

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

80° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 DICEMBRE 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

(4344) *Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale*, approvato dalla Camera dei deputati

Petizione n. 604

(Discussione e approvazione)

* PRESIDENTE	Pag. 2, 3, 15
BORNACIN (AN)	14
CARPINELLI (Dem. Sin.-l'Ulivo), relatore alla Commissione	3
DANESE sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	3
GERMANÀ (Forza Italia)	3, 14

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

I lavori hanno inizio alle ore 9,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE REDIGENTE

(4344) Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale, approvato dalla Camera dei deputati

Petizione n. 604

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale»; già approvato dalla Camera dei deputati, e della petizione n. 604, del signor Salvatore Acanfora di Roma, che espone la comune necessità, nell'ambito delle disposizioni concernenti l'industria navalmeccanica ed armatoriale, di provvedimenti a favore della ricerca applicata al settore navale.

Ai sensi dell'articolo 141 del Regolamento, essa verrà discussa congiuntamente al disegno di legge, in quanto – con riferimento al punto 154 – è attinente alla medesima materia.

Ricordo che il provvedimento, originariamente assegnato in sede deliberante, era stato rimesso all'Assemblea e quindi trasferito in sede referente per iniziativa di un decimo dei componenti del Senato. Nella giornata di ieri, il Presidente del Senato, con il conforto unanime della Conferenza dei Capigruppo, ha provveduto ad un nuovo deferimento del disegno di legge in sede redigente.

Propongo pertanto di considerare acquisiti i lavori svolti nelle sedi precedenti.

Poichè non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

Avverto che è stato presentato il seguente ordine del giorno:

«L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di discussione del disegno di legge n. 4344 recante "Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale";

considerata l'ipotesi che aziende armatoriali possano avere stipulato contratti o definito trattative e versato anticipi per l'acquisto di navi, adibite al trasporto di passeggeri, provenienti da Registri stranieri e costruite da oltre vent'anni;

al fine di non ledere gli interessi economici dell'imprenditorialità del settore,

impegna il Governo:

a consentire l'iscrizione nelle matricole o nei Registri nazionali di unità adibite al trasporto passeggeri provenienti da Registri stranieri e costruite da oltre vent'anni, per le quali alla data di entrata in vigore della presente legge sia stato dato comunque inizio al procedimento di iscrizione o di immatricolazione anche tramite la sola richiesta di assegnazione di nome all'unità o di passavanti provvisorio».

0/4344/4/8

GERMANÀ, BALDINI, TERRACINI

GERMANÀ. Signor Presidente, con questo ordine del giorno si intende salvaguardare gli interessi delle aziende armatoriali che, all'entrata in vigore della legge, possono avere acquistato navi adibite al trasporto passeggeri, provenienti da registri stranieri e costruire da oltre vent'anni e avere già stipulato contratti.

Così come avevamo preannunziato, non abbiamo presentato emendamenti, benchè questo disegno di legge debba essere sicuramente migliorato.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto al Governo.

DANESE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno in esame.

PRESIDENTE. Senatore Germanà, insiste per la votazione?

GERMANÀ. No, signor Presidente.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

(Finalità)

1. Le disposizioni della presente legge sono intese alla realizzazione degli obiettivi di politica industriale di cui al Regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale, di seguito denominato «Regolamento», ad accrescere il grado di competitività delle imprese nazionali impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio, completamente liberalizzati a decorrere dal 1° gennaio 1999 dal Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, con la conseguente salvaguardia dei livelli occupazionali della gente di mare, nonchè a sostenere ed accrescere, con interventi a favore del settore armatoriale, in particolare crocieristico, il grado di competitività internazionale delle imprese italiane che utilizzano navi iscritte nel Registro in-

ternazionale istituito con il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 2.

(Contributi per le costruzioni e trasformazioni navali)

1. 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, si applicano, nei limiti degli stanziamenti di cui al comma 3 del presente articolo, ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2000 concernenti le unità navali di cui all'articolo 2 del decreto-legge medesimo aventi autonoma propulsione, con esclusione dei galleggianti, delle altre strutture e mezzi nautici indicati nello stesso articolo 2.

2. I contributi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, sono concessi in misura non superiore, rispettivamente, al 9 per cento ed al 4,5 per cento del valore contrattuale prima dell'aiuto. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, recepisce le modifiche della misura delle aliquote di contribuzione disposte dall'Unione europea nei limiti degli stanziamenti autorizzati.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 28.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 3.

(Contributi per l'innovazione tecnologica nel settore navale)

1. Nei limiti e per le finalità di cui all'articolo 6 del Regolamento e degli stanziamenti di cui al comma 4 del presente articolo, il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere alle imprese di costruzione, trasformazione e riparazione navale iscritte agli albi speciali di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, un contributo non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la realizzazione di progetti innovativi concernenti il prodotto ovvero il processo produttivo, sempre che il loro importo non sia inferiore a 5 milioni di ECU.

2. Per l'ottenimento del contributo di cui al comma 1 le imprese interessate presentano istanza al Ministero dei trasporti e della navigazione entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge allegando i relativi progetti. I progetti sono soggetti ad approvazione del Ministero dei trasporti e della navigazione previo parere favorevole del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259, che si pronuncia sulla sussistenza o meno del carattere innovativo del prodotto o del processo produttivo.

3. Non sono ammesse al contributo le imprese che abbiano fruito o siano state ammesse a fruire, al medesimo titolo, di benefici accordati dall'Unione europea, dallo Stato o dalle regioni.

4. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 2.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 4.

(Contributi per investimenti volti al miglioramento della produttività dei cantieri)

1. Il Ministero dei trasporti e della navigazione, nei limiti di cui all'articolo 7 del Regolamento e degli stanziamenti di cui al comma 9 del presente articolo, può concedere alle imprese navalmeccaniche iscritte agli albi speciali di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, un contributo agli investimenti inteso ad accrescere la produttività dei cantieri esistenti mediante l'ammodernamento dei processi di officina navale o delle strutture di prefabbricazione ed assemblaggio dei blocchi, l'adeguamento dei mezzi di sollevamento o degli impianti di servizi destinati direttamente alla produzione, nonchè la razionalizzazione delle attività di officina, semprechè gli investimenti non comportino aumenti della capacità produttiva conseguenti alla creazione di nuove strutture quali scali di varo, banchine e bacini.

2. Il contributo è accordato in misura non superiore al 22,5 per cento dell'investimento per i cantieri ubicati nelle regioni che soddisfano i criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del Trattato che istituisce la Comunità europea, come modificato dal Trattato di Amsterdam di cui alla legge 16 giugno 1998, n. 209, ed al 12,5 per cento per i cantieri ubicati nelle regioni che soddisfano i criteri di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del Trattato medesimo.

3. Per l'ottenimento del contributo di cui al comma 1, le imprese interessate presentano istanza al Ministero dei trasporti e della navigazione entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, pena l'irricevibilità della stessa, allegando la scheda analitica del piano d'inve-

stimento. I piani sono soggetti ad approvazione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione previo parere del Comitato consultivo per l'industria cantieristica di cui all'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

4. Non hanno titolo ad ottenere il contributo le imprese che siano state ammesse ai benefici di cui alla legge 19 dicembre 1992, n. 488, ovvero a benefici dell'Unione europea, dello Stato e delle regioni a sostegno degli investimenti di cui al comma 1 nel periodo di applicazione del Regolamento.

5. Le iniziative di investimento ammesse a contributo devono essere ultimate, a pena di decadenza, entro trenta mesi dalla approvazione del piano. Il termine di ultimazione può essere prorogato per non più di sei mesi, ove ne sia fatta richiesta prima di detta scadenza, semprechè la mancata ultimazione sia dovuta a cause non imputabili al beneficiario ovvero a sopravvenute ragioni di ordine tecnico.

6. La verifica della realizzazione dei programmi di investimento e dell'ammontare delle relative spese è effettuata dalla commissione di cui all'articolo 15, comma 3, del regolamento adottato con decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373.

7. Per quanto non previsto nel presente articolo, per la concessione del contributo di cui al comma 1 si applicano, in quanto compatibili, le norme del titolo III del regolamento adottato con decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373.

8. I benefici di cui al presente articolo non sono cumulabili con quelli previsti dall'articolo 3.

9. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 7.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 5.

(Contributi alla ricerca applicata nel settore navale)

1. Le disposizioni dei commi da 1 a 6 dell'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261, sono estese, nei limiti degli stanziamenti di cui al comma 2 del presente articolo, ai programmi di ricerca nel settore navale dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) di Roma e del Centro per gli studi di tecnica navale Spa (CENTENA) di Genova relativi al periodo 1° gennaio 2000-31 dicembre 2002.

2. Per le finalità di cui al presente articolo, è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 7.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 6.

(Ristrutturazione dei cantieri)

1. Per far fronte a situazioni eccezionali di crisi del settore della cantieristica navale, alle imprese iscritte agli albi speciali di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, che, nel periodo 1999-2003, pongono in atto piani di ristrutturazione del proprio apparato produttivo per far fronte a situazioni di difficoltà, anche a mezzo di effettive ed irreversibili chiusure parziali o totali dei propri stabilimenti, il Ministero dei trasporti e della navigazione può concedere, nei limiti degli stanziamenti di cui al comma 6 del presente articolo, a decorrere dall'anno 2000 un contributo *una tantum* non superiore al 50 per cento dei costi sostenuti per la realizzazione dei piani medesimi nei limiti di quanto previsto dal capo III del Regolamento.

2. Per ottenere il contributo di cui al comma 1 le imprese presentano, entro tre mesi dalla data in cui si determina la situazione di crisi aziendale, apposita istanza corredata dal piano di ristrutturazione e da una dettagliata relazione sul piano e sui suoi specifici obiettivi in rapporto alla situazione di difficoltà in cui versa l'impresa.

3. I piani presentati ai sensi del comma 2 sono approvati dal Ministero dei trasporti e della navigazione, sentito il Comitato consultivo per l'industria cantieristica di cui all'articolo 23 della legge 14 giugno 1989, n. 234.

4. La verifica della realizzazione dei piani ai fini della concessione del contributo è effettuata dalla commissione di cui all'articolo 15, comma 3, del regolamento adottato con decreto del Ministro della marina mercantile 8 novembre 1990, n. 373.

5. Ai contributi previsti dal presente articolo si applicano le disposizioni di cui agli articoli 4 e 5 del Regolamento, nel rispetto degli orientamenti comunitari in vigore sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* C 368 del 23 dicembre 1994.

6. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 2.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 7.

(Progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di intesa con il Ministro della difesa, autorizza la realizzazione di un programma concernente la progettazione di piattaforme per unità navali di futura generazione destinate a finalità analoghe a quelle di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *b*), della legge 30 novembre 1998, n. 413, nonché alla sorveglianza ed al controllo delle linee di traffico alturiere. A tale fine è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 5.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000, da iscrivere in apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Per le finalità di cui all'articolo 8, comma 1, lettera *a*), della legge 30 novembre 1998, n. 413, è autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per l'anno 2000 e di lire 50 miliardi per l'anno 2001 cui si fa fronte mediante utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 8.

(Livelli dei canoni delle concessioni demaniali marittime)

1. Le disposizioni di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 novembre 1995, n. 595, devono ritenersi non applicabili alle concessioni demaniali marittime pluriennali rilasciate, anche nelle aree di competenza delle Autorità portuali, anteriormente alla data di entrata in vigore della legge 4 dicembre 1993, n. 494, alle imprese di costruzione e di riparazione navale iscritte agli albi speciali di cui al titolo IV della legge 14 giugno 1989, n. 234, fino alla loro scadenza.

2. Alle Autorità portuali che abbiano già iscritto in bilancio alla data del 31 dicembre 1998 l'importo dei relativi canoni demaniali nella misura stabilita dal decreto di cui al comma 1, il Ministero dei trasporti e della navigazione assegna un contributo compensativo entro la spesa massima di lire 20 miliardi.

3. Per le finalità di cui al comma 2 è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi per l'anno 2000 e di lire 10 miliardi per l'anno 2001 cui si fa fronte mediante utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stan-

ziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 9.

(Sgravi contributivi per le imprese di cabotaggio marittimo)

1. Dal 1° gennaio 1999 i benefici previsti dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, con le modalità previste dalla stessa norma, sono estesi per il triennio 1999-2001, nel limite massimo dell'80 per cento, alle imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio, per gli oneri contributivi relativi al personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione, ed imbarcato su navi di bandiera italiana che, per almeno il 50 per cento del loro impiego complessivo nell'anno, effettuano servizi di trasporto passeggeri, merci, misti o di crociera tra porti nazionali.

2. Le imprese armatoriali nei cui confronti sia stato accertato, dai competenti organi del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, il mancato rispetto dei contratti di lavoro del personale di bordo decadono dai benefici concessi ai sensi del comma 1. Al fine di consentire il controllo del rispetto delle disposizioni del presente articolo, le imprese armatoriali che si avvalgono degli sgravi di cui al comma 1 devono corredare i prospetti di liquidazione dei contributi previdenziali con una certificazione, rilasciata dalla Capitaneria di porto ove le stesse imprese hanno costituito il turno particolare previsto dai contratti, la quale attesti i nominativi dei marittimi iscritti nel turno particolare secondo le norme previste dai contratti collettivi. La decadenza dai benefici di cui al comma 1 consegue altresì alla violazione delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro, qualora dalla violazione stessa consegua condanna penale per il datore di lavoro.

3. Per le finalità di cui al presente articolo sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 41.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 23.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000 in favore della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

4. Dalla data di entrata in vigore della presente legge non è consentita l'iscrizione nelle matricole e nei registri nazionali di navi adibite al trasporto passeggeri provenienti da registri stranieri, costruite da oltre venti anni.

5. All'articolo 1, comma 5, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, dopo le parole: «come sostituito dall'articolo 7» sono aggiunte le seguenti: «, salvo che per le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda e nei limiti di un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 10.

(Modalità di corresponsione dei contributi)

1. I contributi di cui agli articoli 3, 4, 6 e 7 sono corrisposti secondo le modalità di cui all'articolo 2 della legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni, nonché all'articolo 16, commi 2 e 3, del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132.

2. Alle imprese armatoriali che hanno ottenuto il contributo di cui all'articolo 9 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, per commesse di costruzione navale affidate a cantieri europei prima del 1992, con prezzo espresso in valuta di un Paese dell'Unione europea, e per le quali il provvedimento di determinazione del contributo non aveva ancora prodotto effetti definitivi alla data del 31 dicembre 1998, il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato a rideterminare detto contributo nella valuta in cui è stato espresso il prezzo del contratto. Tale rideterminazione non ha effetto su altri eventuali contributi connessi al provvedimento stesso. Al fine di assicurare la corresponsione, a titolo di conguaglio, delle eventuali sole differenze tra i due piani di ammortamento, facendo applicazione del tasso di cambio tra tale valuta e la lira italiana vigente alla data di decorrenza economica di ciascuna rata semestrale prevista nel provvedimento concessorio originario, è autorizzato il limite di impegno quindicennale in ragione di lire 1.700 milioni annue a decorrere dall'anno 1999. Si intende corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413.

3. All'articolo 7, comma 1, della legge 31 luglio 1997, n. 261, le parole: «e quale tasso d'interesse *prime rate* quello riportato dal» sono sostituite

tuite dalle seguenti: «e quale tasso di interesse l'ultimo *prime rate* disponibile alla data dei provvedimenti riportato dal».

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 11.

(Modifiche ed integrazioni alla normativa istitutiva del Registro internazionale di immatricolazione delle navi ed interventi a favore del settore armatoriale)

1. Dopo il comma 2-*bis* dell'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è aggiunto il seguente:

«2-*ter*. Gli utili di esercizio, le riserve e gli altri fondi formati con utili che non concorrono a formare il reddito ai sensi del comma 2, rilevano agli effetti della determinazione dell'ammontare delle imposte di cui al comma 4 dell'articolo 105 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, secondo i criteri previsti per i proventi di cui al numero 1) dello stesso comma».

2. Il primo periodo del comma 1 dell'articolo 9-*quater* del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è sostituito dal seguente: «Nell'articolo 2, lettera A), della tariffa di cui all'allegato A annesso alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, l'aliquota è ridotta alla misura dello 0,05 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1998 per le assicurazioni contro i rischi di qualsiasi natura derivanti dalla navigazione marittima di navi immatricolate o registrate in Italia, ad eccezione dei prolungamenti di dette assicurazioni rilasciati per concedere garanzia per giacenze a terra che non superino la durata di sessanta giorni».

3. Dopo il comma 2 dell'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è inserito il seguente:

«2-*bis*. Le navi di cui al comma 1, lettera a), che operano in acque territoriali straniere per lavori in mare, assistenza e rifornimento a piattaforme di perforazione o per servizi nei porti e che siano per contratto obbligate dallo Stato rivierasco ad imbarcare una quota di marittimi di quella nazionalità, sono armate con un numero di membri dell'equipaggio aventi i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, determinato da appositi accordi stipulati tra le organizzazioni imprenditoriali e sindacali maggiormente rappresentative a livello nazionale».

4. Il termine di cui all'articolo 1, comma 3, lettere *b*) e *c*), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, è differito al 31 dicembre 2001, fermo restando il limite di spesa ivi indicato. A decorrere dal 1° gennaio 1999 il contributo di cui al predetto articolo 1, comma 3, lettera *c*), è liquidato, nell'ambito del limite di spesa ivi indicato, in misura forfettaria per ciascuna tipologia di corso, negli importi di seguito indicati:

a) corso antincendio avanzato e familiarizzazione petroliere, chimichiere e gasiere: lire 1.000.000;

b) corso sopravvivenza e salvataggio e corso radar: lire 2.000.000;

c) corso antincendio base e *Automatic Radar Plotting Aids* (ARPA): lire 2.500.000;

d) corso sicurezza petroliere, chimichiere, gasiere e *Global Maritime Distress Safety System* (GMDSS): lire 4.000.000.

5. Al comma 4-ter dell'articolo 1 del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, introdotto dal comma 4 dell'articolo 4 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, sono aggiunte, in fine, le parole: «nonchè il contributo mensile per il periodo di imbarco, non superiore a ventiquattro mesi, pari a lire 3.500.000, per ciascun ufficiale radiotelegrafista imbarcato in soprannumero sulla tabella di armamento entro la data del 31 dicembre 2000».

6. All'onere derivante dall'attuazione del comma 5, nel limite massimo di lire 3,5 miliardi per l'anno 2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

7. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in lire 3.000 milioni annue a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1999-2001, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1999, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 12.

(Contratti di servizio per il trasporto pubblico marittimo)

1. È demandato alle regioni litoranee a statuto ordinario il potere di emanare senza oneri per lo Stato e nei limiti delle risorse loro trasferite a norma del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, in armonia con le leggi statali e le direttive comunitarie, e in particolare nel rispetto di quanto previsto agli articoli 3, 10, 14 e 20 del citato decreto legislativo n. 422 del 1997, norme legislative concernenti il servizio di trasporto pubblico marittimo, entro sei miglia marine dalla costa, per il collegamento degli scali dei comuni costieri, da organizzare come metropolitana marittima. A tale fine le regioni a statuto ordinario, con proprie norme, indirizzano e coordinano, attraverso contratti di servizio da esse stipulati con enti pubblici o aziende pubbliche e private che operano nel settore, gli interventi per la realizzazione, nei suddetti limiti territoriali, di un sistema di trasporto marittimo integrativo dei trasporti su strada e ferroviari, in armonia con le linee direttrici del piano nazionale dei trasporti.

2. Attraverso i contratti di servizio di cui al comma 1 le regioni devono assicurare:

- a) la continuità, regolarità, capacità e qualità del servizio di trasporto, stabilendo le caratteristiche e il tonnellaggio delle navi;
- b) un numero adeguato di linee e la frequenza di ciascuna linea;
- c) eventuali trasporti addizionali;
- d) tariffe particolari per determinate categorie di passeggeri;
- e) l'adattamento dei servizi alle effettive esigenze del traffico.

3. Restano salve ed impregiudicate le competenze degli organi statali in materia di polizia marittima e portuale e di sicurezza della navigazione.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 13.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, con esclusione degli articoli 7, comma 2, 8, 10, comma 2, e 11, determinato complessivamente in lire 85.000 milioni per l'anno 1999 e in lire 115.000 milioni per ciascuno degli anni 2000 e 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.2.1.2. (imprese navalmeccaniche ed armatoriali - capitolo 7706) dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1999, intendendosi corrispondentemente ridotte le

autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *c*), della legge 31 luglio 1997, n. 261, per lire 75.000 milioni a decorrere dall'anno 1999, e di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *b*), della legge 30 novembre 1998, n. 413, per lire 10.000 milioni a decorrere dall'anno 1999 e per lire 30.000 milioni a decorrere dall'anno 2000.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

Lo metto ai voti.

È approvato.

L'esame e la votazione degli articoli sono così conclusi.

Resta ora da conferire il mandato per la relazione all'Assemblea.

Propongo che tale incarico sia conferito allo stesso relatore alla Commissione.

GERMANÀ. Signor Presidente, ci asterremo da questa votazione, come abbiamo fatto del resto in occasione della votazione sugli articoli del disegno di legge, perché riteniamo che il provvedimento in esame non dia al cabotaggio la spinta che era necessaria. Occorre evidenziare che una nazione come la nostra, che dal punto di vista armatoriale dovrebbe essere ai primi posti, si trova invece al diciottesimo posto. È sufficiente pensare che solo il 20 per cento delle navi in arrivo e in partenza dai porti italiani batte bandiera italiana. Quindi nei nostri porti l'80 per cento delle navi batte bandiera straniera.

È evidente, perciò, che il cabotaggio va aiutato in modo serio e non come stiamo facendo. Siamo pertanto disponibili a contribuire per migliorare il provvedimento.

Vorrei poi soffermarmi sul macroregistro europeo, per sottolineare che la Grecia, ad esempio, cerca di difendere il proprio cabotaggio con una legge «strana»: barche battenti bandiera greca possono venire in Italia, mentre barche battenti bandiera italiana non possono andare in Grecia.

Con la nostra astensione, quindi, intendiamo sottolineare la necessità di migliorare il provvedimento, nella speranza che si possa aiutare il cabotaggio in modo serio.

BORNACIN. Anche il mio Gruppo si asterrà dalla votazione, perché riteniamo che questo provvedimento è importante ma presenta delle carenze. Forse si sarebbe potuto, o comunque si sarebbe dovuto, fare di più; effettivamente, nei confronti del cabotaggio si sta procedendo in maniera un po' contraddittoria e soprattutto in ritardo.

Un altro aspetto che ci lascia molto perplessi – e al riguardo ricordo un intervento che feci già alcuni anni fa su questo tema – è legato all'articolo 5, che prevede contributi alla ricerca applicata nel settore navale. Non riesco a capire, infatti, come mai non venga coinvolta l'università.

Per concludere, ribadisco ciò che ho detto nel corso della seduta precedente, cioè che la Camera non può tenere un provvedimento come questo per 210 giorni e costringere poi il Senato ad esaminarlo in una settimana. E un provvedimento importante, urgente e necessario, sul quale vorremmo poter dire qualcosa di più e soltanto il nostro senso di responsabilità ci spinge a consentirne l'approvazione con la nostra astensione.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di conferire al relatore il mandato a riferire in Assemblea in termini favorevoli all'approvazione finale del disegno di legge (con assorbimento della petizione n. 604 ad esso attinente), autorizzandolo nel contempo a chiedere di poter svolgere oralmente la relazione.

È approvata.

Colleghi, vi ringrazio molto per la comprensione e la collaborazione.

I lavori terminano alle ore 9,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIANCARLO STAFFA

