

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 23**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa del senatore CASTELLI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 30 MAGGIO 2001**

—————

**Disciplina del trasporto marittimo di merci**

—————

ONOREVOLI SENATORI. - L'efficienza del sistema dei trasporti è *condicio sine qua non* per la crescita ed il sostegno del sistema economico e produttivo di un Paese.

Tuttavia in Italia il trasporto è eccessivamente sbilanciato verso la gomma come dimostrato dai dati secondo cui l'85 per cento delle merci viene trasportato su strada. L'uso spropositato della strada comporta inevitabili conseguenze negative alle quali bisogna porre rimedio. Gli elevati oneri sociali (circa 42 mila miliardi nell'anno 1997) per incidenti stradali, le ingenti somme (circa 200 mila miliardi pari al 10 per cento del PIL nell'anno 1997) per inquinamento acustico ed ambientale, nonché gli stessi indirizzi dettati dalla Unione europea in materia ambientale ci impongono di intervenire per invertire una tendenza che rischia di rendere il sistema trasportistico italiano non europeo e perciò non competitivo.

Del resto l'Unione europea stessa ha classificato la modalità stradale e quella aerea come le più inquinanti sia sotto l'aspetto acustico sia per emissioni e sicurezza, mentre ha valutato positivamente il sistema ferroviario e quello marittimo.

La via di fuga allo squilibrio dei diversi sistemi di trasporto è l'intermodalità che tuttavia richiede un processo di riforma complessivo.

Partendo dal presupposto che il trasferimento di una parte rilevante del trasporto su gomma, riferendoci in particolare al trasporto delle merci, a modalità di trasporto alternative quali la ferrovia e il mare è un problema che non è di rapida soluzione, l'obiet-

tivo del disegno di legge è quello di incentivare gli autotrasportatori a fare uso delle cosiddette «autostrade del mare» rispondendo così, anche se limitatamente, a quelle necessità di carattere ambientale e di sicurezza stradale.

In particolare l'articolo 1 stabilisce le finalità del disegno di legge, che sono appunto quelle di carattere ambientale e di sicurezza stradale.

L'articolo 2, al comma 1, stabilisce che le imprese che effettuano servizi di cabotaggio applicano una riduzione, pari al 30 per cento, delle tariffe sui trasporti di merci effettuati nel triennio 2001-2003.

La promozione tariffaria dovrebbe incentivare l'autotrasportatore a trasportare le merci per via mare.

Il comma 2 prevede per le imprese di cabotaggio marittimo l'esonero totale dagli oneri contributivi e previdenziali (compresa la quota a carico del marittimo) per il personale di bordo.

Il comma 3 subordina le agevolazioni al rispetto, da parte delle imprese di cabotaggio, dei contratti di lavoro del personale di bordo.

L'articolo 3 prevede la copertura finanziaria.

Pur consapevoli che il sistema logistico italiano necessita di interventi strutturali che consentano di rispondere alle esigenze di competitività delle imprese, il disegno di legge rappresenta un piccolo tassello per poter realizzare un sistema di trasporto efficiente e competitivo a minor costo e a valore aggiunto crescente.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. In attesa del riequilibrio modale tra le diverse modalità di trasporto e ai fini del miglioramento delle condizioni ambientali e della sicurezza stradale, la presente legge detta norme finalizzate a favorire lo svolgimento del trasporto marittimo di merci tra porti nazionali.

## Art. 2.

*(Applicazione)*

1. Per le finalità di cui all'articolo 1, le imprese che forniscono servizi marittimi di cabotaggio tra porti nazionali applicano una riduzione del 30 per cento sulle tariffe nonché sui noli per il trasporto di merci effettuato con veicolo, rimorchio, semirimorchio, con o senza trattore, con origine o destinazione sul territorio nazionale.

2. Le imprese di cui al presente articolo che applicano la riduzione di cui al comma 1 sono esonerate, nel triennio 2001-2003 e in misura totale, dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali relativi al personale di bordo.

3. Le imprese di cabotaggio marittimo nei cui confronti sia stata accertato, dai competenti organi del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, il mancato rispetto dei contratti di lavoro del personale di bordo decadono dai benefici concessi ai sensi del comma 2.

## Art. 3.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 2, pari a lire 900 miliardi, per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 si provvede quanto a lire 400 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione e quanto a lire 500 miliardi per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003 mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

## Art. 4.

*(Entrata in vigore)*

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