

## DISEGNO DI LEGGE

**presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione**

**(BURLANDO)**

**di concerto col Ministro del tesoro, del bilancio  
e della programmazione economica**

**(CIAMPI)**

**e col Ministro della difesa**

**(ANDREATTA)**

*(V. Stampato Camera n. 4517)*

*approvato dalla Camera dei deputati il 16 settembre 1998*

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 17 settembre 1998*

—————  
**Rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed  
armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore**  
—————

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

1. Per consentire ulteriori interventi finalizzati al sostegno dell'industria cantieristica ed armatoriale, con l'attuazione delle misure previste dalla direttiva 90/684/CEE del Consiglio del 21 dicembre 1990, è autorizzata l'assunzione nel triennio 1998-2000 di:

a) limiti di impegno di durata quindicennale per gli interventi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 60.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000;

b) limiti di impegno di durata non superiore a dodici anni per gli interventi di cui all'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, in ragione di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 30.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000;

c) un ulteriore limite di impegno di durata quindicennale per le finalità di cui all'articolo 5, comma 6, della legge 31 luglio 1997, n. 261, in ragione di lire 20.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998.

2. All'articolo 5, comma 1, della legge 31 luglio 1997, n. 261, il secondo periodo è sostituito dal seguente: «La gestione finanziaria, amministrativa e tecnica del Fondo è affidata ad una banca iscritta all'albo di cui all'articolo 13 del testo unico delle leggi in materia bancaria e creditizia, emanato con decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, prescelta dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica mediante procedure di evidenza pubblica ai

sensi del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 157, ed in base a criteri che tengano conto delle condizioni offerte e dell'adeguatezza della struttura tecnico-organizzativa ai fini della prestazione del servizio».

3. Al comma 2 dell'articolo 5 della legge 31 luglio 1997, n. 261, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Sono altresì ammessi all'intervento della garanzia del Fondo i finanziamenti a tasso di mercato, ancorchè inferiore a quello di cui alla risoluzione del Consiglio della Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) del 3 agosto 1981, e successive modificazioni, nei casi in cui il credito non sia assistito da agevolazioni pubbliche finalizzate a ridurre l'onere degli interessi».

4. La durata massima delle operazioni di finanziamento di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, deve intendersi pari alla durata del limite di impegno in relazione al quale le medesime operazioni sono autorizzate.

## Art. 2.

1. In attuazione del regolamento (CE) n. 2600/97 del Consiglio del 19 dicembre 1997, che modifica il regolamento (CE) n. 3094/95 del Consiglio del 22 dicembre 1995, sugli aiuti alla costruzione navale, le disposizioni di cui al decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, recante provvedimenti a favore dell'industria navalmeccanica e della ricerca nel settore navale, si applicano, nei limiti degli stanziamenti di cui all'articolo 1, ai contratti di costruzione e trasformazione navale stipulati fino alla data di entrata in vigore dell'Accordo in sede OCSE del 21 dicembre 1994, relativo alle normali condizioni di concorrenza nel settore della costruzione e della riparazione navale commerciale o, in mancanza, fino al 31 dicembre 1998.

## Art. 3.

1. Nell'ambito di un processo di aggregazione e qualificazione del sistema di imprese che operano nel settore delle costruzioni e trasformazioni navali, è consentito alle imprese titolari di contratti fruenti dei contributi di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, affidare ad imprese, anche non iscritte all'albo delle imprese di costruzione navale, di cui all'articolo 19 della legge 14 giugno 1989, n. 234, dotate di risorse finanziarie, attrezzature e personale idonei per effettuare direttamente le lavorazioni, la realizzazione di parti di scafo, fino ad un massimo del 25 per cento del peso complessivo dello stesso. Qualora l'appalto sia affidato ad imprese con sedi fuori dal territorio dell'Unione europea, le parti di scafo così realizzate non sono considerate ai fini dell'ammissibilità ai contributi di cui alle menzionate norme, anche agli effetti dell'articolo 10 del citato decreto-legge n. 564 del 1993.

2. Le forme di associazione, integrazione e coordinamento tra imprese di costruzione navale di cui all'articolo 3 della legge 31 luglio 1997, n. 261, si intendono comprensive anche delle collaborazioni con imprese di costruzione navale di Paesi dell'Unione europea per la realizzazione di commesse acquisite espressamente in dette forme di collaborazione. In tali ipotesi il contributo di cui all'articolo 3 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, è accordato solo in relazione alle parti della commessa realizzate in Italia.

3. Resta ferma ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della legge 31 luglio 1997, n. 261, l'esclusione del riconoscimento di nuova capacità produttiva assistibile, conseguente alla creazione di nuove strutture produttive, nonchè della possibilità di procedere all'iscrizione di nuove imprese all'albo dei costruttori navali.

4. Fatto salvo quanto previsto dal comma 3, le imprese di cui all'articolo 3, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261, iscritte alla data del 31 dicembre 1997 all'Albo speciale delle imprese di riparazione navale possono ottenere l'estensione dell'iscrizione stessa anche all'Albo speciale delle imprese di costruzione navale, semprechè esse siano in possesso dei prescritti requisiti per conseguire detta iscrizione.

5. Il possesso del requisito di cui all'articolo 20, comma 1, lettera *d*), della legge 14 giugno 1989, n. 234, è richiesto solo per le imprese di costruzione navale.

6. Le imprese che eseguono lavori di costruzione o di trasformazione navale, per i quali venga richiesto il contributo di cui agli articoli 3 e 4 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, che affidano parte delle lavorazioni in appalto sono tenute a comunicare alle competenti direzioni provinciali del lavoro ed agli istituti previdenziali, nonchè alle associazioni datoriali e sindacali territorialmente competenti, entro sessanta giorni dall'affidamento in appalto delle lavorazioni stesse, l'elenco nominativo delle imprese, nonchè la consistenza della forza lavoro impiegata ed i contratti collettivi applicati da tali imprese, come da queste comunicato. È fatto comunque salvo il divieto di ogni forma di intermediazione di manodopera ed è confermata la disciplina vigente in materia di sicurezza.

7. Fatte salve le sanzioni previste dalla normativa vigente in materia, la mancata o incompleta comunicazione delle informazioni di cui al comma 6 riscontrata da parte dei competenti organismi e rilevata dal Ministero dei trasporti e della navigazione determina l'esclusione dal contributo per la parte delle lavorazioni effettuate dalle suddette imprese non regolarmente denunciate.

8. Con successivo provvedimento sarà istituito un fondo di incentivazione degli investimenti atti a migliorare la produttività dei cantieri privilegiando quelli che eseguono l'intera lavorazione in Italia.

## Art. 4.

1. Alle imprese cui, con provvedimenti adottati entro il 31 luglio 1998, sono stati concessi contributi sul credito navale, ai sensi degli articoli 3, 4 e 6 della legge 10 giugno 1982, n. 361, e successive modificazioni, nonché ai sensi degli articoli 9 e 10 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e dell'articolo 10 del decreto-legge 24 dicembre 1993, n. 564, convertito dalla legge 22 febbraio 1994, n. 132, per lavori iniziati entro il 28 febbraio 1997 il Ministero dei trasporti e della navigazione è autorizzato a corrispondere anticipatamente, in un'unica soluzione, le ultime rate di contributo ancora da erogare per un importo corrispondente a quello delle rate intercorrenti tra il semestre successivo all'inizio dei lavori di costruzione e quello di effettiva decorrenza della erogazione del contributo. Contestualmente alla corresponsione dell'anticipazione sono annullati gli impegni di spesa relativi alle rate anticipate.

2. L'anticipazione della corresponsione di cui al comma 1 è esclusa per le rate il cui pagamento è imputato agli esercizi finanziari 1998 e 1999.

3. Le imprese che si trovano nelle condizioni di cui al comma 1 sono tenute a presentare, a pena di decadenza, istanza entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge. Nel caso in cui le rate di contributo anticipate siano oggetto di cessione, totale o parziale, ai sensi dell'articolo 1260 del codice civile, notificata all'Amministrazione, l'istanza stessa è presentata dal titolare del contributo congiuntamente al nulla osta del cessionario o, in alternativa, dal cessionario congiuntamente al nulla osta del cedente. L'anticipazione di cui al comma 1 è comunque disposta solo a favore del cessionario.

4. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato il limite di impegno quindicennale in ragione di lire 66.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999. Per la corresponsione delle somme di cui al com-

ma 1 si applicano le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni.

5. La decorrenza di erogazione del contributo al creditore navale dal semestre successivo all'inizio dei lavori, prevista dalle norme di legge di cui al comma 1, va intesa come termine iniziale prima del quale le rate medesime non possono in ogni caso essere fatte decorrere. La decorrenza effettiva inizia solo dall'esercizio finanziario nel quale è possibile assumere il relativo impegno di spesa.

#### Art. 5.

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere, nel quadro della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato alla ricerca e allo sviluppo, al Centro per gli studi di tecnica navale spa (CETENA) di Genova, un contributo sulle spese sostenute per uno specifico programma straordinario di ricerca, da condurre in collaborazione con il Consorzio Confitarma-Finmare per la ricerca (COFIR) di Genova e da completare entro un triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, per lo sviluppo del cabotaggio marittimo e fluviale.

2. Per l'approvazione del programma di ricerca di cui al comma 1, nonchè per la determinazione e corresponsione del relativo contributo, si applica l'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261, tenendo altresì conto delle attività di ricerca nelle discipline scientifico-economiche di potenziale interesse per la navigazione marittima e fluviale.

3. Per le finalità del presente articolo è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 1.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999.

4. Il Ministero dei trasporti e della navigazione trasmette ogni anno alle competenti Commissioni parlamentari una relazione complessiva sull'attuazione delle leggi di settore, ivi compresa la relazione sullo stato

delle ricerche finanziate ai sensi del presente articolo.

#### Art. 6.

1. All'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, sono apportate le seguenti modifiche:

a) al comma 6, le parole da: «di cui» fino a: «cantieri» sono soppresse;

b) al comma 7, la parola: «acquisizione» è soppressa.

2. Il programma di cui al comma 6 dell'articolo 9 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è adottato dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

#### Art. 7.

1. Al fine di favorire e riqualificare l'occupazione nell'industria navalmeccanica, le regioni possono avviare programmi specifici di formazione di manodopera qualificata.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, d'intesa con le regioni nelle quali hanno sede cantieri di costruzione e riparazione navale, stabilisce le quote di finanziamento a carico dello Stato per l'anno 1998 per lo svolgimento dei programmi di cui al comma 1.

3. Per l'attuazione del presente articolo è autorizzata la spesa nel limite massimo di lire 6 miliardi per l'anno 1998.

#### Art. 8.

1. Per rendere più efficaci le attività operative di propria responsabilità il Mi-



nistro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a disporre:

*a)* l'adeguamento della componente navale del Ministero dei trasporti e della navigazione con unità atte ai compiti di vigilanza e soccorso di propria competenza;

*b)* la costruzione, d'intesa con il Ministro della difesa, di unità navali di tipologia simile ai pattugliatori classe «Cassiopea», affidate alla Marina militare per la vigilanza a tutela degli interessi nazionali, al di là del limite esterno del mare territoriale, e gestite dal Ministero della difesa;

*c)* prototipi, d'intesa con il Ministro della difesa, di sistemi ed apparati per unità navali di futura generazione, destinate a finalità analoghe a quelle di cui alla lettera *b)*;

*d)* l'adeguamento della componente aerea del Ministero dei trasporti e della navigazione con velivoli atti ai compiti di vigilanza, ricerca e soccorso di propria competenza.

2. Allo scopo di rendere più efficaci le attività operative in mare, il Corpo della Guardia di finanza dispone un programma di interventi finalizzato ad adeguare la propria componente aeronavale con unità e velivoli atti ai compiti di polizia economica e finanziaria e di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica in mare.

3. Per l'attuazione di quanto disposto dal presente articolo sono autorizzati i seguenti limiti di impegno della durata massima di quindici anni:

*a)* per gli investimenti di cui alla lettera *a)* del comma 1, in ragione di lire 15.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998, di lire 15.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000;

*b)* per gli investimenti di cui alla lettera *b)* del comma 1, in ragione di lire 5.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998, di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 20.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000;

c) per gli investimenti di cui alla lettera c) del comma 1, in ragione di lire 2.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998 e di lire 3.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999;

d) per gli investimenti di cui alla lettera d) del comma 1, in ragione di lire 4.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998, di lire 4.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 2.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000;

e) per gli investimenti di cui al comma 2, in ragione di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1998, di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 1999 e di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000.

4. Per la corresponsione delle somme di cui al comma 3 si applicano le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e all'articolo 8, comma 2, della legge 31 luglio 1997, n. 261.

#### Art. 9.

1. Per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta un programma sulla base delle richieste delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, sentite le regioni interessate. Lo schema di programma degli interventi finanziabili e di ripartizione delle risorse, prima della definitiva adozione, è trasmesso per il parere alle competenti Commissioni parlamentari. Le autorità portuali o, in mancanza, il Fondo gestione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ai fini della realizzazione degli interventi, sono autorizzati a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinati dai limiti di impegno

quindicennali a carico dello Stato per lire 100 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede annualmente ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento spettanti ovvero i complessivi oneri connessi ad altre operazioni finanziarie.

2. All'articolo 9, comma 1, della legge 4 agosto 1990, n. 240, le parole: «Segrate-Lacchiarella» sono soppresse. L'interporto «Marcianise-Nola», di cui al medesimo comma 1, si intende costituito da due distinte unità.

3. Per la realizzazione degli interventi previsti all'articolo 9, comma 2, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di lire 20 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000. Il piano degli interventi di cui al presente comma, da definire tenendo conto dei criteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, prima della definitiva adozione, è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere. Il piano degli interventi di cui al presente comma, che utilizza le risorse di cui alla presente legge, nonché quelle previste al comma 3 del citato articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, deve tenere conto prioritariamente delle esigenze di sviluppo infrastrutturale delle regioni di cui all'obiettivo 1 del Regolamento (CEE) n. 2052/88 del Consiglio, del 24 giugno 1988, e successive modificazioni, al fine di favorire la razionalizzazione del trasporto merci ed il riequilibrio modale attraverso una equilibrata rete nazionale di infrastrutture interportuali previa valutazione della reale capacità di spesa.

4. Per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, sono concessi contributi rapportati ad un limite di impegno quindicennale di lire 21,8 miliardi annue a decorrere dall'anno 1999 da corrispondere con i criteri, le modalità e le procedure di cui alla citata legge 4 agosto 1990, n. 240, e all'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito,

con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204.

5. Nelle regioni di cui all'obiettivo 1 del citato Regolamento (CEE) n. 2052/88, e successive modificazioni, è assegnato almeno il 40 per cento delle risorse previste per gli interventi di cui ai commi 1 e 3. Tale assegnazione è subordinata alla presentazione di progetti cantierabili e finalizzati allo sviluppo del sistema portuale nazionale, in relazione al rilancio dei traffici nazionali ed internazionali.

#### Art. 10.

1. All'articolo 8, comma 11-*bis*, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, dopo la parola: «commerciale,» sono inserite le seguenti: «industriale e petrolifera, di servizio passeggeri,».

#### Art. 11.

1. Ai fini del risanamento del sistema idroviario padano-veneto di cui all'articolo 3 della legge 29 novembre 1990, n. 380, è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000. Con uno o più decreti il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, previa intesa con le regioni interessate, alla definizione e localizzazione degli interventi nonché alla ripartizione delle relative risorse sentiti gli enti locali interessati. Le regioni, nei limiti delle risorse attribuite, sono autorizzate a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinati dal limite di impegno quindicennale a carico dello Stato di lire 40 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quo-

te di rate di ammortamento spettanti ovvero i complessivi oneri connessi ad altre operazioni finanziarie.

2. Lo schema di decreto di cui al comma 1, prima della definitiva adozione, è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere.

#### Art. 12.

1. Il comma 1 dell'articolo 12 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, è sostituito dal seguente:

«1. Le unità da diporto iscritte nei registri di cui all'articolo 11 sono abilitate alla navigazione con il rilascio di apposita licenza a norma dell'articolo 13. L'abilitazione è determinata conformemente alla categoria di progettazione di cui all'allegato II, punto 1, indicata nella dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore o dal suo mandatario stabilito nel territorio comunitario per le seguenti specie di navigazione:

a) senza alcun limite, per le unità appartenenti alla categoria di progettazione A);

b) di altura con vento fino a forza 8 e onde di altezza significativa fino a 4 metri (mare agitato), per le unità appartenenti alla categoria di progettazione B);

c) litoranea con vento fino a forza 6 e onde di altezza significativa fino a 2 metri (mare molto mosso), per le unità appartenenti alla categoria di progettazione C);

d) speciale per la navigazione in acque protette con vento fino a forza 4 e altezza significativa delle onde fino a 0,5 metri, per le unità appartenenti alla categoria di progettazione D)».

2. Il comma 4 dell'articolo 12 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, è sostituito dal seguente:

«4. Le unità da diporto appartenenti alla categoria di progettazione C) e D) qualora rientranti nella categoria dei natanti di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971,

n. 50, e successive modificazioni, sono abilitate a navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di appartenenza».

3. All'articolo 13, comma 4, del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, le parole: «A), B) e C)» sono sostituite dalle seguenti: «A), B), C) e D)».

#### Art. 13.

1. Il comma 4 dell'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, è abrogato.

#### Art. 14.

1. Il comma 4 dell'articolo 49 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come da ultimo sostituito dall'articolo 4 del decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, è abrogato.

2. Alla minore entrata di lire 8 milioni annue per ciascuno degli anni 1998, 1999 e 2000 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

#### Art. 15.

1. All'articolo 9-*quater*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, le parole da: «pari» fino a: «assicurazione» sono sostituite dalle seguenti: «di lire 7,5 miliardi annue, per il minore introito derivante dalla differenza di aliquota».

## Art. 16.

1. Il primo comma dell'articolo 152 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7, comma 1-*quater*, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è sostituito dal seguente:

«Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le procedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto».

## Art. 17.

1. Allo scopo di far fronte alle nuove incombenze assegnate al Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera, l'organico degli ufficiali del ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto, come definito dal decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, è incrementato di 26 unità, suddivise come di seguito indicato:

- a) n. 1 Contrammiraglio;
- b) n. 4 Capitani di vascello;
- c) n. 7 Capitani di fregata;
- d) n. 3 Capitani di corvetta;
- e) n. 6 Tenenti di vascello;
- f) n. 5 Sottotenenti di vascello.

2. La tabella 2: MARINA - QUADRO VI - Ruolo normale del Corpo delle capita-

nerie di porto, allegata al decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, è sostituita dalla tabella allegata alla presente legge. Per il conseguimento dell'incremento di organico di cui al comma 1 in un biennio, per due anni è consentito il superamento delle immissioni annuali nei ruoli normali, come determinate dall'articolo 6 del citato decreto legislativo n. 490 del 1997, per un numero non superiore a 20 unità.

3. Per l'attuazione del comma 1 è autorizzata la spesa di lire 54 milioni per l'anno 1998, di lire 735 milioni per l'anno 1999 e di lire 1.685 milioni annue a decorrere dall'anno 2000.

#### Art. 18.

1. Per gli interventi di cui all'articolo 9-bis del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, è autorizzata l'ulteriore spesa di lire 53 miliardi per l'anno 1998, ed un limite di impegno quindicennale di lire 4,4 miliardi annue a decorrere dall'anno 2000.

#### Art. 19.

1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 14, all'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato complessivamente in lire 115.054 milioni per l'anno 1998, di cui lire 56.000 milioni per limiti di impegno, in lire 207.535 milioni per l'anno 1999, di cui lire 206.800 milioni per limiti di impegno, e in lire 504.885 milioni per l'anno 2000, di cui lire 503.200 milioni per limiti di impegno, si provvede:

a) quanto a lire 54 milioni per l'anno 1998, a lire 735 milioni per l'anno 1999 e a lire 1.685 milioni per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministe-



ro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione;

b) quanto a lire 115.000 milioni per l'anno 1998, a lire 206.800 milioni per l'anno 1999 e a lire 503.200 milioni per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

«Tabella 2: MARINA

Quadro VI: Ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto

Grado	Org.	Forma di avanzamento al grado superiore	Anni di anzianità minima di grado richiesti per:		Periodi minimi richiesti per la valutazione		Titoli, esami corsi richiesti	Promozioni a scelta al grado superiore
			Valutazione a scelta	Promozione ad anzianità	Comando o attribuzioni specifiche	Imbarco		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ammiraglio Ispettore	4	–	–	–	–	–	–	–
Contrammiraglio	16	scelta	–	–	–	–	–	4 ogni 5 anni <sup>a</sup>
Capitano di vascello	113	scelta	5	–	1 anno come direttore marittimo o comandante di un compartimento marittimo o incarico equipollente	–	–	2 o 3 <sup>b</sup>
Capitano di fregata	192	scelta	6 <sup>c</sup> 8 <sup>d</sup> 15 <sup>e</sup>	–	1 anno come comandante di un compartimento marittimo o incarico equipollente	–	–	4 o 5 <sup>f</sup> 5 o 6 <sup>g</sup> 3 <sup>h</sup>
Capitano di corvetta	78	anzianità	–	4	–	–	–	–
Tenente di vascello	170	scelta anzianità	7	10	1 anno come capo di ufficio circondariale marittimo o incarico equipollente	–	superare gli esami prescritti	17 o 18 <sup>i</sup>
Sottotenente di vascello	133	anzianità	–	6	18 mesi di servizio presso una capitaneria di porto o ufficio circondariale marittimo o servizio equipollente	–	conseguire la laurea	–
Guardiamarina	–	anzianità	–	2 <sup>l</sup>	–	–	superare gli esami prescritti	–

<sup>a</sup> Ciclo di 5 anni: 1 promozione il primo, secondo, terzo, quarto anno; nessuna promozione il quinto anno.

<sup>b</sup> Ciclo di 5 anni: 2 promozioni il primo, secondo, quarto e quinto anno; 3 promozioni il terzo anno.

<sup>c</sup> I aliquota di valutazione: comprende i Capitani di fregata aventi 6 e 7 anni di anzianità di grado.

<sup>d</sup> II aliquota di valutazione: comprende i Capitani di fregata aventi 8, 9 e 10 anni di anzianità di grado.

<sup>e</sup> III aliquota di valutazione: comprende i Capitani di fregata aventi anzianità di grado pari o superiore a 15 anni.

<sup>f</sup> Ciclo di 2 anni: 5 promozioni il primo anno, 4 promozioni il secondo; promozioni da attribuirsi ai Capitani di fregata compresi nella I aliquota di valutazione.

<sup>g</sup> Ciclo di 2 anni: 5 promozioni il primo anno, 6 promozioni il secondo; promozioni da attribuirsi ai Capitani di fregata compresi nella II aliquota di valutazione.

<sup>h</sup> Promozioni da attribuirsi ai Capitani di fregata compresi nella III aliquota di valutazione.

<sup>i</sup> Ciclo di 3 anni: 18 promozioni il primo anno, 17 promozioni il secondo e terzo anno.

<sup>l</sup> 1 anno per gli ufficiali reclutati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del presente decreto».



