

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(PRODI)

e dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(BURLANDO)

di concerto col Ministro di grazia e giustizia

(FLICK)

col Ministro del lavoro e della previdenza sociale

(TREU)

col Ministro delle finanze

(VISCO)

col Ministro dell'interno

(NAPOLITANO)

col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica

(CIAMPI)

e col Ministro per la funzione pubblica e gli affari regionali

(BASSANINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 GENNAIO 1998

Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1997,
n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore
dei trasporti e l'incremento dell'occupazione

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i> 3
Relazione tecnica	» 15
Disegno di legge	» 21
Testo del decreto-legge	» 22

ONOREVOLI SENATORI. - Il Governo ha presentato il 7 maggio 1997 alla Camera dei deputati un disegno di legge (atto Camera n. 3667) recante «Disposizioni per le navi adibite alla navigazione internazionale e modifiche al codice della navigazione, nonchè disposizioni per i settori portuale, marittimo e armatoriale».

L'iniziativa trae la sua origine dalla considerazione che la flotta mercantile italiana alla fine del 1995 presentava una capacità di trasporto che la poneva appena al sesto posto tra le flotte dell'Unione europea ed al sedicesimo tra quelle mondiali.

Essa ha visto nell'ultimo decennio ridursi progressivamente la propria consistenza per l'indebolimento della sua componente adibita ai servizi di navigazione internazionale soprattutto a causa della forte concorrenza delle altre flotte europee e mondiali che, fruendo di costi di gestione molto più contenuti, si manifestano oltremodo competitive.

A determinare tale situazione di svantaggio della nostra flotta concorrono non certo motivi legati alla capacità manageriale del nostro armamento, ma condizioni fiscali e di regime giuridico che permettono ai nostri concorrenti notevoli economie di gestione.

Nell'ultimo decennio, infatti, dopo vari infruttuosi tentativi fatti a livello internazionale per arginare il fenomeno delle bandiere di convenienza, stabilendo precise condizioni (*genuine link*) perchè un Paese possa attribuire ad una nave la propria bandiera, i maggiori Paesi marittimi, onde non perdere del tutto le proprie flotte, hanno deciso di contrastare proprio sul piano degli istituti che consentono ai Paesi di cosiddetta libera immatricolazione di assicurare ridotti costi di gestione che le rendono quanto mai appetite dagli operatori.

I Paesi industrializzati con importanti flotte hanno così previsto per le proprie navi impegnate in traffici internazionali condizioni fiscali molto favorevoli ed in particolare la non tassazione del reddito da esse prodotto, considerandolo come realizzato da impresa operante in attività «*off shore*»; inoltre hanno autorizzato gli armatori a formare liberamente gli equipaggi con personale internazionale, da retribuire non già sulla base dei livelli salariali propri del Paese del quale la nave batte la bandiera, bensì in rapporto a quelli del Paese di origine del marittimo, naturalmente molto più contenuti.

Tali meccanismi hanno fatto sì che venisse conseguito l'obiettivo di detti Paesi di fermare la emorragia di proprie navi verso i registri di convenienza, facendo anzi registrare significative riprese della consistenza delle flotte di bandiera dei Paesi stessi.

Valga per tutti al riguardo l'esempio della Norvegia che nel 1987 ha introdotto nel proprio ordinamento il NIS (*Norwegian International Shipregister*) per dare la possibilità agli armatori locali di battere bandiera norvegese usufruendo al tempo stesso dei vantaggi fiscali e del contenuto costo del lavoro propri delle bandiere «di comodo».

Il risultato dell'operazione è stato quanto mai positivo allorchè si tenga presente che sono ritornate sotto bandiera norvegese molte navi che prima se ne erano allontanate, determinando un sensibile incremento della consistenza della flotta (la flotta norvegese al 31 dicembre 1995 presentava una consistenza di oltre 21,5 milioni di tonnellate di stazza lorda che la poneva al sesto posto tra le flotte mondiali, ed al primo posto subito dopo quelle dei ricordati «Paesi di libera immatricolazione»).

Anche sul piano della forza lavoro l'operazione ha avuto un impatto limitato per quanto concerne strettamente il settore marittimo, e nel complesso invece risultati quanto mai positivi; infatti, se sulla singola nave la presenza dei marittimi norvegesi è stata limitata alle qualifiche di più elevata professionalità, tuttavia l'accresciuto numero delle navi di bandiera norvegese, e soprattutto una sensibile ripresa di tutta l'economia gravitante intorno alla flotta (banche, assicurazioni, *broker*, cantieri navali, eccetera) hanno determinato un aumento e non già una diminuzione dei posti di lavoro per i norvegesi.

L'esempio della Norvegia è stato ben presto seguito da tutti i Paesi con maggiori tradizioni marittime ed oggi in Europa quasi tutti (Inghilterra, Danimarca, Germania, Olanda, Belgio, Francia, Spagna, Portogallo) hanno introdotto nei propri ordinamenti istituti nella sostanza simili o equivalenti al registro internazionale norvegese.

L'Unione europea, proprio nella consapevolezza dei riflessi non certo secondari che tali istituti hanno anche sulla concorrenza intracomunitaria, ha assunto già dai primi anni '90 l'iniziativa della istituzione di un proprio registro di immatricolazione delle navi impiegate nei traffici internazionali, noto come EUROS (*European Union Register of Shipregistration*), modellato sull'esempio norvegese.

La proposta, che in un primo tempo prevedeva l'adozione di un apposito regolamento, poi di una direttiva, è stata purtroppo di recente abbandonata, per lo scarso interesse, se non in qualche caso per l'opposizione, dei ricordati Paesi che si sono già dotati di propri strumenti aventi il medesimo obiettivo.

In una tale situazione la flotta italiana ha finito con l'aver la sorte del vaso di coccio costretto a viaggiare tra vasi di ferro.

Il recente documento (COM (96) 81) della Commissione dell'Unione europea su una nuova strategia marittima, noto come «rapporto Kinnock», dà ampio riconoscimento alla forte penalizzazione nei costi della ban-

diera italiana. Il rapporto, al tempo stesso, preso atto del palese fallimento della proposta di istituzione di un registro europeo per la immatricolazione delle navi adibite a traffici internazionali, riconosce come pienamente compatibili con le più generali norme del Trattato di Roma in tema di aiuti di Stato le misure degli Stati membri volte a sostenere l'industria e l'occupazione marittima.

Una prima iniziativa del nostro Paese, intesa ad internazionalizzare la gestione della flotta di bandiera, si è avuta con gli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, che hanno introdotto nel nostro ordinamento l'istituto della temporanea dismissione di bandiera per locazione della nave a scafo nudo ad operatore straniero (*bare boat charter registration*).

In pratica, ferma restando la proprietà della nave, la gestione della stessa viene spostata sotto il regime di una di quelle bandiere cosiddette «di comodo» che possono consentire le forti economie proprie di dette bandiere ed assicurare così la necessaria competitività sulle rotte internazionali.

Non si ritiene inutile ricordare che in un mercato globale perfettamente integrato, quale è quello del trasporto marittimo, è unico il livello dei noli e l'operatore che non riesce a praticarli in termini remunerativi è molto presto destinato a soccombere.

In passato non sono mancate polemiche sugli aiuti pubblici al settore per incentivare nuove costruzioni o trasformazioni navali in attuazione delle pertinenti direttive dell'Unione europea sull'industria navalmeccanica, dimenticando tuttavia di avvertire che, essendo gli aiuti stessi del tutto allineati a quelli degli altri *partner* comunitari aventi le medesime finalità, essi non potevano colmare anche penalizzazioni specifiche delle nostre imprese armatoriali.

La previsione di tali aiuti nel contesto della stessa legge n. 234 del 1989, prima ricordata, che ha introdotto nel nostro ordinamento l'istituto del *bare boat charter registration*, ha molto opportunamente contri-

buito ad evitare che le difficoltà in tema di costi di gestione potessero avere riflessi negativi per le imprese nazionali disincentivando investimenti in nuovo naviglio tecnologicamente e commercialmente più moderno, con beneficio della nostra industria cantieristica, della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino (oltre il 45 per cento della nostra flotta ha un'età inferiore a 10 anni e ben il 28 per cento addirittura inferiore a 5 anni).

Il significativo ricorso al *bareboat* da parte della nostra flotta (attualmente sono in regime di temporanea dismissione di bandiera 89 navi per 2.050.311 tonnellate di stazza lorda su una consistenza totale della nostra flotta al 31 dicembre 1995 pari a 8.802.984 tonnellate di stazza lorda) ne ha, tuttavia, reso quanto mai evidenti i limiti evidenziando la necessità di un nuovo intervento normativo volto a correggere le attuali distorsioni.

La gestione - sia pure temporanea - delle navi italiane sotto bandiera «di comodo» sta, infatti, paradossalmente producendo l'effetto di incentivare fenomeni di delocalizzazione delle imprese nazionali con il concreto rischio di una irreversibilità del fenomeno del declino della flotta di bandiera, ed oltretutto nell'immediato sta contribuendo ad aggravare pesantemente il cronico *deficit* della nostra bilancia dei noli.

Restrizioni nelle autorizzazioni alla dismissione temporanea di bandiera sono difficilmente affrontabili su un piano meramente amministrativo, vertendosi in una materia quanto mai delicata quale è la disponibilità della nave da parte del proprietario; oltre tutto tali orientamenti restrittivi potrebbero, molto probabilmente, costituire un rimedio di scarsa efficacia poichè - come esempi di un recente passato purtroppo dimostrano in modo quanto mai eloquente - potrebbero contribuire ad affrettare l'iniziativa di una definitiva dismissione della bandiera, con la totale perdita di ogni legame tra la nave ed il nostro Paese.

In un quadro tanto difficile divengono, purtroppo, plausibili le previsioni di uno

studio dell'Associazione italiana degli armatori (CONFITARMA) secondo il quale, con l'attuale ritmo, nell'anno 2003 non vi saranno più sulle rotte internazionali navi di bandiera italiana. Quali saranno allora le conseguenze in campo occupazionale, economico e di mancate entrate fiscali per attività del tutto trasferite all'estero, è ben facile immaginarlo, nè necessitano specifiche dimostrazioni al riguardo data la chiara evidenza del fenomeno.

Infatti il nostro Paese, in tal modo, sarebbe gravemente penalizzato, venendo a dipendere, per le proprie importazioni ed esportazioni, in gran parte dal naviglio straniero.

D'altra parte, le preoccupazioni e le remore che fino ad oggi hanno consigliato di soprassedere alla introduzione anche nel nostro ordinamento di un istituto simile al ricordato registro internazionale norvegese, legate soprattutto alle possibili conseguenze in materia di livelli occupazionali dei marittimi, o in altro campo, alle possibili minori entrate per lo Stato in conseguenza dei benefici fiscali propri dei registri internazionali di immatricolazione, non hanno tenuto conto della complessità del problema, contribuendo con un atteggiamento di mero rinvio ad un aggravamento della situazione in tutti settori interessati, con in più il rammarico che il nostro Paese sta frattanto perdendo anche le possibili positive occasioni - sia in termini occupazionali, che di riequilibrio della bilancia dei noli e di entrate fiscali - sicuramente derivanti da un forte rilancio della nostra flotta di bandiera e dell'economia ad essa legata.

La riforma dell'ordinamento portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, tesa a introdurre negli scali nazionali i principi di concorrenza postulati dalle norme comunitarie, ormai in avanzata fase di attuazione, richiede un ulteriore e definitivo intervento per lo Stato per consentire che la trasformazione prevista avvenga senza traumi sul piano sociale.

Infatti, la piena operatività del disposto normativo della legge n. 84 del 1994 incon-

tra un serio ostacolo, all'attualità, per la presenza presso le Autorità portuali di aliquote consistenti di personale in esubero proveniente dalle organizzazioni portuali (ex Enti portuali ed Aziende dei mezzi meccanici).

L'ultimo prepensionamento, attuato ai sensi del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, di 150 unità di personale appunto degli ex Enti portuali si è rivelato assolutamente insufficiente a fronte di esuberanti di personale di circa 1.000 unità. Con il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 21 novembre 1996, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 25 novembre 1996, sono stati attribuiti i 150 prepensionamenti a tutte le Autorità portuali, con esclusione dei porti di Genova, Venezia, Trieste e Napoli in quanto gli esuberanti presenti in detti porti risultano talmente rilevanti da rendere assolutamente ininfluenza l'assegnazione di una percentuale dei 150 prepensionamenti.

Atteso che il completamento del processo di trasformazione dei porti è strettamente connesso alla riduzione degli organici con il presente provvedimento si interviene, pertanto, nel settore, per ridurre complessivamente di 500 unità gli esuberanti dei dipendenti delle Autorità portuali limitatamente ai porti di Genova, Napoli, Trieste e Venezia rimasti esclusi dal citato precedente prepensionamento.

I tempi dei lavori parlamentari non hanno consentito fino ad ora sostanziali progressi nell'*iter* per la definitiva approvazione del disegno di legge; è prevedibile anzi che occorra ancora tempo perchè l'iniziativa del Governo possa con l'approvazione parlamentare divenire definitivamente operativa.

Sussistono, peraltro, motivi di necessità ed urgenza perchè vengano anticipate con decretazione d'urgenza sia la parte del disegno di legge atto Camera n. 3667 relativa all'istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi onde fornire con prontezza agli operatori nazionali quegli strumenti che consentano loro di soste-

nere la concorrenza sui mercati internazionali, sia la disposizione volta a completare, senza ulteriori dilazioni, il processo di trasformazione degli ex Enti portuali ed Aziende dei mezzi meccanici nelle nuove Autorità portuali.

Sotto il primo aspetto l'iniziativa d'urgenza varrà certamente a porre un freno alla fuga dalla bandiera italiana che dopo un rallentamento legato proprio agli impegni assunti tra Governo e parti economiche e sociali, culminati nella presentazione del ricordato disegno di legge, è ripresa negli ultimi tempi in maniera tale da far temere a breve una irreversibile delocalizzazione all'estero delle maggiori imprese italiane.

La pronta istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi consentirà anche di rendere operativi quei processi di privatizzazione di importanti imprese della flotta pubblica che attendono proprio il nuovo istituto giuridico per potersi convenientemente privatizzare. In particolare, i tempi estremamente ristretti imposti dall'Unione europea per l'attuazione delle procedure di alienazione delle società di linea del gruppo FINMARE (Italia di Navigazione e Lloyd Triestino), rendono indifferibile la definizione del quadro legislativo di riferimento a cui gli investitori privati dovranno rapportare le proprie offerte di acquisto.

Non è da tacere infine che i ritardi nell'introduzione del nuovo istituto stanno avendo non poche conseguenze negative in materia di alleanze strategiche tra operatori nazionali e *partner* internazionali indispensabili per sostenere un mercato caratterizzato a livello globale da una sempre più accentuata concorrenza.

Sotto il secondo aspetto, l'inserimento della disposizione di cui all'articolo 8 in un provvedimento d'urgenza nasce dalla imprescindibile necessità di risolvere il problema degli esuberanti di personale nelle quattro Autorità portuali di Genova, Napoli, Venezia e Trieste. Si tratta dei quattro scali che furono esclusi dal precedente prepensionamento.

sionamento e nei quali i costi del personale in esubero hanno ormai assunto un'incidenza preoccupante sul bilancio degli Enti.

La mancata soluzione in tempi rapidi del problema degli esuberi del personale, peraltro con qualifiche quasi esclusivamente operaie e quindi non più utilizzabili per i compiti ora attribuiti dalla legge n. 84 del 1994 ai nuovi soggetti, avrebbe infatti riflessi negativi sul bilancio degli Enti fino a comportare il commissariamento degli stessi nell'ipotesi, peraltro probabile, di situazioni di bilancio deficitarie.

Va peraltro evidenziato che la completa dismissione delle attività operative delle Autorità portuali è stata a tutt'oggi condizionata dalla presenza in porto del suddetto personale, impedendo quindi la piena e non più procrastinabile (anche per il rispetto degli obblighi assunti in sede comunitaria) attuazione della riforma portuale.

Il comma 9 del citato articolo 8 prevede infine la conservazione fino al 1998 dei fondi stanziati sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione. In caso contrario i fondi in questione andranno in economia impedendo la realizzazione delle opere infrastrutturali nel porto di Ancona.

Quanto sopra premesso e passando alla illustrazione degli articoli nei quali il provvedimento si sostanzia, si segnala quanto segue.

L'articolo 1 provvede alla istituzione del Registro di immatricolazione per le navi adibite alla navigazione internazionale; è da segnalare che, ai sensi del comma 3 dello stesso articolo, l'iscrizione di una nave nel Registro è subordinata ad una espressa autorizzazione ministeriale da rilasciare tenuto conto dei contratti collettivi nazionali stipulati tra le associazioni degli armatori ed i sindacati dei lavoratori per disciplinare le condizioni di lavoro di tutti gli imbarcati su tali navi, nonchè di quelli volti a disciplinare la composizione dell'equipaggio della nave eventualmente anche derogando a quanto stabilito dall'articolo 318 del codice

della navigazione il quale, nel nuovo testo di cui all'articolo 7 del decreto-legge, prescrive per tutto l'equipaggio il possesso della cittadinanza italiana o di altro Paese dell'Unione europea.

L'ultimo comma dell'articolo preclude alle navi iscritte nel Registro internazionale la effettuazione di servizi di cabotaggio coperti dalla riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione in quanto, assicurando la riserva stessa un mercato protetto, non sussistono i problemi di concorrenza che hanno consigliato la istituzione del Registro internazionale.

L'articolo 2 stabilisce che l'equipaggio di una nave iscritta nel registro internazionale possa essere costituito da lavoratori comunitari o non comunitari, non residenti nell'Unione europea, in una percentuale da concordarsi tra datori e lavoratori e da annotare nella tabella di armamento della nave.

Come è noto il vigente articolo 318 del codice della navigazione stabilisce il principio che l'intero equipaggio della nave debba avere nazionalità italiana, salve limitate e temporanee deroghe per quanto concerne il personale di bassa forza. In un accordo sottoscritto nel novembre 1996, le parti sociali, concordando sulla necessità di urgenti misure volte ad arrestare il declino della flotta nazionale, hanno formulato ipotesi di composizione dell'equipaggio in deroga al ricordato principio di cui all'articolo 318 che possano contemperare l'esigenza di ridare competitività alle gestioni (il personale extracomunitario, come è noto, ha costi molto più contenuti) e quella occupazionale dei marittimi nazionali.

Si ritiene opportuno lasciare alle parti stesse di trovare il giusto equilibrio tra le due ricordate esigenze, tenuto conto anche della tipologia del naviglio, dei servizi cui lo stesso è destinato, della situazione di concorrenza di altre bandiere esistente su tali servizi. Tali accordi costituiscono ai sensi dell'articolo 1, comma 3, condizione per l'autorizzazione alla iscri-

zione di una nave nel Registro internazionale.

L'articolo 3 reca indicazioni in materia di leggi regolatrici del contratto di arruolamento sia per il personale italiano o comunitario sia per il personale non comunitario, e non residente nell'Unione europea, imbarcato sulle navi iscritte nel registro internazionale.

Al mero dato dell'assimilazione della nave al territorio dello Stato di cui la nave stessa batte la bandiera viene oggi sostituito il criterio tratto proprio dalla più recente disciplina internazionale, il riferimento cioè alla legge scelta dalle parti o, in mancanza, a quella del Paese con il quale il rapporto di lavoro presenta il collegamento più stretto.

In ogni caso, sia per la disciplina del rapporto di lavoro del personale italiano o comunitario, sia per la disciplina del rapporto di lavoro del personale non comunitario, l'articolo 3 del provvedimento, in armonia con gli indirizzi propri del codice della navigazione (articolo 1, «Fonti del diritto della navigazione»), dà una rilevanza particolare agli accordi collettivi.

Al personale non comunitario imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale non saranno pertanto automaticamente applicabili le leggi italiane in materia di trattamento economico, assicurativo e previdenziale, ma quelle del Paese con il quale il marittimo stesso ed il relativo rapporto di lavoro presenterà un più intenso collegamento.

Non è da tacere che, venendo l'attività lavorativa prestata normalmente *off-shore*, cioè a centinaia di miglia dalle coste di un singolo Paese, così come è già avvenuto per gli Stati che hanno già adottato l'istituto del Registro internazionale di immatricolazione delle navi, normalmente la legge disciplinatrice del rapporto di lavoro dei marittimi non comunitari, non residenti nella Unione, possa essere quella del Paese di cittadinanza o di residenza del marittimo stesso.

In ogni caso l'ultimo comma dell'articolo 3 stabilisce che con contrattazione collettiva siano fissate, qualunque sia la legislazione concretamente applicabile al rapporto di lavoro, le condizioni minime normativo-retributive e assicurative, modellate su quelle previste dalla Federazione internazionale dei lavoratori dei trasporti (I.T.F.) che in materia vengono ad assumere il carattere del concreto limite di ordine pubblico per giudicare l'adeguatezza della retribuzione dei prestatori di lavoro di cui trattasi.

Sulla compatibilità di un siffatto tipo di previsione con i principi del Trattato di Roma ha avuto modo di pronunciarsi la Corte di giustizia delle Comunità europee con sentenza del 17 marzo 1993, in sede di questione pregiudiziale sollevata nei procedimenti C- 72/91 e C- 73/91 tra Firma Sloman Neputn Schiffahrts AG c. Seebetriebsrat Bodo Ziesemer della Sloman Neptun Schiffahrts AG, su una disposizione contenuta nel Registro internazionale di immatricolazione delle navi della Repubblica federale di Germania, analoga a quella proposta.

In tale sede la Corte ha affermato che «una disciplina come quella vigente per il registro ISR (il registro internazionale tedesco) la quale consenta di assoggettare i contratti di lavoro stipulati con marinai cittadini di Paesi terzi, non domiciliati nè stabilmente dimoranti in questo Stato membro, a condizioni di lavoro e di retribuzione diverse da quelle previste dal diritto di questo Stato membro e sensibilmente meno favorevoli rispetto a quelle dei marinai cittadini del medesimo Stato, non costituisce aiuto concesso da uno Stato ai sensi dell'articolo 92, n. 1, del Trattato (e pertanto è compatibile con il mercato) e la sua applicazione non è preclusa dall'articolo 117 del Trattato medesimo» (il quale prevede che gli Stati membri devono sorvegliare l'afflusso di mano d'opera di Paesi terzi, al fine di evitare un «*dumping* salari» ed altre turbative del mercato del lavoro, ed inoltre devono adottare misure che permettano a tale mano d'opera di par-

tecipare al progresso sociale quando essa sia impiegata nella Comunità).

La Corte ha poi escluso che l'applicazione di contratti di lavoro differenziati a seconda della nazionalità del marittimo, violi il fondamentale principio di non discriminazione.

La diversa domiciliazione del lavoratore e della propria famiglia infatti determina una diversità di condizioni concrete di costo della vita nel Paese di abituale dimora alla quale deve essere necessariamente rapportata la valutazione dell'adeguatezza del salario percepito.

L'articolo 4, comma 1, in conformità degli indirizzi del sopra menzionato documento della Commissione europea sulle strategie per il sostegno dell'industria marittima europea, nonchè di quanto già realizzato dagli altri Paesi concorrenti, reca la sostanziale detassazione dei redditi per il lavoro prestato a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale.

L'articolo 4, comma 2, sempre in conformità dei sopra menzionati indirizzi, prevede anche una riduzione della pressione fiscale sulle società.

L'articolo 5 nei primi due commi esplicita che alle navi iscritte nel Registro internazionale, fatta salva la speciale disciplina prevista dal presente provvedimento, sono applicabili tutte le norme nazionali ed internazionali previste per le navi di bandiera italiana; il comma 3 dell'articolo estende alle navi da crociera iscritte nel Registro, e battenti quindi bandiera italiana, la possibilità di praticare il gioco d'azzardo a bordo, anche quando esse siano impegnate in navigazione nel Mediterraneo. La possibilità del gioco d'azzardo a bordo è già prevista per le navi da crociera italiane allorchè esse però navighino oltre gli stretti.

È da tener presente che all'interno del Mediterraneo a bordo della navi da crociera battenti bandiera di altri Paesi, o anche delle stesse navi da crociera italiane in regime di *bareboat*, il gioco d'azzardo è normalmente praticato e costituisce attrazione mol-

to appetita dalla clientela e fonte non secondaria di introiti per le imprese.

Nella generale finalità del provvedimento volto a ridare competitività alla flotta italiana sul mercato internazionale e ad eliminare tutti gli *handicap* che oggi la penalizzano, la disposizione provvede ad equiparare le condizioni operative delle navi da crociera italiane a quelle battenti bandiera di altri Paesi.

È da ricordare infine che, anche per i motivi sopra ricordati, attualmente non esistono navi da crociera che battano bandiera italiana.

L'articolo 6, per la salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani, ha trasferito a carico dello Stato, attraverso la gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, l'onere relativo ai contributi previdenziali ed assistenziali obbligatori gravanti su imprese e lavoratori in relazione alle prestazioni di lavoro effettuate sulle navi adibite alla navigazione internazionale.

Inoltre, per attenuare il *gap* della nostra flotta nei confronti delle altre flotte europee e mondiali, e per evitare soluzioni di continuità con le precedenti misure di aiuto alla gestione armatoriale, viene prevista la proroga per l'anno 1997 del contributo a favore delle imprese armatoriali previsto dall'articolo 1, comma 3, lettera *a*), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nei confronti della gente di mare.

A tale riguardo, poichè la Commissione europea ha stabilito che tutti gli aiuti alla gestione concessi alle aziende, per ciascuna nave, non possono superare il massimale annuo di 814.000 di ECU, al comma 3 viene richiamata tale specifica disposizione. Contestualmente, e con riferimento a detto beneficio, si chiarisce che per l'erogazione va assunto, non già, come nelle precedenti leggi di settore, il valore di cambio lira-ECU vigente alla data di entrata in eser-

cizio della nave, ma quello medio dell'anno cui il beneficio stesso si riferisce.

L'articolo 7 reca la modifica degli articoli 143, 224 e 318 del codice della navigazione, modifica resa necessaria sia per il funzionamento del Registro internazionale di immatricolazione delle navi, sia per corrispondere con prontezza alle sollecitudini della Commissione europea che, ritenendo dette norme non conformi al Trattato di Roma, ha avviato al riguardo, nei confronti del nostro Paese, procedura presso la Corte di giustizia di Lussemburgo.

In particolare, il comma 1 provvede alla modifica dell'articolo 143 del codice della navigazione concernente i «requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane». Come è noto tale articolo richiede perchè la nave possa battere la bandiera italiana che essa sia di proprietà, in misura superiore alla metà (12 carati secondo la terminologia del codice), di cittadini italiani o di società aventi almeno una sede secondaria nel nostro Paese, con la prevalenza di cittadini italiani negli organi di amministrazione e di direzione.

Il comma 2 reca la modifica dell'articolo 224 del codice della navigazione per rendere la sua lettura da parte di qualunque cittadino dell'Unione europea conforme al dettato del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, sulla liberalizzazione del cabotaggio marittimo europeo.

Il comma 3 provvede alla modifica dell'articolo 318 del codice della navigazione al fine di prevedere in forma espressa la equiparazione tra i marittimi italiani e quelli comunitari, così come richiesto in sede comunitaria. Inoltre, all'articolo 318 è stato aggiunto un comma 3 in relazione alla necessità di assicurare lo sviluppo dell'attività produttiva della pesca marittima ed alla carenza di personale che si riscontra nel settore.

L'inserimento delle disposizioni cui all'articolo 8 in un provvedimento d'urgenza nasce dalla imprescindibile necessità di

risolvere il problema degli esuberi del personale nelle quattro Autorità portuali di Genova, Napoli, Venezia e Trieste. Si tratta dei quattro scali che furono esclusi dal precedente prepensionamento e nei quali i costi del personale in esubero hanno ormai assunto un'incidenza preoccupante sul bilancio degli enti.

La ritardata soluzione del problema degli esuberi del personale (che, peraltro, appartiene quasi esclusivamente alla categoria degli operai e quindi non è più utilizzabile per i compiti ora attribuiti dalla legge n. 84 del 1994 ai nuovi soggetti) potrebbe infatti avere riflessi molto negativi sul bilancio degli enti fino a comportare il commissariamento degli stessi nell'ipotesi, peraltro probabile, di situazioni di bilancio deficitarie.

Va peraltro evidenziato che la completa dismissione delle attività operative delle Autorità portuali è stata a tutt'oggi condizionata dalla presenza in porto del suddetto personale, impedendo quindi la piena e non più procrastinabile (anche per il rispetto degli obblighi assunti in sede comunitaria) attuazione della riforma portuale.

Allo scopo di verificare la possibilità di reinserire i dipendenti in esubero delle Autorità portuali nel mercato del lavoro è stato predisposto il meccanismo di cui al comma 1 dell'articolo 8. In tale disposizione si prevedono, anche attraverso forme di incentivazione, modalità per collocare tali dipendenti in esubero presso operatori privati del settore portuale o anche presso altri datori di lavoro compresi nel medesimo ambito territoriale. Il numero dei dipendenti da collocare a riposo anticipatamente è determinato nel limite di 500 unità, e le relative modalità attuative sono definite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Qualora si realizzasse la riduzione delle unità da porre in pensionamento anticipato il Ministro dei trasporti e della navigazione riconoscerà a ciascuna Autorità portuale interessata alla riduzione un contributo pari al costo unitario a carico dello Stato assunto a ri-

ferimento per il pensionamento anticipato di cui al comma 1.

Il comma 9 del citato articolo 8 prevede infine la conservazione fino al 1998 dei fondi stanziati sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione.

In caso contrario, e cioè nell'ipotesi di non approvazione del presente provvedimento entro il 31 dicembre 1997, i fondi in questione sarebbero andati in economia, impedendo la realizzazione di alcune indispensabili opere infrastrutturali nel porto di Ancona.

Il comma 10 risolve la questione relativa alla acquisizione tra le pertinenze demaniali del manufatto destinato a stazione marittima e realizzato a cura del comune di Piombino, a favore del quale viene riconosciuto un indennizzo, la cui definizione è rimessa a successive transazioni tra ente locale e Autorità portuale.

Quanto al comma 11, si sottolinea che l'articolo 19 del decreto-legge n. 535 del 1996, convertito, con modificazioni dalla legge n. 647 del 1996, prevede, tra l'altro, la liquidazione delle partite in sospeso a credito dell'organizzazione portuale di Genova, senza oneri per interessi e rivalutazioni.

La gestione commissariale del pregresso Ente «Colombo '92» ha avuto termine con il 31 dicembre 1995 e non ha provveduto a dare soluzione ai rapporti ancora in essere con l'organizzazione portuale, per cui è tuttora sospesa la definizione della questione indennizzatoria relativa alla messa a disposizione dell'Ente «Colombo '92» di un ampio complesso demaniale per l'esecuzione delle manifestazioni del 1992.

Occorre considerare che la questione relativa al riconoscimento di un indennizzo all'Autorità portuale è stata ancora oggetto di un giudizio arbitrale che peraltro non ha avuto concreto seguito. La disposizione è intesa a definire l'erogazione di tale indennizzo.

All'articolo 9, comma 1, è prevista la corresponsione del trattamento di fine servi-

zio a decorrere dal 1° febbraio 1990 e l'indennità *una tantum* ai lavoratori cancellati per inidoneità al lavoro a partire dal 1° febbraio 1990 e fino al 31 dicembre 1996. Ciò in quanto su tale tema si sta aprendo un ulteriore contenzioso nel convincimento da parte delle compagnie medesime che detta forma di collocamento in quiescenza anticipata corrisponde in effetti ad una forma di pensionamento anticipato e tale da dover essere assoggettato ai medesimi criteri. Il periodo preso in considerazione parte dal 1° febbraio 1990, in quanto da tale data il Fondo ha cessato di svolgere i compiti di intervento a favore delle compagnie.

Al comma 2, stante il perdurare di una situazione ancora difficile per la presenza di problematiche connesse alla trasformazione, si ritiene necessario, per completare il processo di ristrutturazione del settore, prevedere la prosecuzione della cassa integrazione straordinaria anche per l'anno 1997 a favore di tutti i lavoratori delle imprese, compresi quindi i lavoratori e dipendenti delle compagnie portuali trasformati in imprese, nonché per i dipendenti delle autorità portuali nel limite, per questi ultimi, di 150 unità.

Al comma 3 è prevista la proroga a tutto il 1998 del beneficio di integrazione salariale straordinaria per i lavoratori marittimi ed amministrativi del settore del trasporto marittimo.

Quanto al comma 4, si fa presente che con il decreto-legge 7 settembre 1992, n. 370, convertito dalla legge 5 novembre 1992, n. 428, si era intervenuti a favore delle compagnie e gruppi portuali procedendo al ripiano dei *deficit* risultanti nel bilancio 1991.

Nel corso degli anni successivi sono emerse posizioni contabili diverse a causa di fattori esterni, non previsti all'epoca e peraltro non imputabili alla gestione delle compagnie stesse. Nella presente fase di riorganizzazione amministrativa e strutturale delle compagnie trasformate è stato da più

parti sollecitato un intervento mirato ad affrontare il presente problema, strettamente legato ai bilanci 1991. In tale ottica, tenuto conto del processo ancora in corso nel settore, è stato valutato un intervento di circa 157 miliardi, utilizzando, nell'ambito di detto importo, anche la quota non erogata all'epoca e pari a circa 7 miliardi. Si precisa che la commissione da istituire al riguardo non comporta oneri a carico dello Stato non essendo previsto alcun compenso per i membri che la costituiscono.

In riferimento al comma 5, si precisa che con provvedimenti dell'autorità marittima locale, sulla base di direttive ministeriali, erano state istituite gestioni speciali presso le compagnie portuali per integrare le pensioni INPS, all'epoca notevolmente insufficienti. Col passare del tempo, venuti meno anche i presupposti che ne avevano determinato l'istituzione, stante l'aumento delle pensioni medesime, detti fondi in alcune realtà sono stati estinti.

Allo stato attuale rimangono ancora in essere le problematiche connesse alla liquidazione di dette casse di previdenza in pochissimi porti, come Trieste e Venezia, soprattutto legate alla restituzione dei contributi versati dai lavoratori. Per chiudere definitivamente le situazioni ancora pendenti il comma 5 fissa inderogabilmente la fine delle stesse e di ogni eventuale onere a carico delle casse medesime.

Le disposizioni contenute nei commi 6 e 7 hanno lo scopo di intervenire nei confronti del servizio escavazione porti per consentire una effettiva ristrutturazione dei mezzi effossori, trasferiti a questo Ministero in uno stato di grande degrado, nonchè di permettere l'acquisizione di ulteriori mezzi più idonei alle nuove tecniche di escavo ed alle esigenze dei porti.

Al riguardo, tenuto conto dei tempi necessari per effettuare gli interventi menzionati è stata prevista la possibilità di procedere anche alla locazione dei natanti. Sono state, inoltre, individuate procedure più snelle per consentire all'Amministrazione dei trasporti e della navigazione di perveni-

re, nei tempi più brevi, alla sistemazione del parco natanti e dei cantieri.

L'attività gestionale dell'Amministrazione predetta compresa tra la seconda metà del 1996 e l'anno corrente è stata diretta a garantire un minimo di funzionalità al servizio, ovvero a fronteggiare le situazioni di necessità, per la sicurezza dei mezzi o del personale, e, ove possibile, a garantire l'operatività dei mezzi effossori con l'approvvigionamento di parti di ricambio, materiali, per il bordo, eccetera.

Tutto ciò ha consentito, in minima parte, l'utilizzo, nel corso del 1996, dei fondi disponibili in bilancio per le spese correnti, tant'è vero che con il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, è stata prevista la possibilità di utilizzare entro il corrente anno i fondi non impegnati alla data del 31 dicembre 1996.

La disponibilità dei fondi del 1996 per le spese correnti del 1997, da un lato, e l'impossibilità, dall'altro, di migliorare significativamente la funzionalità del servizio se non attraverso interventi strutturali, hanno determinato in pratica che rimanessero per il corrente anno inutilizzati, sul capitolo 3823, sia pure in minima parte i fondi del 1996 e per la quasi totalità quelli relativi al 1997. Mentre, come si può facilmente rilevare, il servizio avrebbe necessità di maggiori investimenti e di maggiori stanziamenti sul capitolo per le spese in conto capitale, soprattutto al fine di rinnovare il parco effossorio.

Si ritiene, pertanto, necessario il trasferimento, per l'esercizio finanziario 1998, al capitolo 8041 delle somme non impegnate alla data del 31 dicembre 1997 sul capitolo 3823.

Con il comma 8, la gestione commissariale liquidatoria del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, a carico della quale sono stati posti gli oneri connessi agli interventi previsti dalla presente legge, viene prorogata fino all'anno 2000 al fine di consentire alla stessa gestione di impo-

stare l'organizzazione degli interventi che, per quanto riguarda il settore marittimo e dell'armamento, richiederanno tempi lunghi in quanto collegati all'istituzione del Registro internazionale.

Al comma 9, al fine di sciogliere dubbi interpretativi che potrebbero rallentare il processo di dismissione e privatizzazione delle attività portuali, si è ritenuto necessario chiarire la destinazione dei proventi derivanti dalla cessione a titolo oneroso delle infrastrutture e dei beni mobili realizzati dagli enti o dalle aziende dei mezzi meccanici con fondi all'uopo destinati da apposite leggi, a favore delle autorità portuali, anche in relazione al comma 5 dell'articolo 20 della citata legge n. 84 del 1994, che considera l'organizzazione portuale e l'autorità un unico soggetto.

Le autorità portuali in quanto enti pubblici non sono soggetti passivi di imposta nell'esercizio delle attività istituzionali. Tuttavia le cessioni di beni, *ex* articolo 20, non riconducibili all'attività istituzionale, sono assoggettate alle norme fiscali applicabili alle imprese commerciali; pertanto, le eventuali sopravvenienze rilevabili al bilancio, a norma del testo unico delle imposte sui redditi, costituiscono reddito imponibile ai fini IRPEG ed ILOR. Si è ritenuto quindi opportuno introdurre una specifica disposizione per escludere tali sopravvenienze dai redditi imponibili, in quanto, pur rientrando tra le operazioni fiscalmente rilevanti, si tratta di atti connessi con la definizione del processo di trasformazione e di riforma dei porti.

L'articolo 10 prevede interventi vari. In particolare il comma 1 prevede il raddoppio del tratto Andora - San Lorenzo della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia e la progettazione del nodo ferroviario di Genova.

Al comma 2 viene autorizzato, a partire dall'anno 1997, il contributo di lire 5,7 miliardi per consentire la prosecuzione degli interventi previsti dalla legge 26 febbraio 1992, n. 211.

Ai commi 3 e 4, tenuto conto che le materie interessanti il Ministero dei trasporti e della navigazione allo stato attuale implicano studi particolari, acquisizione ed analisi di dati che richiedono il ricorso a istituti specializzati e a consulenze che possano fornire al Ministro idonei elementi di valutazione in ciascun settore, si rende necessario disporre congrui stanziamenti per l'espletamento di tali compiti. Occorre anche osservare che sussiste l'esigenza di definire in particolare il coordinamento dei finanziamenti comunitari nonchè le modalità di reperimento delle risorse per gli investimenti infrastrutturali anche nel settore privato.

Il comma 5 prevede il concorso finanziario dello Stato per la realizzazione della nuova sede della scuola dell'Ente nazionale di assistenza al volo prevista dal comma 3-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

Il comma 6 prevede il mantenimento di somme nel bilancio dello Stato. In particolare, sul capitolo 1563 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, relativo alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, gravano le spese relative all'organizzazione e alla partecipazione a convegni, congressi, mostre ed altre manifestazioni. Per l'anno in corso lo stanziamento di competenza iniziale, assolutamente insufficiente a far fronte agli oneri previsti, ha subito una variazione compensativa in aumento di lire 200 milioni sia di competenza che di cassa. Poichè i fondi sono stati assegnati con decreto n. 190467 del 15 settembre 1997, gli stessi non sono stati completamente utilizzati. Si rende pertanto necessario consentire lo slittamento del termine per l'impegno delle somme di cui trattasi all'anno 1998, soprattutto in considerazione del fatto che anche per il prossimo esercizio finanziario lo stanziamento sul capitolo 1563 sarà insufficiente a far fronte alla partecipazione della predetta Direzione generale alle necessità già programmate.

Si rende inoltre necessario mantenere in bilancio per il prossimo esercizio finanziario la disponibilità di lire 13.500.000.000, sul capitolo 3621 dello stesso stato di previsione (spese correnti IV categoria) in quanto è in corso un contenzioso con la società Telecom Italia spa in ordine al contratto stipulato per il biennio 1995-1996 per il servizio radiomobile marittimo delle stazioni radio costiere che rende inopportuno il pagamento delle prestazioni fornite dalla predetta società in pendenza della risoluzione di tale contenzioso.

Sul capitolo 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione gravano le spese per il pagamento della sovvenzione *ex lege* 5 dicembre 1986, n. 856, a favore delle società del gruppo FINMARE esercenti servizi di collegamento marittimo. Considerato che sullo stanziamento per il 1997 del citato capitolo si sono verificate economie di spesa, e che nel corso dell'esercizio 1998 si prevedono eventi derivanti dall'attuazione dei piani quinquennali 1995-1999 già approvati dall'amministrazione, che avranno incidenza economica sull'onere di sovvenzione, la norma in questione prevede la possibilità di conservazione delle predette economie con la relativa assegnazione allo stanziamento

di competenza dell'esercizio finanziario 1998.

L'articolo 11 si prefigge di allineare le attuali aliquote contributive delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle dell'industria. La disposizione è intesa ad eliminare la maggiore differenza contributiva di circa otto punti, prevista dall'attuale legislazione, a carico delle aziende e del personale autoferrotranviario rispetto al settore industriale.

L'articolo 12 consente di aumentare la detrazione dell'IVA di 27 punti, risultante dalle fatture di acquisto di olii da gas da parte degli autotrasportatori nazionali di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, nonché di quelli domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea, al fine di allineare il prezzo degli olii da gas praticato in Italia a quello degli altri Paesi membri della Unione europea.

È stato previsto, per motivi di cautela fiscale e per evitare abusi, che per fruire dell'agevolazione è necessario documentare l'acquisto del carburante con la fattura di cui all'articolo 21 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, in deroga alle disposizioni vigenti in materia di rilascio della scheda carburanti.

L'articolo 13 reca la copertura finanziaria del provvedimento.

RELAZIONE TECNICA

Articolo 4, comma 1. La misura è rivolta alla flotta adibita in via esclusiva a servizi di navigazione internazionale, e che richiederà l'iscrizione nel Registro internazionale. Come indicato nella relazione illustrativa, previsioni attendibili darebbero per il prossimo quinquennio, in mancanza di misure legislative al riguardo, il passaggio di tutta la flotta nazionale adibita a traffici internazionali, che attualmente consta di 100 unità, sotto bandiera di convenienza. La prevista misura di esclusione dall'imposta sul reddito delle persone fisiche delle retribuzioni per prestazioni di lavoro rese dai marittimi imbarcati sulle navi adibite alla navigazione internazionale prevede la corresponsione di un credito d'imposta calcolato come segue:

navi e marittimi interessati.....	100 x 22 = 2200
(con esclusione della riserva in quanto non imbarcati)	
imponibile medio IRPEF.....	Lire 57.000.000
imposta media.....	Lire 13.000.000 (22,80 per cento)
n. 2200 x 13.000.000 =	28.600.000.000.

Il relativo onere è pertanto valutato in lire 28,600 miliardi.

Si fa presente che per contenere i costi di gestione della flotta di bandiera italiana e porre un freno all'esodo verso bandiere di comodo, il legislatore negli scorsi anni ha già previsto con i decreti-legge n. 287 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 343 del 1995, e n. 535 del 1996, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 647 del 1996, la corresponsione alle imprese armatoriali di un contributo equivalente alle ritenute a titolo di acconto IRPEF operate sulle retribuzioni dei marittimi imbarcati sulle navi adibite alla navigazione internazionale. L'esigenza di perseguire una tale contribuzione diretta, che rientra tra gli aiuti di Stato esplicitamente ammessi dalla Commissione europea per sostenere la competitività nazionale delle imprese di navigazione europee, viene di fatto ad essere superata dalla nuova previsione.

Articolo 4, comma 2. Le imprese armatoriali sono attualmente assoggettate ad imposta sulle società con aliquota del 53,2 per cento (IRPEG e ILOR) di cui il 37 per cento per IRPEG. Il relativo gettito annuo ammonta a lire 35 miliardi. A decorrere dai periodi in corso dal 1° gennaio 1998 e dal 1° gennaio 1999 viene rispettivamente previsto che il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 65 per cento ed al 50 per cento a formare il reddito imponibile. Conseguentemente l'onere a carico della gestione commissariale su base annua è pari a lire 12,5 miliardi per il 1998 e a lire 17,5 miliardi a decorrere dal 1999.

Articolo 6. Trasferimento a carico dello Stato, attraverso la gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, dei contributi previdenziali e assistenziali obbligatori gravanti su imprese e lavoratori in relazione a prestazioni di lavoro effettuate sulle navi adibite alla navigazione internazionale.

Comma 1 - Il previsto beneficio è rivolto alla flotta adibita in via esclusiva a servizi di navigazione internazionale in relazione alle prestazioni di lavoro effettuate a bordo da parte del personale marittimo nazionale.

Assumendo un imponibile contributivo medio pari a lire 63 milioni, con un corrispondente onere per contributi previdenziali e assistenziali e infortunistici a favore dell'INPS e dell'IPSEMA pari a lire 30 milioni annui, il trasferimento di tale onere a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, per gli addetti nazionali imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale, comporta maggiori spese a carico dell'erario per circa lire 83 miliardi annui. L'onere indicato è stato valutato per dati che presumibilmente dovrebbero essere così articolati: 100 navi per 22 addetti = 2200 più le riserve (26 per cento) per un complessivo numero di 2770 addetti per 30.000.000/anno = lire 83,1 miliardi. L'onere previsto decorre a partire dal 1° gennaio 1998, considerato che presumibilmente entro tale data sarà emanato il regolamento richiesto ai fini del funzionamento del Registro internazionale.

Commi 2 e 3 - Tenuto conto che, comunque, a partire dal 1° gennaio 1998 le imprese armatrici e lo stesso personale interessato sono esonerati dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge, viene prorogato, solo per l'anno 1997, il contributo già previsto a favore delle imprese armatoriali dal decreto-legge n. 287 del 1995, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 343 del 1995, equivalente all'importo complessivo delle ritenute a titolo di acconto operate nei confronti della gente di mare ai sensi dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600.

L'applicazione delle disposizioni contenute nei commi 2 e 3, tenuto conto anche del numero di richieste di rimborso pervenute per l'anno 1995, implica un onere che prudenzialmente, in considerazione delle variazioni del mercato dei cambi della moneta europea e della lira, nonché con riferimento all'età media delle navi, viene valutato per l'anno 1997 in lire 60 miliardi circa.

Articolo 8, commi 1, 2, 3 e 4. Pensionamento anticipato di 500 dipendenti in esubero delle autorità portuali.

Considerando una retribuzione media annuale a persona di circa lire 41.500.000 è stato tenuto presente, sulla base della nuova normativa generale del regime pensionistico, sia ai fini del calcolo del mancato introito contributivo che per il calcolo dei ratei di pensione anticipata per i quali si è tenuto conto di un aumento annuale di circa il 2,50 per cento. Si ritiene che l'onere appresso specificato per il pensionamento anticipato dei 500 dipendenti delle autorità portuali debba essere considera-

to a partire dal 1° gennaio 1998, considerati i tempi necessari per l'espletamento delle relative procedure:

L. 41.500.000 x 32,70 per cento contributi INPS	L. 13.570.500
L. 13.570.500 x 10 anni	L. 135.705.000
L. 135.705.000 x 500 unità = mancato introito contributivo	
L. 67.852.500.000	
L. 41.500.000 x 80 per cento	L. 33.200.000
L. 38.125.109 x 10 anni =	L. 381.251.085
L. 381.251.085 x 500 unità = per ratei pensione anticipata	
L. 216.666.665	
	L. 190.625.542.500
	TOTALE L. 258.478.042.500

Le somme dovute all'INPS devono essere rimborsate su base pluriennale su specifica rendicontazione dell'ente previdenziale.

Articolo 8, comma 9. La disposizione di cui al comma 9 risulta determinante per consentire la realizzazione delle opere infrastrutturali nel porto di Ancona ed il compimento delle attività intraprese per l'assegnazione di tali lavori.

In caso contrario i fondi relativi, se non utilizzati entro il 31 dicembre 1997, andrebbero persi.

Si è pertanto previsto che le somme disponibili (20 miliardi) sul capitolo 8051 dello stato di previsione della Amministrazione dei trasporti e della navigazione destinati alla realizzazione delle opere infrastrutturali del porto di Ancona siano conservate fino al 31 dicembre 1998.

Articolo 8, comma 11. La gestione commissariale liquidatoria dell'Ente «Colombo '92», di cui all'articolo 2 della legge 23 agosto 1988, n. 373, aveva, tra l'altro, l'incarico di liquidare le partite in sospeso a credito dell'organizzazione portuale di Genova connesse allo svolgimento delle cosiddette «Colombiadi».

Fra tali partite, rientra la definizione della questione relativa agli oneri derivanti all'Autorità portuale di Genova per effetto del trasferimento, al fine di reperire spazi demaniali per la manifestazione, da mettere a disposizione dell'Ente «Colombo '92», di alcuni insediamenti industriali presenti nell'ambito portuale, della conseguente costruzione di alcuni manufatti e della cessazione di attività commerciali ivi insediate, oneri rappresentati sia da spese vive sostenute dall'organizzazione, sia dal mancato introito di entrate varie, tra cui canoni di concessione demaniale.

La gestione commissariale, ai sensi dell'articolo 19 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, ha avuto termine il 31 dicembre 1995, senza aver dato soluzione alle pendenze di cui sopra, a suo tempo quantificate, in sede di liquidazione, in lire venti miliardi, pendenze che vanno ora definite, attingendo, come pure prevedeva l'articolo 19 del predetto de-

creto-legge n. 535 del 1996, alle disponibilità del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali, 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.

Articolo 9, comma 1. Trattamento di fine servizio ed indennità contrattuale *una tantum*, ai lavoratori cancellati per inidoneità al lavoro a partire dal 1° febbraio 1990 e fino al 31 dicembre 1996.

Il trattamento di fine servizio considerato a tale titolo corrisponde alla quota spettante a ciascun lavoratore a partire dal 1° febbraio 1990; la quota precedente, maturata al 31 gennaio 1990, è corrisposta secondo quanto sopra previsto.

L'onere, valutato in relazione alla retribuzione media percepita da ciascun lavoratore, deve ritenersi ammontante a lire 31.000.000 ad uomo. Il numero dei lavoratori interessati dovrebbe aggirarsi intorno alle 800 unità.

Pertanto, 800 unità x L. 31.000.000 = L. 25.000.000.000.

L'indennità contrattuale *una tantum* scaturente dalla retribuzione media mensile dell'ultimo anno lavorativo moltiplicata per il numero di anni mancanti al raggiungimento del sessantesimo anno corrisponde, tenuto conto dell'età media di ciascun elemento, a circa lire 30.000.000 ad uomo.

Pertanto, L. 30.000.000 x 800 unità = L. 24.000.000.000.

Articolo 9, commi 2 e 3. Cassa integrazione guadagni straordinaria a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali, compresi i lavoratori della Compagnia carenanti del porto di Genova, trasformati in impresa ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 84 del 1994 e dei lavoratori delle imprese *ex* articolo 16 della stessa legge n. 84 del 1994, nonché dei dipendenti delle autorità portuali nel limite per questi ultimi di 150 unità.

1200 lavoratori portuali per 12 mesi.

Il trattamento massimo di integrazione salariale con l'accredito contributivo correlato ai salari medi contrattuali fissati per la giornata retributiva ai fini del pagamento dei salari differiti dà luogo ad un onere complessivo medio mensile per una unità di lire 2.200.000.

L. 2.200.000 x 12 mesi = L. 26.400.000.

L. 26.400.000 x 1200 unità = L. 31.680.000.000.

Si ritiene che l'onere sopraindicato sarà a carico dell'erario presumibilmente alla fine del 1998, tenuto conto che le richieste da parte dell'INPS potranno pervenire alla gestione commissariale solo dopo una ricognizione complessa nelle singole sedi periferiche dell'Istituto.

Articolo 9, comma 4. Il settore portuale legato principalmente all'andamento dei traffici e dei *partner* commerciali ha influito anche negativamente sull'evoluzione di situazioni contabili che hanno avuto

esiti negativi non previsti. Si è ritenuto, pertanto, di portare a compimento il processo di risanamento e sostegno già avviato con la legge n. 428 del 1992. Tale intervento è stimato presumibilmente in circa lire 100 miliardi. Si ritiene che gli interventi finanziari previsti, richiedendo un esame analitico dei singoli bilanci, potranno essere erogati presumibilmente nel corso del 1998 e del 1999.

Articolo 9, comma 5. Il contenzioso aperto dai lavoratori posti in quiescenza, che non percepiscono più le pensioni integrative previste nel passato a favore della categoria, richiede una definizione dei rapporti ancora pendenti in alcuni porti con la soppressione definitiva delle casse e con il rimborso dei contributi versati dai lavoratori a tale titolo. L'onere stimato al riguardo si aggira intorno ai 30 miliardi di lire.

Articolo 9, comma 6. Servizio escavazione porti. La somma prevista, pari a lire 120 miliardi a favore del settore, si ritiene indispensabile per acquistare mezzi effossori di tecnologia avanzata e ammodernare i mezzi in dotazione che necessitano di urgenti interventi. Tra l'altro con detta somma si deve, altresì, procedere alla ristrutturazione dei quattro cantieri ormai quasi inutilizzabili per il degrado in cui versano.

L'intervento finanziario ha lo scopo di ridisegnare l'intero parco mezzi, a partire dal corrente anno, prevedendo altresì, soprattutto nella presente fase riorganizzativa, di rivolgersi, ove necessario, anche alla locazione di natanti a scafo nudo e, ove non sia possibile, a scafo armato. L'intervento in questione ha lo scopo di soddisfare, nel più breve tempo possibile, le più urgenti necessità del servizio. L'intervento complessivo previsto in lire 120 miliardi a partire dall'anno 1997 sarà utilizzato presumibilmente nel corso dei successivi due anni.

Tutti gli oneri che precedono trovano copertura nella dotazione assicurata al Fondo gestioni al fine di permettere gli interventi di diretta competenza.

Articolo 10, comma 1. Ai fini del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia e del nodo ferroviario di Genova sono previsti mutui decennali pari complessivamente a lire 32,2 miliardi per il 1997, lire 12,8 miliardi per il 1998 e 3,5 miliardi annui dal 1999.

Articolo 10, comma 2. Al fine di completare il programma di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, è previsto un contributo anno di lire 5,7 miliardi per un periodo di 30 anni.

Articolo 10, comma 3. Si prevede il conferimento di incarichi di studio e di consulenza ad esperti e società esterne per gli approfondimenti necessari all'elaborazione di un piano generale dei trasporti nonchè per il reperimento e destinazione delle relative risorse.

Articolo 10, comma 5. Si prevede una spesa di lire 9 miliardi per la realizzazione di una sede della scuola di assistenza al volo per la forma-

zione professionale del personale addetto alle operazioni di controllo del traffico aereo.

Articolo 11. La disposizione è intesa ad eliminare le differenze che sussistono fra le contribuzioni del personale autoferrotranviario e il personale dell'industria, quantificato in circa 8 punti, di cui 6 a carico dell'azienda e 2 punti a carico del personale.

Articolo 12. L'autorizzazione di spesa di lire 175 miliardi è diretta a consentire una riduzione pari a 2,7 punti dell'incidenza fiscale dell'IVA sul prezzo del gasolio, al fine di pervenire all'alleggerimento dei costi subiti dalla categoria degli autotrasportatori e di favorire un recupero di competitività rispetto agli operatori degli altri Paesi dell'Unione europea.

DISEGNO DI LEGGE

—

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 31 dicembre 1997 ().*

Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di pervenire all'istituzione del registro internazionale di immatricolazione delle navi, al fine di fornire agli operatori nazionali parità di condizioni sui mercati internazionali, nonchè di emanare disposizioni finalizzate alla ristrutturazione delle autorità portuali, allo sviluppo dei trasporti ed all'incremento dell'occupazione;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 23 dicembre 1997;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri di grazia e giustizia, del lavoro e della previdenza sociale, delle finanze, dell'interno, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e per la funzione pubblica e gli affari regionali;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Istituzione del Registro internazionale)

1. È istituito il registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, di seguito denominato «Registro internazionale», nel quale sono iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

(*) Vedi, inoltre, il successivo Avviso di rettifica pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 6 del 9 gennaio 1998.

2. Il Registro internazionale di cui al comma 1 è diviso in tre sezioni nelle quali sono iscritte rispettivamente:

a) le navi che appartengono a soggetti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea ai sensi del comma 1, lettera a), dell'articolo 143 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7;

b) le navi che appartengono a soggetti non comunitari ai sensi del comma 1, lettera b), dell'articolo 143 del codice della navigazione;

c) le navi che appartengono a soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi del comma secondo dell'articolo 145 del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi dell'Unione europea.

3. L'autorizzazione di cui al comma 1 è rilasciata tenuto conto degli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore di cui agli articoli 2 e 3.

4. Non possono comunque essere iscritte nel Registro internazionale le navi da guerra, le navi di Stato in servizio non commerciale, le navi da pesca e le unità da diporto.

5. Le navi iscritte nel Registro internazionale non possono effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all'articolo 224 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7.

Articolo 2.

(Comando ed equipaggio delle navi iscritte nel Registro)

1. Per le navi iscritte nel Registro di cui all'articolo 1, con accordo tra le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore, relativo a ciascuna nave da iscrivere o già iscritta nel Registro internazionale, da depositarsi presso l'ufficio di iscrizione della nave, può derogarsi a quanto disposto dall'articolo 318 del codice della navigazione, come sostituito dall'articolo 7, fatta eccezione per quanto concerne il comandante ed il primo ufficiale di coperta.

2. Nella tabella di armamento della nave è posta annotazione dei componenti dell'equipaggio per i quali, ai sensi dell'accordo di cui al comma 1, può derogarsi all'articolo 318 del codice della navigazione; è in facoltà dell'autorità competente negare le spedizioni alla nave il cui equipaggio non sia composto in conformità alla annotazione stessa.

3. I componenti l'equipaggio devono essere in possesso dei certificati rilasciati dall'amministrazione italiana o di altro Stato contraente previsti dalla convenzione internazionale sugli *standards* di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, adottata a Londra il 7 luglio 1978 e ratificata con legge 21 novembre 1985, n. 739, o da tali amministrazioni riconosciuti o autorizzati.

Articolo 3.

*(Legge regolatrice del contratto di arruolamento
Contrattazione collettiva)*

1. Le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani o comunitari imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale sono disciplinate dalla legge regolatrice del contratto di arruolamento e dai contratti collettivi.

2. Il rapporto di lavoro del personale non comunitario non residente nell'Unione europea, imbarcato a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, è regolamentato dalla legge scelta dalle parti o, in mancanza, del Paese del quale il marittimo ha la cittadinanza, fatto salvo quanto stabilito dal comma 3.

3. Le organizzazioni sindacali sottoscrittrici dei contratti collettivi di cui al comma 1 stabiliscono le condizioni economiche, salariali e assicurative, minime che devono essere comunque osservate per tutti i lavoratori non comunitari impegnati a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, nel rispetto dei limiti internazionalmente stabiliti.

Articolo 4.

(Trattamento fiscale)

1. Ai soggetti che esercitano l'attività produttiva di reddito di cui al comma 2 è attribuito un credito d'imposta in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sulle retribuzioni corrisposte al personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi. Detto credito non concorre alla formazione del reddito imponibile. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

2. A partire dal periodo di imposta in corso al 1° gennaio 1999, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 50 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sui redditi delle persone giuridiche, disciplinate dal decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Per il periodo di imposta in corso al 1° gennaio 1998 tale importo è fissato al 65 per cento. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

Articolo 5.

(Normativa di riferimento)

1. Salvo quanto espressamente previsto dal presente decreto, le navi iscritte nel registro internazionale sono assoggettate alle disposizioni

generali, ai regolamenti, alla normativa comunitaria ed alle disposizioni delle Convenzioni internazionali applicabili alle unità iscritte nelle matricole nazionali o che fruiscono del regime di locazione a scafo nudo di cui al comma 2. Il modello del Registro e dei documenti di abilitazione delle navi in esso immatricolate sono approvati con decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Ai fini dell'articolo 6 del codice della navigazione, le navi per le quali ricorrono le condizioni di cui all'articolo 145, comma 2, del medesimo codice restano soggette alla legge dello Stato responsabile del registro sottostante.

3. Le disposizioni di cui agli articoli da 718 a 722 del codice penale e all'articolo 110 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, non si applicano ai fatti commessi a bordo delle navi iscritte nel Registro internazionale, adibite a crociere durante il periodo di navigazione al di là del mare territoriale.

Articolo 6.

(Sgravi contributivi)

1. Per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, a decorrere dal 1° gennaio 1998, le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1, nonché lo stesso personale suindicato sono esonerati dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge. Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione 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, ed è rimborsato su conforme rendicontazione.

2. Il contributo di cui all'articolo 1, comma 20, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, è prorogato, per l'anno 1997, a favore delle imprese armatrici ai sensi ed alle condizioni previste dall'articolo 1, comma 4, del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343.

3. Il contributo di cui al comma 2 si somma a quelli concessi alle aziende quali aiuti alla gestione, per ciascun anno solare, anche in base ad altre disposizioni di legge. I benefici medesimi, complessivamente, non possono superare per ciascuna nave il massimale fissato su base annua dall'articolo 1 del decreto-legge 18 ottobre 1990, n. 296, convertito dalla legge 17 dicembre 1990, n. 383. Ai fini dell'erogazione del presente beneficio va assunto il valore medio di cambio attribuito alla moneta italiana nell'anno cui si riferisce il beneficio medesimo.

Articolo 7.

(Modifiche agli articoli 143, 224 e 318 del codice della navigazione)

1. L'articolo 143 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 143. - (*Requisiti di nazionalità dei proprietari di navi italiane*). - 1. Rispondono ai requisiti di nazionalità per l'iscrizione nelle matricole o nei registri di cui all'articolo 146:

a) le navi che appartengono per una quota superiore a dodici carati a persone fisiche, giuridiche o enti italiani o di altri Paesi dell'Unione europea;

b) le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero non comunitario, appartenenti a persone fisiche, giuridiche o enti stranieri non comunitari i quali assumano direttamente l'esercizio della nave attraverso una stabile organizzazione sul territorio nazionale con gestione demandata a persona fisica o giuridica di nazionalità italiana o di altri Paesi dell'Unione europea, domiciliata nel luogo di iscrizione della nave, che assuma ogni responsabilità per il suo esercizio nei confronti delle autorità amministrative e dei terzi, con dichiarazione da rendersi presso l'ufficio di iscrizione della nave, secondo le norme previste per la dichiarazione di armatore.».

2. L'articolo 224 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 224. - (*Riserva della prestazione dei servizi di cabotaggio e del servizio marittimo*). - 1. Il servizio di cabotaggio tra i porti della Repubblica, nonchè il servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge sono riservati, conformemente a quanto previsto dal Regolamento CE n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, agli armatori comunitari che impiegano navi registrate in uno Stato membro dell'Unione europea e che battono bandiera del medesimo Stato membro, sempre che tali navi soddisfino tutti i requisiti necessari per l'ammissione al cabotaggio in detto Stato membro.».

3. L'articolo 318 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 318. - (*Nazionalità dei componenti dell'equipaggio*). - 1. L'equipaggio delle navi nazionali armate nei porti della Repubblica deve essere interamente composto da cittadini italiani o di altri Paesi appartenenti all'Unione europea.

2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, in caso di particolari necessità, può autorizzare che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in misura non maggiore di un terzo dell'intero equipaggio.

3. Per le navi adibite alla pesca marittima, l'autorità marittima periferica delegata dal Ministro dei trasporti e della navigazione può auto-

rizzare, in caso di particolari necessità, che del personale di bassa forza di bordo facciano parte stranieri in numero non maggiore della metà dell'intero equipaggio.».

Articolo 8.

(Interventi urgenti a favore del settore portuale)

1. Per consentire la compiuta attuazione della riforma dell'ordinamento portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e per realizzare il pieno equilibrio tra gli organici e le esigenze operative dei porti di Genova, Trieste, Venezia e Napoli, le rispettive autorità portuali individuano, attraverso ricorso alla contrattazione con le parti sociali e la collaborazione delle locali Agenzie per l'impiego, entro il 31 gennaio 1998, iniziative per favorire il reinserimento dei dipendenti in esubero di dette autorità portuali nel mercato del lavoro. Le iniziative per il reinserimento riguardano l'impiego nelle aziende operanti nel settore privato, avvalendosi anche di forme di incentivazione da definire attraverso la contrattazione tra i predetti soggetti, la promozione di forme di autoimprenditorialità e l'attivazione di nuove iniziative produttive, anche nell'ambito della programmazione negoziata e con la collaborazione degli enti locali. Nel caso in cui i soggetti di cui sopra verificano l'impossibilità di realizzare il pieno reinserimento delle unità lavorative in esubero attraverso le suddette iniziative, è concesso il ricorso al pensionamento anticipato per complessive 500 unità di dipendenti delle sopraccitate autorità portuali. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, con decreto da emanarsi entro il 28 febbraio 1998, a ripartire le unità tra le predette autorità portuali ed altresì ad individuare termini, criteri e modalità attuative del pensionamento anticipato.

2. Qualora si realizzi la riduzione delle unità da porre in pensionamento anticipato, il Ministro dei trasporti e della navigazione riconosce a ciascuna autorità portuale, interessata alla riduzione, un contributo pari al costo unitario a carico dello Stato assunto a riferimento per il pensionamento anticipato di cui al comma 1.

3. Possono essere ammessi al pensionamento anticipato i soli dipendenti delle autorità portuali che risultino in esubero rispetto all'organico della segreteria tecnico-operativa, deliberato ai sensi dell'articolo 9, comma 3, lettera i), della legge n. 84 del 1994, e che abbiano maturato i requisiti previsti dall'articolo 9, comma 1, del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, entro il 31 dicembre 1996, nonchè il personale di fiducia iscritto nell'elenco tenuto dall'organizzazione portuale di Genova, in base all'accordo in data 5 aprile 1976 sottoscritto presso l'ispettorato provinciale del lavoro di Genova, in possesso dei requisiti suindicati.

4. Per il pensionamento dei dipendenti di cui ai commi 1 e 3 si applicano le disposizioni dell'articolo 3, commi 1-bis e 8, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, e degli articoli 8-bis e 9, commi 1, 4, 5, 6, 8 e 9, del

decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26. Ai dipendenti posti in pensionamento anticipato è concesso l'aumento dell'anzianità contributiva per un periodo massimo di otto anni e comunque non superiore alla differenza tra la data di risoluzione del rapporto e quella di raggiungimento del sessantesimo anno di età, ovvero al periodo necessario al compimento di quaranta anni di contribuzione previdenziale. Ai trattamenti pensionistici di cui al presente articolo si applicano i vigenti regimi di incumulabilità e incompatibilità previsti per i trattamenti pensionistici di anzianità. Per i lavoratori titolari di pensioni o assegni di invalidità a carico dell'INPS, per i quali sussistono i requisiti per il pensionamento anticipato, l'accoglimento della domanda comporta la corresponsione di un supplemento di pensione secondo i criteri e le condizioni di cui al presente comma. Il trattamento pensionistico del personale iscritto alla INPDAP tiene conto degli eventuali elementi retributivi sinora non compresi nel computo e di fatto corrisposti, previo versamento volontario dei relativi oneri contributivi da parte dei lavoratori posti in prepensionamento ai sensi del presente decreto. Gli oneri connessi alla corresponsione del trattamento di fine rapporto sono a carico della gestione delle Autorità di cui al comma 1, fatto salvo quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 28 della legge n. 84 del 1994.

5. Le autorità portuali, ai fini della riduzione degli esuberi, si avvalgono, altresì, delle disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 1 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, anche per il personale cui si applicano le norme previste dall'articolo 13 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26.

6. Per «successive variazioni» di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 13 del decreto-legge 17 dicembre 1986, n. 873, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 febbraio 1987, n. 26, si intendono gli atti deliberati dal Consorzio autonomo del porto di Genova sino al 31 dicembre 1994 ed approvati dal Ministero della marina mercantile e, dalla sua costituzione, dal Ministero dei trasporti e della navigazione.

7. Per gli interventi finalizzati al superamento degli esuberi strutturali nelle autorità portuali di cui al comma 1, non si applicano al personale, di cui ai commi 1 e 3, le disposizioni dell'articolo 11, comma 16, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, e dell'articolo 1, comma 27, della legge 8 agosto 1995, n. 335, e successive modificazioni.

8. Gli oneri derivanti dall'attuazione degli interventi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, di cui all'articolo 6, comma 1, che provvede al rimborso agli istituti previdenziali di competenza sulla base di apposita rendicontazione.

9. La realizzazione degli interventi infrastrutturali nell'area portuale di Ancona di cui alla legge 23 dicembre 1988, n. 543, è affidata alla competente autorità portuale. Le somme non utilizzate sul capitolo 8051 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione entro il 31 dicembre 1997 possono esserlo nell'anno successivo. Il Mini-

stro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente norma.

10. L'ammontare dell'indennizzo dovuto dal Ministero dei trasporti e della navigazione al comune di Piombino per la mancata concessione allo stesso comune dell'area su cui insiste l'immobile denominato CISP e per la conseguente devoluzione al demanio marittimo dell'immobile medesimo è quantificato in una somma, comunque non superiore a nove miliardi di lire, definita sulla base di un accordo tra la competente autorità portuale, che la promuove, il comune di Piombino, il Ministero delle finanze e la società costruttrice. L'onere derivante dal presente comma è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

11. Per la cessata operatività portuale ed il trasferimento di attività e di attrezzature in altre aree demaniali, in conseguenza dell'allestimento dell'esposizione «Colombo '92» in ambito portuale, è corrisposto a favore dell'Autorità portuale di Genova un indennizzo pari a lire 20 miliardi. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

Art. 9.

(Interventi nel settore marittimo)

1. La gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione, di cui all'articolo 6, comma 1, è autorizzata a rimborsare alle compagnie e gruppi portuali, sulla base di apposita rendicontazione, il trattamento di fine servizio maturato a decorrere dal 1° febbraio 1990 e l'indennità contrattuale corrisposti dalle stesse compagnie e gruppi portuali ai lavoratori cancellati per inidoneità al lavoro portuale a partire dal 1° febbraio 1990 e fino al 31 dicembre 1996. Le competenze previste dal presente comma non sono soggette ad ulteriori rivalutazioni o ad altri oneri finanziari.

2. È concessa per l'anno 1997 a favore dei lavoratori e dipendenti delle compagnie e gruppi portuali e della compagnia carenanti del porto di Genova, trasformati ai sensi dell'articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la proroga del beneficio di integrazione salariale di cui all'articolo 1, comma 19, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, nel limite di ulteriori 1200 unità. Al relativo onere per il rimborso a favore dell'INPS provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di apposita rendicontazione. Detto beneficio, esteso anche ai lavoratori e dipendenti delle imprese di cui all'articolo 16 della legge n. 84 del 1994, ed ai dipendenti delle autorità portuali, qualora non utilizzato pienamente nell'anno 1997, è prorogato fino al 30 giugno 1998.

3. I termini per la presentazione delle domande per l'attuazione degli interventi di integrazione salariale di cui al comma 15 dell'articolo 6 del decreto-legge 20 maggio 1993, n. 148, convertito, con modificazioni,

dalla legge 19 luglio 1993, n. 236, nonchè le sospensioni dal lavoro sono prorogati al 31 dicembre 1998, intendendosi altresì prorogato l'utilizzo delle somme stanziato allo scopo.

4. Al fine di completare il processo di trasformazione di cui all'articolo 21 della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni, sono previsti interventi destinati a riequilibrare situazioni contabili previste in bilancio, modificatesi a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie medesime, nonchè a definire situazioni derivanti da contenzioso, anche stragiudiziale, scaturenti dalla previgente normativa del settore, non ancora conclusesi alla data di entrata in vigore del presente decreto. A sostegno del processo di trasformazione e di sviluppo dei porti sono, altresì, previsti interventi diretti alla riqualificazione e riconversione del personale presente nell'organico delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21 della legge n. 84 del 1994. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Le Casse locali di previdenza, istituite con provvedimenti delle autorità marittime periferiche ovvero degli enti portuali, per la corrispondenza di pensioni integrative a favore dei lavoratori portuali collocati in quiescenza sono soppresse a tutti gli effetti. Il commissario liquidatore di ciascuna Cassa, nominato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, provvede alla restituzione di eventuali contributi versati dai lavoratori a tale titolo, sulla base di criteri e modalità stabiliti dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, con decreto da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. I relativi oneri sono posti a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1.

6. Per realizzare un programma di escavazione dei porti marittimi nazionali, è stanziato l'importo di lire 120 miliardi, di cui non oltre il 50 per cento da utilizzare per risolvere situazioni di emergenza e garantire la sicurezza della navigazione portuale e degli accosti. Il programma prevede, altresì, un piano di ristrutturazione del servizio escavazione dei porti marittimi nazionali, da definire sentite le organizzazioni sindacali di settore, anche attraverso l'acquisizione, l'ammodernamento e il noleggio di mezzi effossori e la razionalizzazione dei cantieri. Al relativo onere provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, sulla base di apposita rendicontazione.

7. Ai fini dell'acquisizione, alienazione, ammodernamento, manutenzione e noleggio, anche a scafo nudo, dei mezzi effossori, nonchè dell'acquisto di materiali e attrezzature occorrenti al funzionamento degli stessi ed alla ristrutturazione ed all'esercizio dei cantieri, i contratti, qualunque siano le modalità di aggiudicazione, le convenzioni e le transazioni, sono approvati, fino all'importo di lire 1 miliardo, dal Ministero dei trasporti e della navigazione senza l'obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme sulla contabilità generale dello Stato. Le somme in

conto competenza ed in conto residui sul capitolo 3823 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate entro il 31 dicembre 1997, sono conservate in bilancio per l'esercizio 1998 per essere trasferite al capitolo 8041 dello stato di previsione del Ministero medesimo.

8. In favore della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, è autorizzata l'assegnazione della somma di lire 90 miliardi per l'anno 1997, lire 345,5 miliardi per l'anno 1998, lire 250 miliardi per gli anni 1999 e 2000, restando prorogato fino allo stesso anno 2000 la durata di detto Fondo, e di lire 156 miliardi a decorrere dall'anno 2001.

9. I proventi conseguiti a seguito delle cessioni di cui all'articolo 20, comma 2, lettera c), della legge n. 84 del 1994, come sostituito dall'articolo 2, comma 19, del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, sono attribuiti alle autorità portuali e non concorrono a formare il reddito d'impresa.

10. All'articolo 5, comma 9, della legge n. 84 del 1994, e successive modificazioni ed integrazioni, dopo la parola: «banchine» è inserita la seguente: «attrezzate».

Articolo 10.

(Interventi vari)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere alle Ferrovie dello Stato S.p.a. contributi decennali, pari complessivamente a lire 32,2 miliardi annue dal 1997, 12,8 miliardi annue dal 1998 e 3,5 miliardi annue dal 1999, per consentire la completa realizzazione del raddoppio del tratto Andora-San Lorenzo a Mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia nel limite di lire 470 miliardi, nonché per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di lire 15 miliardi.

2. Al fine di consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i trasporti rapidi di massa di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, il Ministro dei trasporti e della navigazione, d'intesa con il Ministro per i problemi delle aree urbane, avanza proposte al CIPE finalizzate al finanziamento dei piani di intervento, elaborate sulla base dei progetti presentati da parte dei soggetti di cui all'articolo 1 della citata legge n. 211 del 1992. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzato, a decorrere dall'anno 1997, un contributo di lire 5,7 miliardi annui ai sensi del medesimo articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, da destinare ad integrazione del contributo a carico dello Stato del costo di realizzazione degli interventi già approvati, nel limite massimo del 60 per cento.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione può affidare incarichi di studio e di consulenza per la elaborazione del piano generale dei trasporti, anche in relazione alla prossima organizzazione di una confe-

renza sui trasporti, per la valutazione dei progetti infrastrutturali, nonché per il reperimento delle relative risorse in sede comunitaria e presso il settore privato.

4. Per l'attuazione delle finalità indicate al comma 3 è autorizzata la spesa di lire 2,4 miliardi per l'anno 1997, di lire 2 miliardi per l'anno 1998 e di lire 600 milioni a decorrere dall'anno 1999.

5. È autorizzata la spesa di lire 9 miliardi per l'anno 1997, quale concorso per la realizzazione della nuova sede della scuola nazionale per l'assistenza al volo, di cui all'articolo 2, comma 3-bis, del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351.

6. Le disponibilità in conto competenza sui capitoli 1563, 3621 e 3651 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione, non impegnate entro il 31 dicembre 1997, possono esserlo nell'anno successivo.

Articolo 11.

(Allineamento aliquote contributive per le aziende di trasporto pubblico locale)

1. Il Ministro del lavoro e della previdenza sociale è autorizzato a corrispondere all'Istituto nazionale della previdenza sociale risorse per l'anno 1998 nel limite di lire 230 miliardi e dall'anno 1999 nel limite di lire 130 miliardi annui, dietro presentazione di apposita rendicontazione, al fine di avviare un processo di allineamento delle attuali aliquote contributive a carico delle aziende di trasporto pubblico locale a quelle medie dell'industria.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1 si provvede per il 1998, quanto a lire 100 miliardi, mediante utilizzo delle somme residue per il prepensionamento di cui al decreto-legge 25 novembre 1995, n. 501, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 gennaio 1996, n. 11, nonché per il prepensionamento di cui all'articolo 2, comma 5, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, e, quanto a lire 130 miliardi per gli anni 1998 e successivi, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito della unità previsionale «cassa integrazione ordinaria» dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

Articolo 12.

(Interventi per l'autotrasporto)

1. La detrazione prevista dall'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, è maggiorata, limitatamente all'anno 1998, di un importo commisurato al-

la base imponibile, nei limiti di spesa di cui al comma 4, risultante dalle fatture rilasciate per gli acquisti di olii da gas per uso di autotrazione e registrate ai sensi dell'articolo 25 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica, effettuati dagli autotrasportatori di cose per conto di terzi iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e da quelli domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea.

2. Gli esercenti di impianti di distribuzione di carburante, in deroga alle disposizioni in materia di scheda-carburante, debbono, a richiesta dei soggetti di cui al comma 1, rilasciare fattura per gli acquisti di olii da gas effettuati presso di loro.

3. I criteri, le modalità, i termini di fatturazione e i conseguenti adempimenti, nonchè le eventuali richieste di rimborso, sono disciplinati con uno o più decreti direttoriali del Ministero delle finanze, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione.

4. All'onere di lire 175 miliardi, derivante dall'attuazione del presente articolo, si provvede mediante utilizzo delle disponibilità sul capitolo 7304 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 1997, intendendosi corrispondentemente ridotta la relativa autorizzazione di spesa.

Articolo 13.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dal presente decreto, ad eccezione degli articoli 11 e 12, pari complessivamente a lire 139,3 miliardi per l'anno 1997, lire 398,2 miliardi per l'anno 1998 e lire 304,8 miliardi per ciascuno degli anni 1999 e 2000, si provvede, quanto a lire 49,3 miliardi per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto nel capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 52,7 miliardi per il 1998 e lire 54,8 miliardi per il 1999 e 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 Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1998 e lire 180 miliardi per gli anni 1999 e 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione; quanto a lire 90 miliardi per l'anno 1997, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1997-1999, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, parzialmente utilizzando l'accantonamento rela-

tivo al Ministero medesimo; quanto a lire 185,5 miliardi per l'anno 1998, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base in conto capitale «fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro; quanto a lire 70 miliardi per ciascuno degli anni 1998, 1999 e 2000, mediante riduzione dello stanziamento iscritto nell'ambito dell'unità previsionale «cassa integrazione ordinaria» dello stato di previsione del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 8, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, e successive modificazioni.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione del presente decreto.

Articolo 14.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 dicembre 1997.

SCÀLFARO

PRODI - BURLANDO - FLICK - TREU
- VISCO - NAPOLITANO - CIAMPI -
BASSANINI

Visto, *il Guardasigilli*: FLICK

