

N. 3528-4104-4362-4775-4816-A

CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

presentata alla Presidenza il 24 giugno 2005

(Relatore: **SANZA**)

SULLE

PROPOSTE DI LEGGE

n. 3528, d'iniziativa del deputato LION

Norme concernenti la dotazione di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere che navigano nella zona economica esclusiva italiana

Presentata il 10 gennaio 2003

n. 4104, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DUCA, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, RAFFALDINI, ROGNONI, SUSINI, TIDEI, GASPERONI, GIACCO, GAMBINI, PETRELLA, VIANELLO

Disposizioni per la sicurezza della navigazione e per favorire l'uso di navi a doppio scafo e la costruzione di navi specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare

Presentata il 25 giugno 2003

n. 4362, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**IANNUCILLI, AMATO, CESARO, CICALA, COSENTINO,
FLORESTA, MURATORI, NICOTRA, RICCIOTTI, ANTONIO
RUSSO, PAOLO RUSSO, TESTONI**

Disposizioni per favorire la sostituzione di navi traghetto
obsolete adibite ai servizi di linea con nuove unità

Presentata l'8 ottobre 2003

n. 4775, d'iniziativa del deputato **GIBELLI**

Disposizioni per favorire l'uso di navi a doppio scafo e la costruzione
di navi specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare,
nonché la sostituzione di unità navali adibite ai servizi di linea

Presentata il 3 marzo 2004

n. 4816, D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ROSATO, PASETTO, DAMIANI, STRADIOTTO,
LETTIERI, CARBONELLA**

Disposizioni per favorire il trasporto pubblico locale
per via marittima, fluviale e lacuale

Presentata il 16 marzo 2004

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il testo che si propone all'Assemblea è il risultato della unificazione di più proposte di legge e reca « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta ».

La relazione che segue tratteggia brevemente il contesto normativo in cui si inserisce il provvedimento in esame, gli aspetti considerati nel corso della approfondita istruttoria legislativa svolta, il contenuto dei pareri espressi dalle Commissioni in sede consultiva ed il testo proposto dalla Commissione all'Assemblea.

1) Ambito di intervento normativo e rapporto con la legislazione nazionale e comunitaria vigente.

A partire dal 1971, numerose petroliere e navi speciali hanno fatto naufragio nei più disparati luoghi della terra, sversando in mare migliaia di tonnellate di petrolio, bitume, combustibile e nafta: tutte sostanze altamente inquinanti e difficilmente bonificabili, che hanno coperto i fondali marini, distruggendo la vita, e devastato la flora e la fauna costiere, oltre alle economie dei Paesi colpiti; basti pensare ai danni per il turismo, l'industria ittica e conserviera, il comparto della ristorazione e tutti i rispettivi indotti.

In particolare, una forte e giustificata apprensione suscitò nell'opinione pubblica le immani tragedie della Erika e della Prestige, i cui naufragi davanti alle coste della Bretagna francese e, nel novembre 2002, al largo delle coste spagnole provocarono nelle zone colpite danni incalcolabili all'ambiente marino e alle attività economiche e turistiche legate al mare. In Italia, moniti terrificanti furono il luttuoso, gravissimo incidente del Moby

Prince e l'affondamento della Haven nel mar Tirreno.

Il Parlamento, nella consapevolezza delle disastrose conseguenze che, al di là della perdita di vite umane, incidenti come quelli dell'Erika e della Prestige comporterebbero per l'Italia ove si verificassero nel Mediterraneo, ha approvato, nella precedente legislatura, un provvedimento — la legge 7 marzo 2001, n. 51 — tra i più avanzati in Europa in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e di controllo del traffico marittimo.

La legge n. 51 ha in sostanza « tolto » dai mari italiani le navi cisterna a scafo singolo di età superiore ai venti anni, non consentendone l'utilizzo per il trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, in quanto non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione. Al fine di agevolare l'eliminazione di tali unità navali, è stato concesso alle imprese armatoriali un contributo risarcitorio pari a 250 mila lire per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30 mila tonnellate per singola unità navale.

La compatibilità della legge n. 51 con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato è stata attentamente verificata dalle competenti Direzioni generali. Il regime di aiuti ivi previsto è stato quindi autorizzato dalla Commissione europea con la decisione n. 868 del 17 luglio 2002, subordinatamente al rispetto delle condizioni indicate nel provvedimento di autorizzazione. Proprio per questo, il provvedimento in esame riprende attraverso un espresso rinvio le modalità di corresponsione del contributo previste dalla citata decisione della Commissione europea 2002/868/CE.

Le principali condizioni imposte dalla Commissione europea riguardano le mo-

dalità di calcolo dell'importo dell'aiuto, che deve essere limitato al minimo necessario, considerato il periodo effettivo durante il quale il beneficiario del singolo aiuto ha subito una perdita di reddito conseguente alla demolizione di una nave cisterna in ottemperanza alle condizioni del regime di aiuti in questione. È inoltre previsto l'obbligo, per le autorità italiane, di presentare alla Commissione relazioni dettagliate, per ciascuna impresa beneficiaria e per ciascuna nave, sul metodo di calcolo e sul tonnellaggio complessivo posseduto dal beneficiario durante l'anno successivo all'erogazione dell'aiuto. È previsto un obbligo rispetto all'utilizzo dell'importo del contributo, che deve essere investito nell'attività aziendale ed essere conforme agli obiettivi di politica marittima (non è pertanto consentito l'acquisto di navi cisterna a scafo singolo). È previsto, ancora, l'obbligo per lo Stato di non erogare aiuti ad un'impresa beneficiaria che complessivamente eccedano i limiti imposti dagli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

Nel complesso, la legge n. 51 si è rivelata efficace nel promuovere il rinnovo della flotta delle cisterne medio-grandi; non ha prodotto invece risultati significativi per le navi cisterna piccole (quelle che vanno da 600 a 10 mila tonnellate), in quanto il contributo per la demolizione non è stato dagli armatori ritenuto congruo rispetto al valore della nave da demolire. Di qui l'esigenza di prevedere un contributo per la demolizione delle navi cisterna piccole più elevato di quello previsto dalla legge n. 51 del 2001.

Nel contempo, il successo della legge n. 51 incoraggia ad un ulteriore passo verso l'ammodernamento della flotta cisterniera. In quest'ottica, il provvedimento in esame prevede un abbassamento a quindici anni del limite di età raggiunto il quale è vietata l'iscrizione della nave cisterna a scafo singolo nei registri nazionali e la sua navigazione.

Ciò è del resto in linea con l'indirizzo assunto dall'Unione europea, che — dopo il naufragio della *Prestige* — ha adottato le opportune iniziative per far sì che il

trasporto degli idrocarburi pesanti avvenga esclusivamente mediante petroliere conformi alla regola 13/F (cosiddetta del « doppio scafo ») della Convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento causato da navi (Convenzione MARPOL 73/78). L'Unione europea ha inoltre riconosciuto agli Stati membri la facoltà di prendere le misure che ritengano necessarie per vietare l'accesso alle petroliere a scafo singolo nei loro porti.

Il testo unificato in esame si inserisce quindi in un filone normativo comunitario già consolidato, volto a promuovere l'ammodernamento del naviglio e la sostituzione delle navi obsolete con altre conformi ai più recenti ed elevati *standard* di sicurezza della navigazione, con particolare riguardo alle navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici.

Per quanto concerne, in particolare, le navi cisterna a scafo singolo, il provvedimento in esame riprende direttamente alcuni divieti già previsti dalla normativa comunitaria, in particolare dal regolamento CE n. 417/2002 (modificato dal regolamento CE n. 1726/2003) sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere a singolo scafo, varato in seguito al naufragio della *Erika*.

Il regolamento in questione si applica innanzitutto alle petroliere a singolo scafo di portata lorda superiore a 5.000 tonnellate: a tali petroliere è fatto divieto di battere bandiera di uno Stato membro dell'Unione europea e di accedere, qualunque sia la bandiera, a porti o a terminali *off-shore* sottoposti alla giurisdizione di uno Stato membro. Il divieto si applica con decorrenza diversa a seconda del tipo di petroliera e dell'anno di consegna della stessa. In sostanza, è previsto che tra il 2003 ed il 2015 siano ritirate dai mari tutte le petroliere interessate dalla normativa. Nel caso di petroliere che trasportino prodotti petroliferi pesanti, i divieti valgono anche per quelle di portata lorda inferiore a 5.000 tonnellate; in tal caso, la data limite per conformarsi al divieto è fissata al 2008. Per le navi di categoria 2

e 3 (corrispondenti a livelli tecnologici meno avanzati) che abbiano più di 15 anni vale inoltre l'obbligo di conformità al regime di valutazione della condizione della nave. In via eccezionale, è previsto che l'autorità competente in ciascuno Stato membro possa autorizzare l'accesso nei porti di una petroliera del tipo vietato quando essa sia in difficoltà o alla ricerca di un rifugio, ovvero quando, priva di carico, si diriga verso un porto per esservi riparata.

Tornando al provvedimento che si propone all'Assemblea, un discorso analogo può farsi, in generale, per tutte le unità navali impiegate nel servizio di trasporto pubblico di persone per via marittima, fluviale e lacuale, di competenza regionale e locale, per cui, analogamente a quanto realizzato con la legge n. 51 del 2001 sulla flotta cisterniera, è apparso opportuno prevedere strumenti di incentivazione economica per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali che svolgono tale servizio, come definito dal decreto legislativo n. 422 del 1997.

Altro elemento di primaria importanza affrontato nel testo, anche ai fini della sicurezza della navigazione in via preventiva, riguarda la valorizzazione della ricerca in campo navale. Il provvedimento prevede, infatti, un contributo all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN) di Roma ed al Centro per gli studi di tecnica navale S.p.A. (CETENA) di Genova al fine di consolidare le basi tecnologiche dell'industria marittima e di incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta.

Giova infine ricordare che, nella Relazione annuale sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2004, recentemente esaminata dalle Commissioni parlamentari, si fa presente, per quanto riguarda i trasporti marittimi, che è proseguita l'attività comunitaria nel settore, ispirata all'esigenza di creare un elevato *standard* di sicurezza, nell'ottica di una maggiore tutela della vita umana

e della salvaguardia dell'ambiente marino e delle coste. In particolare, è al vaglio delle istituzioni europee una proposta di direttiva relativa all'inquinamento provocato da navi e all'introduzione di sanzioni, anche penali, per i reati di inquinamento. La proposta è intesa a stabilire che gli scarichi in mare effettuati in violazione delle norme comunitarie configurano reato e devono essere puniti con sanzioni anche penali, se le persone coinvolte hanno causato l'evento o vi hanno partecipato deliberatamente o per grave negligenza. Per l'Italia, peraltro — fa presente il Governo nella predetta Relazione — non ci sarà nessun cambiamento dal momento che nel nostro Paese è in vigore, per quanto riguarda l'inquinamento da navi, una delle legislazioni più rigorose in campo europeo, che contempla anche le sanzioni penali. La proposta di direttiva d'altronde consente agli Stati membri di adottare o mantenere un regime nazionale più severo a tutela delle proprie coste.

Inoltre, il Programma legislativo e di lavoro della Commissione europea per l'anno 2005, nonché il Programma operativo del Consiglio per il 2005, in corso di esame parlamentare, contemplano iniziative legislative su questioni analoghe a quelle trattate dal provvedimento, quali la predisposizione di un « Terzo pacchetto per la sicurezza marittima », contenente otto proposte legislative concernenti, tra l'altro, un regolamento per la responsabilità degli Stati di bandiera e misure in materia di responsabilità e risarcimento per i danni da inquinamento, oltre alla estensione della competenza dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima. Si prevede inoltre una specifica attenzione da parte del Consiglio sul raggiungimento di progressi concreti nell'ambito delle proposte attese sulla sicurezza marittima (« Erika III »).

2) Istruttoria legislativa svolta.

L'attività svolta dalla Commissione in relazione alle proposte di legge in esame

dimostra come, grazie al contributo di tutti i gruppi, il lavoro istruttorio sia stato caratterizzato da un significativo grado di approfondimento e di analisi.

L'esame delle proposte di legge si è protratto infatti per più di un anno, nel corso del quale sono state svolte diverse audizioni informali, ampie ed articolate riunioni del Comitato ristretto ed un'attenta ricognizione del quadro normativo vigente, delle esigenze del settore e della normativa comunitaria ed internazionale — anche da un punto di vista comparativo con altri paesi europei — sulla materia.

Un particolare approfondimento ha riguardato l'impatto della normativa sui destinatari ed il rapporto con la normativa comunitaria: un prezioso contributo di conoscenza hanno portato, sotto questi profili, le audizioni informali svolte (rappresentanti di Confitarma, della Capitaneria di porto-Guardia costiera, della Castalia Ecolmar, dell'ANSEP UNITAM, di INSEAN e di CETENA) e gli importanti contributi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3) *I pareri espressi.*

Tutte le Commissioni competenti in sede consultiva hanno espresso una valutazione favorevole sul testo unificato in esame, in tal modo confermando la validità del suo impianto generale.

In particolare, al primo testo elaborato dalla Commissione hanno espresso parere favorevole le Commissioni I, II, VIII, X, XI; ha espresso una valutazione di nulla osta la III Commissione ed hanno espresso parere favorevole con osservazioni le Commissioni VI e XIV.

Peraltro, al fine di superare i profili problematici che attenevano alla copertura finanziaria del testo unificato, come originariamente definito dalla IX Commissione, e rappresentati con lettera del Presidente della V Commissione, del 25 maggio 2005, si è svolta una ulteriore fase di lavoro nell'ambito del Comitato ristretto.

A seguito di tali approfondimenti, il Comitato ristretto ha elaborato un nuovo testo

unificato che è stato in parte aggiornato e ridefinito, per quanto attiene alle disposizioni di carattere finanziario, ed in parte snellito e semplificato per quanto riguarda il suo impianto complessivo, così recependo anche le osservazioni contenute nel parere espresso dalla Commissione Finanze e, parzialmente, l'osservazione della Commissione Politiche dell'Unione europea.

In particolare, si è convenuto sull'opportunità di prevedere un *iter* distinto per alcuni interventi che necessitavano di ulteriori approfondimenti dal punto di vista normativo e della copertura finanziaria (con specifico riferimento alle norme in materia di formazione del personale marittimo e di dotazione di navi cisterna specializzate per interventi di emergenza e di sostituzione di navi traghetto obsolete). Tali interventi, infatti, confluiranno in una nuova proposta di legge che sarà presentata ed esaminata dalla Commissione quanto prima.

Sul nuovo testo unificato approvato dalla IX Commissione, facendo seguito ai rilievi contenuti nella citata lettera del Presidente della V Commissione, sono stati acquisiti nuovamente i pareri delle Commissioni in sede consultiva, che hanno ribadito una valutazione sostanzialmente favorevole o di nulla osta sullo stesso.

Nel parere favorevole con condizioni espresso dalla Commissione Bilancio nella seduta del 23 giugno 2005 sul nuovo testo unificato sono stati inoltre evidenziati taluni rilievi che sono stati recepiti dalla IX Commissione con il richiamo diretto — per la parte applicabile — all'articolo 3 della legge n. 431 del 1991. Quanto alla condizione contenuta nel parere favorevole espresso dalla XIV Commissione, si è ritenuto opportuno precisare espressamente nel testo che gli interventi e le modalità applicative dei contributi previsti all'articolo 4 dovranno in ogni modo essere disposti in conformità con la normativa comunitaria in materia.

4) *Il testo proposto dalla Commissione.*

Il testo unificato che si propone oggi all'Assemblea reca, all'articolo 1, l'indica-

zione delle finalità generali, perseguite dal provvedimento, e pone, all'articolo 2, specifici divieti di iscrizione e di navigazione, fissati in ragione della portata e dell'età delle navi cisterna a scafo singolo.

Sussiste, dunque, il divieto di iscrizione, nei registri tenuti dalle autorità nazionali, per le 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.

Inoltre, per le navi cisterna a scafo singolo, di qualsiasi nazionalità e di portata superiore a 5.000 tonnellate che trasportano prodotti petroliferi pesanti è, altresì, previsto il divieto di accesso ai porti, ai terminali *off-shore* e alle zone di ancoraggio nazionali. Per le navi cisterna a scafo singolo di portata lorda inferiore a 5.000 tonnellate il divieto di navigazione si applica a partire dal 1° gennaio 2008, data anniversario del varo della nave.

Non sono soggette al divieto di navigazione le navi cisterna di portata compresa tra 600 tonnellate e 5.000 tonnellate utilizzate esclusivamente all'interno dei porti per operazioni di bunkeraggio.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti informa del divieto di navigazione l'Organizzazione marittima internazionale e, tramite questa, tutti gli Stati parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689.

I divieti stabiliti dall'articolo 2 sono corredati dalla previsione, recata all'articolo 3, di un Fondo per favorire la demolizione del naviglio obsoleto, istituito a decorrere dall'anno 2005, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la cui dotazione, per ciascuno degli anni del triennio 2005-2007, è pari a 12 milioni di euro. La dotazione del Fondo può essere integrata mediante finanziamenti da iscrivere annualmente nella legge finanziaria.

Il Fondo di cui all'articolo 3 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, risalga ad oltre quindici anni. Il contributo in conto esercizio 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 siano 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 abbiano avuto inizio nel periodo successivo a quello di cui all'articolo 2, comma 2, della legge n. 51 del 2001 (che riguardava il periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2002), fino al 31 dicembre 2007. 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 legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a tale data. Si prevede quindi che 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 legge n. 51 del 2001.

Fermo restando il limite massimo di spesa di cui al comma 1 e tenuto conto di

quanto emerso in questi anni di applicazione delle previsioni della citata legge n. 51, nel testo si stabilisce che il contributo sia pari a: *a)* 130 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi superiori a 10.000 tonnellate di portata lorda, 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. L'ammontare del contributo non può tuttavia 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: tale previsione consente, infatti, di allinearsi pienamente alle indicazioni espresse sulla materia in sede comunitaria.

È stato infine previsto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, determini, con proprio decreto, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, criteri di attribuzione dei benefici, sulla base della data di inizio dei lavori di demolizione, come risultante da apposita certificazione, nei limiti delle disponibilità.

L'articolo 4 del testo unificato reca analoghe disposizioni per l'istituzione di un Fondo, a decorrere dall'anno 2005, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico locale, di competenza regionale e 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, e potrà essere integrata mediante finanziamenti da iscrivere annualmente nella legge finanziaria. Nel rispetto di tale limite di spesa, il contributo derivante dal Fondo è concesso alle imprese che gestiscono direttamente o indi-

rettamente 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 siano 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. Il contributo 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 prestabilite, ad accesso generalizzato, nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infra-regionale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, recante « Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59 ».

Come previsto per la sostituzione delle navi cisterna a scafo singolo ed alla luce degli indirizzi comunitari al riguardo, si stabilisce quindi che l'ammontare del contributo non possa 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.

Spetta, quindi, al 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, la determinazione, con proprio decreto, da adottare entro sessanta

giorni dall'entrata in vigore della presente legge, dei criteri di attribuzione dei benefici, nei limiti delle disponibilità indicate, graduando la decorrenza della fruizione del beneficio e l'entità del medesimo.

Il provvedimento fissa altresì, all'articolo 5, l'obiettivo della promozione della ricerca in campo navale per consolidare le basi tecnologiche dell'industria marittima e incrementare il ruolo della ricerca e sviluppo nel miglioramento della sicurezza e della competitività della flotta.

A tal fine, 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 ed al Centro per gli studi di tecnica navale S.p.A. (CENTENA) 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. Tali programmi di ricerca sono approvati dal Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, sentito il parere del Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 4 della legge 5 maggio 1976, n. 259. Alla concessione dei contributi di cui al comma 1 dell'articolo 5 si applicano le disposizioni dell'articolo 6 della citata legge n. 261 del 1997.

Il testo unificato reca, infine, all'articolo 6, un intervento di adeguamento delle sanzioni, previste al comma 3 dell'articolo 5 della legge n. 51 del 2001 (che riguarda il caso in cui il comandante della nave non osservi gli schemi di separazione delle rotte, nell'ambito delle acque marittime interne e territoriali), sanzioni che vengono ora fissate da un minimo di 2.066 euro a un massimo di 12.394 euro.

In conclusione, visto il rilievo e l'urgenza delle misure previste dal testo unificato che si sottopone all'attenzione dell'Assemblea – elaborato dalla IX Commissione al termine di un'ampia istruttoria legislativa ed in un clima di piena collaborazione tra tutti i gruppi – si auspica una rapida e favorevole approvazione dello stesso.

Angelo SANZA, *Relatore*.

PARERI DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 3528 Lion ed abb. recante norme per la sicurezza della navigazione e l'ammodernamento del naviglio,

rilevato che le disposizioni da esso recate sono nel loro complesso finalizzate alla « tutela dell'ambiente », materia riconducibile alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera s), della Costituzione,

osservato inoltre che il provvedimento in esame, nella parte in cui disciplina l'erogazione di contributi finalizzati a rinnovare il naviglio obsoleto appare incidere sulla materia « sistema contabile e tributario dello Stato », la cui disciplina è demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e) della Costituzione,

rilevato, infine, che, alla luce dell'orientamento da ultimo accolto dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 428 del 2004, là dove ha ricompreso le misure volte ad assicurare l'incolumità delle persone nell'ambito della materia « ordine pubblico e sicurezza », la cui disciplina è demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera h) della Costituzione, appare possibile richiamare altresì la suddetta materia,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(*parere espresso il 27 gennaio 2005*)

Il Comitato permanente per i pareri,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3528 Lion ed abb. risultante dall'approvazione di emendamenti da parte della Commissione di merito e recante norme per la sicurezza della navigazione e l'ammodernamento del naviglio,

richiamato quanto contenuto in premessa al parere espresso, con riferimento al testo unificato delle proposte di legge in titolo il 27 gennaio 2005 e rilevato che le modifiche ad esso apportate non investono elementi di rilievo con riferimento agli aspetti di competenza della I Commissione,

rilevato che le disposizioni recate dal provvedimento sono nel loro complesso finalizzate alla « tutela dell'ambiente », materia ricon-

ducibile alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *s*), della Costituzione,

osservato inoltre che il provvedimento in esame, nella parte in cui disciplina l'erogazione di contributi finalizzati a rinnovare il naviglio obsoleto appare incidere sulla materia « sistema contabile e tributario dello Stato », la cui disciplina è demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *e*) della Costituzione,

rilevato, altresì, che, con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione e alla salvaguardia della vita umana in mare, è possibile richiamare anche la materia « ordine pubblico e sicurezza », demandata alla competenza legislativa esclusiva dello Stato ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera *h*) della Costituzione, atteso che alla luce dell'orientamento fatto proprio dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 428 del 2004, nel predetto ambito materiale possono ritenersi ricomprese anche disposizioni che riguardano la tutela della sicurezza e della incolumità delle persone,

ritenuto infine che non sussistano motivi di rilievo sugli aspetti di legittimità costituzionale,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 23 giugno 2005)

PARERI DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE
(GIUSTIZIA)

Il Comitato permanente per i pareri, esaminata la proposta di legge in oggetto;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 20 gennaio 2005)

La II Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato in oggetto;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 23 giugno 2005)

PARERE DELLA III COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI E COMUNITARI)

La III Commissione,

esaminato, per le parti di propria competenza, il Testo unificato delle proposte di legge C. 3528 e abb.: « Norme per la sicurezza della navigazione e l'ammodernamento del naviglio »;

esprime

NULLA-OSTA

all'ulteriore prosieguo dell'esame.

(parere espresso il 19 gennaio 2005)

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

La V Commissione

sul nuovo testo unificato elaborato dalla Commissione di merito:

rilevato che il riferimento, agli articoli 3, comma 5, e 4, comma 6, alle modalità di applicazione della legge n. 431 del 1991, sembra prefigurare un irrigidimento della spesa e non appare compatibile con il rinvio alla Tabella D della legge finanziaria per far fronte agli oneri relativi alle annualità successive al 2007,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione:

sopprimere il comma 5 dell'articolo 3;

sopprimere il comma 6 dell'articolo 4.

(parere espresso il 23 giugno 2005)

PARERI DELLA VI COMMISSIONE PERMANENTE
(FINANZE)

La VI Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 3528 e abbinata recante disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo ed i servizi specializzati nel recupero di idrocarburi sversati in mare e per l'ammodernamento della flotta, come risultante dagli emendamenti approvati dalla Commissione di merito;

considerato che le norme di carattere fiscale di cui all'articolo 11, comma 2, che individuano la copertura finanziaria degli oneri recati dal provvedimento, appaiono formulate in termini poco chiari, risultando pertanto necessario riformulare la disposizione al fine di assicurarne la concreta applicabilità ed evitare l'insorgere di complesse questioni interpretative;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) con riferimento all'articolo 11, comma 2, primo periodo, provveda la Commissione di merito a stabilire in termini più precisi la nozione di « autoveicoli ad uso ufficio », la quale non appare corrispondere alle definizioni contenute nel decreto legislativo n. 285 del 1992, recante il nuovo codice della strada, e nel relativo regolamento di attuazione, a specificare la portata normativa della previsione secondo la quale i veicoli indicati nel comma « corrispondono la tassa automobilistica », nonché a chiarire che la detrazione e la deduzione si riferiscono alle spese sostenute per l'acquisto di tali veicoli;

b) sempre con riferimento all'articolo 11, comma 2, primo periodo, provveda la Commissione di merito a correggere, relativamente alla esclusione della detraibilità dall'IVA dei veicoli che non formano oggetto dell'attività di impresa o non sono strumentali a tale esercizio, il riferimento all'articolo 19-bis del decreto legislativo n. 633 del 1972, con quello all'articolo 19-bis 1 del medesimo decreto;

c) valuti altresì la Commissione di merito, ancora con riferimento all'articolo 11, comma 2, primo periodo, se l'esclusione dalla detraibilità a fini IVA dei costi per l'acquisto di autocarri non risulti in contrasto con la direttiva comunitaria 77/388/CEE, atteso che tali veicoli, essendo, ai sensi dall'articolo 54, comma 1, lettera d), del decreto legislativo n. 285 del 1992, recante il nuovo codice della strada, destinati al solo trasporto di cose e delle persone addette all'uso delle cose stesse, risulterebbero sempre inerenti all'attività di impresa;

d) con riferimento all'articolo 11, comma 2, secondo periodo, provveda la Commissione di merito a riformulare detta disposizione, nel senso di chiarire che essa intende non rendere applicabili, ai fini dell'IVA e delle imposte sui redditi, le esclusioni dalla detraibilità e deducibilità di cui al primo periodo del medesimo comma 2 agli autocarri strumentali alle attività proprie delle imprese operanti nei settori edile, di installazione o manutenzione delle reti ferroviarie, elettriche telefoniche, dell'acqua e del gas, e delle imprese agricole;

e) valuti la Commissione di merito, sempre con riferimento all'articolo 11, comma 2, secondo periodo, l'opportunità di condizionare la detraibilità ai fini IVA e l'integrale deducibilità dalle imposte sui redditi dei costi sostenuti per l'acquisto degli autocarri di cui al primo periodo del medesimo comma 2 al fatto che essi siano impiegati da imprese esercenti alcune limitate tipologie di attività, in quanto tale previsione sembra attuare una discriminazione tra soggetti che appare priva di ragionevole fondamento.

(parere espresso il 15 marzo 2005)

La VI Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3528 e abbinate recante « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta » come risultante degli emendamenti approvati dalla Commissione,

esprime

NULLA OSTA

(parere espresso il 21 giugno 2005)

PARERI DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 3528 e abbinate, recante « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo ed i servizi specializzati nel recupero di idrocarburi sversati in mare e per l'ammodernamento della flotta »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 18 gennaio 2005)

La VIII Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge C. 3528 e abbinate, recante « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e per l'ammodernamento della flotta »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 21 giugno 2005)

PARERE DELLA X COMMISSIONE PERMANENTE

(ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO)

La X Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge C. 3528 Lion ed abbinate, recante « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo ed i servizi specializzati nel recupero di idrocarburi sversati in mare e per l'ammodernamento della flotta »,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 19 gennaio 2005)

PARERI DELLA XI COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORO PUBBLICO E PRIVATO)

La XI Commissione,

esaminato il progetto di legge n. 3528 ed abb., recante « Norme per la sicurezza della navigazione e l'ammodernamento del naviglio »,

premessi che appare opportuno verificare la compatibilità con le competenze regionali della disposizione di cui all'articolo 5, che — per favorire la formazione continua del personale navigante — autorizza il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti a finanziare corsi e attività di formazione, peraltro in continuità con quanto previsto dall'articolo 8, comma 1, della legge 16 marzo 2001, n. 88,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 22 febbraio 2005)

PARERE FAVOREVOLE

(parere espresso il 21 giugno 2005)

PARERI DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La XIV Commissione,

esaminato il testo unificato delle proposte di legge A.C. 3528 e abb., recante « Disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l'uso di navi a doppio scafo e i servizi specializzati nel recupero di idrocarburi sversati in mare e per l'ammodernamento della flotta »;

rilevato che esso è principalmente volto a disciplinare la concessione di contributi per l'ammodernamento della flotta, al fine di favorire l'uso di navi a doppio scafo e dotate dei più elevati *standard* di sicurezza;

considerato altresì che in relazione ad analoghi aiuti statali per il rinnovo del naviglio cisterniero — previsti in particolare dalla legge n. 51/2001 — è intervenuta l'autorizzazione della Commissione europea (decisione n. 868 del 17 luglio 2002), subordinatamente al rispetto delle condizioni espressamente indicate nel medesimo provvedimento di autorizzazione;

sottolineato che le disposizioni del provvedimento in esame concernenti la concessione dei contributi per la sostituzione di navi cisterna, navi traghetto e navi adibite al servizio di trasporto pubblico locale si uniformano o, comunque, tengono conto delle condizioni poste dalla Commissione europea;

rilevato, peraltro, che gli articoli 7 e 8 del testo unificato concedono contributi, rispettivamente, per la sostituzione di navi traghetto di piccole dimensioni e di unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale, effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, fattispecie non espressamente contemplate dalla citata decisione della Commissione;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti la Commissione di merito l'opportunità di verificare se anche la concessione di contributi per la sostituzione di navi traghetto e di navi destinate al trasporto pubblico sia in linea con i criteri adottati dalla Commissione europea per autorizzare analoghi aiuti di Stato.

(parere espresso il 27 gennaio 2005)

La XIV Commissione,

esaminato il nuovo testo unificato delle proposte di legge A.C. 3528 e abb., recante « Norme concernenti la dotazione di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere che navigano nella zona economica esclusiva italiana »;

considerato che la XIV Commissione, nel parere espresso il 27 gennaio 2005 sul testo unificato delle medesime proposte di legge, aveva formulato un'osservazione nella quale si invitava la Commissione di merito a valutare l'opportunità di verificare se la concessione di contributi per la sostituzione di navi traghetto e di navi destinate al trasporto pubblico — di cui, rispettivamente, agli articoli 7 e 8 — fosse in linea con i criteri adottati dalla Commissione europea per autorizzare analoghi aiuti di Stato;

rilevato che nel nuovo testo unificato in esame è stato soppresso l'articolo 7, mentre il contenuto dell'articolo 8 è sostanzialmente confluito nell'articolo 4;

constatato che la Commissione di merito non ha ritenuto di dare seguito all'indicazione già formulata nel parere reso il 27 gennaio 2005;

ritenuto che, ai fini del rispetto della normativa comunitaria, è necessario che la concessione di contributi per la sostituzione di navi traghetto e di navi destinate al trasporto pubblico non sia confliggente con la disciplina comunitaria prevista in materia di aiuti di Stato;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

è necessario che la concessione di contributi per la sostituzione delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 4, sia formulata in modo da rispettare i principi comunitari in materia di aiuti di Stato.

(parere espresso il 23 giugno 2005)

TESTO UNIFICATO DELLA COMMISSIONE

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

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'ammodernamento 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. È vietato l'accesso ai porti, ai terminali *off-shore* e alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a scafo singolo, di qualsiasi nazionalità, di portata superiore a 5.000 tonnellate che trasportano prodotti petroliferi pesanti come definiti dall'articolo 3, punto 14), del regio-

lamento (CE) n. 417/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, come modificato dal regolamento (CE) n. 1726/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2003.

3. Per le navi cisterna a scafo singolo di portata lorda inferiore a 5.000 tonnellate il divieto di cui al comma 2 si applica a decorrere dal 1° gennaio 2008, data anniversario del varo della nave.

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

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provvede a dare informazione circa il divieto di cui al comma 2 all'Organizzazione marittima internazionale e, tramite questa, a tutti gli Stati parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689.

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 naviglio 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 en-

trata in esercizio, alla data del 31 dicembre 2004, risale ad oltre quindici anni.

4. Il contributo in conto esercizio 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 in conto esercizio 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. 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.

8. 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.

9. L'ammontare del contributo come determinato ai sensi del comma 8 non può tuttavia 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.

10. 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, 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.

11. 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.

12. 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.

13. 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 iscriverne 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. 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.

7. L'ammontare del contributo di cui al presente articolo non può tuttavia 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 Ministro 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 ».

PAGINA BIANCA

€ 0,60



14PDL0075050