

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro

(DINI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(CARAVALE)

di concerto col Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(TREU)

col Ministro delle finanze

(FANTOZZI)

col Ministro della sanità

(GUZZANTI)

e col Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente

(BARATTA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 MARZO 1996

Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 1996,
n. 146, recante disposizioni urgenti per assicurare taluni
collegamenti aerei, nonchè interventi in favore dei settori
cantieristico, armatoriale e portuale

Già stampato n. 2589 della XII legislatura

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica	»	8
Disegno di legge	»	14
Testo del decreto-legge	»	15

ONOREVOLI SENATORI. - 1. Il presente schema di decreto-legge reca disposizioni in materia di oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea (articolo 1), disposizioni volte al completamento degli interventi a favore dell'industria cantieristica ed armatoriale (articolo 2), nonché disposizioni a favore dei lavoratori portuali e dei dipendenti dei soppressi enti portuali necessarie al completamento della riforma dell'ordinamento portuale (articolo 3).

2. Articolo 1.

Per quanto riguarda gli oneri di servizio pubblico, si fa presente che, a seguito dell'emanazione dei regolamenti comunitari sulla liberalizzazione del trasporto aereo, sono venuti meno gli obblighi derivanti dalla concessione dei servizi aerei di linea, i quali consentivano di collegare alla rete nazionale anche aeroporti situati in aree disagiate, il cui potenziale di traffico non sia tale da consentire il pareggio fra costi e ricavi nell'esercizio delle linee.

Per sopperire a simili evenienze, il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 all'articolo 4 consente, previa informativa alla CE, che lo Stato membro possa imporre «oneri di pubblico servizio», indicando livelli di servizio e tariffari correlati con le esigenze delle comunità locali, che i vettori sono impegnati a rispettare.

Nell'ambito della procedura prevista dal citato articolo 4, è consentito allo Stato di riconoscere al vettore, prescelto a seguito di pubblica gara e che si impegna ad effettuare la linea secondo l'onere di pubblico servizio, compensazioni finanziarie a titolo di ristoro dei maggiori costi che esso incontra.

Per quanto riguarda il nostro Paese, è stata ravvisata la necessità di assicurare collegamenti qualitativamente e quantitativamente adeguati e ininterrotti tra le isole di Pantelleria e Lampedusa e la città di Paler-

mo, ricorrendo all'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Prima di avviare le procedure previste dalla vigente normativa (informativa alla CE e pubblicazione del bando di gara), occorre acquisire la certezza dei finanziamenti relativi.

Poichè nel bilancio del Ministero dei trasporti e della navigazione non figura un apposito capitolo destinato alle suddette compensazioni finanziarie, si rende necessario provvedere con il presente provvedimento alla copertura della spesa derivante dall'applicazione dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

3. Articolo 2.

Il contesto internazionale in cui è chiamata ad operare la cantieristica italiana è attualmente caratterizzato da elementi di incertezza e di inquietudine non tanto per le prospettive del mercato (che a medio termine rimangono comunque buone), ma soprattutto in ragione dell'espansione di capacità produttiva dei cantieri della Corea del Sud nonché in ragione dello slittamento di qualche mese dell'entrata in vigore dell'Accordo OCSE sul ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore (prevista originariamente per il 1° gennaio 1996 e rinviata per il ritardo della ratifica da parte degli USA e del Giappone).

Tali circostanze introducono elementi di potenziale instabilità in un mercato che avrebbe dovuto trovare dal 1° gennaio 1996, grazie all'Accordo OCSE, un suo più equilibrato assetto.

La situazione, peraltro - semprechè non intervengano sviluppi ulteriori di segno negativo - non sembra destinata a modificare sostanzialmente gli elementi di base della politica industriale dell'Unione europea e, conseguentemente, del nostro Paese che sconta, sia pure col suddetto ritardo di

qualche mese, l'avvio di un periodo nel quale, a parità di condizioni di concorrenza, le imprese che sapranno meglio mettere a frutto le proprie potenzialità avranno certamente l'opportunità di operare con successo sul mercato.

Condizione necessaria perchè la nostra industria - che ha attualmente una posizione *leader* in taluni significativi segmenti di mercato - possa giungere «all'appuntamento» con la prossima entrata in vigore dell'Accordo OCSE nelle condizioni ottimali per affrontare le sfide di una libera competizione è che essa venga posta sullo stesso piano degli altri produttori comunitari e, dalla data di entrata in vigore del citato Accordo, di quelli extracomunitari.

A tal fine, si pongono innanzitutto due fondamentali esigenze:

1) l'eliminazione delle pendenze arretrate relative agli interventi a sostegno della produzione previsti dalle pregresse leggi di settore;

2) l'estensione anche ai contratti conclusi nel 1996 - entro la data di entrata in vigore dell'Accordo OCSE - delle disposizioni del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sulle provvidenze alle imprese cantieristiche ed armatoriali, in esecuzione del regolamento recentemente approvato dal Consiglio dell'Unione europea, in materia di aiuti alla costruzione navale.

In merito al punto 1), si rivela essenziale rendere disponibile quota parte dell'accantonamento per il Ministero dei trasporti e della navigazione di cui alla tabella B della legge finanziaria 1996, al fine di una pronta e ottimale utilizzazione delle risorse accantonate.

Le presenti disposizioni sono, quindi, innanzitutto finalizzate al completamento degli interventi disposti dalle leggi di settore a favore dell'industria cantieristica ed armatoriale, in considerazione degli stanziamenti solo parziali sinora resi disponibili a tal fine, che hanno determinato un notevole «credito» delle imprese stesse verso lo Stato ed un'ormai consistente esposizione di queste ultime verso il sistema bancario, con ap-

pesantimenti sul loro dinamismo e sulle loro aggressività nei confronti della concorrenza.

Al riguardo, il comma 1 dell'articolo in questione, prevede l'autorizzazione, nel triennio 1996-1998, di ulteriori limiti d'impegno per le varie, specifiche misure di sostegno delle leggi 14 giugno 1989, n. 234 e n. 132 del 1994 secondo gli importi e con gli obiettivi meglio specificati nella relazione tecnica.

Il comma 2 autorizza l'Amministrazione ad impegnare nel corso del 1996, anche i limiti di impegno degli anni 1997 e 1998, con pagamento delle relative annualità a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce il limite di impegno. A conferma di quanto già previsto per il 1995 dall'articolo 2, comma 3, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, detta disposizione trova la sua giustificazione nel fatto che, approssimandosi l'entrata in vigore dell'Accordo OCSE con conseguente «chiusura» della politica di aiuto al settore, si rende indispensabile dare alle imprese le necessarie certezze sulla propria situazione economico-finanziaria per poter meglio affrontare il libero mercato.

L'accantonamento in tabella B della legge finanziaria 1996 va, quindi, considerato in tale ottica, nel senso che l'articolazione triennale risponde all'esigenza di rendere compatibili le condizioni di bilancio con i tempi tecnici di realizzazioni dell'intervento.

Il comma 3 risponde all'esigenza di mettere in linea la legislazione italiana con l'espressa previsione dell'articolo 10 del regolamento CE sugli aiuti alla costruzione navale recentemente adottato in sede comunitaria, che proroga, fino alla data di entrata in vigore dell'Accordo OCSE e comunque non oltre il 1° ottobre 1996, le disposizioni della direttiva 90/684, CEE del 21 dicembre 1990, come modificata da ultimo dalla direttiva 94/73, CEE.

In considerazione della scadenza - al 31 dicembre 1995 - del regime di cui alle vigenti direttive di settore, è stato infatti ritenuto indispensabile prolungare, per il tem-

po strettamente necessario ai Paesi che devono ancora ratificare il citato Accordo, la disciplina comunitaria che consente di accordare aiuti alle imprese navalmeccaniche ed armatoriali, onde permettere alle stesse di non trovarsi «indifese» in un mercato mondiale in cui, al momento, sussistono ancora barriere protezionistiche, pratiche commerciali sleali e svariate forme di aiuto al settore.

Gli altri Paesi dell'Unione stanno dando prontamente attuazione al predetto articolo 10 del regolamento CE, con l'obiettivo di non creare svantaggi comparativi alla propria industria cantieristica.

Anche per il nostro Paese si pone, pertanto, il problema di una pronta applicazione delle disposizioni comunitarie in materia di aiuti alla produzione (oltretutto richiamate in una norma regolamentare e quindi dotata di più incisivo effetto vincolante), applicazione che si prospetta, d'altronde, come un mero adempimento attuativo di quanto disposto dalla normativa dell'Unione europea.

La disposizione in argomento proroga, pertanto, il regime di sostegno statale alle commesse che i cantieri assumeranno dopo il 31 dicembre 1995. È solo con tale certezza del quadro normativo di riferimento che le imprese navalmeccaniche italiane possono programmare in maniera corretta l'assunzione di nuove commesse, rese importanti dall'esigenza di colmare i non infrequenti vuoti del loro portafoglio ordini.

Il comma 4 contiene una disposizione che si rende necessaria in quanto la legge 10 giugno 1982, n. 361, recante modificazioni ed integrazioni alla normativa in materia di credito navale, come modificata dalla legge 11 dicembre 1984, n. 848, titolo II, prevede un contributo calcolato sul prezzo dei lavori di costruzione e corrisposto in rate semestrali per la durata di dodici anni (articolo 1, comma secondo, lettera a)).

Detto periodo è stato determinato in relazione alla durata dei finanziamenti correntemente praticati sul mercato internazionale della costruzione navale secondo *standard* concordati in sede OCSE.

Il termine «decennale», dato il carattere di mero rifinanziamento dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 287 del 1995, non figurava nella versione originaria di quest'ultimo, essendo individuabile nella normativa sostanziale di cui alla legge n. 361 del 1982 l'indicazione della durata del periodo di corresponsione del beneficio.

In sede di conversione in legge, essendo emersa la opportunità di indicare la durata dei pertinenti limiti di impegno, è stata riportata la parola «decennale» anche all'articolo 2, comma 2, come nel resto dell'articolato, omettendo di considerare che, mentre per la corresponsione delle rate di ammortamento dei mutui di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, tale termine risulta appropriato perchè quest'ultima legge fissa appunto in dieci anni il periodo di rimborso, per la legge n. 361 del 1982 detta durata è difforme da quanto previsto - come si è detto - dalla normativa sostanziale in essa contenuta.

Poichè l'indicazione di una durata «decennale» rende impossibile operare i residuali interventi di cui alla più volte citata legge n. 361 del 1982 - non potendosi corrispondere le rate per l'intero periodo di rimborso di dodici anni - occorre modificare in «dodecennale» il predetto termine al fine di evitare che le imprese interessate si trovino conseguentemente nell'impossibilità di percepire i relativi benefici.

I commi 5 e 6 indicano la copertura per far fronte agli oneri derivanti dalle disposizioni in argomento.

4. Articolo 3.

La riforma dell'ordinamento portuale, entrata in vigore ormai da due anni, continua a trovare difficoltà per la sua piena attuazione in modo particolare a causa degli esuberanti del personale operativo. La trasformazione delle compagnie portuali in imprese e la trasformazione degli enti portuali in autorità portuali, voluta dal legislatore, presuppone, per gli scopi che si prefigge, un organico strettamente adeguato alle effettive esigenze in modo da dare ai nuovi organismi efficienza e produttività.

Allo stato attuale, nonostante i precedenti interventi miranti a ridurre gli esuberi sussistono ancora realtà, soprattutto quelle dei grandi porti, che risultano appesantite dal numero di personale e che stentano ad acquistare quel ruolo che il legislatore ha proposto con la richiamata legge n. 84 del 1994.

Si ritiene, quindi, necessario intervenire con un ulteriore pensionamento anticipato al fine di chiudere definitivamente la complessa problematica. È opportuno, infatti, ricordare che detti esuberi gravano sulla gestione dei nuovi organismi societari, creando ulteriori difficoltà all'interno dei porti in relazione ai complessi rapporti tra le categorie operative: basti ricordare la delicata e conflittuale situazione che si è determinata in ordine alla deroga alla legge 23 ottobre 1960, n. 1369, per la fornitura di mere prestazioni di lavoro prevista ancora per un breve periodo a favore delle compagnie portuali.

Sulla base di tali considerazioni tutte le parti sociali, con l'accordo raggiunto in data 1° dicembre 1995, hanno convenuto sulla necessità di eliminare le eccedenze ancora esistenti, procedendo all'adeguamento delle dotazioni organiche alle effettive esigenze operative di ciascuna realtà.

Con i primi tre commi dell'articolo 3 è stato determinato il numero di unità da collocare in pensionamento anticipato sia per i lavoratori portuali che per i dipendenti delle autorità portuali, individuando, altresì, nuovi criteri cui fare riferimento ai fini della determinazione degli organici più aderenti alle esigenze funzionali ed operative.

Con il comma 4 sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali gli oneri connessi alla maggiore anzianità contributiva ed ai ratei di pensione anticipata dovuti ai lavoratori e dipendenti delle compagnie e delle autorità portuali, collocati in pensionamento anticipato. A tali fini il commissario provvede versando, dietro apposita rendicontazione, i relativi importi agli istituti di previdenza, il cui bilancio, pertanto, non subisce alcun onere.

Con il comma 5 viene posto, altresì, a carico della gestione commissariale del Fondo l'erogazione del trattamento di fine servizio e dell'*una tantum* a favore dei lavoratori portuali, posti in pensionamento anticipato e del trattamento di fine rapporto dei dipendenti delle compagnie.

Il trattamento di fine rapporto per i dipendenti delle autorità portuali resta a carico delle rispettive autorità di appartenenza.

Con il comma 6 è nuovamente concessa la proroga della cassa integrazione straordinaria a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali, compresi i lavoratori della compagnia carenanti di Genova per il secondo semestre dell'anno 1996, considerato che il beneficio in questione per il primo semestre di detto anno è stato assicurato con le quote di CIG non utilizzate nell'anno 1995. L'erogazione di tale beneficio consente di salvaguardare i livelli occupazionali in attesa che si possa pervenire ad idonee intese tra le parti sociali per definire le linee direttive di una nuova organizzazione del lavoro nei porti.

Il comma 7 prevede il rimborso agli armatori degli importi corrispondenti alle ritenute IRPEF sulle retribuzioni erogate ai marittimi italiani impiegati su rotte internazionali.

Trattasi della prosecuzione di un provvedimento già adottato lo scorso anno per il quale è stato già espresso, sia pure informalmente, un assenso da parte dell'Unione europea, sia perchè in linea con le norme comunitarie sia perchè prevede misure abitualmente adottate da altri Paesi europei.

Con il comma 8 viene previsto un intervento a favore del servizio escavazione porti, trasferito al Ministero dei trasporti e della navigazione, in uno stato di precarietà ed inefficienza.

Per tali motivi, al fine di realizzare il risanamento del servizio e l'ammodernamento ed acquisto dei mezzi effossori, nonché la ristrutturazione dei cantieri, si prevede la possibilità dell'utilizzo del gettito derivante da convenzioni stipulate con altre Amministrazioni statali, con enti pubblici e privati. Infatti con lo schema di regolamento concernente criteri e modalità in ordine al fun-

zionamento di detto servizio - attualmente all'esame del Consiglio di Stato per il prescritto parere - è stata riconosciuta all'Amministrazione la possibilità di poter fare effettuare tale attività anche attraverso la stipula di convenzioni con oneri in parte a carico degli enti interessati.

Tale nuova impostazione, nel realizzare il potenziamento del servizio pubblico, dovrebbe garantire l'acquisizione delle risorse, nel bilancio dello Stato, necessarie per la gestione.

Nella stessa ottica va, altresì, considerato il gettito derivante dai canoni di autorizzazioni per operazioni portuali di cui all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 24, nei porti non sedi di autorità portuali. La stessa legge n. 84 del 1994 prevede che tale gettito vada ad alimentare le risorse finanziarie delle autorità portuali. Nei restanti porti nazionali - essendo peraltro state abrogate, con la riforma del settore, tutte le norme che prevedevano l'utilizzazione di tali entrate a favore del bilancio speciale per il funzionamento degli uffici del lavoro portuale (anch'essi aboliti) - si ritiene che tali somme, scaturenti dai canoni di autorizzazioni rilasciate ai sensi del citato articolo 16, debbano anch'esse affluire al bilancio dello Stato per essere assegnate a favore del servizio escavazione porti nell'interesse dei porti stessi e della portualità.

Con il comma 9 si prevedono gli stanziamenti a copertura di quanto disposto.

5. *Articolo 4.*

Con detto articolo si provvede ad apportare modifiche ad alcuni articoli della legge n. 84 del 1994 che richiedono una nuova formulazione in considerazione delle difficoltà emerse in sede di prima applicazione.

Al comma 1 si prevede l'utilizzo, in via prioritaria, da parte delle autorità portuali

che devono garantire il mantenimento dei fondali, del servizio escavazione porti. Ciò allo scopo di una sua completa utilizzazione sia in relazione al personale che dei mezzi effossori.

L'affidamento in concessione a privati dei lavori di escavo, mediante gara pubblica, sarà possibile nell'ipotesi di indisponibilità del servizio escavazione porti ovvero nei casi in cui i costi di questo fossero superiori a quelli di mercato.

La norma non implica alcun onere aggiuntivo allo Stato, ma ha lo scopo di utilizzare pienamente le risorse messe a disposizione per il servizio in questione.

Con il comma 2 si provvede a recepire le intese raggiunte presso il Ministero dei trasporti e della navigazione tra l'utenza (Confindustria, Confitarma, Federagenti, Autotrasporto, eccetera), le organizzazioni sindacali nazionali dei lavoratori, l'Associazione delle compagnie - imprese e l'Assoporti che prevedevano, tra l'altro, la riduzione al 31 dicembre 1996 del periodo transitorio fissato dall'articolo 23 della legge n. 84 del 1994 al 31 dicembre 1997.

Tale riduzione è stata concordata a fronte dell'impegno assunto dal Ministero di promuovere una iniziativa legislativa finalizzata al pensionamento anticipato di almeno 1.000 elementi.

L'adozione, pertanto, del presente decreto-legge mirante a ridurre gli esuberanti ancora presenti presso le compagnie ed autorità portuali non può prescindere dalla presente norma che prevede la riduzione del periodo transitorio nel termine sopra indicato secondo le intese raggiunte.

Con il comma 3 si prevede l'integrazione del comitato portuale con un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti sui porti, in analogia a quanto già previsto dalla legge istitutiva dei soppressi enti portuali.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 1.

Si assumono i seguenti dati:

1) Rotta Palermo/Pantelleria:

- tratte giornaliere (per le due rotte) n. 4;
- aeromobile a 50 posti;
- pareggio finanziario a n. 30 posti;
- coefficiente medio di occupazione 40 per cento = n. 20 posti;
- tariffa mono direzionale lire 70.000.

Conseguentemente si avrà:

- n. 4 (tratte) × n. 10 (posti da coprire per raggiungere il pareggio finanziario) × n. 360 (giorni) × lire 70.000 (prezzo per tratta) = lire 1.008.000.000.

2) Rotta Palermo/Lampedusa:

- tratte giornaliere (per le due rotte) n. 4;
- aeromobile a 70 posti;
- pareggio finanziario a n. 42 posti;
- coefficiente medio di occupazione 40 per cento = n. 28 posti;
- tariffa mono direzionale lire 70.000.

Conseguentemente si avrà:

- n. 4 (tratte) × n. 14 (posti da coprire per raggiungere il pareggio finanziario) × n. 360 (giorni) × lire 70.000 (prezzo per tratta) = lire 1.411.200.000.

In totale, quindi, la spesa complessiva sarà pari a lire 2.419.200.000.

Articolo 2.

Comma 1, lettera a).

Nel quadro normativo della legge n. 234 del 1989 la cantieristica nazionale ha realizzato ed ha tuttora in corso di realizzazione iniziative di nuove costruzioni e trasformazioni per circa 5.700 miliardi di lire al netto del contributo dello Stato.

Gli stanziamenti recati dalla citata legge n. 234 del 1989 e dai relativi rifinanziamenti, comprensivi delle quote degli anni 1996 e 1997, consentono di assistere investimenti corrispondenti al 75,6 per cento del totale stimato per quanto riguarda l'articolo 2 della legge.

Lo stanziamento in ragione di 100.000 milioni per l'anno 1996 e 10.000 milioni per l'anno 1997 consente la copertura del 95 per cento del totale stimato degli investimenti.

Risulta evidente un ulteriore fabbisogno pari a 65.000 milioni in limiti di impegno con il sistema previsto dalla legge n. 431 del 1991, che fa ricorso ad anticipazioni bancarie con successivo ammortamento nel corso di dieci anni sui mutui che a tal fine verranno accesi.

Comma 1, lettera b).

Il calcolo del fabbisogno per l'attuazione degli articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, effettuato sulla base del citato ammontare di investimenti di cui al settore navalmeccanico, è dato dalla differenza di due piani di ammortamento a rate costanti riferiti all'80 per cento del prezzo e della durata prevista dall'Accordo OCSE (otto anni e mezzo = 17 rate semestrali), l'uno al tasso di cui al citato Accordo OCSE (0,80 per cento) e l'altro al tasso di riferimento per le operazioni di credito navale, fissato semestralmente dal Ministro del tesoro, vigente alla data del contratto.

Gli stanziamenti già recati, comprensivi delle quote del 1996, assicurano la copertura del 96,2 per cento del fabbisogno stimato.

Il fabbisogno per gli interventi di cui all'articolo 11 della citata legge, relativi alla gestione delle unità di bandiera nazionale, già assistite ai sensi degli articoli 9 e 10 della legge medesima è valutabile, per le unità entrate in esercizio nel 1995 e che faranno pervenire le relative istanze di contributo entro il 1996, in 9,5 miliardi circa in limiti di impegno; in 500 milioni in limiti di impegno è valutabile infine il fabbisogno per il completamento degli interventi di cui all'articolo 27.

Lo stanziamento in ragione di 10.000 milioni per il 1997 assicura l'intera copertura del predetto fabbisogno di cui agli articoli 11 e 27.

Risulta comunque un residuale fabbisogno, per la chiusura degli interventi di cui agli articoli 9 e 10 della legge, pari a 10 miliardi in limiti di impegno, che potrà più opportunamente essere precisato con gli sviluppi ed il completamento della produzione tuttora in atto.

Comma 1, lettere c) e d).

Il decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, ha recato provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica ed armatoriale e della ricerca navale del settore in applicazione della direttiva 90/684/CEE del 21 dicembre 1990 (VII direttiva CEE) per gli aiuti alla costruzione navale relativi al periodo dal 1° gennaio 1991 al 31 dicembre 1995.

La direttiva, nei programmi della Comunità e secondo il recente Accordo OCSE sul ristabilimento nel settore di corrette condizioni di mercato, è l'ultima per il sostegno del settore.

Tenendo conto del fatto che:

la capacità produttiva nazionale assistibile è pari a 433.100 TSLC per gli anni 1993 e 1994 (per il 1995 è pari a 428.000 TSLC) e la direttiva prevede quali tempi di costruzione tre anni al massimo (eventuali proroghe potranno essere eccezionalmente accordate dalla Commissione CEE);

è già stata acquisita la produzione degli anni 1991 e 1992, per la quale oramai è scaduto il predetto triennio;

il nostro sistema industriale è tuttora impegnato a completare alcuni ordinativi acquisiti in regime di VI direttiva;

si può ragionevolmente ipotizzare che il massimo volume delle commesse assistibili non supererà le 1.347.000 TSLC complessive nel quinquennio 1991-1995 e fino all'entrata in vigore dell'Accordo OCSE che vieta qualsiasi sostegno dello Stato alle costruzioni navali.

Dai dati sopra esposti può derivarsi il seguente calcolo dei fabbisogni relativi all'attuazione della VII direttiva, considerato che attualmente il prezzo di una tonnellata di naviglio in termini di stazza lorda compensata è stimabile in un valore medio di circa 5.300.000 lire:

CANTIERISTICA

(Nuove costruzioni)

ANNI	PRODUZIONE (in TSLC)	PREZZO MEDIO (in lire)	INVESTIMENTO (in miliardi)
1991	35.212	5.300.000	186,6
1992	17.700	5.300.000	93,8
1993	433.100	5.300.000	2.295,4
1994	433.100	5.300.000	2.295,4
1995	428.000	5.300.000	2.268,4
Totale ...	1.347.112		7.139,6

per cui:

$$\begin{aligned}
 1991 &= 186,6 \times 14,94\% = \text{L. } 27,88 \text{ miliardi} \\
 1992-95 &= \frac{6.953}{7.139,6} \times 9,89\% = \text{L. } 687,65 \text{ miliardi} \\
 & \qquad \qquad \qquad 7.139,6 \qquad \qquad \qquad 715,53
 \end{aligned}$$

Trasformazioni

Sono state realizzate o sono ancora in corso di realizzazione iniziative pari a lire 593 miliardi di investimenti. Tenuto conto delle aliquote contributive, si ricava il seguente calcolo del fabbisogno per tali iniziative:

$$\begin{aligned}
 1991 &= 117,47 \times 9,89\% = \text{L. } 11,6 \text{ miliardi} \\
 1992-95 &= \frac{475,58}{593,05} \times 4,71\% = \text{L. } 22,4 \text{ miliardi} \\
 & \qquad \qquad \qquad 593,05 \qquad \qquad \qquad 34
 \end{aligned}$$

Gli stanziamenti recati dal decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, nonchè dal decreto-legge n. 287 del 1995,

convertito dalla legge n. 343 del 1995 comprensivi delle quote del 1996 e 1997 consentono di assistere investimenti corrispondenti al 33,8 per cento del totale stimato per quanto riguarda il settore cantieristico.

Con lo stanziamento di cui alla lettera *c)*, in ragione di 35.000 milioni per l'anno 1996, 20.000 milioni per l'anno 1997 e 40.000 milioni per l'anno 1998, la percentuale di copertura per tali investimenti è pari al 74,78 per cento del totale stimato. Il residuale fabbisogno per tale settore è, quindi, pari a 58,5 miliardi in limiti di impegno.

Armamento

Il contributo all'armamento per volume di investimenti per costruzioni e trasformazioni, secondo il sistema già previsto dagli articoli 9 e 10 della legge n. 234 del 1989, essendo per tale parte la VII direttiva del tutto conforme alle corrispondenti norme della VI direttiva, è valutabile in lire 224,3 miliardi in limiti di impegno per la durata di otto anni e mezzo, così determinato:

PERIODO	INVESTIMENTO (in miliardi)		VALORE CONTRIBUTO (%, 1 miliardo di agevolazione (annuo))		CONTRIBUTO TOTALE (annuo)
1° sem. 1991 ..	45,6	×	33.995.682	=	1.550.203.099
2° sem. 1991 ..	258,5	×	30.553.982	=	7.898.204.347
1° sem. 1992 ..	73,5	×	27.922.732	=	2.052.320.802
2° sem. 1992 ..	93,8	×	31.346.120	=	2.940.266.056
1° sem. 1993 ..	1.624,5	×	36.125.126	=	58.685.267.187
2° sem. 1993 ..	1.970,3	×	28.973.502	=	57.086.490.990
1° sem. 1994 ..	49,0	×	14.733.954	=	721.963.746
2° sem. 1994 ..	171,3	×	11.184.652	=	1.915.930.388
1° sem. 1995 ..	152,5	×	25.305.842	=	3.859.140.905
2° sem. 1995 ..	3.293,6	×	26.612.414	=	87.650.646.750
	<u>7.732,6</u>				<u>224.360.434.750</u>

Gli stanziamenti recati dal citato decreto-legge n. 564 del 1993, convertito dalla legge n. 132 del 1994, nonché dal decreto-legge n. 287 del 1995, convertito dalla legge n. 343 del 1995, comprensivi delle quote del 1996 e 1997, consentono di assistere il 41,7 per cento del totale stimato.

Con lo stanziamento di cui alla lettera *d)*, in ragione di 15.000 milioni per l'anno 1996, 10.000 milioni per l'anno 1997 e 40.000 milioni per l'anno 1998, la percentuale di copertura per tali iniziative è pari al 70,66 per cento del totale stimato.

Risulta evidente un residuale fabbisogno pari a 65,8 miliardi in limiti di impegno per la durata di otto anni e mezzo.

Articolo 3.

1) Pensionamento anticipato.

a) Pensionamento anticipato di 900 lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali e di 150 dipendenti delle autorità portuali da effettuarsi nel 1996.

Considerando una retribuzione media annuale a persona di circa 40.000.000 e tenuto conto dell'utilizzo dell'aumento dell'anzianità contributiva per il periodo massimo di 8 anni si ha:

	<i>(in miliardi)</i>	<i>(in miliardi)</i>
Lire 40.000 × 32%	= L. 12.800	
Lire 12.800 × 8 anni	= L. 102.400	
Lire 102.400 × 1.050 unità	= L. 107.520.000	
Maggiore anzianità contributiva		L. 107.520.000+
Lire 40.000 × 80%	= L. 32.000	
Lire 32.000 × 8 anni	= L. 256.000	
Lire 256.000 × 1.050 unità	= L. 268.800.000	
Ratei pensione anticipata		<u>L. 268.800.000</u>
Pensionamento di 1.050 unità		L. 376.320.000

2) TFS (Trattamento di fine servizio) e una tantum

L'onere stimato, pari a L. 85.500.000.000 è individuato sulla base del valore medio del trattamento di fine servizio e dell'*una tantum* per l'esodo dell'anno 1994:

Costo <i>pro capite</i> L. 95.000.000 × 900 (lavoratori)	= L. 85.500.000.000
Maggiore anzianità contributiva e ratei pensione anticipata	= L. 376.320.000.000
Costo globale relativo al pensionamento anticipato di 1.050 unità	= <u>L. 461.820.000.000</u>

3) Cassa integrazioni guadagni straordinaria

Cassa integrazioni guadagni straordinaria a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, compresi i lavoratori della compagnia carenanti del porto di Genova

1.000 lavoratori portuali × 6 mesi.

Il trattamento massimo di integrazione salariale con l'accredito contributivo correlato ai salari medi contrattuali fissati per la giornata retribuita ai fini del pagamento dei salari differiti, dà luogo ad un onere complessivo medio mensile ad una unità di L. 2.137.000:

Lire 2.137.000 × 6 mesi	= Lire 12.822.000
Lire 12.822.000 × 1.000 unità	= Lire 12.822.000.000.

4) Contributo a favore dell'armamento

Il contributo di cui all'articolo 1, comma 7, commisurato all'ammontare complessivo delle ritenute a titolo di acconto da operare

nell'anno 1996 nei confronti della gente di mare, è stimato in 60 miliardi di lire circa.

Tale ammontare è stato determinato tenendo in considerazione, in via presuntiva, il numero delle navi in possesso dei requisiti per l'accesso al contributo e il numero dei marittimi su esse impiegati.

Il comma suindicato limita, infatti, la concessione del contributo alle navi che svolgono solo una certa tipologia di navigazione, il cui numero è stato approssimativamente individuato in circa 240 unità.

Considerato che per ciascuna di tali navi la media dei marittimi imbarcati si attesta intorno alle 18 unità all'incirca (calcolate in base alla consistenza media delle tabelle di armamento ai fini della sicurezza), ne deriva che il numero presumibile di soggetti nei cui confronti sono da operare ritenute a titolo di acconto ammonta a 4.300 (240×18).

Tenendo conto, infine, che per ciascuno di tali soggetti è stata stimata, con gli stessi criteri, una ritenuta alla fonte, a titolo di acconto, di 14 milioni di lire circa, si perviene alla somma complessiva di 60 miliardi di lire sopraindicata (4.300×14 milioni).

5) Servizio escavazione porti

La somma prevista, pari a L. 20 miliardi, si ritiene indispensabile per acquistare, se possibile, due mezzi effossori di tecnologia avanzata ovvero uno solo, ammodernando i mezzi in dotazione, che necessitano di urgenti interventi. Tra l'altro con detta somma si deve, altresì, procedere alla ristrutturazione dei quattro cantieri, ormai quasi inutilizzabili per il degrado in cui versano.

Pensionamento anticipato di 1.050 unità (maggiore anzianità contributiva e ratei di pensione anticipata)	L.	376.320.000.000
Trattamento di fine servizio e <i>una tantum</i> ...	»	85.500.000.000
Cassa integrazione guadagni straordinaria	»	12.822.000.000
Servizio e escavazione porti	»	20.000.000.000
Armamento	»	60.000.000.000
Oneri per mutuo	»	45.358.000.000
		600.000.000.000
Totale ...	L.	600.000.000.000

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 21 marzo 1996, n. 146, recante disposizioni urgenti per assicurare taluni collegamenti aerei, nonché interventi in favore dei settori cantieristico, armatoriale e portuale.

Decreto-legge 21 marzo 1996, n. 146, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 69 del 22 marzo 1996.

Disposizioni urgenti per assicurare taluni collegamenti aerei, nonchè interventi in favore dei settori cantieristico, armatoriale e portuale

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di provvedere in ordine alla copertura delle spese connesse all'imposizione di oneri di servizio pubblico per servizi aerei di linea di particolare rilevanza sociale, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408 del Consiglio del 23 luglio 1992;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di completare gli interventi a favore delle imprese cantieristiche ed armatoriali, al fine di fronteggiare la forte concorrenza dei mercati internazionali, nonchè di emanare ulteriori disposizioni concernenti i lavoratori portuali e i dipendenti dei soppressi enti portuali necessarie al completamento della riforma dell'ordinamento portuale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 18 marzo 1996;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del lavoro e della previdenza sociale, delle finanze, della sanità e dei lavori pubblici e dell'ambiente;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Oneri di servizio pubblico per servizi aerei di linea)

1. È autorizzato il rimborso da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione delle compensazioni finanziarie conseguenti alla imposizione di oneri di pubblico servizio, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408, del Consiglio del 23 luglio 1992.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in lire 1.000 milioni per l'anno 1996 e in lire 2.400 milioni annui a decorrere

dall'anno 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

Articolo 2.

(Rifinanziamento delle leggi di sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale)

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale con l'attuazione delle misure previste dalla direttiva 87/167/CEE del Consiglio, del 26 febbraio 1987, e dalla direttiva 90/684/CEE del Consiglio, del 21 dicembre 1990, sono autorizzati nel triennio 1996-1998 i seguenti ulteriori limiti di impegno:

a) per gli interventi di cui all'articolo 2 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di lire 100.000 milioni per l'anno 1996 e di lire 10.000 milioni per l'anno 1997;

b) per gli interventi di cui agli articoli 11 e 27 della legge 14 giugno 1989, n. 234, in ragione di lire 10.000 milioni per l'anno 1997;

c) per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 35.000 milioni per l'anno 1996, di lire 20.000 milioni per l'anno 1997 e di lire 40.000 milioni per l'anno 1998;

d) per gli interventi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 15.000 milioni per l'anno 1996, di lire 10.000 milioni per l'anno 1997 e di lire 40.000 milioni per l'anno 1998.

2. Per gli interventi di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato ad impegnare nell'anno 1996 anche i limiti di impegno afferenti agli anni 1997 e 1998, con pagamento delle relative annualità, comprensive dell'ammortamento e del relativo pre-ammortamento nel caso di mutui autorizzati secondo il sistema di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, a partire dall'esercizio finanziario cui si riferisce ciascun limite di impegno.

3. In attuazione dell'articolo 10 del regolamento (CE) n. 3094/95 del Consiglio dell'Unione europea, del 22 dicembre 1995, concernente gli aiuti alla costruzione navale, le disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale sono estese ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati nel 1996, nei limiti degli stanziamenti di cui alle lettere c) e d) del comma 1. In osservanza degli impegni derivanti per l'Italia dall'accordo OCSE del 21 dicembre 1994, per il ripristino di normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e riparazione navale, nonchè ai fini della pianificazione della spesa, la produzione

realizzata dalle imprese navalmeccaniche potrà essere assistita mediante il contributo di cui all'articolo 3 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, nei limiti della capacità produttiva annua già riconosciuta alla data del 31 dicembre 1995 dall'iscrizione nell'albo di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

4. All'articolo 2, comma 2, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, la parola: «decennale» è sostituita dalla seguente: «dodecennale».

5. Alla copertura del relativo onere pari a lire 150.000 milioni per l'anno 1996, a lire 200.000 milioni per l'anno 1997 ed a lire 280.000 milioni a decorrere dall'anno 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1996, all'uopo utilizzando quota parte dell'apposito accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

Articolo 3.

(Interventi a favore del settore portuale e dell'armamento)

1. Al fine di realizzare il pieno equilibrio tra gli organici e le esigenze operative di ciascun porto e favorire la migliore efficienza del settore, il beneficio del pensionamento anticipato di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 16 febbraio 1996, n. 65, è integrato di ulteriori 900 unità relativamente ai lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, ivi compresi quelli della Compagnia carenanti del porto di Genova, trasformati in impresa ai sensi dell'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonchè di ulteriori 150 dipendenti delle autorità portuali di cui all'articolo 6 della citata legge n. 84 del 1994, intendendosi il termine del 31 dicembre 1995 prorogato al 31 dicembre 1996.

2. Ai fini degli esodi di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione, con decreto da emanarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, individua termini, criteri e modalità, riconoscendo priorità, nell'ambito delle eccedenze di ciascuna dotazione organica delle compagnie e gruppi portuali, a coloro che hanno presentato la domanda e maturato i requisiti entro il 31 dicembre 1994. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, determina altresì le dotazioni organiche e relative eccedenze strutturali delle compagnie e gruppi portuali, tenuto conto delle professionalità indispensabili al funzionamento dei servizi e del contingente necessario, nonchè delle esigenze operative di ciascun porto. Ai lavoratori delle compagnie e gruppi portuali che non abbiano maturato i requisiti entro il 31 dicembre 1995, è consentito il recupero volontario delle marche contributive relative al periodo di lavoro occasionale, senza onere per lo Stato. Possono essere ammessi al pensionamento anticipato i soli dipendenti delle autorità portuali che risultino in esubero rispetto all'organico

della segreteria tecnico-operativa deliberata ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera *i*), della legge 28 gennaio 1994, n. 84. È fatto divieto di procedere ad assunzioni in eccedenza alle dotazioni organiche.

3. Per le finalità di cui ai commi 1 e 2 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto-legge 16 febbraio 1996, n. 65.

4. Gli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui ai commi 1, 2 e 3 sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, che provvede al rimborso agli istituti previdenziali di competenza sulla base di apposita rendicontazione annuale.

5. Agli oneri connessi alla corresponsione del trattamento di fine servizio e delle indennità contrattuali e del trattamento di fine rapporto relativi al pensionamento anticipato a favore, rispettivamente, dei lavoratori e dei dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, il commissario liquidatore del Fondo di cui al comma 4 provvede anche attraverso la contrazione di ulteriori mutui decennali con le modalità di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58. Le disposizioni di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto-legge 6 aprile 1983, n. 103, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 maggio 1983, n. 230, e le successive disposizioni relative alla corresponsione delle competenze dovute ai dipendenti delle compagnie e gruppi portuali si intendono riferite al solo trattamento di fine rapporto. Per i dipendenti delle autorità portuali la corresponsione del trattamento di fine rapporto è a carico della gestione delle autorità medesime. Le competenze di cui al presente comma, ivi comprese quelle già corrisposte a tale titolo, non sono soggette a rivalutazione o ad altri oneri finanziari.

6. È concessa per il secondo semestre 1996, a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, ivi compresi quelli della Compagnia carenanti del porto di Genova, trasformati ai sensi dell'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga del beneficio di integrazione salariale di cui all'articolo 1, comma 2, lettera *b*), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, nel limite di ulteriori 1.000 unità, al cui rimborso a favore dell'INPS provvede la gestione commissariale sulla base di apposita rendicontazione. Detto beneficio, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1996, è prorogato fino al 30 giugno 1997.

7. Il commissario liquidatore provvede, altresì, all'intervento, valutato in complessive lire 60.000 milioni, a favore dell'armamento per la concessione di un contributo equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nell'anno 1996 nei confronti della gente di mare, ai sensi dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600. Detto beneficio è previsto per le imprese armatrici ai sensi ed alle condizioni di cui all'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

8. Al fine di favorire l'efficienza ed operatività del servizio escavazione porti, di cui all'articolo 26 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il commissario liquidatore del Fondo di cui al comma 4 è autorizzato, anche mediante la contrazione di mutui secondo le modalità di cui al comma 5, ad effettuare interventi valutati in complessive lire 20.000 mi-

lioni, per il potenziamento dei mezzi effossori attraverso l'acquisizione ovvero l'ammodernamento dei detti mezzi, nonchè per la ristrutturazione dei cantieri. Il gettito derivante da convenzioni stipulate con altre amministrazioni statali, con enti pubblici e con i privati, per l'espletamento del servizio di escavazione dei porti marittimi nazionali, nonchè il gettito scaturente dai canoni di autorizzazione per operazioni portuali di cui all'articolo 16, della citata legge 28 gennaio 1994, n. 84, nei porti non sedi di autorità portuali, affluisce su apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnato allo stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per il funzionamento del servizio medesimo di escavazione.

9. Per l'attuazione dei commi da 1 a 8 sono autorizzati, in favore della gestione commissariale del Fondo di cui al comma 4, ulteriori limiti di impegno decennali di lire 30.000 milioni per ciascuno degli anni 1997 e 1998. Al relativo onere di 30.000 milioni per l'anno 1997 e di lire 60.000 milioni per l'anno 1998, si provvede mediante corrispondente utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1996-1998 al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1996, all'uopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Articolo 4.

(Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale)

1. La lettera *m*) del comma 3 dell'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituita dalla seguente:

«*m*) assicura la navigabilità nell'ambito portuale e provvede, con l'intervento del Servizio escavazione porti di cui all'articolo 26, e, in via subordinata, con le modalità di cui all'articolo 6, comma 5, al mantenimento dei fondali sulla base di progetti sottoposti al visto del competente ufficio speciale del genio civile per le opere marittime, nel rispetto della normativa sulla tutela ambientale anche adottando, nei casi indifferibili di necessità ed urgenza, provvedimenti di carattere coattivo;».

2. L'ultimo periodo del comma 3 dell'articolo 23 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dal seguente: «Tali società ed imprese, qualora debbano procedere ad assunzioni, sono obbligate fino al 31 dicembre 1996 ad impiegare con priorità il personale di cui al presente comma».

3. Al comma 1 dell'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, dopo la lettera *l*) è aggiunta la seguente:

«*l*-bis) un rappresentante delle imprese ferroviarie operanti nei porti, nominato dal presidente dell'autorità portuale.».

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

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 21 marzo 1996.

SCÀLFARO

DINI - CARVALE - TREU - FANTOZZI -
GUZZANTI - BARATTA

Visto, *il Guardasigilli*: CAIANIELLO