

## DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori BISSO, LIBERTINI, VISCONTI, SENESI,  
PINNA, LOTTI, GIUSTINELLI, GIACCHÈ, RANALLI, VECCHI,  
CHIESURA e SPOSETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 29 GIUGNO 1988

### Sviluppo dell'intermodalismo e riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio

ONOREVOLI SENATORI. — L'esigenza di uno sviluppo del cabotaggio fra porti nazionali è, da tempo, sempre più fortemente sentita. Militano a favore di tale sviluppo ragioni molteplici fin troppo evidenti. Basterà ricordare, anzitutto, la stessa conformazione fisica dell'Italia, caratterizzata dalla disponibilità delle due «autostrade naturali» del Tirreno e dell'Adriatico. Si aggiungono l'alto coefficiente di risparmio energetico e l'affidabilità ecologica della nave, nonché l'opportunità di concorrere a ridare tono alle attività marittime e portuali in genere.

Per comune giudizio, l'attuale traffico di cabotaggio, benchè considerevole (il suo ordine di grandezza, com'è noto, si colloca sui cinquanta milioni di tonnellate all'anno, all'in-

grosso equivalendo a quello del traffico ferroviario interno), si deve tuttora considerare modesto in rapporto alla ricordata disponibilità geografica del nostro Paese al cabotaggio.

La scarsa incidenza dell'attuale trasporto cabotiero trova conferma nell'analisi della composizione di quest'ultimo: esso è assorbito per il 55-60 per cento da oli minerali, mentre quello più propriamente commerciale risulta in sostanza rappresentato per un 13 per cento da macchine, veicoli, manufatti vari, eccetera; per un 8 per cento da sabbie, argille, sale, cementi e altri minerali grezzi o manufatti e materiali da costruzione; per un 5 per cento da prodotti agricoli, animali vivi e derrate alimentari e foraggiere. Da un altro punto di vista, oltre il 40 per cento comprende le merci

caricate e scaricate nelle isole: vale a dire un traffico per il quale non esistono praticamente alternative rispetto al mare. Va poi tenuto presente che buona parte delle correnti di movimentazione cabotiera deriva dalle attività di collegamento interno a grandi gruppi industriali (siderurgia, petrolchimica) fra luoghi di produzione e luoghi d'impiego di materie prime. Ancora, va ricordato che il cabotaggio attuale viene esercitato per lo più con navi al di sotto delle 3.000 tonnellate di stazza lorda: una categoria in cui il 40 per cento dei vettori conta più di venti anni. In sintesi, si può affermare che il cabotaggio, a parte quello (obbligato) destinato alle isole, trasporta in prevalenza merci povere alla rinfusa con navi minori, molte delle quali obsolete: svolge quindi un ruolo largamente marginale.

Tutto ciò porta a rendersi conto che è certo da condividere l'obiettivo dello sviluppo del cabotaggio, ma anche, che non si tratta soltanto di perseguire un incremento quantitativo. O meglio: non si tratta di aumentare il cabotaggio esistente; si tratta essenzialmente di far crescere un cabotaggio di diverso tipo.

Tale impostazione ha un significato decisivo che appare chiaro se valutiamo il cabotaggio non come settore a sè stante, ma nel più ampio quadro del trasporto complessivo. Sotto questo profilo non può sfuggire la valenza innovatrice dello sviluppo del trasporto marittimo, non in alternativa, ma in integrazione con gli altri modi di trasporto, quale fattore di riequilibrio dell'assetto dei trasporti interni.

Si sa come il nostro Paese si distingua sfavorevolmente fra quelli più avanzati per la dominanza in esso assunta dall'autotrasporto merci. Lungo sarebbe elencare le cause oggettive e, qui, fuori luogo chiamare in causa le responsabilità politiche di una simile situazione; è tuttavia indubbio che il mezzo gommato governa il traffico interno per una quota sempre in aumento che si aggira sull'80 per cento (ma supera ormai il 90 per cento per le merci varie). E sono altrettanto indubbi i gravi inconvenienti che ne discendono:

1) diseconomie per sprechi energetici (legati non solo al maggior consumo di carburante per unità di carico trasportato su strada, ma anche alla circostanza che nel-

l'autotrasporto metà dei percorsi avvengono a veicolo scarico) e per usura del manto autostradale (l'usura provocata da un autotreno con rimorchio a sette assi del peso di 32 tonnellate equivale a oltre 3.400 volte quella provocata da una berlina a pieno carico di 1,2 tonnellate);

2) saturazione di infrastrutture e conseguenti fabbisogni di adeguamento (è sufficiente citare, per tutti, il caso della Bologna-Firenze);

3) incidenti (l'OCSE ha rilevato che i veicoli da oltre 10 tonnellate di carico utile sono responsabili del 15-20 per cento dei costi sociali della circolazione, fra cui gli incidenti, pur rappresentando solo l'1,5 per cento del parco motorizzato; in Italia gli incidenti che hanno per protagonisti mezzi di trasporto stradale merci ammontano mediamente a quarantamila con oltre novecentocinquanta morti all'anno, il che vuol dire circa centocinquanta incidenti con quattro morti per ogni giorno in cui è ammessa la circolazione dei veicoli pesanti).

L'insostenibilità e la vulnerabilità di un sistema del genere risultano palesi. Da qui la spinta ad un cambiamento. Cambiamento ormai ben delineato in sede tecnica ed acquisito alla consapevolezza delle forze politiche e sociali più avanzate. Cambiamento, si badi, fondamentale e centrale per il trasporto interno del Paese e per l'intero arco delle attività che vi fanno capo. Rispetto alla fundamentalità e centralità di questo cambiamento, rispetto al suo carattere assolutamente strutturale, lo sviluppo del cabotaggio - di un «diverso tipo» di cabotaggio, come abbiamo rilevato - non costituisce un fine, ma un mezzo. Lo sviluppo di un cabotaggio di «diverso tipo», di un cabotaggio integrato con gli altri modi di trasporto, e soprattutto con la strada e con la ferrovia, infatti, diventa la leva indispensabile per attuare la trasformazione necessaria.

In concreto, si tratta di spostare quote consistenti di traffico tra il Nord ed il Sud del Paese dal tutto-strada ad un intermodalismo in cui, all'uso della nave per tutti quei tratti marittimi abbastanza lunghi da rendere conveniente inserirli nel ciclo trasportistico, faccia riscontro, a terra, l'uso dell'autocarro e del treno in funzione di una logica funzionale ed

economico-sociale moderna. Il mercato di questo intermodalismo è difficile da apprezzare secondo cifre di dettaglio, ma tutte le stime in proposito concordano nell'assegnargli valori di rilievo, al punto che si può calcolare intorno ai 20-30 milioni di tonnellate all'anno la merce trasportata solo in autostrada tra il Nord e Centro-Nord ed il Sud.

Il problema non è dunque di creare una domanda, perchè questa già c'è. E non è nemmeno di lavorare sull'offerta come se fosse in grado di determinare la propria domanda. Il problema è di far diventare la domanda, da potenziale, reale. E per risolverlo non ci si può restringere ai suoi aspetti armatoriali e neanche a quelli portuali, ma bisogna affrontare gli elementi territoriali e trasportistici complessivi in gioco, a cominciare dal mondo dell'autotrasporto, il quale detiene quel carico che dovrebbe parzialmente spostarsi su nave in integrazione col mezzo gommatto.

È questo il senso in cui il Piano generale dei trasporti interpreta il cabotaggio, assegnandogli espressamente un compito evolutivo per l'intera trasportistica. Va osservato che nella stessa direzione si collocano numerosi precedenti testi rappresentativi del processo culturale che ha portato, appunto, all'interpretazione espressa dal Piano: fra i più recenti, il documento conclusivo di un gruppo di lavoro formato da armamento pubblico e privato, autotrasportatori, caricatori e sindacalisti presso il Ministero della marina mercantile (1984); una memoria a stampa del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (1984) ed un rapporto, anch'esso a stampa, del Centro di studi sui problemi portuali (1985). Questo processo culturale ha in qualche maniera prefigurato l'indirizzo del Piano: lo sviluppo del cabotaggio, come effettivo salto di qualità, è condizione per far progredire l'intermodalismo e per razionalizzare il trasporto interno (anche nei suoi prolungamenti internazionali: è, ad esempio, il caso dei servizi *feeder*, specialmente con riguardo allo smistamento mediterraneo di merci con origine o destinazione transoceanica trasportate da navi in servizio «giromondo»).

Tale indirizzo viene rafforzato dal riferimento, oggi indispensabile, alla liberalizzazione

comunitaria del 1992. Il traffico marittimo commerciale fra porti italiani, finora riservato dall'articolo 224 del codice della navigazione alle navi nazionali, potrà essere svolto da navi di qualsiasi altro Paese della CEE: un ritardo nello sviluppo del cabotaggio, così come sopra indicato, non soltanto taglierebbe probabilmente fuori l'armamento italiano per i suoi ridotti margini di competitività rispetto ai *partners* europei, ma finirebbe anche col pregiudicare il riequilibrio dell'intero assetto trasportistico interno.

Per scongiurare una simile eventualità occorrono - a breve - misure ben diverse da quelle tentate in passato e anche diverse da talune altre ventilate ultimamente, limitate alla componente marittima e comunque settoriali e parziali. Occorre una politica che conferisca organicamente ai singoli provvedimenti - alcuni amministrativi, alcuni tecnico-progettuali, alcuni finanziari - coerenza, efficacia e sinergia in una prospettiva di largo respiro, secondo il Piano generale dei trasporti. Occorre fare della crescita del cabotaggio in funzione dello sviluppo dell'intermodalismo e del riequilibrio del trasporto interno non più un'incombenza particolare di questo o di quel Dicastero, ma un impegno della società, del Parlamento, del Governo e, in esso, degli organi preposti agli interventi programmatici nel campo dei trasporti.

\* \* \*

Dalle suddette premesse discende il disegno di legge che si presenta. Esso è ispirato al duplice e interconnesso obiettivo dell'integrazione modale e della razionalizzazione della trasportistica interna in quanto perseguibili mediante la crescita dell'attività cabotiera. S'intitola, appunto, allo «sviluppo dell'intermodalismo» ed al «riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio». In relazione a tale obiettivo, prospetta per i problemi affrontati un approccio tipicamente progettuale, inteso a saldare le azioni da svolgere sul versante terrestre con quelle da svolgere sul versante marittimo in una logica organica che vede come referente istituzionale primario il

Comitato interministeriale dei trasporti (futuro CIPET). Supera, quindi, l'ottica restrittiva dei tradizionali comparti di competenza, chiamando in causa tutte le responsabilità che si richiedono, per contribuire alla trasformazione della domanda potenziale di trasporto intermodale delle merci fra Nord e Sud in domanda attuale.

L'articolo 1 definisce la portata strategica degli scopi perseguiti, in raccordo con i «corridoi plurimodali», i «sistemi portuali» e gli «interporti», cioè con gli assi portanti del nuovo disegno complessivo della trasportistica nazionale introdotto dal Piano generale dei trasporti.

L'articolo 2 riferisce le diverse azioni previste ad un «Progetto terra-mare» destinato a definire nei termini tecnologici ed organizzativi più avanzati le decisioni e gli interventi che si rendono necessari. In particolare, il «Progetto terra-mare» identificherà una «rete» di porti, interporti, direttrici stradali, ferroviarie e idroviarie su cui impennare lo sviluppo dell'intermodalismo. Il «Progetto terra-mare», quadriennale, potrà essere rivisto dopo il primo biennio di applicazione. Sarà elaborato dalla segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti e approvato dal Comitato interministeriale dei trasporti (futuro CIPET), all'interno del quale l'iniziativa in materia spetterà congiuntamente ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile. È da notare che l'ottica della proposta ha una portata temporale di un quadriennio, inserendosi nella scadenza comunitaria del 1992.

L'articolo 3 dispone una serie di provvidenze miranti a favorire sia la costituzione di società di traffico intermodale fra aziende armatoriali, sia il realizzarsi di fusioni, consorzi o comunque forme collaborative stabili fra aziende di trasporto terrestre preesistenti (delle quali è noto l'estremo grado di polverizzazione), attraverso:

1) contributi sul traffico effettuato (in misura maggiore nel 1989 e nel 1990 che non nel 1991 e nel 1992, per incentivare nel più breve tempo possibile le trasformazioni volute);

2) fiscalizzazione degli oneri contributivi fino al 31 dicembre 1992 (intera nelle regioni meridionali, al 50 per cento nelle altre);

3) nei porti compresi nella rete definita dal «Progetto terra-mare», esenzione da qualsiasi formalità doganale delle spedizioni di merci nazionali o nazionalizzate con servizi di linea in cabotaggio interno;

4) revisione della disciplina dei servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio;

5) revisione, con l'intervento delle Compagnie portuali, delle tariffe delle operazioni portuali regolate dall'articolo 112 del codice della navigazione;

6) organizzazione delle attività, dei servizi e delle operazioni portuali relative al traffico di cabotaggio in maniera da garantirne l'effettuazione con ciclo continuo nelle 24 ore;

7) autonomia funzionale nella gestione delle operazioni di imbarco e sbarco dei carri ferroviari in traffico di cabotaggio;

8) esenzione dall'IVA del trasporto delle merci in cabotaggio.

È da sottolineare il valore complessivo di dette provvidenze, fra le quali quella indicata al numero 5) assume speciale rilievo politico-sociale, facendo le compagnie portuali protagoniste di un impegno collettivo a favore dello sviluppo del cabotaggio per l'intermodalismo, nell'ambito della strategia del «Progetto terra-mare» e nei soli porti della «rete» da esso definita, non genericamente, ma «a fronte dell'incremento occupazionale motivatamente prevedibile» con l'incremento del traffico cabotiero.

L'articolo 4 stabilisce che nei porti della «rete» sopra accennata le merci nazionali o nazionalizzate vengano tenute fisicamente separate dalle merci estere che si trovino nell'ambito portuale. Stabilisce altresì gli adeguamenti che i competenti Ministeri dovranno osservare al riguardo.

L'articolo 5 coinvolge e precisa il ruolo delle Regioni e dei Comuni circa gli interventi infrastrutturali e territoriali definiti dal «Progetto terra-mare», fissando il principio del silenzio-assenso entro il termine di trenta giorni.

L'articolo 6 esclude ogni limite all'intercambiabilità dei traini nel trasporto merci su strada fra imprese esercenti il trasporto in conto terzi, quando questo si effettui in integrazione modale col cabotaggio. E ciò

nell'evidente intento di favorire l'impiego degli autoarticolati e la spedizione dei soli rimorchi nella tratta marittima del «terra-mare», esigenza tecnico-operativa imprescindibile per l'incremento dell'intermodalismo con navi a carico orizzontale.

L'articolo 7 concede contributi al rinnovo del parco autocarri e del parco navi di imprese che con propri mezzi effettuino trasporti di merce in integrazione tra strada e cabotaggio di linea. Il rinnovo è riferito non genericamente a nuove costruzioni, ma a nuove costruzioni rispondenti ai requisiti di ordine tecnico, economico ed ecologico stabiliti dal «Progetto terra-mare». Viene quindi dato un preciso impulso all'avanzamento della ricerca scientifica ed alle sue applicazioni.

L'articolo 8 aumenta la dotazione finanziaria della segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti per metterla in grado di far fronte ai

compiti di ricerca e di verifica relativi alla preparazione ed alla successiva attuazione del «Progetto terra-mare».

L'articolo 9 indica i criteri con cui far fronte alla spesa derivante dall'applicazione della legge proposta.

L'articolo 10 dispone, nell'ipotesi dell'istituzione del CIPET, il trasferimento a quest'ultimo delle attribuzioni riferite al Comitato interministeriale dei trasporti; analogamente, per l'organo tecnico di supporto in merito alle attribuzioni riferite alla segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti. Lo stesso articolo disciplina il collegamento tra il «Progetto terra-mare», da un lato, ed i «piani funzionali» dei sistemi portuali ed i «progetti» dei corridoi plurimodali, dall'altro: in proposito stabilisce che il primo costituirà «riferimento fondamentale» per i secondi, com'è opportuno data la valenza strategica nazionale di esso.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

1. Lo sviluppo dell'intermodalismo come fattore di riequilibrio del trasporto interno delle merci mediante il cabotaggio, oggetto della presente legge, costituisce un obiettivo strategico fondamentale da perseguire in coerenza con gli indirizzi del Piano generale dei trasporti relativi all'integrazione strutturale e funzionale dei corridoi plurimodali, dei sistemi portuali e degli interporti.

**Art. 2.**

1. Le azioni disciplinate dalla presente legge s'inquadrano in un «Progetto terra-mare» inteso a definire sul terreno tecnologico ed organizzativo più avanzato le decisioni e gli interventi richiesti, in particolare riguardo alle caratteristiche dei vettori, nonché alla rete di porti, interporti, direttrici stradali e ferroviarie e idrovie su cui deve imporsi il perseguito sviluppo dell'intermodalismo in funzione delle esigenze del traffico, delle virtualità del territorio, dell'efficienza già disponibile o programmabile delle infrastrutture e con riguardo alla prolungabilità dell'intermodalismo attraverso il cabotaggio, oltre l'ambito nazionale, con servizi *feeder* mediterranei.

2. Il «Progetto terra-mare» determina, per i singoli porti e per ciascuna altra componente significativa della rete di cui al comma 1, l'adeguamento dell'offerta in termini di infrastrutture, organizzazione e mezzi rispetto alla domanda di trasporto intermodale.

3. Il «Progetto terra-mare» sarà approvato, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sulla base di quest'ultima e con riferimento al Piano generale dei trasporti, dal Comitato dei ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, previa elaborazione del necessario materiale conoscitivo e stesura dello schema

del testo finale da parte della segreteria tecnica di cui all'articolo 3 della stessa legge 15 giugno 1984, n. 245, che all'uopo richiederà e utilizzerà indicazioni, osservazioni e proposte delle Regioni interessate. All'interno del detto Comitato dei ministri la responsabilità dell'iniziativa in materia compete congiuntamente al Ministro dei trasporti ed al Ministro della marina mercantile i quali presenteranno ogni anno al medesimo organo collegiale una relazione informativa sull'attuazione del «Progetto terra-mare» che sarà eseguita dalla segreteria tecnica del Piano generale dei trasporti.

4. Il «Progetto terra-mare» avrà durata quadriennale e potrà essere rivisto dopo il primo biennio di applicazione alla luce della relazione informativa sulla sua attuazione di cui al comma 3.

#### Art. 3.

1. Ai fini della trasformazione della domanda potenziale di trasporto intermodale delle merci fra Nord e Sud in domanda attuale:

a) alle società di traffico intermodale costituitesi dopo l'entrata in vigore della presente legge, qualora impieghino più di trecento dipendenti e vi partecipino aziende di armamento marittimo precedentemente esistenti, è concesso un contributo di lire 2.000 per tonnellata trasportata su tali linee tra il 1° gennaio 1989 ed il 31 dicembre 1990 e di lire 1.000 per tonnellata trasportata sulle dette linee tra il 1° gennaio 1991 ed il 31 dicembre 1992 relativamente a tutti i tipi di merce esclusi i petroli e derivati, il carbone ed i prodotti siderurgici;

b) alle aziende di trasporto terrestre esistenti prima dell'entrata in vigore della presente legge e che dopo tale data diano luogo a fusioni, consorziamenti o comunque a forme collaborative stabili con un numero di addetti superiore alle cinquanta unità per operare in integrazione funzionale con società armatrici nell'espletamento dei servizi intermodali marittimo-terrestri di linea, è concesso un contributo di lire 1.000 per ogni tonnellata trasportata con tali servizi tra il 1° gennaio 1989 ed il 31 dicembre 1990 e di lire 500 per ogni tonnellata

trasportata con gli stessi servizi tra il 1° gennaio 1991 ed il 31 dicembre 1992 relativamente a tutti i tipi di merce esclusi i petroli e derivati, il carbone ed i prodotti siderurgici;

c) alle società di traffico intermodale di cui alla lettera a) ed alle aziende di trasporto terrestre di cui alla lettera b) si applica inoltre, dalla loro costituzione e fino al 31 dicembre 1992, la fiscalizzazione degli oneri contributivi nella misura del 50 per cento, aumentata al 100 per cento per quelle aventi la sede legale ed il principale centro di attività nelle regioni Campania, Calabria, Basilicata, Puglia, Sicilia e Sardegna;

d) nei porti compresi nella rete di cui al comma 1 dell'articolo 2 sono esentate da qualsiasi formalità doganale le spedizioni di merci nazionali e nazionalizzate con servizi di linea in cabotaggio interno, ferma restando la possibilità per gli organi competenti dello Stato di effettuare visite occasionali ed improvvise alle navi ed al carico per reprimere gli eventuali abusi;

e) nei porti compresi nella rete di cui al comma 1 dell'articolo 2, il «Progetto terra-mare» rivedrà la disciplina dei servizi di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio nel rispetto delle indispensabili condizioni di sicurezza;

f) nei porti citati alle lettere d) ed e) le autorità competenti in tema di lavoro portuale prenderanno ogni opportuna iniziativa per concordare con le compagnie o gruppi portuali, limitatamente al traffico in cabotaggio, una revisione delle tariffe delle operazioni portuali regolate dall'articolo 112 del codice della navigazione, a fronte dell'incremento occupazionale motivatamente prevedibile con la crescita di tale traffico;

g) nei medesimi porti di cui alle lettere d), e) ed f) l'autorità marittima e portuale è tenuta a disporre l'organizzazione delle attività, dei servizi e delle operazioni portuali relative al traffico in cabotaggio in maniera da garantirne l'effettuazione con ciclo continuo nell'arco delle 24 ore;

h) nei porti di cui alle lettere d), e), f) e g) le operazioni di imbarco e sbarco dei carri ferroviari in traffico di cabotaggio sono gestite in termini di razionalità dall'Ente Ferrovie dello Stato;

i) sul trasporto delle merci in cabotaggio



tra i porti richiamati nelle precedenti cinque lettere non si applica l'IVA.

Art. 4.

1. Nei porti facenti parte della rete di cui al comma 1 dell'articolo 2 le merci nazionali o nazionalizzate in traffico di cabotaggio interno dovranno essere tenute fisicamente separate dalle merci estere che si trovino nell'ambito portuale a qualsivoglia titolo.

2. All'interno dei porti citati nel comma 1, entro sessanta giorni dall'approvazione del «Progetto terra-mare» il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici e dei trasporti, individua le aree riservate esclusivamente all'attracco delle navi che esercitano traffico nazionale di merci, nonchè alla movimentazione delle merci da imbarcare o scaricare per tale tipo di traffico.

Art. 5.

1. Sugli interventi definiti dal «Progetto terra-mare» come necessari per delimitare, attrezzare e potenziare le aree di cui al comma 2 dell'articolo 4, e più in generale su tutti quelli che lo stesso «Progetto terra-mare» disponga per agevolare la fluidità e l'efficienza dei collegamenti intermodali dei porti della rete indicata al comma 1 dell'articolo 2 con i bacini di utenza, il Ministero della marina mercantile, il Ministero dei lavori pubblici ed il Ministero dei trasporti, a seconda delle rispettive competenze esclusive o congiunte, acquisiscono il parere del Comune o dei Comuni e della Regione o delle Regioni interessate; trascorsi trenta giorni dalla richiesta, il parere, ove non espresso, si intende favorevole.

Art. 6.

1. Nel trasporto merci su strada la intercambiabilità dei traini fra imprese esercenti il trasporto in conto di terzi è libera quando tale trasporto abbia luogo in integrazione modale con il cabotaggio.

## Art. 7.

1. Alle imprese che con propri autocarri effettuino trasporti di merce in integrazione con i servizi di linea di cabotaggio e che nel periodo tra il 1° gennaio 1989 ed il 31 dicembre 1992 sostituiscano autocarri di loro proprietà immatricolati da oltre cinque anni con autoarticolati o bimodali di capacità eguale o superiore rispondenti ai requisiti tecnici, economici ed ecologici stabiliti dal «Progetto terra-mare», può essere concesso un contributo da lire 500.000 a lire 1.000.000 per ogni tonnellata di capacità dell'autoarticolato acquistato in sostituzione. Il Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, determina con decreto i criteri e le modalità di concessione di tale contributo.

2. Alle imprese che con proprie navi effettuano trasporto di merci in servizio di linea di cabotaggio integrato col trasporto terrestre e che nel periodo tra il 1° gennaio 1989 ed il 31 dicembre 1992 vendono per demolizione o fanno demolire per proprio conto, in un cantiere nazionale o della Comunità economica europea, navi a scafo metallico di stazza lorda compresa nella fascia tra le 500 e le 5.000 tonnellate e iscritte da almeno dieci anni nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, purchè le sostituiscano entro lo stesso periodo con navi costruite in un cantiere nazionale o della Comunità economica europea, di tonnellaggio compreso nella suddetta fascia e rispondenti ai requisiti di automazione, di capacità di stiva in rapporto allo spazio totale, di risparmio energetico, di affidabilità ecologica e di sicurezza stabiliti dal «Progetto terra-mare», può essere concesso un contributo da 20.000 a 100.000 lire per tonnellata di stazza lorda compensata del naviglio demolito, fino alla concorrenza massima del tonnellaggio di stazza lorda compensata delle unità acquistate in sostituzione. Il contributo è concesso comunque nella misura massima qualora il servizio di linea di cabotaggio in integrazione col trasporto terrestre, svolto dall'impresa, comprenda collegamenti *feeder* nell'ambito mediterraneo. Il Ministro della marina mercantile, di concer-

to con quello del tesoro, determina con decreto i criteri e le modalità di concessione del contributo suddetto.

Art. 8.

1. Per far fronte alle incombenze di ricerca e di verifica relative alla preparazione ed alla successiva attuazione del «Progetto terra-mare», la dotazione finanziaria della segreteria tecnica di cui all'articolo 3 della legge 15 giugno 1984, n. 245, è aumentata di lire 1 miliardo per l'anno 1988 e di lire 300 milioni per ciascuno degli anni successivi fino al 1992 compreso.

Art. 9.

1. Alla spesa derivante dall'applicazione della presente legge, valutata in lire 220 miliardi nel quinquennio 1988-1992, in ragione di lire 10 miliardi nel 1988, di lire 20 miliardi nel 1989, di lire 50 miliardi nel 1990, e di lire 70 miliardi per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede per gli anni 1988-1990 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, nel capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento «Interventi in favore del cabotaggio».

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

Art. 10.

1. Le attribuzioni riferite nella presente legge al Comitato dei ministri di cui all'articolo 2 della legge 15 giugno 1984, n. 245, e quelle riferite alla segreteria tecnica di cui all'articolo 3 della legge medesima saranno trasferite rispettivamente al CIPET ed all'organo tecnico di supporto se ed in quanto ne avvenga l'istituzione postulata dal Piano generale dei trasporti.

2. Il «Progetto terra-mare» costituirà riferimento fondamentale per i piani funzionali dei sistemi portuali introdotti in attuazione del Piano generale dei trasporti dal decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, e per i progetti dei corridoi plurimodali previsti dal Piano stesso.