

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

94° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 2001

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

### INDICE

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

**(4755-B) Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 2, 7, 12 e <i>passim</i>
* BALDINI ( <i>Forza Italia</i> )	12
BORNACIN ( <i>AN</i> )	13
BOSI ( <i>CCD</i> )	13
CARPINELLI ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> ), relatore alla Commissione	12

* FALOMI ( <i>Dem. Sin.-l'Ulivo</i> )	Pag. 14
GERMANÀ ( <i>Forza Italia</i> )	6
* MIGNONE ( <i>Misto</i> )	14
* OCCHIPINTI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	12, 15
* SARTO ( <i>Verdi-l'Ulivo</i> )	11, 12, 13
VERALDI ( <i>PPI</i> )	14

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

*I lavori hanno inizio alle ore 15,30.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**(4755-B) Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime**, approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 4755-B, sospesa nella seduta del 6 febbraio scorso.

Passiamo all'esame ed alla votazione delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 1.

##### *(Finalità e campo di applicazione)*

1. Le disposizioni di cui alla presente legge, nell'ambito delle competenze di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 agosto 1999, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 30 ottobre 1999, sono dirette ad incentivare, con misure di carattere straordinario e transitorio, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, con l'obiettivo di assicurare lo sviluppo del trasporto marittimo, in particolare del trasporto di merci e di quello a breve e medio raggio, e la tutela degli interessi occupazionali del settore.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 sono finalizzate anche alla promozione e alla costruzione di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati *standard* di sicurezza in conformità alla politica comunitaria ed internazionale sulla sicurezza dei mari e compatibilmente con le tecnologie disponibili, al fine di prevenire gli incidenti in mare o limitarne le conseguenze.

3. Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano agli investimenti in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000 o in tale anno avviati per l'ammodernamento ed il rinnovo della flotta da parte di soggetti aventi titolo ad essere proprietari di navi italiane ai sensi dell'articolo 143 del codice della navigazione, inclusi i Gruppi europei di interesse economico (GEIE) di cui al regolamento (CEE) n. 2137/85 del Consiglio del 25 luglio 1985 ed al decreto legislativo 23 luglio 1991, n. 240, sempreché gli investimenti riguardino lavori eseguiti da imprese di cui all'articolo 19,

comma 1, lettere *a*) e *b*), della legge 14 giugno 1989, n. 234, o da cantieri dell'Unione europea.

4. Per «investimenti in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000» si intendono esclusivamente gli investimenti effettuati da parte di soggetti che alla data del 1° gennaio 2000 erano in possesso dei requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione e per i quali i pagamenti sono effettuati nel corso di tale anno o negli anni successivi.

5. I benefici di cui alla presente legge sono accordati per iniziative di investimento relative alle unità navali di cui all'articolo 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, con esclusione di quelle per le quali siano state concesse agevolazioni pubbliche finalizzate a ridurre l'onere degli interessi.

6. Per il completamento degli interventi di cui all'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261, è autorizzato un ulteriore limite di impegno di durata decennale pari a lire 450 milioni annue a decorrere dall'anno 2001.

*(Il Presidente accerta la presenza del numero legale).*

Lo metto ai voti.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 2 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 2.

##### *(Incentivazione degli investimenti)*

1. Ai soggetti aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione è riconosciuto, con riferimento agli investimenti di cui all'articolo 1 della presente legge, e nei limiti dello stanziamento di cui al comma 3 del presente articolo, un credito d'imposta nella misura massima corrispondente al massimale previsto dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998, in relazione al prezzo effettivamente pagato per i lavori relativi alle unità di cui all'articolo 1, comma 5.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 non concorre alla formazione del reddito imponibile e può essere computato in compensazione ai sensi del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, in proporzione alle quote dell'investimento effettivamente pagate nel periodo di imposta sulla base dello stato di avanzamento dei lavori.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite d'impegno quindicennale di lire 17.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2001.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 3.

*(Modalità d'intervento sui finanziamenti)*

1. Alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione che effettuano gli investimenti di cui all'articolo 1 della presente legge il Ministero dei trasporti e della navigazione può altresì concedere un contributo pari all'abbattimento, entro il limite massimo del 3,80 per cento annuo, del tasso d'interesse commerciale di riferimento (CIRR) in relazione ad un piano d'ammortamento della durata di dodici anni calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione dell'unità.

2. Il contributo è corrisposto anche durante i lavori, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, in rate semestrali costanti posticipate per la durata di dodici anni decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre di ciascun anno.

3. Nel rispetto delle disposizioni comunitarie vigenti in materia e nei limiti degli stanziamenti già autorizzati da leggi vigenti, le operazioni di cui al presente articolo sono ammissibili all'intervento del Fondo centrale di garanzia per il credito navale di cui all'articolo 5 della legge 31 luglio 1997, n. 261, e successive modificazioni.

4. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite d'impegno dodecennale di lire 72.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2001.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 4 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

Art. 4.

*(Applicazione)*

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con regolamento da adottare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono emanate disposizioni attuative della presente legge, nei limiti finanziari indicati al comma 3 dell'articolo 2, in particolare per determinare le condizioni ed i criteri per la concessione del credito d'imposta di cui all'articolo 2, nonché le modalità di svolgimento dei relativi controlli da

parte dell'Amministrazione finanziaria e di regolazione contabile del medesimo credito d'imposta.

2. Le imprese che eseguono lavori di costruzione o di trasformazione navale nell'ambito degli investimenti di cui all'articolo 1 sono tenute al rispetto delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro. Nel caso in cui affidino parte delle lavorazioni in appalto, le medesime imprese sono tenute al rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 6, della legge 30 novembre 1998, n. 413.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 5.

##### *(Disposizioni concernenti i marittimi imbarcati)*

1. Il comma 2 dell'articolo 318 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«2. Alle disposizioni di cui al comma 1 può derogarsi attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o soste in un porto nazionale».

2. Al comma 1 dell'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, le parole: «In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:» sono sostituite dalle seguenti: «Per la composizione degli equipaggi delle navi di cui all'articolo 1 dovranno essere osservati i seguenti criteri:».

3. Dopo il comma 1 dell'articolo 2 del citato decreto-legge n. 457 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1998, è inserito il seguente:

«1-bis. In deroga al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione, nonché alle disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo, la composizione degli equipaggi delle navi di cui all'articolo 1 può essere altresì determinata in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale».

4. Il comma 2 dell'articolo 2 del citato decreto-legge n. 457 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30 del 1998, è sostituito dal seguente:

«2. Nella tabella di armamento della nave è posta annotazione dei componenti dell'equipaggio per i quali, ai sensi del comma 2 dell'articolo 318 del codice della navigazione, nonché ai sensi degli accordi di cui ai commi 1 e 1-*bis* del presente articolo, non è richiesta la nazionalità italiana o comunitaria. L'autorità marittima, qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore, nega le spedizioni alla nave il cui equipaggio sia composto non in conformità alla annotazione stessa. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto nella tabella di armamento della nave, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o sostì in un porto nazionale».

5. Il comma 8-*bis* dell'articolo 48 del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, introdotto dall'articolo 36, comma 1, della legge 21 novembre 2000, n. 342, deve interpretarsi nel senso che per i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera, per i quali, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, e dell'articolo 5, comma 3, del decreto-legge 31 luglio 1987, n. 317, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 ottobre 1987, n. 398, non è applicabile il calcolo sulla base della retribuzione convenzionale, continua ad essere escluso dalla base imponibile fiscale il reddito derivante dall'attività prestata su tali navi per un periodo superiore a 183 giorni nell'arco di dodici mesi. I lavoratori marittimi percettori del suddetto reddito non possono in alcun caso essere considerati fiscalmente a carico e, se richiedono prestazioni sociali agevolate alla pubblica amministrazione, sono comunque tenuti a dichiararlo all'ufficio erogatore della prestazione, ai fini della valutazione della propria situazione economica.

Passiamo alla votazione.

GERMANÀ. Signor Presidente, come ha notato il Gruppo Forza Italia non ha presentato alcun emendamento in considerazione del fatto che a fine legislatura riteneva opportuno deliberare un provvedimento indispensabile per la categoria cui si riferisce.

A proposito dell'articolo 5, però, vorrei far notare che la formulazione scelta dimostra perfettamente le modalità seguite dal Governo in carica.

Al comma 1 il fatto che ai marittimi di nazionalità diversa da quella italiana e comunitaria, imbarcati in conformità alle leggi previste, non siano richiesti visti di ingresso nel territorio dello Stato significa purtroppo che incontriamo problemi relativamente agli imbarcati. Mi spiego meglio: in una nazione come la nostra, dove sussiste una rilevante differenza tra il

Nord, il Centro ed il Sud del Paese – dove soprattutto in alcune città si registra il 35 per cento di tasso di disoccupazione – non riusciamo a collocare queste persone nemmeno in questo settore. È sufficiente leggere le nostre dichiarazioni svolte in Commissione ed in Aula lo scorso anno sullo stesso provvedimento per renderci conto del motivo per cui verso questo settore si è fatto poco o pochissimo.

Vorrei far notare però, a proposito dei marittimi imbarcati in Italia, che esiste anche l'Istituto professionale nautico. Nonostante i nostri numerosi suggerimenti di tre anni fa, mi chiedo come sia possibile che questi giovani non possano essere imbarcati né come semplici marinai né soprattutto come ufficiali. Ribadisco queste considerazioni perché rimangano agli atti; non avrebbe avuto senso presentare emendamenti o ordini del giorno perché ritengo che il prossimo Governo potrà operare senza questi ultimi: come è possibile consigliare a questi ragazzi di seguire questo tipo di studi per poi finire per non essere imbarcati?

Tale considerazione ha solo lo scopo di rilevare come il Governo verso questo settore abbia portato avanti una politica piuttosto carente. Ciò nonostante, annuncio il voto favorevole sull'articolo 5 a nome del Gruppo Forza Italia.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'articolo 5 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

Do lettura dell'articolo 6 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 6.

*(Norma interpretativa)*

1. L'articolo 8 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, si interpreta nel senso che il contributo compensativo da assegnare alle autorità portuali è pari alla differenza, calcolata per l'intera durata della concessione, tra il canone che sarebbe derivato dall'applicazione del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 15 novembre 1995, n. 595, e quello stabilito negli atti di concessione di cui al comma 1 del medesimo articolo 8.

2. Il contributo compensativo è erogato in un'unica soluzione per il danno economico subito dalle autorità portuali a tutto il 2000 e quindi annualmente fino alla scadenza della concessione, in proporzione all'incidenza negativa che l'ente subirà sul bilancio in ciascun esercizio finanziario.

3. Il contributo compensativo è erogato nei limiti della spesa massima autorizzata dall'articolo 8, comma 2, della legge 28 dicembre 1999, n. 522.

**È approvato.**

L'articolo 7 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 8 nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

#### Art. 8.

##### *(Trasferimento dei compiti di attuazione degli interventi nel settore marittimo)*

1. A decorrere dal 1° gennaio 2001, agli interventi 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, a quelli di cui all'articolo 4, comma 1, all'articolo 6, comma 1, ed all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, e successive modificazioni, nonché a quelli di cui all'articolo 9 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, provvede il Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Agli oneri relativi agli interventi di cui al comma 1, si provvede a carico delle autorizzazioni di spesa disposte a favore della gestione commissariale del Fondo gestioni istituti contrattuali lavoratori portuali di cui all'articolo 9, comma 8, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, considerando le autorizzazioni medesime corrispondentemente ridotte.

3. Per garantire con carattere di stabilità il corretto espletamento delle ampliate funzioni di vigilanza, programmazione e controllo ministeriale in connessione alla riorganizzazione dei settori della navigazione marittima ed aerea, nonché lo svolgimento delle funzioni operative connesse a provvedimenti a favore del settore portuale e dell'armamento di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti e della navigazione, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, emana un decreto in cui definisce un programma di attività su base triennale stabilendo le priorità, i tempi e le modalità di attuazione delle predette funzioni in modo da assicurarne la realizzazione. Per le finalità del presente comma, a decorrere dall'anno 2001, il fondo unico di amministrazione, istituito dall'articolo 31 del contratto collettivo nazionale di lavoro del comparto ministeri per il quadriennio 1998-2001, è integrato dell'importo di lire 4.800 milioni da destinare in sede di contrattazione integrativa alla definizione di specifici progetti e piani di incentivazione rivolti al personale dei livelli funzionali del Ministero dei trasporti e della navigazione appartenente al ruolo del soppresso Ministero della marina mercantile e al ruolo della ex Direzione generale dell'aviazione civile, utilizzato per il raggiungimento dei



predetti obiettivi. All'onere derivante dal presente comma, quantificato in 4.800 milioni di lire a decorrere dall'anno 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, 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, allo scopo utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

Passiamo all'esame dell'articolo 9, introdotto dalla Camera dei deputati.

#### Art. 9.

##### *Conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di rilevanza regionale)*

1. All'articolo 105, comma 2, lettera l), del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le parole da: «tale conferimento» fino alla fine della lettera sono sostituite dalle seguenti: «tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nonché nelle aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 dicembre 1995, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 136 del 12 giugno 1996, e successive modificazioni. Nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale il conferimento decorre dal 1° gennaio 2002».

2. Nell'esercizio delle funzioni amministrative afferenti il rilascio di concessioni di beni del demanio marittimo ricadenti nei porti di rilevanza economica regionale ed interregionale, le regioni acquisiscono, con riferimento alla compatibilità dell'uso delle aree e delle opere portuali con gli interessi marittimi, il parere della competente autorità marittima.

A questo articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

#### 9.1

CASTELLI, LEONI

*Al comma 1, primo periodo, sopprimere le parole da: «nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale» fino alla fine del periodo.*

**9.2**

CASTELLI, LEONI

*Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole da: «, nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale» fino alla fine del periodo, con le seguenti: «e nei porti di rilevanza economica internazionale.».*

---

**9.3**

CASTELLI, LEONI

*Sopprimere il comma 2.*

---

Gli emendamenti riferiti a tale articolo si intendono decaduti in assenza dei presentatori.

Metto ai voti l'articolo 9, introdotto dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

L'articolo 10, corrispondente all'articolo 9 del testo approvato dal Senato, non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Passiamo all'esame dell'articolo 11, corrispondente all'articolo 10 del testo approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

## Art. 11.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, ad eccezione dell'articolo 8, pari a lire 89.450 milioni annue a decorrere dall'anno 2001, si provvede, quanto a lire 60.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.2.1.2 (cap. 7205) dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 2001 e successivi, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), della legge 30 novembre 1998, n. 413, quanto a lire 450 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito della medesima unità previsionale di base 4.2.1.2. (cap. 7220) per l'anno 2001 e successivi, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413, e, quanto a lire 29.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.1.2.10 (cap. 1618) dello stato di previsione del medesimo Ministero per l'anno 2001 e successivi, intendendosi corri-

spondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 261.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

**È approvato.**

SARTO. Signor Presidente, presento il seguente ordine del giorno:

**0/4755-B/1/8**

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CORTIANA, DE LUCA, LUBRANO DI RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, RONCHI E SEMENZATO

«L'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4755-B, recante nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime,

premessi che:

il disegno di legge n. 4755-B reca importanti disposizioni concernenti investimenti per il rinnovo e l'ammodernamento delle navi italiane, nel quadro del necessario innalzamento degli *standard* di sicurezza del trasporto di persone e merci su mare e nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro;

l'articolo 10 del disegno di legge reca disposizioni concernenti le concessioni dei beni demaniali marittimi, materia che appare alquanto estranea all'oggetto del disegno di legge;

l'articolo 10 estende la durata delle concessioni di beni demaniali marittimi e prevede altresì il rinnovo automatico ad ogni scadenza, indipendentemente dalla dimensione, dalla natura o dal tipo degli impianti e delle attività previste, che vanno dalla gestione di stabilimenti balneari all'impianto di attività produttive;

nonostante il richiamo e la conferma dell'articolo 42 del codice della navigazione, che prevede la possibilità di revoca qualora sussistano specifici motivi inerenti al pubblico uso del mare, ovvero altre ragioni di pubblico interesse, la norma introduce pesanti elementi di rigidità all'interno del sistema delle concessioni di beni demaniali marittimi, rendendo più difficile e incerto l'elemento fondamentale del controllo da parte delle autorità marittime sulla concessione rispetto alla pubblica utilità e sulla sua compatibilità con il miglior uso del mare, rischiando di prefigurare, con la perpetuità dei rinnovi automatici, una sorta di privatizzazione *de facto* di parti del demanio marittimo;

impegna il Governo

1) a riconsiderare, nel quadro del riordino delle concessioni, la norma in oggetto, in favore di un regime che preveda durate differenziate

delle concessioni in relazione alle diverse attività, rinnovi non automatici, revocabilità, verifiche periodiche e garanzie di priorità dell'interesse pubblico e della pubblica fruizione del demanio marittimo e del mare;

2) ad impartire direttive alle autorità preposte affinché operino con estrema cautela e prudenza sia in sede di attribuzione di nuove concessioni dei beni appartenenti al demanio marittimo, sia in sede di verifica, che deve essere periodica e rigorosa, della sussistenza delle ragioni di revoca;

3) a garantire perciò che la suddetta norma non si tramuti in una privatizzazione di fatto dei beni del demanio».

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Ritengo rafforzativo l'ordine del giorno presentato dal senatore Sarto. Alcune preoccupazioni sembrano forse eccessive rispetto alla concretezza del disposto del disegno di legge, tanto è vero che ci riferiamo all'articolo 42 del codice della navigazione, che prevede a titolo di giudizio discrezionale dell'amministrazione marittima la revoca delle concessioni stesse, e vige comunque un regime concessorio. Pur tuttavia, ritengo che l'ordine del giorno vada approvato con la soppressione al punto 1 del dispositivo delle parole: «rinnovi non automatici». Se con un dispositivo di legge parliamo di automaticità della proroga della concessione, non possiamo poi in un ordine del giorno invitare il Governo prevedere i rinnovi non automatici. Vi è infatti una contraddizione in termini. Dichiaro, pertanto, il mio voto favorevole sull'ordine del giorno se la modifica da me proposta è accolta dal presentatore.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Dichiaro di accogliere l'ordine del giorno se il presentatore si dichiarerà favorevole alla proposta di modifica avanzata dal relatore.

Faccio in particolare notare che l'amministrazione del demanio è materia ormai di progressiva delega alle Regioni. Nel futuro lo Stato formulerà atti di indirizzo e di coordinamento ma sempre più saranno le Regioni ad indicare le direttive tecniche ed operative in tale ambito.

SARTO. Accolgo la proposta avanzata dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

BALDINI. Annuncio il voto favorevole del Gruppo Forza Italia ritenendo il provvedimento al nostro esame adeguato a rispondere alle esigenze reali, anche se ovviamente poteva essere redatto in termini migliorativi. Visti però i tempi e le condizioni, dobbiamo prendere quello che «passa il convento». Colgo inoltre l'occasione per ringraziare il Governo per aver accolto alcuni importanti emendamenti presentati dall'opposizione, in particolare quello riguardante il regime delle concessioni demaniali, innovativo rispetto alla legge attuale. Ciò ha dimostrato una grande apertura e sensibilità del Governo.

BORNACIN. Dichiaro il voto favorevole del Gruppo Alleanza Nazionale. Siamo soddisfatti del fatto che questo disegno di legge venga finalmente approvato; è una legge particolarmente attesa dalle categorie interessate. Crediamo che la Commissione abbia collaborato in maniera significativa sia al Senato in prima lettura, sia alla Camera, sia in questa occasione. Sottolineo che abbiamo mantenuto l'esame in sede deliberante nonostante le indicazioni politiche della Casa delle Libertà fossero diverse, proprio perchè riteniamo che questo sia un provvedimento estremamente importante.

Circa la disposizione all'articolo 5, riguardante i marittimi imbarcati sulle navi italiane, che ha creato qualche problema o qualche falso problema di copertura, mi sia consentito dire che se il Governo o la maggioranza avessero accettato nella legge finanziaria il mio emendamento, che riguardava sia i lavoratori frontalieri sia i lavoratori marittimi all'estero, non ci saremmo forse trovati di fronte a questo problema ed avremmo impiegato qualche giorno in meno per approvare il disegno di legge al nostro esame.

Riteniamo importante il provvedimento anche per questa modifica inserita alla Camera da tutti i Gruppi parlamentari ed esprimiamo quindi il voto favorevole di Alleanza Nazionale.

BOSI. Condivido le motivazioni espresse dai colleghi Baldini e Bornacin ed annuncio il voto favorevole del Gruppo Centro Cristiano Democratico.

SARTO. Signor Presidente, già in prima lettura ho avuto occasione di evidenziare l'elemento fondamentale positivo di questo disegno di legge che riguarda non solo aiuti alla cantieristica ma anche, in particolare, quelli mirati alla costruzione di navi dotate dei più elevati *standard* di sicurezza, in conformità alla politica comunitaria ed internazionale, in particolare rispetto alle navi cisterna.

Questo provvedimento in realtà anticipa con maggiore incisività e maggiori investimenti quello approvato qualche settimana fa riguardante la rottamazione delle navi cisterna, delle cosiddette «carrette del mare», non più sicure; è quindi indirettamente un passo in avanti a favore della navigazione con naviglio a doppio scafo. È una questione di grande attualità, di cui abbiamo già discusso appunto in occasione del precedente provvedimento, visti i recenti disastri verificatisi: il disegno di legge risponde alla assoluta necessità di anticipare da parte dell'UE le leggi di sicurezza che gli Stati Uniti stanno già attuando. È stato rivolto un invito al Governo italiano a farsi promotore a livello di Unione Europea di queste anticipazioni attuative.

Diversamente dai colleghi che mi hanno preceduto conservo invece una profonda opposizione rispetto all'articolo 10, e mi meraviglia che i colleghi interpretino come semplificazione o flessibilità un provvedimento che irrigidisce invece la materia delle concessioni, in quanto il prolungare il tempo di concessione da quattro a sei anni e soprattutto prevedere un

rinnovo automatico non per un certo numero di volte, ma in perpetuo, in realtà irrigidisce enormemente la materia rendendo estremamente difficile la revoca e per di più non distinguendo la fattispecie della concessione. Quindi si rende drammatico un problema di concessione o revoca che invece dovrebbe mantenere una ben maggiore flessibilità. La possibilità di revoca rispetto a questioni di grande peso relative all'uso del mare ed all'interesse pubblico permane, in quanto viene ribadito il corrispondente articolo del codice della navigazione ma viene resa ben più difficile la gestione delle concessioni rispetto a più flessibili opportunità sull'uso della spiaggia secondo l'interesse collettivo dei Comuni e secondo destinazioni più dignitose o opportune rispetto ai cittadini.

In questo senso l'ordine del giorno che ho proposto risponde proprio a questo problema e ad evitare il rischio di una privatizzazione di fatto del demanio. Ritengo eccessive le preoccupazioni espresse dal relatore e dal Governo rispetto al fatto che non possa essere rivisto l'automatismo. Se il Governo deve agire con successive regolamentazioni e se le Regioni hanno, come in effetti hanno, ampio spazio di competenza in merito, credo che questo automatismo perpetuo possa essere rivisto.

Con questa riserva annuncio il voto favorevole al provvedimento che, ricordo, in prima lettura al Senato ha visto anche l'inserimento di miei emendamenti sulla sicurezza e sui subappalti, molto importanti perchè la nostra cantieristica, ormai per problemi di concorrenza, ha una quantità enorme di subappalti, anche con lavoratori extracomunitari. Tale materia quindi va continuamente sottoposta al controllo e a garanzie.

FALOMI. Annuncio il voto favorevole del Gruppo dei Democratici di Sinistra a questo provvedimento. Non ripercorro in questa sede le valutazioni che il nostro Gruppo ha già fatto in occasione della prima lettura del provvedimento.

Mi preme solo sottolineare gli aspetti significativi introdotti dalla Camera dei deputati, riguardanti le norme di natura fiscale, i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera e l'altra norma riguardante il riconoscimento alle Regioni di funzioni amministrative relativamente ai porti di rilevanza regionale. Si tratta di due modifiche significative apportate dalla Camera che comunque confermano il nostro voto favorevole al provvedimento.

VERALDI. Dichiaro il voto favorevole del Partito Popolare al provvedimento in esame.

MIGNONE. Signor Presidente, i Democratici esprimono voto favorevole sul provvedimento d'iniziativa governativa. È necessario sottolineare l'impegno del Governo il quale ha voluto con questo provvedimento puntare all'obiettivo di incentivare le imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, con l'obiettivo in più di assicurare lo sviluppo del trasporto marittimo, inteso come mezzo di trasporto in genere. Vorrei ricordare che questo è un provvedimento molto importante per il Mezzo-

giorno d'Italia, con tutte le coste che esso ha, e in considerazione soprattutto del fatto che il Governo potenzierà per il futuro le vie del mare. Non sono soltanto questi i motivi per cui i Democratici esprimono un voto favorevole. Questo disegno di legge è inoltre a favore del personale imbarcato, dei lavoratori marittimi; infine si dà con esso una anticipazione del federalismo, nel senso che si riconosce alle regioni una certa autonomia per quanto riguarda la gestione del settore.

Per questi motivi espressi sinteticamente – ma non solo per questi – i Democratici esprimono un voto favorevole.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo esprime grande apprezzamento per la vera concordia di tutte le forze politiche, di maggioranza e di opposizione. Si è affrontato in modo positivo un problema rilevante, molto sentito e fortemente richiesto anche negli ambienti della marineria del nostro Paese; sicuramente riguarderà molte imprese cantieristiche e marittime, e rilancerà il settore.

Mentre l'altro provvedimento tendeva alla eliminazione delle vecchie carrette del mare, questo incentiva alla revisione e all'ammodernamento del nostro naviglio con l'obiettivo di salvaguardare i siti occupazionali e di ridurre quel *dumping* che tuttora vige tra la marineria italiana ed europea nei confronti di quella dell'Est asiatico. Ringrazio il relatore e la Commissione tutta per aver concesso l'esame del provvedimento in sede deliberante. Termino il mio intervento dicendo che possiamo affermare davvero che la politica per il mare del Governo e del Parlamento ha fatto un rilevante passo in avanti.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Occhipinti. Avendomi offerto lo spunto il senatore Bornacin, che ha fatto riferimento alla decisione complessiva per ragioni politiche insindacabili dei Gruppi di opposizione di revocare le deliberanti, sottolineo come invece in questo caso ci sia stata una eccezione. Apprezzo molto quanto fatto e ringrazio i Gruppi dell'opposizione in questa Commissione.

Metto, quindi, ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 16.*

