di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, parte degli interventi già presentati relativamente alle aree urbane e non ancora avviati.

Articolo 3, commi 7 e 8

Viene autorizzata la spesa di lire 300 milioni annui per il funzionamento della Commissione di alta vigilanza per la realizzazione degli interventi di cui alle leggi n. 910 del 1986 e n. 211 del 1992.

L'importo annuo rimane immutato rispetto a quanto stabilito dall'articolo 4 del decreto-legge n. 98 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995.

Per l'anno 1997 l'autorizzazione di spesa tiene conto della necessità di provvedere alla corresponsione dei compensi arretrati relativi all'anno 1996.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Interventi nel settore del trasporto aereo)

1. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione necessarie ad assicurare, a breve e medio termine, il migliore funzionamento delle infrastrutture aeroportuali, con priorità per gli aeroporti di Bari, Cagliari e Catania, è autorizzata la contrazione, da parte delle società di gestione costituite ai sensi dell'articolo 10, comma 13, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, di mutui od altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinate dal limite di impegno quindicennale di lire 45 miliardi per l'anno 1998.

2. La realizzazione delle opere di cui al comma 1 è affidata alle società di gestione aeroportuale, previa approvazione da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione di un programma di interventi comprensivo di un piano economico-finanziario e di un piano di investimenti per ciascuna società interessata. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento relative agli impegni finanziari di cui al comma 1.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può, oltre a quanto previsto dal comma 2, individuare ulteriori interventi al fine di potenziare le strutture aeroportuali esistenti sul territorio, affidando la realizzazione delle infrastrutture all'ente locale territorialmente competente, il quale provvede alla contrazione delle operazioni di cui al comma 1, ferma restando l'erogazione diretta delle somme da parte del

Ministero dei trasporti e della navigazione agli istituti di credito interessati.

4. Per la realizzazione di opere di ampliamento, ammodernamento, riqualificazione e completamento necessarie ad assicurare un migliore funzionamento degli aeroporti di Perugia Sant'Egidio e di Salerno Pontecagnano, è autorizzata la spesa complessiva di lire 14,5 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, destinata ai due aeroporti anzidetti in ragione, rispettivamente, di lire 1,5 miliardi annue nel triennio 1997-1999 e di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

5. Per il quadriennio 1997-2000 è autorizzato, in favore delle società di navigazione aerea nazionali, nel limite massimo di 1.000 unità di dipendenti che siano già in possesso dei requisiti stabiliti dall'articolo 1 del decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 546, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 640, ovvero che li maturino entro l'anno 2000, un ulteriore piano di pensionamenti anticipati, secondo i criteri e le modalità disposti dal citato decreto-legge. Il relativo onere è valutato in lire 13,7 miliardi per l'anno 1997, lire 27,7 miliardi per l'anno 1998 e lire 39,7 miliardi a decorrere dal 1999.

6. Al fine di adeguare i sistemi di navigazione aerea alle prescrizioni in materia di sicurezza e regolarità del traffico dettate dalla Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC) del 1992 e dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), è autorizzata la spesa di lire 25 miliardi per ciascuno degli anni dal 1997 al 2006. È autorizzata altresì la spesa di lire 9 miliardi per l'anno 1997, quale concorso per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, di cui all'articolo 2, comma 3-bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

7. In relazione al processo di liberalizzazione e di privatizzazione del mercato del trasporto aereo, il Ministro del tesoro, di

concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, è autorizzato ad erogare somme per la ricapitalizzazione delle società di trasporto aereo di cui all'articolo 2, comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel limite di spesa di lire 90 miliardi nell'anno 1997, di lire 545 miliardi nell'anno 1998, di lire 745 miliardi nell'anno 1999 e di lire 300 miliardi nell'anno 2000.

Art. 2.

*(Interventi nel settore
del trasporto pubblico locale)*

1. Al fine di contribuire al risanamento e allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato concorre alla copertura dei disavanzi di esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale con un contributo quindicennale pari a lire 80 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 160 miliardi a decorrere dall'anno 1999, ripartito tra le regioni a statuto ordinario secondo i criteri di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, e successive modificazioni, in misura non superiore al 30 per cento dei disavanzi, certificati dalle regioni entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, lo Stato, secondo i criteri e gli obiettivi previsti dall'articolo 2 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, provvede, mediante autorizzazione a contrarre mutui quindicennali, alla parziale copertura dei disavanzi di esercizio ritenuti ammissibili, non ripianati al 31 dicembre 1996, delle aziende esercenti servizi ad impianti fissi di competenza statale in regime di concessione e delle aziende in gestione commissariale, ad esclusione delle Ferrovie dello Stato Spa. Gli oneri di ammortamento

per capitale ed interessi derivanti da detti mutui sono a carico del bilancio dello Stato nel limite di lire 20 miliardi per l'anno 1998 e lire 40 miliardi a decorrere dal 1999.

3. Al fine di permettere gli investimenti nel settore del trasporto pubblico locale, le regioni a statuto ordinario sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per provvedere prioritariamente alla sostituzione di autobus destinati al trasporto pubblico locale in esercizio da oltre quindici anni, nonchè all'acquisto di altri mezzi di trasporto pubblico di persone, terrestri, lagunari e lacuali, cui lo Stato concorre con un contributo quindicennale di lire 20 miliardi per l'anno 1997, di lire 146 miliardi per l'anno 1998 e di lire 195 miliardi a decorrere dall'anno 1999, da ripartire con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sulla base dei criteri adottati ai fini del riparto del Fondo investimenti di cui all'articolo 11 della legge 10 aprile 1981, n. 151, per l'anno 1990.

4. Per la realizzazione degli interventi previsti dal piano pluriennale di attuazione approvato dal Ministro dei trasporti con decreto n. 729(50)380 del 26 giugno 1992, concernente il sistema idroviario-padano-veneto, di cui all'articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380, è autorizzata la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1997 e di lire 30 miliardi per ciascuno degli anni 1998 e 1999.

Art. 3.

(Interventi nei settori del trasporto rapido di massa e ferroviario)

1. Per consentire il completamento degli interventi connessi alla realizzazione dei

passanti ferroviari di Milano e di Torino, il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere un contributo quindicennale pari al 10 per cento della spesa di investimento, nel limite di lire 150 miliardi per il comune di Milano, e di lire 350 miliardi per il comune di Torino. A tal fine è autorizzato il limite di impegno di lire 50 miliardi a decorrere dall'anno 1998.

2. Ai fini del perseguimento degli obiettivi di sviluppo del processo di razionalizzazione produttiva delle infrastrutture ferroviarie di cui all'articolo 2, comma 14, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, nel rispetto degli impegni internazionali, in sede di aggiornamento dei contratti di servizio e di programma si tiene conto delle operazioni finanziarie poste in essere dalle Ferrovie dello Stato Spa ed è altresì autorizzata la spesa di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni dal 1998 al 2002 per l'urgente predisposizione del progetto esecutivo relativo alla linea ferroviaria del Brennero, per la tratta Verona-Monaco. Per il medesimo fine, il Ministro dei trasporti e della navigazione fornisce altresì indicazioni per favorire operazioni di valorizzazione del patrimonio nonchè partecipazioni di capitali. Il comma 4 dell'articolo 6 della legge 23 dicembre 1994, n. 725, è abrogato.

3. Per provvedere alla quota di spettanza italiana degli oneri di funzionamento della commissione intergovernativa italo-francese per la realizzazione della tratta ferroviaria Torino-Lione, è autorizzata la spesa di lire 1 miliardo a decorrere dall'anno 1997. Le indennità ed i compensi spettanti ai membri della predetta commissione sono determinati con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione.

4. Per consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211:

a) l'importo di lire 75 miliardi di cui alla tabella D della legge 28 dicembre 1995, n. 550, viene utilizzato quale apporto

attualizzato per la realizzazione delle opere da approvare con delibera del CIPE in attuazione dell'articolo 9 della medesima legge n. 211 del 1992;

b) è autorizzato per l'anno 1997 l'ulteriore limite di impegno trentennale di lire 20 miliardi, di cui una quota di lire 15 miliardi ad integrazione del contributo a carico dello Stato per quei progetti già approvati che dispongono di una maggiore quota di finanziamento proprio, nonchè una quota di lire 5 miliardi, anche in aggiunta ai fondi di cui al decreto-legge 23 ottobre 1996, n. 548, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 dicembre 1996, n. 641, finalizzata al finanziamento di una parte degli investimenti già presentati relativamente alle aree urbane e non ancora finanziati nell'ambito dei programmi presentati.

5. In relazione alla prescrizione di cui all'articolo 7 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, la dimostrazione delle disponibilità finanziarie è effettuata dal soggetto attuatore nelle forme previste dall'articolo 43 del decreto legislativo 25 febbraio 1995, n. 77.

6. La lettera *d)* del comma 2 dell'articolo 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, è sostituita dalla seguente:

«*d)* quattro esperti in materia di trasporti, dei quali uno designato dall'Associazione nazionale dei comuni italiani, uno designato dalla Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, uno designato dall'Unione delle province italiane e uno scelto dal Ministro dei trasporti e della navigazione».

7. Per consentire il funzionamento della commissione di cui al citato articolo 4 del decreto-legge n. 98 del 1995, come modificato dal comma 6 del presente articolo, fino alla data di ultimazione degli interventi previsti dall'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzata la spesa

di lire 600 milioni per l'anno 1997 e lire 300 milioni a decorrere dall'anno 1998.

8. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede con proprio decreto alla nomina dei componenti della commissione di cui al comma 7 e alla determinazione dei relativi compensi.

Art. 4.

(Norma di copertura)

1. All'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni della presente legge, pari complessivamente a lire 200,8 miliardi per l'anno 1997, lire 1001,5 miliardi per l'anno 1998 e lire 1362,5 miliardi per l'anno 1999, si provvede, quanto a lire 61,5 miliardi per l'anno 1997, a lire 257,5 miliardi per l'anno 1998 e a lire 318,5 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1997, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1997, a lire 545 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 745 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione del medesimo stanziamento, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 49,3 miliardi per l'anno 1997, a lire 199 miliardi per l'anno 1998 ed a lire 299 miliardi per l'anno 1999, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999 al capitolo 6856 del medesimo stato di previsione, 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.

