

1998, n. 30 *dopo le parole*: per l'anno 1997 *inserire le seguenti*: nonché per i primi quattro mesi del 1998.

6. 01. La Commissione.

(A.C. 4517 — sezione 7)

**ARTICOLO 7 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

ART. 7.

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

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

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

(A.C. 4517 — sezione 8)

**ARTICOLO 8 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 8.

1. Per rendere più efficaci le attività operative di propria responsabilità il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a disporre:

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

b) la costruzione, d'intesa con il Ministro della difesa, di unità navali di tipo-

logia simile ai pattugliatori classe « Cassiopea », affidate alla Marina militare per la vigilanza a tutela degli interessi nazionali, al di là del limite esterno del mare territoriale, e gestite dal Ministero della difesa;

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

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

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

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

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

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

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

d) per gli investimenti di cui alla lettera *d)* del comma 1, in ragione di lire 4.000 milioni annui a partire dall'anno

1998, 4.000 milioni annui a partire dall'anno 1999 e 2.000 milioni annui a partire dall'anno 2000;

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

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

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 8 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 8.

Al comma 1, lettera b), aggiungere, in fine, le seguenti parole: d'intesa con il Ministero dei trasporti e della navigazione per gli aspetti di competenza delle Capitanerie di porto

8. 1 Bocchino, Savarese.

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

2-bis. Allo scopo di rendere efficaci le attività operative sui laghi, l'Arma dei Carabinieri dispone un programma di interventi finalizzato ad adeguare la componente aeronavale con unità e velivoli atti a tutelare l'ordine e la sicurezza pubblica sui laghi.

Conseguentemente al comma 3, dopo la lettera e), aggiungere la seguente

e-bis. Per gli investimenti di cui al comma 2-bis, in ragione di 10.000 milioni annui a partire dall'anno 1998, 10.000 milioni annui a partire dall'anno 1999 e 10.000 milioni annui a partire dall'anno 2000.

8. 2 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

(A.C. 4517 - sezione 9)

ARTICOLO 9 DEL DISEGNO DI LEGGE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 9.

1. Per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, il Ministro dei trasporti e della navigazione adotta un programma sulla base delle richieste delle autorità portuali o, laddove non istituite, delle autorità marittime, sentite le regioni interessate. Lo schema di programma degli interventi finanziabili e di ripartizione delle risorse, prima della definitiva adozione, è trasmesso per il parere alle competenti Commissioni parlamentari. Le autorità portuali o, in mancanza, il Fondo gestione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ai fini della realizzazione degli interventi, sono autorizzati a contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie in relazione a rate di ammortamento per capitale ed interessi complessivamente determinati dai limiti di impegno quindicennali a carico dello Stato per lire 100 miliardi annui a partire dall'anno 2000. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede annualmente ad erogare direttamente a ciascuno degli istituti di credito interessati le quote di rate di ammortamento spettanti ovvero i complessivi oneri connessi ad altre operazioni finanziarie.

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

3. Per la realizzazione degli interventi previsti all'articolo 9, comma 2, della legge 23 dicembre 1997, n. 454, è autorizzato un ulteriore contributo quindicennale di lire 20 miliardi annui a partire dall'anno 2000. Il piano degli interventi di cui al presente comma, da definire tenendo conto dei criteri di cui ai commi 2 e 3 dell'articolo 9

della legge 23 dicembre 1997, n. 454, prima della definitiva adozione, è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari per l'espressione del parere. Il piano degli interventi di cui al presente comma, che utilizza le risorse di cui alla presente legge, nonché quelle previste al comma 3 del citato articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, deve tenere conto prioritariamente delle esigenze di sviluppo infrastrutturale delle regioni di cui all'obiettivo 1 del Regolamento (CEE) n. 2052/88, e successive modificazioni, al fine di favorire la razionalizzazione del trasporto merci ed il riequilibrio modale attraverso una equilibrata rete nazionale di infrastrutture interportuali previa valutazione della reale capacità di spesa.

4. Per la realizzazione degli interporti di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240, sono concessi contributi rapportati ad un limite di impegno quindicennale di lire 21,8 miliardi annui a partire dall'anno 1999 da corrispondere con i criteri, le modalità e le procedure di cui alla citata legge 4 agosto 1990, n. 240, e all'articolo 6 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204.

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

EMENDAMENTI ED ARTICOLI AGGIUNTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 9 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 9.

Al comma 2, in fine aggiungere il seguente periodo: Le risorse rese disponibili a seguito della revoca della Convenzione del 16 aprile 1992, con la quale l'interporto di

Segrate Lacchiarella è stato ammesso ai contributi di cui all'articolo 9, della citata legge 240 del 1990, sono destinate al finanziamento di quelle strutture inferiori complementari al sistema del trasporto di merci individuate nell'area milanese. In particolare sono privilegiate quelle strutture che siano già almeno in parte operative o per le quali esistano già i progetti esecutivi o siano già state approvate dai piani regolatori degli enti locali su cui insistono vi sia l'accordo tra enti locali e operatori locali o siano ubicate in vicinanza di grandi strade di comunicazione siano strettamente interconnesse a scali ferroviari già esistenti.

9. 8 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 2, in fine aggiungere il seguente periodo: Le risorse rese disponibili a seguito della revoca della Convenzione del 16 aprile 1992, con la quale l'interporto di Segrate Lacchiarella è stato ammesso ai contributi di cui all'articolo 9, della citata legge 240 del 1990, sono destinate al finanziamento di quelle strutture inferiori complementari al sistema del trasporto di merci individuate nell'area milanese.

9. 9 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, primo periodo, sostituire le parole: 20 miliardi *con le seguenti:* 50 miliardi

9. 1 Bocchino, Savarese.

Al comma 3, sopprimere l'ultimo periodo.

9. 2 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, ultimo periodo, sostituire le parole da: che utilizza *fino alle seguenti:* di cui all'obiettivo 1, *con le seguenti:* ripartisce le risorse di cui alla presente legge, nonché quelle previste al comma 3, del

citato articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454, in quote uguali, tra le regioni di cui agli obiettivi 1, 2 e 5b.

9. 5 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, ultimo periodo, sopprimere le parole: nonché quelle previste al comma 3, del citato articolo 9 della legge 23 dicembre 1997, n. 454,

9. 3 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, ultimo periodo, sostituire le parole da: prioritariamente *sino a:* di cui all'obiettivo 1 *con le seguenti:* delle esigenze di sviluppo infrastrutturale delle regioni di cui agli obiettivi 1, 2 e 5b.

9. 4 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, ultimo periodo, sostituire le parole: deve tener conto prioritariamente *con le seguenti :* può tener conto

9. 7 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 3, ultimo periodo, sopprimere la parola: prioritariamente

9. 6 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

ART. 9-bis.

1. A decorrere dal 1 gennaio 1999, tutte le tasse portuali sono assegnate alla autorità portuale o all'ente che gestisce il porto ove le stesse sono pagate, al fine di migliorare le strutture e la recettività del porto medesimo.

9. 01 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Dopo l'articolo 9, aggiungere il seguente:

9-bis. 1. All'articolo 8, comma 11-bis della legge 27 febbraio 1998, n. 30, di conversione del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, tra le parole: commerciale e

peschereccia sono inserite le seguenti: industriale e petrolifera di servizio passeggeri.

9. 02. La Commissione.

(A.C. 4517 – sezione 10)

ARTICOLO 10 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 10.

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

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

ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI
ALL'ARTICOLO 10 DEL DISEGNO DI
LEGGE

ART. 10.

Al comma 1, dopo il secondo periodo, aggiungere il seguente: Alle regioni interes-

sate al sistema idroviario padano-veneto, spettano compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti interni.

10. 1 Chincarini, Ciapusci, Bosco, Covre.

Al comma 2, sostituire le parole: comunicato con la seguente: trasmesso.

10. 2. La Commissione.

(A.C. 4517 – sezione 11)

ARTICOLO 11 DEL DISEGNO DI LEGGE DELLA COMMISSIONE

ART. 11.

1. L'articolo 12 comma 1 del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

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

2. L'articolo 12, comma 4, del decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 436, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

« 4. Le unità da diporto appartenenti alla categoria di progettazione C) e D) qualora rientranti nella categoria dei natanti di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, sono abilitate a navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di appartenenza ».

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

ARTICOLI AGGIUNTIVI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 11 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 11.

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

11-bis. (Modifiche al D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509) . Il comma 4, dell'articolo 4, del decreto del Presidente della Repubblica 2 dicembre 1997, n. 509, è abrogato.

11. 01. La Commissione.

Dopo l'articolo 11, aggiungere il seguente:

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

2. Alla minore entrata di lire 8 milioni annui per ciascuno degli anni 1998-1999 e

2000, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000 nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente Fondo speciale dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

11. 02. Governo.

(A.C. 4517 – sezione 12)

**ARTICOLO 12 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 12.

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

EMENDAMENTO PRESENTATO ALL'ARTICOLO 12 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 12.

All'articolo 12, comma 1, dopo le parole: 1998, n. 30 inserire le seguenti modifiche: dopo le parole riguardanti navi sono aggiunte le parole: in costruzione o; le parole: di cui all'articolo 1 sono sostituite dalle seguenti: di cui all'articolo 2, lettera a) e b) della tariffa ordinaria allegato A della legge 29 ottobre 1961, n. 1216.

12. 1. Governo.

(A.C. 4517 – sezione 13)

**ARTICOLO 13 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE**

Art. 13.

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

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

(A.C. 4517 – sezione 14)

**ARTICOLO 14 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE ED
ANNESSO ALLEGATO**

Art. 14.

1. Allo scopo di far fronte alle nuove incombenze assegnate al Corpo delle capitanerie di porto – Guardia Costiera, l'organico degli Ufficiali del ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto, come definito dal decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, concernente il riordino del reclutamento, dello stato giuridico e dell'avanzamento degli Ufficiali, è incremen-

tato di 26 unità, suddivise come di seguito indicato:

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

2. La Tabella 2: MARINA — QUADRO VI — Ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto, allegata al decreto legislativo

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

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

Tabella 2: MARINA

Quadro VI: Ruolo normale del Corpo delle capitanerie di porto

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

^a Ciclo di 5 anni: 1 promozione il primo, secondo, terzo, quarto anno; nessuna promozione il quinto anno.

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

^c I aliquota di valutazione: comprende i Capitani di fregata aventi 6 e 7 anni di anzianità di grado.

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

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

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

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

^h Promozioni da attribuirsi ai Capitani di fregata compresi nella III aliquota di valutazione.

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

^l 1 anno per gli ufficiali reclutati ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del presente decreto.

EMENDAMENTI PRESENTATI ALL'ARTICOLO 14 DEL DISEGNO DI LEGGE

ART. 14.

Dopo il comma 3 aggiungere il seguente:

3-bis. A fronte delle nuove incombenze istituzionali il Governo varerà entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge un programma per definire una più stretta collaborazione e un migliore coordinamento tra le forze di polizia in mare, fermo restando il ruolo prioritario del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera in materia di salvaguardia della sicurezza e tutela della vita in mare.

14. 1 Eduardo Bruno.

Al comma 2, sostituire le parole: di un numero non superiore *con le seguenti:* per un numero non superiore.

14. 2. La Commissione.**(A.C. 4517 – sezione 15)**ARTICOLO 15 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

Art. 15.

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

(A.C. 4517 – sezione 16)ARTICOLO 16 DEL DISEGNO DI LEGGE
NEL TESTO DELLA COMMISSIONE

ART. 16.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato complessivamente in lire 115.054 milioni per l'anno 1998, di cui lire 56.000 milioni per limiti di

impegno, in lire 207.535 milioni per l'anno 1999, di cui lire 206.800 milioni per limiti di impegno, e in lire 504.885 milioni per l'anno 2000, di cui lire 503.200 milioni per limiti di impegno, si provvede:

a) quanto a lire 54 milioni per l'anno 1998, a lire 735 milioni per l'anno 1999 e a lire 1.685 milioni per l'anno 2000, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 1998, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione;

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

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

(A.C. 4517 – sezione 17)

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

considerata l'importanza di una razionale utilizzazione delle risorse destinate all'interportualità,

impegna il Governo:

ad incentivare in via preferenziale le realtà interportuali in cui sono garantite

attività intermodali, in grado di movimentare un volume di quantità di merci superiore a due milioni di tonnellate;

ad assicurare innanzitutto il completamento di quelle realtà interportuali definite nel Piano Generale dei Trasporti e non ancora rese operative, con particolare riguardo a quelle che, ubicate nelle aree terminali del Paese, soprattutto nel Mezzogiorno, condizionano l'efficienza di alcuni importanti sistemi portuali (tra i quali Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Bari e Taranto);

a privilegiare quelle realtà in cui sono già definiti, o in corso di definizione, accordi di programma capaci di coinvolgere oltre alle risorse pubbliche anche quelle private;

ad individuare ulteriori fonti di finanziamento da destinare al completamento di iniziative interportuali infrastrutturalmente carenti, perché non adeguatamente collegate con la rete ferroviaria e stradale.

9/4517/1 Bocchino.

La Camera,

impegna il Governo

affinché l'utilizzo delle unità navali di cui all'articolo 8, comma 1, lettera b), nell'ambito delle acque territoriali, venga svolto con l'adeguato e opportuno coinvolgimento delle Capitanerie di porto.

9/4517/2 Savarese, Bocchino.

L'intermodalità ormai è diventata una condizione essenziale per ottimizzare i flussi di trasporto delle merci e al tempo stesso per dare concretezza ad uno degli obiettivi principali della politica dei trasporti per il trasferimento di quote rilevanti di merci dalla strada alla ferrovia.

La legge n. 240 del 1990 aveva come obiettivo primario la creazione di nodi capaci di dare fluidità ed efficienza ai processi intermodali e in particolare, responsabilizzando le società preposte alla

gestione dei singoli impianti, incentivava, con adeguate risorse, la costruzione nel nostro Paese di una rete organica di interporti.

Dopo nove anni dall'approvazione della sopra richiamata legge n. 240, solo in cinque realtà interportuali si sono attivate iniziative concrete, mentre nelle altre realtà si è fermi o all'attività progettuale o a quella espropriativa. Ancora più preoccupante è la inesistenza di iniziative organiche nel Mezzogiorno del Paese e lo scarso coinvolgimento di risorse private.

Alla luce di tali considerazioni, tenuto conto che in più occasioni da parte del Governo si è ribadita la essenzialità degli interporti per il rilancio del trasporto delle merci su ferrovia, per il contenimento dei costi di trasporto e per le rilevanti ricadute sull'impatto ambientale, si rende indispensabile ed urgente una attenta verifica delle cause che non hanno consentito una evoluzione efficace del provvedimento legislativo e pertanto

impegna il Governo:

a verificare, per ogni singolo interporto, lo stato effettivo di attuazione dei programmi e l'utilizzo reale delle risorse;

ad identificare le risorse pubbliche e private stanziare e le scadenze temporali che consentono il completamento delle varie iniziative in tempi certi;

ad effettuare una capillare analisi degli assetti societari di ogni realtà interportuale per verificare la solidità e l'impegno dei vari soci;

ad individuare, in modo particolare per gli interporti ubicati nel Mezzogiorno, i soggetti responsabili del mancato avvio delle iniziative;

a bloccare la erogazione di ulteriori incentivi in assenza di un reale riscontro operativo dei programmi approvati.

Si impegna altresì il Governo a produrre, entro e non oltre il prossimo trimestre, apposito documento da cui si evincano i risultati di tali iniziative.

9/4517/3. Stajano, Floresta, Giardiello, Merlo, Bruno, Galletti, Bocchino.

La Camera,

considerato che:

il settore della cantieristica navale si trova di fronte ad una fase cruciale, a livello mondiale, caratterizzato da una previsione di domanda di nuove navi fino al 2000 e che dopo tale data potrebbe subire una significativa riduzione;

la mancata ratifica da parte statunitense dell'accordo OCSE del 21 dicembre 1994, allontana la prospettiva di un'ampia concertazione internazionale per il ristabilimento delle regole di concorrenza nel mercato di settore;

le recenti turbolenze dei mercati finanziari e valutari che hanno sconvolto i rapporti di cambio, possono determinare ulteriori svantaggi per la cantieristica comunitaria e italiana.

La cantieristica navale italiana occupa una posizione significativa nel contesto europeo e nelle imprese pubbliche, private e cooperative lavorano decine di migliaia di lavoratori e il settore, nell'ambito della disciplina comunitaria, va sostenuto con adeguate misure che ne accrescano le capacità competitive.

In questo quadro

impegna il Governo

ad individuare misure utili alla ristrutturazione dei cantieri che presentino indubbe penalizzazioni per la loro collocazione in aree a destinazione portuale, o che siano soggetti a duplicazione di costi organizzativi, nonché per coprire le spese per la tutela dell'ambiente e del patrimonio architettonico delle città sede di cantieri navali.

La Camera impegna infine il Governo a codefinire nell'ambito comunitario misure che valorizzino le potenzialità della cantieristica comunitaria e italiana e ne accresca le capacità competitive mediante il rilancio della ricerca per lo sviluppo delle nuove tecnologie e per l'aumento della sicurezza della navigazione.

9/4517/4. Duca.

La Camera,

esaminato l'atto Camera n. 4517 recante il rifinanziamento dell'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della direttiva comunitaria di settore,

impegna il Governo

ad attribuire le competenze, in coerenza con il piano generale dei trasporti, in materia di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti interni, alle regioni interessate al sistema idroviario padano-veneto.

9/4517/5. Covre, Chincarini.

(Testo così modificato nel corso della seduta).

La Camera,

esaminato l'atto Camera n. 4517 recante il rifinanziamento dell'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della direttiva comunitaria di settore,

impegna il Governo

a predisporre, a breve, un provvedimento con il quale si stabilisca l'assegnazione delle tasse portuali alla autorità portuale o all'ente che gestisce il porto ove le medesime tasse sono pagate, affinché queste ultime vengano utilizzate per migliorare la ricettività e le strutture del porto stesso.

9/4517/6. Ciapusci, Chincarini.

La Camera,

esaminato l'atto Camera n. 4517 recante il rifinanziamento dell'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della direttiva comunitaria di settore;

considerato che anche in riferimento alla navigazione sui laghi si pone il problema della sicurezza, soprattutto in par-

tticolari mesi dell'anno in cui si riscontra un'alta densità turistica;

impegna il Governo

a provvedere affinché in presenza di motivate necessità prospettate dall'Arma dei carabinieri, predisponga un programma di interventi finalizzato ad adeguare la componente aeronavale con unità e velivoli, consentendo in tal modo, all'Arma stessa, di assicurare un adeguato servizio di ordine e sicurezza pubblica anche sui laghi.

9/4517/7. Chincarini, Ciapusci.

La Camera,

premessi che:

nel provvedimento in esame è intervenuto a sostegno della corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera;

fondamentale è il ruolo del corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera in materia di salvaguardia della sicurezza e tutela della vita in mare;

risulta che per ragioni organizzative il coordinamento tra le forze di polizia in mare e il corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera non sempre risponde alle esigenze per la mancanza di un'effettiva integrazione

impegna il Governo

a predisporre opportuni interventi al fine di garantire l'ulteriore potenziamento dei mezzi di soccorso e sicurezza delle capitanerie di porto, e a predisporre un programma per definire un miglior coordinamento e una più stretta collaborazione tra le forze di polizia in mare e il corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera.

9/4517/8. Eduardo Bruno, Boghetta.

La Camera,

premessi che:

per effetto della crisi economica degli anni '80 l'industria cantieristica e

armatoriale ha subito un forte ridimensionamento;

a fronte dell'aumento di commesse degli ultimi due anni si è ricorso sempre più ad appalti, nonostante le officine specializzate siano state spazzate via dalla crisi;

risulta che vi siano realtà in cui imprese con un solo dipendente prendano appalti del valore di miliardi per poi subappaltare finanche tre volte ad una miriade di altre ditte prive delle capacità tecniche e organizzative indispensabili con pesanti conseguenze sia sulle condizioni dei lavoratori che sulla qualità delle lavorazioni:

impegna il Governo

a favorire con appositi dispositivi la costituzione in consorzio di tutte le imprese appaltatrici e subappaltatrici che partecipano alla medesima commessa per unità navale inferiori alle 30.000 tonnellate al fine di assicurare un più facile controllo del rispetto degli standard qualitativi delle lavorazioni e delle condizioni di lavoro.

9/4517/9. Boghetta, Eduardo Bruno.

La Camera,

considerato che:

il disegno di legge n. 4517 recante « Rifornimento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale ed attuazione della normativa comunitaria di settore » prevede un programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione infrastrutturale dei porti;

impegna il Governo:

a predisporre il programma di interventi tenendo conto di una griglia di criteri che, al fine di garantire una corretta e più incisiva applicazione delle norme di cui all'articolo 9, privilegino:

a) i porti che negli ultimi tre anni sono stati caratterizzati da incremento dei volumi di traffico;

b) il miglior rapporto tra merci imbarcate e sbarcate per metro lineare di banchina;

c) l'intervento finanziario diretto degli eventuali concessionari delle opere da realizzare;

a far sì che, onde evitare uno sforzo economico non necessario da parte delle autorità preposte e in particolare da parte delle autorità portuali, la ripartizione dei fondi possa avvenire in presenza di progetti che, anche se non esecutivi, consentano l'esatta valorizzazione delle opere.

9/4517/10. Ostilio.

La Camera,

ricordato come un recente provvedimento di legge abbia consentito l'apertura

di case da gioco sulle navi passeggeri italiane a condizione che il gioco avvenga fuori dalle acque territoriali italiane;

segnalato come ciò significhi che parecchie delle navi che potranno ospitare questi casinò hanno usufruito o usufruiranno di benefici per la loro costituzione legati proprio agli interventi per l'industria cantieristica e armatoriale:

impegna il Governo

a rimarcare nella prevista relazione annuale al Parlamento quante siano le navi italiane attrezzate con case da gioco, che abbiano beneficiato di mutui da parte dello Stato e quali siano le società interessate;

se risulti che qualche società finanziata abbia adoperato i mutui dello Stato in questo settore della costruzione navale come titolo per la partecipazione alle procedure di gara per l'assegnazione della gestione di una delle case da gioco italiane.

9/4517/11. Caveri.