

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)**

(V. Stampato n. 2983)

approvato dal Senato della Repubblica l'11 febbraio 1998

(V. Stampato Camera n. 4560)

modificato dalla Camera dei deputati il 24 febbraio 1998

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 24 febbraio 1998*

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

INDICE

Disegno di legge	Pag. 3
Testo del decreto-legge comprendente le modificazioni appor- tate, rispettivamente, dal Senato della Repubblica e dalla Camera dei deputati	» 34
Testo del decreto-legge	» 80

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

Art. 1.*(Conversione in legge ed entrata in vigore)*

1. Il decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

Art. 2.*(Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore portuale e marittimo)*

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi diretti ad adeguare la vigente normativa sulla sicurezza e la salute dei lavoratori sul luogo di lavoro alle particolari esigenze dei servizi espletati sia sui mezzi nazionali di trasporto marittimo sia su quelli adibiti alla pesca, nonché dei servizi svolti nei porti, comprese le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, in coerenza con il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, come modificato dal decreto legislativo 19 marzo 1996, n. 242.

2. I decreti legislativi saranno informati ai seguenti principi e criteri direttivi:

a) assicurare, in materia di sicurezza del lavoro, tutela della salute, formazione

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.*Identico.**Soppresso*

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

e prevenzione, il mantenimento delle condizioni previste dalla legislazione nazionale, ove più favorevoli alla sicurezza e alla salute dei lavoratori;

b) fissare gli obblighi generali e le responsabilità per l'attuazione delle misure di sicurezza e per l'osservanza delle condizioni e le altre finalità di prevenzione a tutela dei lavoratori, compresa la valutazione dei rischi derivanti dall'esposizione ad agenti cancerogeni, in coerenza con le indicazioni e linee guida fissate dal Ministro della sanità, sentito il Consiglio superiore della sanità;

c) fissare i criteri relativi alle condizioni di igiene e di abitabilità degli alloggi degli equipaggi;

d) definire le forme organizzative di sicurezza e le forme di cooperazione degli equipaggi al processo prevenzionale;

e) dettare le disposizioni generali sull'impiego dei mezzi personali di protezione;

f) fissare i criteri relativi ai periodi minimi di riposo e massimi di lavoro;

g) dettare le misure di sicurezza in presenza di condizioni particolari di rischio;

h) assicurare l'informazione e la formazione degli equipaggi, nonché del personale addetto alle attività nell'ambito del porto, tramite l'istituzione di corsi specifici di formazione, anche obbligatori;

i) prevedere i criteri per il rilascio di certificazioni e attestazioni dell'avvenuta formazione del personale marittimo e del personale addetto alle attività nell'ambito del porto;

l) attivare, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, un Osservatorio per il lavoro marittimo e portuale, composto da rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, del Ministe-

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

ro del lavoro e della previdenza sociale, del Ministero per le politiche agricole, del Ministero della sanità, dell'Istituto superiore di sanità, dell'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro, dei lavoratori e dei datori di lavoro, secondo i principi di rappresentanza tripartita, per la raccolta e l'elaborazione delle informazioni relative ai rischi e ai danni derivanti dall'attività lavorativa sui mezzi nazionali di trasporto marittimo e adibiti alla pesca e nell'ambito portuale, e per l'effettuazione di verifiche periodiche sulla corretta attuazione della normativa in materia di sicurezza del lavoro;

m) prevedere che il Ministero dei trasporti e della navigazione provveda all'attuazione dei decreti legislativi mediante le ordinarie strutture amministrative;

n) salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, prevedere sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. Le sanzioni penali, nei limiti, rispettivamente, dell'ammenda fino a lire duecento milioni e dell'arresto fino a tre anni, saranno previste, in via alternativa o congiunta, solo nei casi in cui le infrazioni ledano o esponano a pericolo interessi generali dell'ordinamento interno analoghi a quelli tutelati dagli articoli 34 e 35 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In tali casi saranno previste: la pena dell'ammenda alternativa all'arresto per le infrazioni che esponano a pericolo o danneggino l'interesse protetto; la pena dell'arresto congiunta a quella dell'ammenda per le infrazioni che rechino un danno di particolare gravità. La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a lire cinquantamila e non superiore a lire duecento milioni

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

sarà prevista per le infrazioni che ledano o espongano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni suindicate saranno applicate tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongano particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso, in deroga ai limiti sopra indicati, per le infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi saranno previste sanzioni penali o amministrative identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per violazioni che siano omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni medesime;

o) individuare le autorità competenti ad irrogare le sanzioni amministrative.

3. Gli schemi di decreti legislativi sono trasmessi alla Camera dei deputati ed al Senato della Repubblica affinché su di essi sia espresso il parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, entro trenta giorni dalla data di ricezione degli schemi stessi. Decorso inutilmente il termine suindicato, i decreti legislativi possono essere comunque emanati.

4. Le disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi previsti dal presente articolo possono essere adottate, con il rispetto dei medesimi criteri e principi direttivi e con le stesse procedure, entro un anno dalla data della loro entrata in vigore.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

ALLEGATO

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

ALLEGATO

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE
AL DECRETO-LEGGE 30 DICEMBRE 1997, N. 457

MODIFICAZIONI APPORTATE
AL DECRETO-LEGGE 30 DICEMBRE 1997, N. 457

All'articolo 2:

Identico

al comma 1, dopo le parole: «del settore» sono inserite le seguenti: «comparativamente più rappresentative»; le parole: «fatta eccezione per quanto concerne il comandante e il primo ufficiale di coperta» sono soppresse ed è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:

a) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 148 del codice della navigazione, alla data del 1° gennaio 1998, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tali navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina, in vigore dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343;

b) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta in vigore dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343;

c) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonchè le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, saranno armate con i criteri di cui alla lettera b). Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al presente comma;

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

d) le navi di cui alle lettere *b)* e *c)* potranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni, in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863, e, in mancanza di questo, con personale non avente i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione.»;

al comma 2, le parole: «è in facoltà dell'autorità competente negare» *sono sostituite dalle seguenti:* «l'autorità marittima nega, qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore.».

All'articolo 3, al comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «dei singoli Stati membri».

All'articolo

al comma 1, le parole: «dei singoli Stati membri»

il comma 1

«2. Il rapporto di lavoro marittimo è iscritto nel Registro unico delle parti e comuni del lavoro marittimo».

All'articolo 4, il comma 2 è sostituito dai seguenti:

Identico

«2. A partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche, disciplinate dal testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto.

2-bis. Alla maggiore spesa di cui al comma 2, pari a lire 15,5 miliardi per il 1998 e lire 10,5 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

All'articolo 5:

Identico

al comma 1, secondo periodo, le parole: «decreto del Ministero dei trasporti e della navigazione» sono sostituite dalle seguenti: «decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto»;

al comma 3, dopo le parole: «fatti commessi a bordo delle navi» è inserita la seguente: «passeggeri» e sono soppresse le parole: «adibite a crociere».

Dopo l'articolo 6, è inserito il seguente:

Identico

«Art. 6-bis. - (Benefici per imprese armatoriali che esercitano la pesca) - 1. Fatto salvo quanto disposto all'articolo 1, per la salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza, i benefici di cui agli articoli 4 e 6 sono estesi alle imprese armatoriali che esercitano la pesca oltre gli stretti e, nel limite del 70 per cento, a quelle che esercitano la pesca mediterranea.

2. Al maggior onere derivante dalla estensione dei benefici previsti dal presente decreto-legge alle navi da pesca, valutato in lire 6.600 milioni annue, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

All'articolo 7:

Identico

la rubrica è sostituita dalla seguente: «(Modifiche al codice della navigazione)»;

dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente:

“Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione”.

1-ter. L'articolo 144 e l'articolo 148 del codice della navigazione sono abrogati.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

1-*quater*. Il primo comma dell'articolo 152 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità straniera che le procedure di cancellazione della nave dai registri sono in corso, che i documenti di bordo sono stati ritirati e che nulla osta all'immediato esercizio della nave sotto bandiera italiana. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto”.

1-*quinqüies*. L'articolo 156 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Art. 156 - (*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione*). - 1. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantendendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.

2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.

4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

tecniche dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4 del presente articolo. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fideiussione.

6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413.

7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative.

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro paese dell'Unione europea deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonché pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.

10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità".

1-sexies. L'articolo 157 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Art. 157 - (*Dismissione della bandiera a seguito di aggiudicazione a soggetto che intenda trasferire la nave in altro registro*). - 1. Nel caso di aggiudicazione della nave a straniero non comunitario a seguito di provvedimento della pubblica autorità, italiana o straniera, l'aggiudicatario deve farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave, entro sessanta giorni dalla data di aggiudicazione.

2. L'ufficio che riceve la denuncia, o, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza del fatto di cui al comma 1, dopo aver informato di tale circostanza i titolari di diritti reali o di garanzia trascritti, nonché

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

l'Istituto nazionale della previdenza sociale, procede alla cancellazione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

3. Quando la nave perviene a soggetto straniero non comunitario a causa di morte o quando il proprietario della nave perde la cittadinanza italiana o di altro paese dell'Unione europea, i soggetti interessati devono farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave entro il termine di cui al comma 1, decorrente, rispettivamente, dalla data di accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato o dalla data di perdita della cittadinanza.

4. L'ufficio, che riceve la denuncia o, in mancanza, viene a conoscenza dei fatti di cui al comma 3, procede alla dismissione della bandiera secondo le procedure indicate nell'articolo 156. Quando non si verificano le condizioni prescritte per dar corso alla dismissione della bandiera, l'ufficio promuove la vendita giudiziale della nave”.

1-septies. L'articolo 159 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Art. 159 - (*Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati*). - 1. Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche, giuridiche o enti che non si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 143, comma 1, lettera a), superi i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave procede alla dismissione della bandiera e alla cancellazione della nave secondo le procedure previste dall'articolo 156; se le condizioni prescritte dallo stesso articolo 156 per dare corso alla dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale della nave quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma”.

1-octies. L'articolo 1184 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Art. 1184 - (*Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile*). - 1. Chiunque alieni la nave o l'aeromobile o iscriva la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 758 o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con l'arresto da due a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire 100 milioni a lire 400 milioni.

2. Alla stessa pena di cui al comma 1 soggiace chiunque ometta le denunce prescritte dagli articoli 157 e 759”.

1-nonies. Al secondo comma dell'articolo 18 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono aggiunte le parole: “e che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare, dandone

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

conto nella motivazione del provvedimento finale". I commi terzo, sesto ed ottavo del citato articolo 18 sono abrogati.»;

il comma 2 è sostituito dal seguente:

«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 fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al regolamento (CEE) 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.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge.”»;

dopo il comma 3, è aggiunto il seguente:

«3-bis. Al fine di ridare competitività ai porti italiani nell'attività di bunkeraggio, la lettera *d*) del comma 3 dell'articolo 3 del decreto del Ministro delle finanze 28 gennaio 1994, n. 256, è sostituita dalla seguente:

“*d*) per i prodotti destinati a provviste di bordo estratti dai depositi di cui all'articolo 264 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e dai depositi fiscali di cui all'articolo 5 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Le navi in transito sono esonerate dalla presentazione del manifesto di carico e di partenza previsti dagli articoli 107 e 120 del citato testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale”».

All'articolo 8:

Identico

al comma 4, le parole: «alla INPDAP» sono sostituite dalle seguenti: «all'INPDAP»;

al comma 9, le parole: «Il Ministro del tesoro» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica»;

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

dopo il comma 11, è aggiunto il seguente:

«11-bis. Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto».

Dopo l'articolo 8, è inserito il seguente:

Identico

«Art. 8-bis. - (Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84) - 1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

a) dopo il comma 1 dell'articolo 4, è inserito il seguente:

“1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.”;

b) il primo periodo del comma 2 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente: “L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonchè di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge.”;

c) il comma 4 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente:

“4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.”;

d) il comma 6 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente:

“6. Le autorità portuali non possono esercitare, nè direttamente nè tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.”;

e) la lettera b) del comma 3 dell'articolo 7 è abrogata;

f) al comma 3 dell'articolo 8 è aggiunta la seguente lettera:

“n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale”;

g) la lettera c) del comma 3 dell'articolo 9 è sostituita dalla seguente:

“c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonchè sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da in-

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

viare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione”;

h) al comma 3 dell'articolo 9 sono aggiunte le seguenti lettere:

“*n-bis)* approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;

n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6”;

i) la lettera *c)* del comma 2 dell'articolo 12 è abrogata;

l) al comma 1 dell'articolo 14, dopo le parole: “e promozione” sono aggiunte le seguenti: “nonchè nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione”».

All'articolo 9:

Identico

al comma 2, dopo le parole: «articolo 21 della legge 28 gennaio 1994, n. 84,» *sono inserite le seguenti:* «e successive modificazioni,»; *l'ultimo periodo è sostituito dal seguente:* «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 31 dicembre 1998.»;

il comma 4 è sostituito dal seguente:

«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 nei bilanci delle compagnie e dei gruppi portuali, compresa la compagnia carenanti del porto di Genova, modificate a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie e dei gruppi medesimi, nonché 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, e successive modificazioni. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, del presente decreto sulla base di risultanze debitamente documentate e accertate da apposita commissione istituita dal Ministro dei trasporti e della navigazione.»;

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

al comma 7, dopo le parole: «norme sulla contabilità generale dello Stato» *sono inserite le seguenti:* «; il limite dell'importo ammesso per il ricorso alla gestione in economia di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1989, n. 391, è aumentato, nei casi previsti, da lire 150.000.000 ad un importo non superiore alla soglia di rilievo comunitario in materia di forniture, servizi e lavori; per le altre ipotesi ivi indicate, da lire 75.000.000 a lire 200.000.000. I limiti di spesa di cui all'articolo 5, comma 3, ed all'articolo 8, comma 2, del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 391 del 1989 sono innalzati a lire 10.000.000 e il limite di spesa previsto al comma 3 del citato articolo 8 è aumentato a lire 150.000.000»;

al comma 8, le parole: «restando prorogato» *sono sostituite dalle seguenti:* «restando prorogata» *e sono aggiunte, in fine, le seguenti parole:* «restando confermate le modalità di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58»;

dopo il comma 10, sono aggiunti i seguenti:

«10-bis. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 sono soppresse le parole: “, a decorrere dall'anno 1998,”.

10-ter. All'articolo 10 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

“4-bis. Qualora la decorrenza delle concessioni di cui al comma 4 retroagisca alla data di rilascio di un atto di cui all'articolo 35 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il canone è determinato nella misura minore tra quella calcolata ai sensi del decreto di cui al comma 4 e quella calcolata ai sensi della previgente normativa”».

Dopo l'articolo 9, sono inseriti i seguenti:

Identico

«Art. 9-bis. - (*Informatizzazione dei servizi marittimi*) - 1. Per la realizzazione del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima, integrato dai successivi piani triennali 1996-1998, 1997-1999 e 1998-2000, compreso il Sistema di controllo del traffico marittimo (*Vessel Traffic Services - VTS*), nel rispetto delle esigenze di tutela e difesa dell'ambiente marino ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, e ai fini del completamento del Sistema informatizzato del demanio marittimo, è autorizzata l'ulteriore spesa nel limite di lire 60 miliardi per il 1998 e lire 70 miliardi per il 1999. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo all'entrata del bilancio dello Stato perchè sia riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

2. Alla maggiore spesa di lire 130 miliardi si provvede, quanto a lire 60 miliardi per il 1998 e a lire 70 miliardi per il 1999, 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, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 9-ter. - (*Osservatorio del mercato del lavoro marittimo*) - 1. È istituito l'Osservatorio del mercato del lavoro marittimo con il compito di formulare proposte sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale e sulla formazione professionale della gente di mare, nonchè con il compito di valutare, in sede di verifica a cadenza semestrale, le risultanze della istituzione del Registro internazionale di cui all'articolo 1, proponendo al Ministro dei trasporti e della navigazione i relativi interventi.

2. L'Osservatorio di cui al comma 1 è presieduto da un dirigente generale del Ministero dei trasporti e della navigazione, ed è composto da un dirigente dello stesso Ministero, da un dirigente del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da tre rappresentanti dell'armamento e da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei marittimi maggiormente rappresentative a livello nazionale. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario di livello IX, coadiuvato da un funzionario di livello VII o VIII, designati dal Ministro dei trasporti e della navigazione tra i funzionari dello stesso Ministero. I membri dell'Osservatorio e della segreteria sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e restano in carica tre anni. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono altresì determinate le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

3. Per l'imbarco su navi iscritte nel Registro internazionale è istituito il turno generale unico di collocamento della gente di mare, le cui modalità di funzionamento sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 9-quater. - (*Disposizioni particolari*) - 1. Per le assicurazioni riguardanti navi immatricolate o registrate in Italia l'aliquota di cui all'articolo 1 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216, viene fissata nella misura dello 0,05 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1998. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto versa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo pari alla differenza di aliquota sulla base della rendicontazione inoltrata dalle società di assicurazione.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

2. A tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2-undecies, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1994, n. 656. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto riversa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo di lire 5 miliardi annue.

3. Le tre unità del personale civile in servizio presso gli uffici di collocamento della gente di mare e movimento ufficiali di Genova e di Napoli sono inquadrare nell'organico del Ministero dei trasporti e della navigazione, anche in sovrannumero, con riassorbimento in caso di successive vacanze di organico. A tali fini, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e per la funzione pubblica e gli affari regionali, è definita la tabella di equiparazione tra le qualifiche e i profili professionali dell'ordinamento statale e le posizioni giuridiche rivestite dal predetto personale alla data del 31 dicembre 1996. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo all'entrata del bilancio dello Stato perchè sia riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

4. L'iscrizione nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, come nave destinata alla pesca marittima, è subordinata al nulla osta del Ministero per le politiche agricole da rilasciare entro sessanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza.

5. Alla maggiore spesa di lire 12,7 miliardi, a decorrere dall'anno 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

All'articolo 10:

Identico

dopo il comma 1, sono inseriti i seguenti:

«1-bis. In attesa della stipula, in applicazione dei principi comunitari in materia, degli atti relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico per gli anni 1997 e 1998, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato a corrispondere alla società Ferrovie dello Stato Spa, alle singole scadenze, le somme allo scopo iscritte nei bilanci 1997 e 1998.

1-ter. Per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie la Conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della legge 7

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo*)

agosto 1990, n. 241, introdotto dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n.127, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione.»;

dopo il comma 2, sono inseriti i seguenti:

«2-bis. All'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: "tramvie veloci" sono sostituite dalla seguente: "tramvie".

2-ter. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, è sostituito dai seguenti: "I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei privati interessati o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, possono prevedere, nell'ambito del programma urbano dei parcheggi, la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. Tale disposizione si applica anche agli interventi in fase di avvio o già avviati.»;

il comma 5 è soppresso.

L'articolo 11 è soppresso.

Identico

All'articolo 12 sono soppressi i commi 1 e 4.

Identico

All'articolo 13:

Identico

al comma 1, dopo le parole: «"fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro», ovunque ricorrono, sono inserite le seguenti: «, del bilancio e della programmazione economica» e, dopo le parole: «all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro» sono inserite le seguenti: «, del bilancio e della programmazione economica»;

al comma 2, le parole: «Il Ministro del tesoro» sono sostituite dalle seguenti: «Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica».

TESTO DEL DECRETO-LEGGE COMPRENDEnte LE MODIFICAZIONI APPORTATE
DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

TESTO DEL DECRETO-LEGGE

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

Disposizioni urgenti

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

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

iscritte, a seguito di specifica autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione, le navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

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*)

(*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, comparativamente più rappresentative, 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. In ogni caso dovranno osservarsi i seguenti criteri:

Identico.

a) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto provenienti dalle matricole e dai registri di cui agli articoli 146 e 148 del codice della navigazione, alla data del 1° gennaio 1998, ovvero quelle ad esse assimilate per accordo con le parti sociali, saranno interamente armate con equipaggio avente i requisiti di nazionalità di cui al

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tali navi imbarcheranno almeno un allievo ufficiale di coperta e un allievo ufficiale di macchina, in vigenza dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343;

b) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto, provenienti da registri esteri e già locate a scafo nudo ai sensi degli articoli 28 e 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, saranno armate con sei membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione. Tra essi dovranno obbligatoriamente esservi il comandante, il primo ufficiale di coperta e il direttore di macchina. I restanti tre componenti saranno ufficiali o sottufficiali, e almeno un allievo ufficiale di macchina e un allievo ufficiale di coperta in vigenza dei benefici di cui al decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343;

c) le navi iscritte al Registro di cui all'articolo 1 del presente decreto acquistate all'estero o comunque provenienti da registri esteri, nonché le navi di nuova costruzione consegnate all'armatore in data successiva a quella di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, saranno armate con i criteri di cui alla lettera *b)*. Ulteriori membri dell'equipaggio aventi i requisiti di nazionalità di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione potranno essere determinati fra le parti sociali mediante gli accordi sindacali di cui al presente comma;

d) le navi di cui alle lettere *b)* e *c)* potranno inoltre essere armate per la quota di lavoratori comuni, in via prioritaria, con personale italiano assunto con contratto di formazione e lavoro ai sensi del decreto-legge 30 ottobre 1984, n. 726, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863, e, in mancanza di questo, con personale non avente i requisiti di cui al comma 1 dell'articolo 318 del codice della navigazione.»;

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; l'autorità marittima nega, qualora non ricorrano motivi particolari o di forza maggiore, 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.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

Articolo 3.

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

(*Legge*)

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 dei singoli Stati membri.

1. *Identico.*

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.

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.

3. *Identico.*

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.

Identico.

2. A partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1998, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche, disciplinate dal testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto.

2-bis. Alla maggiore spesa di cui al comma 2, pari a lire 15,5 miliardi per il 1998 e lire 10,5 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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 Ministro dei trasporti e della navigazione da emanare entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

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 passeggeri iscritte nel Registro internazionale, durante il periodo di navigazione al di là del mare territoriale.

Identico.

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.

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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 6-bis.

(Benefici per imprese armatoriali che esercitano la pesca)

(Benefici per imprese armatoriali che esercitano la pesca)

1. Fatto salvo quanto disposto all'articolo 1, per la salvaguardia dei livelli occupazionali propri dei segmenti di appartenenza, i benefici di cui agli articoli 4 e 6 sono estesi alle imprese armatoriali che esercitano la pesca oltre gli stretti e, nel limite del 70 per cento, a quelle che esercitano la pesca mediterranea.

Identico.

2. Al maggior onere derivante dalla estensione dei benefici previsti dal presente decreto-legge alle navi da pesca, valutato in lire 6.600 milioni annue, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Articolo 7.

(Modifiche al codice della navigazione)

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

Identico.

«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;

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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.».

1-bis. Il primo e il secondo comma dell'articolo 123 del codice della navigazione sono sostituiti dal seguente:

«Il Ministro dei trasporti e della navigazione con proprio decreto stabilisce i requisiti e i limiti delle abilitazioni della gente di mare e ne disciplina la necessaria attività di certificazione».

1-ter. L'articolo 144 e l'articolo 148 del codice della navigazione sono abrogati.

1-quater. Il primo comma dell'articolo 152 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Il passavanti provvisorio è rilasciato in caso di urgenza alle navi di nuova costruzione o provenienti da registro straniero che siano immatricolate nella Repubblica. Il passavanti provvisorio per le navi provenienti da registro straniero può essere rilasciato anche prima della loro immatricolazione nella Repubblica in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità straniera che le procedure di cancellazione della nave dai registri sono in corso, che i documenti di bordo sono stati ritirati e che nulla osta all'immediato esercizio della nave sotto bandiera italiana. Il passavanti è anche rilasciato alle navi il cui atto di nazionalità o altro documento equivalente sia andato smarrito o distrutto».

1-quinquies. L'articolo 156 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 156 - (*Dismissione della bandiera e sospensione temporanea dell'abilitazione alla navigazione*). - 1. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantendendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro non comunitario deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave.

2. L'ufficio che riceve la dichiarazione procede alla pubblicazione della dichiarazione medesima mediante affissione nell'ufficio del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali, invitando gli interessati a far valere entro sessanta giorni i loro diritti.

3. La pubblicazione è ripetuta con le stesse modalità qualora il procedimento di cancellazione della nave non si concluda entro sei mesi dal termine di scadenza della precedente pubblicazione.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

4. Se entro il termine di cui al comma 2 sono promosse presso l'ufficio di iscrizione formali opposizioni con l'indicazione e quantificazione dei crediti vantati o se risulta l'esistenza di diritti reali o di garanzia sulla nave, la cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori siano stati soddisfatti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, il proprietario abbia eseguito le provvidenze disposte dall'autorità marittima o da quella preposta alla navigazione interna per i salari dell'equipaggio e per le somme dovute all'amministrazione, e dall'autorità giudiziaria, su domanda della parte più diligente per la salvaguardia degli interessi dei creditori.

5. In caso di urgenza, su richiesta del proprietario, la nave può essere cancellata prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalla matricola o dai registri, e al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore della nave accertato dai competenti organi tecnici dell'Amministrazione dei trasporti e della navigazione. La fideiussione è vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 552 e 556, nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal comma 4 del presente articolo. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono stabilite le modalità di presentazione della fideiussione.

6. La cancellazione della nave dal registro di iscrizione può essere effettuata solo se si verificano le condizioni previste dall'articolo 15 della legge 26 luglio 1984, n. 413.

7. L'ufficio di iscrizione della nave procede alla cancellazione della nave dal registro di iscrizione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

8. Nei casi di locazione della nave a scafo nudo a straniero, qualora la nave venga iscritta nel registro di uno Stato che consente la temporanea iscrizione di nave straniera limitatamente al periodo di locazione, la sospensione dell'abilitazione alla navigazione di cui all'articolo 149 è consentita previa autorizzazione, data dal Ministro dei trasporti e della navigazione, a seguito dell'espletamento delle procedure di cui ai commi precedenti e secondo le disposizioni dell'articolo 145 e della lettera d) del primo comma dell'articolo 163 del presente codice, nonché dell'articolo 29 della legge 14 giugno 1989, n. 234, e delle relative norme applicative.

9. Il proprietario che intende alienare la nave o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarla dalle matricole o dai registri nazionali per l'iscrizione in un registro di un altro paese dell'Unione europea deve farne dichiarazione all'ufficio di iscrizione della nave che, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento o estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dalle matricole o dai registri, procede alla cancellazione della nave previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera. Della avvenuta cancellazione deve esse-

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

re data immediata comunicazione all'Istituto nazionale della previdenza sociale, nonchè pubblicità mediante affissione negli uffici del porto ed inserzione nel foglio degli annunci legali.

10. I privilegi sulle navi di cui al comma 9 si estinguono nel termine di un anno a decorrere dalla data di cancellazione dell'unità».

1-*sexies*. L'articolo 157 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 157 - (*Dismissione della bandiera a seguito di aggiudicazione a soggetto che intenda trasferire la nave in altro registro*). - 1. Nel caso di aggiudicazione della nave a straniero non comunitario a seguito di provvedimento della pubblica autorità, italiana o straniera, l'aggiudicatario deve farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave, entro sessanta giorni dalla data di aggiudicazione.

2. L'ufficio che riceve la denuncia, o, in mancanza di denuncia, viene a conoscenza del fatto di cui al comma 1, dopo aver informato di tale circostanza i titolari di diritti reali o di garanzia trascritti, nonchè l'Istituto nazionale della previdenza sociale, procede alla cancellazione, previo ritiro dei documenti di bordo e dismissione della bandiera.

3. Quando la nave perviene a soggetto straniero non comunitario a causa di morte o quando il proprietario della nave perde la cittadinanza italiana o di altro paese dell'Unione europea, i soggetti interessati devono farne denuncia all'ufficio di iscrizione della nave entro il termine di cui al comma 1, decorrente, rispettivamente, dalla data di accettazione dell'eredità o dell'acquisto del legato o dalla data di perdita della cittadinanza.

4. L'ufficio, che riceve la denuncia o, in mancanza, viene a conoscenza dei fatti di cui al comma 3, procede alla dismissione della bandiera secondo le procedure indicate nell'articolo 156. Quando non si verificano le condizioni prescritte per dar corso alla dismissione della bandiera, l'ufficio promuove la vendita giudiziale della nave».

1-*septies*. L'articolo 159 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 159 - (*Proprietà di stranieri per quote superiori ai diciotto carati*). - 1. Quando la partecipazione alla proprietà della nave da parte di persone fisiche, giuridiche o enti che non si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 143, comma 1, lettera a), superi i diciotto carati, l'ufficio di iscrizione della nave procede alla dismissione della bandiera e alla cancellazione della nave secondo le procedure previste dall'articolo 156; se le condizioni prescritte dallo stesso articolo 156 per dare corso alla dismissione di bandiera non si verificano, l'ufficio di iscrizione della nave promuove la vendita giudiziale della nave quando la partecipazione di stranieri ha raggiunto la totalità dei carati o, diversamente, la vendita giudiziale dei carati che hanno prodotto l'eccedenza, a norma dell'articolo 158, terzo comma».

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

1-*octies*. L'articolo 1184 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1184 - (*Inosservanze relative all'iscrizione di nave in registro straniero e alla perdita dei requisiti di nazionalità dell'aeromobile*). - 1. Chiunque alieni la nave o l'aeromobile o iscriva la nave in un registro straniero senza ottemperare agli adempimenti prescritti negli articoli 156 e 758 o senza attendere la conclusione dei relativi procedimenti amministrativi è punito con l'arresto da due a sei mesi ovvero con l'ammenda da lire 100 milioni a lire 400 milioni.

2. Alla stessa pena di cui al comma 1 soggiace chiunque ometta le denunce prescritte dagli articoli 157 e 759».

1-*nonies*. Al secondo comma dell'articolo 18 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, sono aggiunte le parole: «e che l'autorità decidente ha l'obbligo di valutare, dandone conto nella motivazione del provvedimento finale». I commi terzo, sesto ed ottavo del citato articolo 18 sono abrogati.

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 fra i porti della Repubblica è riservato, nei termini di cui al regolamento (CEE) 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.

2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano alle navi che effettuano servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiagge».

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 autorizzare, 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».

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

«3-bis. Al fine di ridare competitività ai porti italiani nell'attività di bunkeraggio, la lettera *d*) del comma 3 dell'articolo 3 del decreto del Ministro delle finanze 28 gennaio 1994, n. 256, è sostituita dalla seguente:

«*d*) per i prodotti destinati a provviste di bordo estratti dai depositi di cui all'articolo 264 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, e dai depositi fiscali di cui all'articolo 5 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504. Le navi in transito sono esonerate dalla presentazione del manifesto di carico e di partenza previsti dagli articoli 107 e 120 del citato testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale».

Articolo 8.

(Interventi urgenti a favore del settore portuale)

(Interventi urgenti)

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.

Identico.

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.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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 all'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

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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 Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica 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.

11-bis. Il porto di Gioia Tauro è classificato, ai fini dell'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di rilevanza economica internazionale ed inserito nella categoria II, classe I, con funzioni commerciale, peschereccia, turistica e da diporto.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

Articolo 8-bis.

(*Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84*)

(M)

1. Alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modifiche:

Identico.

a) dopo il comma 1 dell'articolo 4, è inserito il seguente:

«1-bis. I porti sede di autorità portuale appartengono comunque ad una delle prime due classi della categoria II.»;

b) il primo periodo del comma 2 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente: «L'autorità portuale ha personalità giuridica di diritto pubblico ed è dotata di autonomia amministrativa salvo quanto disposto dall'articolo 12, nonchè di autonomia di bilancio e finanziaria nei limiti previsti dalla presente legge.»;

c) il comma 4 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«4. Il rendiconto della gestione finanziaria dell'autorità portuale è soggetto al controllo della Corte dei conti.»;

d) il comma 6 dell'articolo 6 è sostituito dal seguente:

«6. Le autorità portuali non possono esercitare, nè direttamente nè tramite la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse strettamente connesse. Le autorità portuali possono costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati alle autorità medesime, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche.»;

e) la lettera b) del comma 3 dell'articolo 7 è abrogata;

f) al comma 3 dell'articolo 8 è aggiunta la seguente lettera:

«n-bis) esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'autorità portuale»;

g) la lettera c) del comma 3 dell'articolo 9 è sostituita dalla seguente:

«c) approva la relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, sulla gestione dei servizi di interesse generale e sulla manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale, nonchè sull'amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'autorità portuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo al Ministero dei trasporti e della navigazione»;

h) al comma 3 dell'articolo 9 sono aggiunte le seguenti lettere:

«n-bis) approva, su proposta del Presidente, il regolamento di contabilità, da inviare al Ministero dei trasporti e della navigazione;

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

n-ter) approva, su proposta del Presidente, la partecipazione delle autorità portuali alle società di cui all'articolo 6, comma 6»;

i) la lettera *c*) del comma 2 dell'articolo 12 è abrogata;

l) al comma 1 dell'articolo 14, dopo le parole: «e promozione» sono aggiunte le seguenti: «nonchè nell'ambito della pianificazione delle opere portuali, alla formulazione ed elaborazione di piani triennali da proporre al Ministro dei trasporti e della navigazione.».

Articolo 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, e successive modificazioni, 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 31 dicembre 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 nei bilanci delle compagnie e dei gruppi portuali, compresa la compagnia carenanti del porto di Genova, modificatesi a causa di eventi non imputabili alla gestione delle compagnie e dei gruppi medesimi, nonchè

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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, e successive modificazioni. All'onere derivante dal presente comma, valutato in lire 100 miliardi, provvede la gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6, comma 1, del presente decreto, 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 corresponsione 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, nonché 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; il limite dell'importo ammesso per il ricorso alla gestione in economia di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica 15 novembre 1989, n. 391, è aumentato, nei casi previsti, da lire 150.000.000 ad un importo non superiore alla soglia di rilievo comuni-

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

tario in materia di forniture, servizi e lavori; per le altre ipotesi ivi indicate, da lire 75.000.000 a lire 200.000.000. I limiti di spesa di cui all'articolo 5, comma 3, ed all'articolo 8, comma 2, del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 391 del 1989 sono innalzati a lire 10.000.000 e il limite di spesa previsto al comma 3 del citato articolo 8 è aumentato a lire 150.000.000. 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 prorogata fino allo stesso anno 2000 la durata di detto Fondo, e di lire 156 miliardi a decorrere dall'anno 2001 restando confermate le modalità di cui all'articolo 4 del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58.

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».

10-bis. All'articolo 10, comma 4, della legge 27 dicembre 1997, n. 449 sono soppresse le parole: «, a decorrere dall'anno 1998,».

10-ter. All'articolo 10 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

«4-bis. Qualora la decorrenza delle concessioni di cui al comma 4 retroagisca alla data di rilascio di un atto di cui all'articolo 35 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, il canone è determinato nella misura minore tra quella calcolata ai sensi del decreto di cui al comma 4 e quella calcolata ai sensi della previgente normativa».

Articolo 9-bis.

(Informatizzazione dei servizi marittimi)

1. Per la realizzazione del piano triennale 1995-1997 per l'informatica del settore navigazione marittima, integrato dai successivi piani

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

triennali 1996-1998, 1997-1999 e 1998-2000, compreso il Sistema di controllo del traffico marittimo (*Vessel Traffic Services - VTS*), nel rispetto delle esigenze di tutela e difesa dell'ambiente marino ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, e ai fini del completamento del Sistema informatizzato del demanio marittimo, è autorizzata l'ulteriore spesa nel limite di lire 60 miliardi per il 1998 e lire 70 miliardi per il 1999. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo all'entrata del bilancio dello Stato perchè sia riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

2. Alla maggiore spesa di lire 130 miliardi si provvede, quanto a lire 60 miliardi per il 1998 e a lire 70 miliardi per il 1999, 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, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Articolo 9-ter.

(*Osservatorio del mercato del lavoro marittimo*)

(*Osservatorio del mercato del lavoro marittimo*)

1. È istituito l'Osservatorio del mercato del lavoro marittimo con il compito di formulare proposte sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale e sulla formazione professionale della gente di mare, nonché con il compito di valutare, in sede di verifica a cadenza semestrale, le risultanze della istituzione del Registro internazionale di cui all'articolo 1, proponendo al Ministro dei trasporti e della navigazione i relativi interventi.

Identico.

2. L'Osservatorio di cui al comma 1 è presieduto da un dirigente generale del Ministero dei trasporti e della navigazione, ed è composto da un dirigente dello stesso Ministero, da un dirigente del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, da un dirigente del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, da tre rappresentanti dell'armamento e da tre rappresentanti delle organizzazioni sindacali dei marittimi maggiormente rappresentative a livello nazionale. Le funzioni di segreteria sono svolte da un funzionario di livello IX, coadiuvato da un funzionario di livello VII o VIII, designati dal Ministro dei trasporti e della navigazione tra i funzionari dello stesso Ministero. I membri dell'Osservatorio e della segreteria sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e restano in carica tre anni. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono altresì determinate le modalità di funzionamento dell'Osservatorio.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

3. Per l'imbarco su navi iscritte nel Registro internazionale è istituito il turno generale unico di collocamento della gente di mare, le cui modalità di funzionamento sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Articolo 9-*quater*.

(*Disposizioni particolari*)

1. Per le assicurazioni riguardanti navi immatricolate o registrate in Italia l'aliquota di cui all'articolo 1 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216, viene fissata nella misura dello 0,05 per cento a decorrere dal 1° gennaio 1998. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto versa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo pari alla differenza di aliquota sulla base della rendicontazione inoltrata dalle società di assicurazione.

2. A tutti i contratti di arruolamento del personale imbarcato su navi mercantili si applicano le disposizioni di cui all'articolo 2-*undecies*, comma 2, del decreto-legge 30 settembre 1994, n. 564, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 novembre 1994, n. 656. La gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto riversa all'entrata del bilancio dello Stato l'importo di lire 5 miliardi annue.

3. Le tre unità del personale civile in servizio presso gli uffici di collocamento della gente di mare e movimento ufficiali di Genova e di Napoli sono inquadrate nell'organico del Ministero dei trasporti e della navigazione, anche in sovrannumero, con riassorbimento in caso di successive vacanze di organico. A tali fini, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e per la funzione pubblica e gli affari regionali, è definita la tabella di equiparazione tra le qualifiche e i profili professionali dell'ordinamento statale e le posizioni giuridiche rivestite dal predetto personale alla data del 31 dicembre 1996. Il relativo onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo di cui all'articolo 6 del presente decreto, che provvede a riversare annualmente l'importo all'entrata del bilancio dello Stato perchè sia riassegnato ai pertinenti capitoli di spesa.

4. L'iscrizione nelle matricole e nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, come nave destinata alla pesca marittima, è subordinata al nulla osta del Ministero per le politiche agricole da rilasciare entro sessanta giorni dalla data di presentazione della relativa istanza.

5. Alla maggiore spesa di lire 12,7 miliardi, a decorrere dall'anno 1998, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

economica per l'anno finanziario 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione».

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, nonchè per la progettazione del nodo ferroviario di Genova nel limite di lire 15 miliardi.

Identico.

1-bis. In attesa della stipula, in applicazione dei principi comunitari in materia, degli atti relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico per gli anni 1997 e 1998, il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato a corrispondere alla società Ferrovie dello Stato Spa, alle singole scadenze, le somme allo scopo iscritte nei bilanci 1997 e 1998.

1-ter. Per l'approvazione di progetti di opere concernenti reti ferroviarie la Conferenza di servizi di cui all'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dall'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n.127, è indetta dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

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.

2-bis. All'articolo 1, comma 1, della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: «tramvie veloci» sono sostituite dalla seguente: «tramvie».

2-ter. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 9 della legge 24 marzo 1989, n. 122, è sostituito dai seguenti: «I comuni, previa determinazione dei criteri di cessione del diritto di superficie e su richiesta dei

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

privati interessati o di imprese di costruzione o di società anche cooperative, possono prevedere, nell'ambito del programma urbano dei parcheggi, la realizzazione di parcheggi da destinare a pertinenza di immobili privati su aree comunali o nel sottosuolo delle stesse. Tale disposizione si applica anche agli interventi in fase di avvio o già avviati».

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 conferenza 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.

.....

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 12.

(Interventi per l'autotrasporto)

.....

2. Gli esercenti di impianti di distribuzione di carburante, in deroga alle disposizioni in materia di scheda-carburante, a richiesta degli autotrasportatori di cose per conto di terzi iscritti all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e di quelli domiciliati e residenti negli Stati membri dell'Unione europea, debbono 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, nonché 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.

.....

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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, del bilancio e della programmazione economica 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, del bilancio e della programmazione economica 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, del bilancio e della programmazione economica, 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 relativo 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, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica; 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.

Identico.

(Segue: *Testo comprendente le modificazioni apportate dal Senato della Repubblica*)

(Segue: *Testo dei deputati*)

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

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 suinducato 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, nonché 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, modificate 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 corresponsione 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, nonchè 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, nonchè 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, nonchè 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