SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 3132

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore PASCARELLA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1º OTTOBRE 2004

Istituzione dell'Agenzia logistica del Meridione (LOGIME)

TIPOGRAFIA DEL SENATO (650)

ONOREVOLI SENATORI. – Il presente disegno di legge si pone l'obiettivo di costituire l'Agenzia logistica del Meridione (LOGIME).

L'Agenzia logistica del Meridione si configura come uno strumento di coordinamento degli interventi e delle iniziative nel settore della logistica e del trasporto merci nel Mezzogiorno d'Italia, al fine di semplificarne le procedure ed ottimizzarne i flussi di traffico.

A livello europeo, il settore della logistica, inteso come sistema di offerta di servizi finalizzati all'organizzazione delle linee produttive, alla gestione delle scorte, dei magazzini, dei trasporti e dei sistemi di distribuzione e assistenza post-vendita dei prodotti, costituisce attualmente la fonte di occupazione per 6,5 milioni di addetti e 1 milione di imprese, assumendo un valore complessivo di circa 1.000 miliardi di euro. Di questi, il 45 per cento è costituito da attività di magazzinaggio, il 40 per cento dai trasporti e il 15 per cento da attività di amministrazione.

L'Italia, da questo punto di vista, è ancora un paese a scarsa intensità logistica. Per capire la rilevanza di tale fenomeno basta analizzare i macrodati che caratterizzano il sistema economico nazionale e ricordare che la produzione industriale annuale è pari a 903,8 miliardi di euro, mentre l'incidenza della logistica su tale valore è pari al 20-22 per cento, corrispondenti a circa 190 miliardi di euro, di cui il 50 per cento generati dal sistema dei trasporti, rappresentati a larghissima maggioranza dai trasporti su gomma. L'inesistenza di un'offerta intermodale e logistica efficiente, unita alle difficoltà di accesso alle modalità marittima, ferroviaria e stradale, fanno sì che il costo complessivo del trasporto e della logistica in Italia sia superiore di oltre il 20 per cento rispetto a quello degli altri Paesi dell'Unione europea (UE).

Il cambiamento intervenuto nella geografia economica internazionale con l'entrata in scena di nuovi *competitors*, insieme ad altri avvenimenti di ordine economico e politico, quale l'allargamento dell'Unione europea, con la possibilità di espansione attraverso la Turchia a tutta l'area mediorientale, si configura ormai come l'apertura di una vera e propria nuova fase storica, con un profondo mutamento delle condizioni dello sviluppo, soprattutto per i territori italiani più deboli. In questa nuova situazione l'intero sistema produttivo nazionale, e con una maggiore caratterizzazione quello meridionale, appare destinato ad affrontare sfide competitive crescenti dovute, da un lato, ad una specializzazione in settori tradizionali – più esposti alla concorrenza dei paesi emergenti (la Cina *in primis*) – e, dall'altro, ad una relativamente modesta dimensione media delle imprese, che comporta maggiori difficoltà nell'affrontare i costi iniziali di insediamento autonomo nei mercati esteri. Nel nuovo scenario economico internazionale i vantaggi competitivi vigenti in passato, legati all'agglomerazione e al rapporto con il contesto territoriale, rischiano di risultare fortemente attenuati; ed è soprattutto con riferimento a questo nuovo quadro che ne vanno ricercati di nuovi.

Ecco allora che, a fronte di una domanda crescente di prodotti e servizi innovativi connessi alla globalizzazione, le regioni meridionali italiane potranno sicuramente cogliere le opportunità di rilancio produttivo ed occupazionale basate sul settore della logistica, sfruttando la propria collocazione geografica

ed alcune importanti iniziative imprenditoriali già intraprese. Ma il ritardo accumulato nel corso degli anni passati, unitamente alla crescente concorrenza internazionale, richiede una chiara strategia complessiva basata su ulteriori interventi rapidi ed adeguati, soprattutto al fine di non fare dell'area solo una zona di transito dei commerci; situazione, quest'ultima, in cui al Mezzogiorno andrebbero gran parte dei costi, ambientali e di congestione, ed una parte meno rilevante dei benefici economici legati ai flussi di traffico.

Nel 2003, l'incremento del PIL del Mezzogiorno è risultato pari allo 0,3 per cento, valore di poco superiore a quello sperimentato dall'Italia centro-settentrionale (0,2 per cento). Nel complesso del periodo 1996-2003, l'economia meridionale è cresciuta ad un tasso medio annuo dell'1,7 per cento, a fronte dell'1,4 per cento del Centro-Nord. Si registra quindi, un differenziale di crescita del PIL positivo per il Mezzogiorno e pari a tre decimi di punto in media all'anno. Un significativo elemento di differenziazione tra l'andamento del Mezzogiorno e quello del Centro-Nord è da individuarsi, per il 2003, nella dinamica della produttività. Nel Mezzogiorno la produttività media aggregata del lavoro, in calo nel 2002 (-0,6 per cento) – per la prima volta dalla metà degli anni Novanta – è tornata a segnare un, sia pur contenuto, incremento (+ 0,4 per cento). Nel Centro-Nord si registra, invece, un ulteriore calo dello 0,5 per cento dopo il –0,7 per cento del 2002. Il prodotto per unità di lavoro nel Mezzogiorno è risultato nel 2003 pari all'82,6 per cento di quello del Centro-Nord, con un aumento di otto decimi di punto rispetto all'anno precedente (81,8 per cento).

L'Italia meridionale ha sofferto in passato di una condizione di perifericità rispetto all'Europa. Condizione che si è riflessa negativamente sul tessuto delle imprese locali, sia nel senso di maggiori costi di trasporto da affrontare, sia di minore disponibilità di servizi di trasporto nazionali ed internazionali, riducendo così la capacità di attrarre investimenti esteri. Ultimamente, sembra però essere stato oramai avviato un processo di superamento di tale situazione. Ad esempio, con lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo, in particolare quelli di *transhipment*, è aumentata la quantità e la qualità dei servizi di trasporto a disposizione delle aziende del Sud Italia per raggiungere nuovi mercati.

La possibilità di attrarre a Gioia Tauro i più grandi operatori marittimi mondiali per l'attività di *transhipment*, ha determinato l'attivazione di collegamenti sulle direttrici internazionali non solo in questo porto, ma anche in tutti gli altri, grandi (Napoli e Salerno) e piccoli, come ad esempio Bari e Brindisi. Anche la più recente attivazione dei *terminal* di *transhipment* nei porti di Taranto e Cagliari si inserisce in questo processo di proliferazione dei collegamenti dal Sud Italia.

Più in generale, il Mezzogiorno, grazie alla recuperata centralità del Mediterraneo nello «scacchiere» dei traffici intercontinentali, aspira a diventare a tutti gli effetti la principale «porta d'ingresso» per i flussi commerciali dell'Europa con le aree rivierasche dell'Africa settentrionale e, soprattutto, dell'Estremo Oriente, creando condizioni di sviluppo analoghe ad altre aree in piena crescita, come ad esempio quelle del Pacifico e tra India e Cina. A tal proposito, si ricorda anche l'ambizioso progetto di realizzare un'area di libero scambio nel bacino del Mediterraneo entro il 2010, lanciato dalla Unione europea nella Conferenza di Barcellona del 1995.

Nel 2010, lo spazio euromediterraneo unirà quasi quaranta paesi e 800 milioni di persone, diventando così l'area di libero commercio più grande al mondo. E tutto ciò potrebbe essere solo l'inizio, rispetto ad una prospettiva di lungo termine ancor più ambiziosa: la creazione, prevista dagli accordi di Cotonou per il 2020, di un'area di libero scambio euro-africano-mediorientale,

che dunque includerà anche i paesi dell'Africa subsahariana e australe. Entro vent'anni potrebbero essere riuniti in unico grande mercato gran parte delle materie prime estratte nel mondo e oltre un miliardo di persone.

Vi sono, quindi, spazi politici e termini economici per configurare l'Italia meridionale come un «ponte» dell'Unione verso la sponda sud e sud-est del Mediterraneo.

Nella ricerca di soluzioni che consentano di cogliere le opportunità di sviluppo legate all'ampliamento dell'Unione europea e al consolidamento delle relazioni di scambio tra paesi dell'area mediterranea da ovest a est, si propone allora di ricercare ed adottare un coordinamento strategico tra le varie reti modali presenti nei territori del canale euro-mediterraneo meridionale (che tocca Spagna, Italia e Grecia) e, in particolare con riguardo al territorio italiano, nelle regioni adriatiche e tirreniche del Mezzogiorno (Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Sicilia, Sardegna e Calabria).

Servire l'Europa dal basso Mediterraneo ha dei notevoli vantaggi in termini di tempi di navigazione: se, ad esempio, consideriamo la rotta dal *Far East* via i nostri porti tipo Gioia Tauro più la ferrovia, in quattordici giorni si può servire dall'Estremo Oriente il Centro Europa e viceversa, mentre se lo si vuole servire da Rotterdam i giorni diventano venti e da Amburgo ventidue. Quindi se dal *Far East* si intende raggiungere Monaco di Baviera da Amburgo, da Rotterdam o da Gioia Tauro, c'è una differenza in termini di giorni di navigazione molto evidente. Ciò significa non solo risparmiare carburante e costi di navigazione in generale, ma può voler dire dimensionare o sfruttare in modo diverso la flotta, poiché un risparmio di circa il 20 per cento nei giorni di navigazione significa globalmente che, facendo capolinea nel Mediterraneo, si può ridurre la flotta o impiegare in altro modo una nave su cinque.

Nel 2010 si prevede che il bacino inferiore del Mediterraneo sarà investito da un traffico di circa 40 milioni di contenitori. Questo enorme volume, se ben «interpretato» dalle istituzioni e dal sistema economico, rappresenterà un'eccezionale occasione di sviluppo per le regioni meridionali italiane.

La logistica industriale ed alcune filiere produttive lasciano infatti prevedere l'espansione di una serie di attività legate a servizi avanzati, sia per i flussi in entrata che per quelli in uscita, ed anche la «rottura di carico» per i container che fanno *transhipment*, (cosa che apparentemente sembra andare contro la logica dei trasporti unitizzati), con lo sviluppo sul territorio di attività di assemblaggio, etichettatura, controlli di qualità, fasi parziali dei cicli terminali di lavorazione delle merci. Ci si troverà di fronte a modelli di sviluppo socio-economico e territoriale-produttivo che vedono proprio nella funzione logistica e trasportistica l'area di *business* su cui puntare, soprattutto in funzione della tradizionale vocazione mercantile e della disponibilità di risorse umane e territoriali di cui l'Italia meridionale è ricca. Tutto ciò potrebbe aiutare a proiettare le regioni meridionali direttamente in Europa, e superare il *gap*, cioè quell'intervallo ormai perso di venti-trenta anni rispetto al Nord Europa, perseguendo modelli di sviluppo più innovativi.

A mano a mano che i sistemi logistici diventeranno più complessi e crescerà il grado di terziarizzazione delle attività da parte delle imprese, i nodi del sistema dei trasporti non potranno quindi più limitarsi al ruolo di interscambio della merce, ma dovranno offrire servizi più sofisticati e moderni. Tutto ciò richiede da un lato nuove professionalità e nuove iniziative imprenditoriali, dall'altro nuovi spazi e dotazioni infrastrutturali di supporto alle attività tradizionali: gli interporti, le piattaforme logistiche, i centri intermodali, i *distripark*.

Questa opportunità tuttavia è in larga parte ancora potenziale. Per renderla effettiva occorrerà investire affinché l'intero sistema delle infrastrutture di collegamento e di in-

terscambio per le merci del Mezzogiorno – e non solo la sua componente marittima – raggiunga il livello qualitativo delle regioni europee più avanzate, stimolando così una disponibilità significativamente maggiore di servizi logistici di qualità.

Secondo l'ultimo rapporto SVIMEZ sull'economia del Mezzogiorno, il numero di porti del Sud Italia è quasi quattro volte quello del Centro-Nord, mentre il numero degli accosti è di tre volte maggiore e la loro superficie è più che doppia. Per quanto riguarda invece i magazzini, emerge una bassa dotazione del Mezzogiorno nel complesso e di tutte le regioni dell'area rispetto al Centro-Nord Italia; inoltre, la presenza di centri intermodali nelle regioni meridionali non arriva complessivamente al 40 per cento del valore medio nazionale (il Molise e la Basilicata risultano del tutto sprovviste di simili infrastrutture). Passando ad altre infrastrutture di servizio degli interporti, la capacità di movimentazione risulta praticamente inesistente, mentre la disponibilità di binari è comunque molto bassa. Il Mezzogiorno è però ben dotato di aeroporti, sia in termini di numero di strutture aeroportuali, sia di numero di piste e relative superfici, nonostante il fatto che due regioni (Molise e Basilicata) ne siano completamente sprovviste. A livello regionale, risultano particolarmente dotate di infrastrutture aeroportuali le isole maggiori, ma anche la Calabria e la Puglia.

Quanto meno logistica ci sarà nelle regioni italiane meridionali, tanto meno competitive saranno le stesse economie territoriali e tanto più forte sarà la spinta a delocalizzare laddove il processo di internazionalizzazione fa intravedere migliori condizioni. È ad esempio di vitale importanza un sostanziale progresso del servizio ferroviario, una modalità fondamentale per il trasporto intermodale dai porti ai mercati, ma che oggi è ancora troppo poco utilizzata. Occorre non solo realizzare nuove linee, ma anche l'attuazione di interventi volti ad aumentare le potenzialità delle linee già esistenti in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno, con lo scopo di accrescere la capacità di penetrazione dei porti fino al Centro e al Nord Europa. In particolare, esistono ancora forti squilibri per quanto riguarda il Sud Italia, penalizzato dalla presenza di lunghi tratti a binario unico e di numerose linee non elettrificate.

Alcune scelte operate dalla programmazione infrastrutturale nazionale ed europea in questi ultimi anni (Legge-obiettivo, legge 21 dicembre 2001, n. 443, e Reti transeuropee) appaiono coerenti con le esigenze di accessibilità territoriale del Mezzogiorno rispetto alle principali polarità economiche del continente, creando le premesse per la nascita e il decollo di rilevanti infrastrutture.

È importante sottolineare che, nell'ottobre 2003, la Commissione europea ha selezionato i nuovi progetti prioritari per la Rete transeuropea di trasporto (TEN-T): fra di essi, sono previsti l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina (con il ponte sullo Stretto) e il sostegno alle autostrade del mare. Pertanto, in coerenza con tali indicazioni, importanza ancora maggiore dovranno assumere le seguenti opere infrastrutturali:

– asse autostradale Salerno-Reggio Calabria;

– assi ferroviari tirrenico e adriatico;

– snodi portuali, interportuali ed aeroportuali del Mezzogiorno previsti nella delibera CIPE n. 121/2001, del 21 dicembre 2001, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 21 marzo 2002;

– sistema integrato dei trasporti delle principali città meridionali.

Realizzare e completare i corridoi transeuropei (TEN-T) significherà delineare centralità e marginalità all'interno della «Grande Europa», discriminando tra Paesi e aree territoriali. Comunque, dalla politica dei trasporti e della logistica ci si attende non solo un'attività di potenziamento infrastrutturale, bensì anche una pluralità di azioni orientate all'au-

mento dei livelli di efficienza della qualità, affidabilità, sicurezza e riduzione dei costi dei servizi. Acquistano pertanto importanza soluzioni intermodali integrate che utilizzino in maniera più efficace le infrastrutture, soprattutto quelle già esistenti sul territorio, razionalizzandole e sottoponendole e riqualificazione.

Il presente disegno di legge, attraverso l'avvio strutturale di questa esperienza pilota, si pone l'obiettivo di fornire un'opportunità di confronto permanente per tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nel settore della logistica nell'Italia meridionale, nel cui ambito, attraverso incontri periodici, possano essere affrontate le criticità e le problematiche emergenti e sviluppate comuni strategie di indirizzo e sviluppo logistico, infrastrutturale ed economico. L'Agenzia svolgerà innanzitutto la funzione di «osservatorio» per il monitoraggio sulla effettiva realizzazione degli interventi previsti dai piani regionali, nazionali ed europei. Il monitoraggio sarà dedicato all'osservazione del sistema dei trasporti e della logistica in termini di analisi e raccolta dei dati quantitativi e qualitativi sulla domanda di trasporto merci e di servizi logistici, nonché sull'attuazione degli interventi promossi.

L'Agenzia, sul versante esterno, esplicherà una funzione orientata a promuovere la rete ed i servizi logistici presenti nelle singole regioni meridionali, nonché nell'intero Mezzogiorno in quanto area di attrazione di investimenti. A questo scopo, essa svolgerà un'attività di *marketing* per il sistema elaborando specifiche strategie e politiche di comunicazione, orientate ad individuare potenziali investitori cui offrire/proporre aree e servizi, da contattare e mettere in relazione con gli operatori locali per l'attivazione di nuove iniziative, l'offerta di nuovi servizi, la creazione di *joint ventures.*

Obiettivo ultimo della presente proposta è quindi quello di garantire all'Italia meridionale sviluppo economico e occupazione sostenibile, creando nuovi e maggiori posti di lavoro durevoli nelle attività logistiche per conto terzi, necessarie agli operatori globali per rifornire in modo competitivo le principali aree di consumo europee e mondiali.

Il Mezzogiorno evidenzia già alcuni centri gravitazionali di eccellenza logistica. Oltre ai già citati casi degli scali di *transhipment*, tutti concordano nel riconoscere la Campania come la più importante piattaforma logistica del Mezzogiorno, dotata di una condizione sicuramente migliore rispetto a tutte le altre regioni del Sud. Questo per due motivazioni, una da ascriversi alla privilegiata posizione geografica che la pone al centro sia dell'Italia che del Mediterraneo, la seconda legata ad una notevole dotazione infrastrutturale e di servizi in rapporto alla superficie, dalle reti ferroviaria, stradale ed autostradale, ai porti ed aeroporti passando per le autostrade del mare e, da ultimo, anche attraverso il «metrò del mare». Da dicembre 2003, inoltre, è stata costituita in Campania la prima agenzia italiana di promozione di un sistema logistico regionale, l'Agenzia campana di promozione della logistica e del trasporto merci (LOGICA). Lo scopo è quello di creare un polo internazionale per la movimentazione delle merci, sostenendo anche le piccole e medie imprese locali nelle strategie commerciali dirette all'*export*.

Ecco allora che LOGIME, avvalendosi anche dell'esperienza e delle competenze finora maturate all'interno di LOGICA, formulerà le strategie logistiche del Mezzogiorno d'Italia e le coordinerà fino al loro risultato effettivo, realizzando e governando il sistema di porti, aeroporti, interporti e *distripark*, nonché dei trasporti multimodali e dei servizi logistici avanzati per mantenerli costantemente sugli standard di attività richiesti dai mercati.

Deve essere comunque chiaro che il governo delle attività logistiche del Mezzogiorno dovrà essere espressione degli organismi economici radicati nel territorio e nelle attività trasportistiche e logistiche, come ad esempio le camere di commercio. Questa

Agenzia si configura pertanto come un organismo federale *super partes* con poteri di coordinamento delle attuali diverse *Authority* territoriali del Mezzogiorno.

L'azione di coordinamento pianificatorio sarà sviluppata sulla base degli obiettivi strategici dell'UE, del governo nazionale ed, in particolare, di concerto con i coordinatori dei corridoi strategici UE attraversanti o interessanti le attività logistico-trasportistiche dell'Italia meridionale. Rientrano nei poteri dell'Agenzia anche quelli di stimolo e sostegno ai finanziamenti di opere strategiche per lo sviluppo del sistema di sviluppo complessivo del Mezzogiorno.

L'Agenzia potrà infine presentare progetti di cooperazione internazionale finanziabili dall'UE o dalla *World Bank*, per l'attivazione di scambi commerciali con i Paesi oggetto di forme di aiuto allo sviluppo da parte dei competenti organismi della stessa UE e dalla *World Bank*.

Per tutti i motivi sopra esposti, il promotore auspica un esame e una approvazione in tempi rapidi di questo disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Istituzione e finalità)

1. Al fine di conseguire più efficacemente gli obiettivi nazionali e comunitari di competitività e sviluppo economico ed infrastrutturale delle aree territoriali sottoutilizzate del Paese, è istituita l'Agenzia logistica del Meridione, di seguito denominata «LOGIME».

2. LOGIME elabora, promuove e coordina, la programmazione strategica ed i piani di realizzazione di infrastrutture logistiche e di trasporto delle aree territoriali delle regioni Campania, Molise, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna, con particolare riguardo allo sviluppo dei corridoi strategici concordati in sede comunitaria, e fornisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle regioni e agli enti locali, le linee guida e le direttive necessarie alla realizzazione delle opere medesime.

3. Allo scopo di realizzare le finalità di cui ai commi 1 e 2, LOGIME provvede a:

a) monitorare lo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali e logistiche di interesse nazionale e comunitario, in corso di realizzazione nelle aree territoriali di cui al comma 2;

b) realizzare e gestire una banca dati contenente notizie di carattere logistico ed infrastrutturale sui territori di cui al comma 2;

c) redigere programmi strategici e piani di realizzazione di infrastrutture logistiche e di trasporto nelle aree territoriali di cui al comma 2, con particolare riguardo allo sviluppo delle strutture ed infrastrutture di trasporto, logistiche e relative ad *hub* interportuali, dei porti e degli aeroporti, delle piattaforme logistiche integrate, delle infrastrutture

ferroviarie, stradali ed autostradali, delle autostrade del mare e dei corridoi strategici europei;

d) elaborare progetti di riconversione e recupero delle infrastrutture esistenti;

e) elaborare studi di impatto ambientale in relazione alle attività di realizzazione delle opere infrastrutturali;

f) supportare, con le proprie competenze e con pareri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali, in relazione alla realizzazione delle opere infrastrutturali.

4. LOGIME, per lo svolgimento delle proprie finalità, può avvalersi della collaborazione delle università degli studi, degli istituti e degli enti di ricerca nazionali ed esteri, pubblici e privati, specializzati in materia di logistica e infrastrutture.

5. LOGIME, sulla base degli indirizzi stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con egli enti locali, può stipulare accordi e convenzioni, partecipare o costituire consorzi, con soggetti pubblici e privati, finalizzati alla predisposizione e alla realizzazione dei progetti tecnici e delle opere di cui ai precedenti commi.

Art. 2.

(Natura giuridica e sedi operative)

1. LOGIME è un ente di diritto pubblico ed opera conformemente agli indirizzi della Presidenza del Consiglio dei ministri, adottati d'intesa con le regioni e gli enti locali interessati dagli interventi di cui all'articolo 1.

2. LOGIME ha sede nella città di Napoli e può articolarsi con proprie strutture nei capoluoghi delle regioni del Mezzogiorno. La sede di rappresentanza di LOGIME è la Reggia di Caserta.

Art. 3.

(Organi dell'Agenzia)

1. Sono organi di LOGIME, il presidente, il segretario generale e il consiglio di amministrazione.

2. il presidente è nominato dal Presidente del Consiglio dei ministri, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e le regioni di cui all'articolo 1, e dura in carica per cinque anni. Il mandato del presidente è rinnovabile una sola volta.

3. Il segretario generale è nominato dal presidente di LOGIME.

4. I membri del consiglio di amministrazione sono espressi in misura paritetica dalle istituzioni regionali di cui all'articolo 1.

5. Nell'ipotesi che si renda necessario procedere alla sostituzione del presidente, del segretario generale o di uno o più membri del consiglio di amministrazione, i nuovi membri durano in carica per il periodo residuo del mandato del membro da essi sostituito.

Art. 4.

(Fonti di finanziamento)

1. LOGIME, per il suo finanziamento e il raggiungimento delle finalità di cui all'articolo 1, si avvale delle seguenti fonti di finanziamento:

a) di un contributo iniziale a carico del bilancio dello Stato, pari a 100 milioni di euro per l'anno 2006, da destinare alla creazione delle sedi operative dell'Agenzia e all'avvio delle attività di cui all'articolo 1, comma 3;

b) di un contributo annuale, a carico del bilancio dello Stato, pari a 25 milioni di euro a decorrere dall'anno 2006;

c) di proventi per le attività retribuite di ricerca e formazione, certificazione di processi e prodotti, trasferimento di *know-how*

e assistenza tecnica sul territorio nazionale e internazionale;

d) di contributi derivanti da altri organismi pubblici e privati.

Art. 5.

(Copertura finanziaria)

1. All'articolo 8 della legge 2 agosto 1982, n. 528, e successive modificazioni, il quarto comma è sostituito dal seguente:

«A decorrere dal 1º febbraio 2006, ai premi del gioco del lotto si applica la ritenuta unica del 10 per cento».

2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 125 milioni di euro per l'anno 2006 e 25 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, si provvede mediante quota parte delle maggiori entrate derivanti dall'attuazione dell'articolo 8, quarto comma, della legge 2 agosto 1982, come modificato dal comma 1.

€ 0,50