

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

Seduta n. 522

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

51° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 2005

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

(3518) Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Lion; Duca ed altri; Iannuccilli ed altri; Gibelli; Rosato ed altri
(Discussione e approvazione)

* PRESIDENTE, <i>relatore</i>	Pag. 3, 4
TASSONE, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3
* ZANDA (<i>Mar-DL-U</i>)	4, 5
CICOLANI (<i>FI</i>)	5
FORTE (<i>UDC</i>)	5
PEDRAZZINI (<i>LP</i>)	5
DONATI (<i>Verdi-Un</i>)	5
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	5
ALLEGATO (<i>contiene i testi di seduta</i>)	6

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Verdi-l'Unione: Verdi-Un; Misto: Misto; Misto-il Cantiere: Misto-Cant; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Democrazia Cristiana per le Autonomie: Misto-DC-Aut; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-MIS (Movimento Idea Sociale): Misto-MIS; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Rosa nel pugno: Misto-Rnp; Misto Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3518) Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta, approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Lion; Duca ed altri; Iannuccilli ed altri; Gibelli; Rosato ed altri

(Discussione e approvazione)

* PRESIDENTE, *relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3518.

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è stato già approvato in sede referente dalla nostra Commissione che ne ha chiesto l'assegnazione alla sede deliberante. La richiesta è stata accolta dal Presidente del Senato e quindi riprendiamo la discussione nella nuova sede.

Propongo di acquisire l'*iter* già svolto alla nuova fase procedurale e di assumere quale testo base l'articolato approvato in sede referente. Poiché non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Comunico che nella giornata di ieri la Commissione affari costituzionali ha espresso un parere favorevole con osservazioni sul disegno di legge al nostro esame. Al fine di recepire interamente le articolate osservazioni contenute nel suddetto parere, sono stati predisposti due ordini del giorno a firma che illustrerò brevemente. Con l'ordine del giorno 0/3518/1/8^a si impegna il Governo «a far sì che la disposizione di cui all'articolo 4, comma 8, sia applicata nel senso che il Governo deve adoperarsi al fine di conseguire un'intesa in sede di Conferenza unificata sul decreto di cui al medesimo comma 8»; con l'ordine del giorno 0/3518/2/8^a si invita il Governo «a valutare l'opportunità di prevedere un coinvolgimento delle Regioni nell'approvazione dei programmi di ricerca di cui si tratta, richiedendo, eventualmente con apposito atto di indirizzo, l'acquisizione del previo parere in sede di Conferenza Stato Regioni».

Propongo al Governo di accogliere questi ordini del giorno e ai colleghi di votarli favorevolmente.

TASSONE, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Governo concorda con il contenuto degli ordini del giorno e li accoglie. Ovviamente si tratta di un atto doveroso e dovuto, anche perché nel primo di essi si richiama una sentenza della Corte costituzionale riguardo ad alcune Autorità portuali.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti l'ordine del giorno n. 0/3518/1/8^a, presentato dalla Commissione.

È approvato.

(All'unanimità)

Metto ai voti l'ordine del giorno n. 0/3518/2/8^a, presentato dalla Commissione.

È approvato.

(All'unanimità)

Acquisita la decisione dei Gruppi di non presentare emendamenti al provvedimento, passiamo all'esame degli articoli.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'articolo 2.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, voterò a favore dell'articolo 2, nonostante nutra riserve sui commi 1 e 3. Per senso di responsabilità ed in quanto ritengo che la normativa sul doppio scafo giunga con grandissimo ritardo, nonostante queste riserve, voterò a favore dell'articolo. Richiamo però l'attenzione della Commissione sulla questione, affinché essa abbia consapevolezza del fatto che i commi 1 e 3 dell'articolo 2 avrebbero potuto essere molto meglio formulati. Desidero che questo rimanga agli atti della Commissione.

* PRESIDENTE, *relatore*. Voterò anche io a favore di questo articolo, ma intendo esprimere l'auspicio che in sede applicativa del provvedimento, si trovi il modo di escludere dal finanziamento le imbarcazioni iscritte in altri registri navali che potrebbero tornare ad iscriversi in quello italiano solo al fine di partecipare alla ripartizione delle risorse.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

CICOLANI (*FI*). Dichiaro che il Gruppo Forza Italia voterà a favore del provvedimento.

FORTE (*UDC*). Anche il Gruppo UDC è a favore del provvedimento.

PEDRAZZINI (*LP*). Il Gruppo Lega Padana voterà in senso positivo il disegno di legge n. 3518.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Il Gruppo della Margherita voterà a favore del provvedimento, pur nutrendo le riserve che ho appena ricordato. Il testo sarebbe potuto essere migliore, nel senso che avrebbe potuto garantire maggiormente dal rischio di gravi incidenti a navi petrolifere.

DONATI (*Verdi-Un*). Voglio fare anch'io una breve dichiarazione di voto. Ovviamente il Gruppo dei Verdi è favorevole al provvedimento, che valuta in senso sicuramente positivo. Non voglio nascondere che un confronto accurato sul testo avrebbe potuto introdurre modifiche e miglioramenti, ma questo avrebbe comportato la rinuncia ad approvare il provvedimento, considerati i tempi in cui ciò sarebbe dovuto avvenire. In esso restano quindi alcuni punti critici che potevano essere migliorati. La stessa dimensione finanziaria del provvedimento, ovviamente, è molto limitata. Tendendo però comunque a raggiungere un obiettivo positivo e considerando il fatto – ripeto – che se il provvedimento non venisse approvato così come è rischierebbe di non vedere la luce, ritengo di esprimere un parere positivo a nome del Gruppo dei Verdi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Anche il Gruppo dei Democratici di Sinistra si esprimerà in senso favorevole sul provvedimento.

PRESIDENTE, *relatore*. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 8,50.

ALLEGATO

DISEGNO DI LEGGE N. 3518

approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Lion; Duca, Adduce, Albonetti, De Luca, Mazzarello, Panattoni, Raffaldini, Rognoni, Susini, Tidei, Gasperoni, Giacco, Gambini, Petrella e Vianello; Iannuccilli, Amato, Cesaro, Cicala, Cosentino, Floresta, Muratori, Nicotra, Ricciotti, Russo Antonio, Russo Paolo e Testoni; Gibelli; Rosato, Pasetto, Damiani, Stradiotto, Lettieri e Carbonella:

«Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta»

ORDINI DEL GIORNO

0/3518/1/8^a

LA COMMISSIONE

«L'8^a Commissione, in sede di discussione del disegno di legge "Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta (approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Lion; Duca ed altri; Iannuccilli ed altri; Gibelli; Rosato ed altri)"»

– premesso che l'iniziativa in titolo è volta in primo luogo a limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui sono coinvolte navi cisterna, prevedendo, tra l'altro, l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un apposito Fondo volto a favorire la demolizione del naviglio obsoleto, mediante l'erogazione di contributi allo scopo di favorire e accelerare l'eliminazione delle navi cisterna a scafo singolo non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione;

– considerato che le sue disposizioni sono, pertanto, prevalentemente da ricondurre alla competenza legislativa esclusiva dello Stato in materia di «tutela dell'ambiente», ai sensi dell'articolo 177, comma secondo, lettera s), della Costituzione;

– considerato che l'articolo 4 del disegno di legge in titolo prevede l'istituzione – presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – di un Fondo volto a favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale;

– considerato che tale Fondo, per espressa previsione dell'articolo 4, comma 3, ha la funzione di provvedere al rinnovo e al potenziamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico di persone, di competenza regionale e locale, effettuato per via marittima, fluviale e lacuale e che dalle norme recate dal medesimo articolo 4 non emerge una prevalente finalità di adeguamento a standard di sicurezza ovvero di tutela dell'ambiente: si prevede infatti che i contributi possano essere attribuiti alle imprese che gestiscono servizi di trasporto pubblico locale anche in connessione alla mera intenzione di potenziare la flotta attraverso nuove acquisizioni, nonché a quelle imprese che vendono per la demolizione, o fanno demolire per proprio conto, unità navali che, alla data del 21 ottobre 2003, risultano di proprietà delle imprese (ovvero che si trovino nelle ulteriori condizioni indicate dal comma 4);

– ritenuto che le disposizioni in commento sono pertanto riconducibili alla materia trasporto pubblico locale, la quale – secondo la Corte costituzionale – «non vi è dubbio che (...) rientri nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni di cui al quarto comma dell'articolo 117 della Costituzione, come reso evidente anche dal fatto che, ancor prima della riforma del Titolo V della Costituzione, il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (...) aveva ridisciplinato l'intero settore, conferendo alle Regioni ed agli enti locali funzioni e compiti relativi a tutti i "servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati» ed escludendo solo i trasporti pubblici di interesse nazionale" (sentenza n. 222 del 2005);

- considerato che nella medesima sentenza n. 222 del 2005 ora ricordata, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità di una disposizione della legge finanziaria 2004 che prevedeva la costituzione di un apposito fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al fine di assicurare il conseguimento di risultati di maggiore efficienza e produttività dei servizi di trasporto pubblico locale; afferma infatti la Corte che, poiché "tale finanziamento interviene in un ambito di competenza regionale, la necessità di assicurare il rispetto delle attribuzioni costituzionalmente riconosciute alle Regioni impone di prevedere che queste ultime siano pienamente coinvolte nei processi decisionali concernenti il riparto dei fondi (sentenze numeri 49 e 16 del 2004); ciò tenendo altresì conto del "limite discendente dal divieto di procedere in senso inverso a quando oggi prescritto dall'articolo 119 della Costituzione e così di sopprimere semplicemente, senza sostituirli, gli spazi di autonomia già riconosciuti dalle leggi statali in vigore alle Regioni e agli enti locali, o di procedere a configurare un sistema finanziario complessivo che contraddica i principi del medesimo articolo 119" (sentenza n. 37 del 2004);

– considerato che la Corte ha quindi ritenuto insufficiente il meccanismo previsto dalla disposizione della legge finanziaria 2004 impugnata, che – ai fini della emanazione del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la ripartizione del fondo e a differenza di quanto previsto dalla previgente legislazione – si limitava a richiedere il solo parere della Conferenza unificata, riducendo in tal modo gli spazi di autonomia riconosciuti alle Regioni nel complessivo sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale; afferma, in conclusione la Corte che "è invece costituzionalmente necessario, al fine di assicurare in modo adeguato la leale collaborazione fra le istituzioni statali e regionali, che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri cui fa riferimento la disposizione impugnata sia adottato sulla base di una vera e propria intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997";

– preso atto che il comma 8 dell'articolo 4 prevede che i criteri per l'attribuzione dei benefici di cui al medesimo articolo siano definiti con un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, "sentita la Conferenza unificata";

– valutata infine l'esigenza di consentire l'approvazione definitiva del disegno di legge in titolo

impegna il Governo

a far sì che la disposizione di cui all'articolo 4, comma 8, sia applicata nel senso che il Governo deve adoperarsi al fine di conseguire un'intesa in sede di Conferenza unificata sul decreto di cui al medesimo comma 8».

0/3518/2/8^a

LA COMMISSIONE

«L'8^a Commissione, in sede di discussione del disegno di legge "Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta (approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge di iniziativa dei deputati Lion; Duca ed altri; Iannuccilli ed altri; Gibelli; Rosato ed altri)»

– considerato che le disposizioni dell'articolo 5 sono riconducibili in prevalenza alla materia "ricerca scientifica e tecnologica", che l'articolo 117, comma terzo, della Costituzione demanda alla competenza legislativa concorrente di Stato e Regioni

invita il Governo

a valutare l'opportunità di prevedere un coinvolgimento delle Regioni nell'approvazione dei programmi di ricerca di cui si tratta, richiedendo,

eventualmente con apposito atto di indirizzo, l'acquisizione del previo parere in sede di Conferenza Stato-Regioni».

ARTICOLI

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge, in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari e agli obiettivi di politica ambientale di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 51, e successive modificazioni, al fine di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi in cui sono coinvolte navi cisterna, promuove l'uso di navi cisterna ad alto livello di protezione, dotate dei più elevati standard di sicurezza, reca disposizioni per promuovere l'ammmodernamento della flotta, con particolare riferimento alle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale, e sostiene la promozione della ricerca in campo navale, quali elementi determinanti per la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare.

Art. 2.

(Divieti di iscrizione e di navigazione)

1. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna a scafo singolo, aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici la cui età risalga a oltre quindici anni.

2. L'accesso ai porti, ai terminali off-shore e alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo, di qualsiasi nazionalità, che trasportano prodotti petroliferi, è vietato secondo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, e successive modificazioni.

3. Sono esentate dal divieto di cui al comma 2 le navi cisterna di portata lorda compresa tra 600 tonnellate e 5.000 tonnellate utilizzate esclusivamente all'interno dei porti per operazioni di bunkeraggio.

Art. 3.

(Fondo per favorire la demolizione del naviglio obsoleto)

1. È istituito, a decorrere dall'anno 2005, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo volto a favorire la demolizione del na-

viglio obsoleto, la cui dotazione, per ciascuno degli anni del triennio 2005-2007, è pari a 12 milioni di euro.

2. La dotazione del Fondo può essere integrata mediante finanziamenti da iscrivere annualmente nella legge finanziaria.

3. Il Fondo ha la funzione di favorire e di accelerare l'eliminazione delle navi cisterna a scafo singolo non conformi ai più avanzati standard in materia di sicurezza della navigazione, provvedendo all'erogazione di contributi per la demolizione di navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, la cui entrata in esercizio, alla data del 31 dicembre 2004, risale ad oltre quindici anni.

4. Il contributo di cui al presente articolo è concesso alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione, che vendono per la demolizione, o fanno demolire per proprio conto, unità che alla data del 21 ottobre 2003 risultano di proprietà delle imprese stesse o di imprese dello stesso gruppo o che sono in loro piena disponibilità con contratto di leasing o altro contratto con obbligo di acquisto, ovvero che risultano iscritte, non oltre la medesima data, nei registri tenuti dalle autorità nazionali o munite, nello stesso periodo di riferimento, del passavanti provvisorio, di cui all'articolo 149 del codice della navigazione, e i cui lavori di demolizione hanno avuto inizio nel periodo successivo a quello di cui all'articolo 2, comma 2, della citata legge n. 51 del 2001, fino al 31 dicembre 2007.

5. Il contributo di cui al presente articolo è concesso e liquidato, in via provvisoria, dopo l'inizio dei lavori di demolizione, per un importo non superiore al 75 per cento del prezzo ritenuto accettabile, per i lavori medesimi, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il contributo è in ogni modo corrisposto in conformità alla decisione 2002/868/CE della Commissione, del 17 luglio 2002.

6. Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo, le imprese interessate devono presentare, a pena di decadenza, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti apposita istanza entro il termine di sessanta giorni dalla data di ultimazione dei lavori di demolizione, corredata dal certificato della locale autorità marittima nazionale, se la demolizione è avvenuta in Italia, ovvero di quella estera o consolare, negli altri casi, attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore della presente legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a tale data.

7. In caso di mancata ultimazione dei lavori entro centottanta giorni dalla data di concessione in via provvisoria del contributo, ai sensi del comma 5, l'impresa interessata è tenuta a restituire gli importi liquidati, maggiorati del tasso di interesse legale.

8. Per le imprese armatoriali che hanno ottenuto il contributo si applicano, in relazione alle navi di età superiore ai quindici anni, le disposizioni di cui all'articolo 4, commi 1 e 2, della citata legge n. 51 del 2001.

9. Fermo restando il limite massimo di spesa di cui al comma 1, il contributo di cui al presente articolo è pari a:

a) 130 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi di portata lorda superiore a 10.000 tonnellate, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità; il contributo per le navi di portata lorda superiore a 10.000 tonnellate non può essere inferiore al contributo erogabile alle navi di 10.000 tonnellate di portata lorda;

b) 260 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi cisterna comprese tra 600 e 10.000 tonnellate di portata lorda.

10. L'ammontare del contributo come determinato ai sensi del comma 9 non può in ogni caso essere superiore all'importo del mancato introito presunto derivante, per l'impresa armatoriale interessata, dall'anticipata demolizione dell'unità rispetto alla data di ritiro dal servizio prevista dalla normativa internazionale e comunitaria.

11. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, determina, con proprio decreto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i criteri di attribuzione dei benefici di cui al presente articolo, sulla base della data di inizio dei lavori di demolizione, nei limiti delle disponibilità di cui al comma 1.

12. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 12 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

13. A decorrere dall'anno 2008, al finanziamento del Fondo di cui al comma 1 si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

14. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 4.

(Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale)

1. È istituito, a decorrere dall'anno 2005, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Fondo volto a favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, la cui dotazione, per ciascuno degli anni del triennio 2005-2007, è pari a 10 milioni di euro.

2. La dotazione del Fondo può essere integrata mediante finanziamenti da iscrivere annualmente nella legge finanziaria.

3. Il Fondo ha la funzione di provvedere al rinnovo e al potenziamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico di persone, di competenza regionale e locale, effettuato per via marittima, fluviale e lacuale.

4. Fermo restando il limite massimo di spesa di cui al comma 1, il contributo di cui al presente articolo è concesso alle imprese che gestiscono direttamente o indirettamente servizi di trasporto pubblico di persone effettuati per via marittima, fluviale e lacuale che intendono potenziare la flotta attraverso nuove acquisizioni o che vendono per la demolizione, o fanno demolire per proprio conto, unità navali che, alla data del 21 ottobre 2003, risultano di proprietà delle imprese stesse o di imprese dello stesso gruppo o che sono in loro piena disponibilità con contratto di leasing o altro contratto con obbligo di acquisto, ovvero che risultano iscritte, nei dodici anni antecedenti alla presentazione dell'istanza per la concessione del contributo, nei registri tenuti dalle autorità nazionali e i cui lavori di demolizione hanno avuto inizio nel periodo tra il 1° maggio 2005 e il 31 dicembre 2007.

5. Il contributo di cui al presente articolo è limitato alle unità navali aventi capacità di trasporto, calcolata per passeggeri, fino a 350 unità e destinate a svolgere servizi pubblici di trasporto regionale e locale, che operano in modo continuativo o periodico con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabiliti, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422.

6. Nel caso di demolizione di unità navali, ai sensi del comma 4, il contributo di cui al presente articolo è concesso e liquidato, in via provvisoria, dopo l'inizio dei lavori di demolizione, per un importo non superiore al 75 per cento del prezzo ritenuto accettabile, per i lavori medesimi, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In caso di mancata ultimazione dei lavori entro centottanta giorni dalla data di concessione in via provvisoria del contributo, l'impresa interessata è tenuta a restituire gli importi liquidati, maggiorati del tasso di interesse legale.

7. L'ammontare del contributo di cui al presente articolo non può in ogni caso essere superiore all'importo del mancato introito presunto derivante, per l'impresa interessata, dall'anticipata demolizione dell'unità rispetto alla data di scadenza della vita commerciale dell'unità navale, come stabilita dalla normativa vigente in materia.

8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di intesa con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, determina, con proprio decreto, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, in conformità con la normativa comunitaria in materia, i criteri di attribuzione dei benefici di cui al presente articolo, nei limiti delle disponibilità di cui comma 1, graduando la decorrenza della fruizione del beneficio e l'entità del medesimo.

9. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 10 milioni di euro annui per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

10. A decorrere dall'anno 2008, al finanziamento del Fondo di cui al comma 1 si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

11. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 5.

(Promozione della ricerca in campo navale)

1. Al fine di consolidare le basi tecnologiche dell'industria marittima e di incrementare il ruolo della ricerca e dello sviluppo nel miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria in materia e nel limite massimo di 1 milione di euro per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) di Roma e al Centro per gli studi di tecnica navale Spa (CETENA) di Genova i contributi di cui all'articolo 6, comma 1, della legge 31 luglio 1997, n. 261, nonché quelli di cui all'articolo 5 della legge 30 novembre 1998, n. 413, per i rispettivi programmi di ricerca relativi al periodo 1° gennaio 2005 – 31 dicembre 2007.

2. I programmi di ricerca di cui al comma 1 sono approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259.

3. Fatto salvo quanto stabilito dal comma 2, alla concessione dei contributi di cui al comma 1 si applicano le disposizioni dell'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 1 milione di euro annui per ciascuno degli anni 2005, 2006 e 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 6.

(Adeguamento delle sanzioni)

1. Al comma 3 dell'articolo 5 della legge 7 marzo 2001, n. 51, e successive modificazioni, le parole: «da 1.033 euro a 6.197 euro» sono sostituite dalle seguenti: «da 2.066 a 12.394 euro».

