

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

**N. 4755-A**

## **RELAZIONE DELLA 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** **(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)**

**(RELATORE CARPINELLI)**

**Comunicata alla Presidenza il 13 ottobre 2000**

SUL

## **DISEGNO DI LEGGE**

**Nuove disposizioni in materia di investimenti  
nelle imprese marittime**

**presentato dal Ministro dei trasporti e della navigazione**

**di concerto col Ministro per le politiche comunitarie**

**col Ministro delle finanze**

**e col Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 LUGLIO 2000**

—————

## INDICE

Relazione . . . . .	<i>Pag.</i>	3
Pareri:		
– della 1 <sup>a</sup> Commissione permanente . . . . .	»	4
– della 5 <sup>a</sup> Commissione permanente . . . . .	»	5
– della Giunta per gli affari delle Comunità europee. . .	»	6
Disegno di legge e testo proposto dalla Commissione . . . . .	»	7

ONOREVOLI SENATORI. - Il disegno di legge in esame prevede degli incentivi alle imprese marittime per l'ammodernamento ed il rinnovo del settore cantieristico-navale in crisi produttiva per lo squilibrio del mercato mondiale ed in particolare per la ben nota politica di aggressività commerciale delle imprese asiatiche.

Tale concorrenza, anche intercomunitaria, ha determinato un consistente spostamento della clientela armatoriale europea ed italiana verso i cantieri dell'estremo Oriente.

Se da un lato ancora tiene il segmento produttivo crocieristico e quello dei traghetti, altrettanto non si può dire per tutte le altre realtà che non operano nel predetto settore produttivo. Il risultato è che molti cantieri si trovano di fronte una brusca frenata di nuovi ordini e più di un sito è stato interessato da situazioni di dissesto economico e di fallimento.

È quindi chiara la gravità della situazione economica e socio-occupazionale, odierna e in prospettiva, in cui si trovano i cantieri italiani ed europei. In questo scenario si fa evidente l'esigenza di mettere in atto delle misure di sostegno che inneschino il rilancio degli investimenti affinché si recuperi la competitività necessaria per assicurare parità di condizione, sia a livello internazionale, che europeo.

Il presente disegno di legge ha lo scopo di dare una significativa e concreta risposta a tali problematiche anche se resta comunque assolutamente prioritaria la necessità di

creare le condizioni per provvedimenti da assumere a livello europeo, al fine di garantire, appunto a quel livello, le opportune condizioni per quella libera ed effettiva concorrenza che la globalizzazione comporta.

Fermo restando, pertanto, l'impalcatura della legge, la Commissione ha comunque apportato alcune integrazioni marginali o di carattere tecnico. In particolare sono stati incrementati i fondi per il programma di ricerca INSEAN e CETENA previsto dalla legge 31 luglio 1997, n. 261, e si è al tempo stesso provveduto al trasferimento al Ministero dei trasporti e della navigazione dei compiti di attuazione degli interventi nel settore marittimo già propri del «Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali» messo in liquidazione con legge 24 marzo 1990, n. 58, ma reso operante con successivi provvedimenti legislativi fino a tutto il 31 dicembre 2000.

La Commissione ha altresì affrontato, senza deliberare, le tematiche connesse alle concessioni demaniali marittime ed alla formazione degli equipaggi delle navi iscritte al registro internazionale con l'invito al Governo di procedere alle opportune verifiche al fine di poter apportare conseguenti proposte emendative in Aula.

Il testo legislativo che si trasmette è stato approvato all'unanimità dalla Commissione e si raccomanda pertanto una rapida approvazione anche dall'Assemblea.

CARPINELLI, *relatore*

**PARERE DELLA 1<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO  
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA  
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore: PINGGERA)

3 ottobre 2000

La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime, per quanto  
di competenza, parere non ostativo.

**PARERI DELLA 5<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO)**

(Estensore: CADDEO)

**sul disegno di legge**

3 ottobre 2000

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta a condizione, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, che all'articolo 2, comma 1, le parole «pari al» siano sostituite con le parole «fino al» e all'articolo 4 sia introdotto un esplicito rinvio ai limiti finanziari indicati al comma 3 dell'articolo 2, quale criterio per l'emanazione delle disposizioni attuative.

**su emendamenti**

10 ottobre 2000

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi, per quanto di propria competenza, esprime parere di nulla osta, ad eccezione che sugli emendamenti 2.2, 2.3, 4.0.1 e 4.0.4, per i quali il parere è contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione. Il parere sull'emendamento 4.0.2 è a condizione, ai sensi della richiamata norma costituzionale, che sia prevista l'esplicita riduzione delle autorizzazioni legislative di spesa ivi richiamate.

**PARERE DELLA GIUNTA PER GLI AFFARI DELLE COMUNITÀ EUROPEE**

(Estensore: PAPPALARDO)

12 ottobre 2000

Sul disegno di legge la Giunta esprime, per quanto di competenza, un parere favorevole condizionato all'introduzione di modifiche dell'articolo 2 volte a consentire di determinare l'esatta quantificazione del beneficio derivante dal credito di imposta del 12 per cento in termini compatibili con le indicazioni comunitarie e, in particolare, con i massimali previsti dall'articolo 3, paragrafo 1, del Regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio del 29 giugno 1998, sugli aiuti alla costruzione navale.

La Giunta sottolinea altresì l'esigenza di sollecitare le istituzioni comunitarie a valutare se la situazione dell'industria cantieristica europea non richieda un adeguamento della disciplina comunitaria concernente gli aiuti di Stato al settore. La difficoltà di affrontare la concorrenza extra-comunitaria sul piano dei costi potrebbe inoltre indurre l'Italia a chiedere all'Unione europea di adottare una normativa più rigorosa in materia di sicurezza a bordo delle navi e di protezione ambientale, anche al fine di introdurre degli elementi di competizione qualitativa nel suddetto mercato.

La Giunta, ai sensi dell'articolo 39, comma 4, del Regolamento, chiede la pubblicazione del suddetto parere.

**DISEGNO DI LEGGE**

D'INIZIATIVA DEL GOVERNO

—

Art. 1.

*(Finalità e campo di applicazione)*

1. Le disposizioni di cui alla presente legge, nell'ambito delle competenze di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 6 agosto 1999, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 256 del 30 ottobre 1999, sono dirette ad incentivare, con misure di carattere straordinario e transitorio, gli investimenti delle imprese marittime per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta, con l'obiettivo di assicurare lo sviluppo del trasporto marittimo, in particolare di quello a breve e medio raggio, e la tutela degli interessi occupazionali del settore.

2. Le disposizioni di cui alla presente legge si applicano agli investimenti in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000 o in tale anno avviati per l'ammodernamento ed il rinnovo della flotta da parte di soggetti aventi titolo ad essere proprietari di navi italiane ai sensi dell'articolo 143 del codice della navigazione, inclusi i Gruppi europei di interesse economico (GEIE) di cui al regolamento (CEE) n. 2137/85 del Consiglio del 25 luglio 1985 ed al decreto legislativo 23 luglio 1991, n. 240, semprechè gli investimenti riguardino lavori eseguiti da imprese di cui all'articolo 19, comma 1, lettere *a)* e *b)* della legge 14 giugno 1989, n. 234, o da cantieri dell'Unione europea.

3. Per «investimenti in avanzata fase di realizzazione nell'anno 2000» si intendono esclusivamente gli investimenti effettuati da parte di soggetti che alla data del 1° gennaio 2000 erano in possesso dei requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione e

**DISEGNO DI LEGGE**

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

—

Art. 1.

*(Finalità e campo di applicazione)*1. *Identico.*2. *Identico.*3. *Identico.*

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

per i quali i pagamenti sono effettuati nel corso di tale anno o negli anni successivi.

4. I benefici di cui alla presente legge sono accordati per iniziative di investimento relative alle unità navali di cui all'articolo 2 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, con esclusione di quelle per le quali siano state concesse agevolazioni pubbliche finalizzate a ridurre l'onere degli interessi.

Art. 2.

*(Incentivazione degli investimenti)*

1. Ai soggetti aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione è riconosciuto, con riferimento agli investimenti di cui all'articolo 1, e nei limiti dello stanziamento di cui al comma 3, un credito d'imposta pari al 12 per cento del prezzo effettivamente pagato per i lavori relativi alle unità di cui allo stesso articolo 1, comma 4.

2. Il credito d'imposta di cui al comma 1 non concorre alla formazione del reddito imponibile e può essere computato in compensazione ai sensi del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, in proporzione alle quote dell'investimento effettivamente pagate nel periodo di imposta sulla base dello stato di avanzamento dei lavori.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite d'impegno quindicennale di lire 35.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2000.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

4. *Identico.*

**5. Per il completamento degli interventi di cui all'articolo 6 della legge 31 luglio 1997, n. 261, è autorizzato un ulteriore limite di impegno di durata decennale pari a lire 450 milioni annui a decorrere dall'anno 2000.**

Art. 2.

*(Incentivazione degli investimenti)*

1. Ai soggetti aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione è riconosciuto, con riferimento agli investimenti di cui all'articolo 1, e nei limiti dello stanziamento di cui al comma 3, un credito d'imposta **fino** al 12 per cento del prezzo effettivamente pagato per i lavori relativi alle unità di cui allo stesso articolo 1, comma 4.

2. *Identico.*

3. *Identico.*



(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

Art. 3.

*(Modalità d'intervento sui finanziamenti)*

1. Alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione che effettuano gli investimenti di cui all'articolo 1 il Ministero dei trasporti e della navigazione può altresì concedere un contributo pari all'abbattimento, entro il limite massimo del 3 per cento annuo, del tasso d'interesse commerciale di riferimento (CIRR) in relazione ad un piano d'ammortamento della durata di dodici anni calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione dell'unità.

2. Il contributo è corrisposto anche durante i lavori, previa presentazione di idonea fidejussione bancaria o assicurativa, in rate semestrali costanti posticipate per la durata di dodici anni decorrenti dal 1° marzo o dal 1° settembre di ciascun anno ed è subordinato al mantenimento dell'iscrizione nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione dell'unità per la quale è concesso per un periodo di quattro anni a decorrere dalla data di ultimazione dei relativi lavori. Il venir meno dell'iscrizione prima della scadenza prevista, fatto salvo il caso di perdita dell'unità, comporta la decadenza dal contributo.

3. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzato un limite d'impegno dodecennale di lire 54.000 milioni annui a decorrere dall'anno 2000.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 3.

*(Modalità d'intervento sui finanziamenti)*

1. *Identico.*

2. *Identico.*

**3. Nel rispetto delle disposizioni comunitarie vigenti in materia e nei limiti degli stanziamenti già autorizzati da leggi vigenti, le operazioni di cui al presente articolo sono ammissibili all'intervento del Fondo centrale di garanzia per il credito navale di cui all'articolo 5 della legge 31 luglio 1997, n. 261.**

4. *Identico.*

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

Art. 4.  
(Applicazione)

1. Con regolamento da emanarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono emanate disposizioni attuative della presente legge, in particolare per determinare le condizioni ed i criteri per la concessione del credito d'imposta di cui all'articolo 2, le modalità di svolgimento dei relativi controlli da parte dell'Amministrazione finanziaria, nonchè di regolazione contabile del medesimo credito d'imposta.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.  
(Applicazione)

1. Con regolamento da emanarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze e con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, sono emanate disposizioni attuative della presente legge, **nei limiti finanziari indicati al comma 3 dell'articolo 2**, in particolare per determinare le condizioni ed i criteri per la concessione del credito d'imposta di cui all'articolo 2, le modalità di svolgimento dei relativi controlli da parte dell'Amministrazione finanziaria, nonchè di regolazione contabile del medesimo credito d'imposta.

2. **Le imprese che eseguono lavori di costruzione o di trasformazione navale nell'ambito degli investimenti di cui all'articolo 1 sono tenute al rispetto delle vigenti disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro. Nel caso in cui affidino parte delle lavorazioni in appalto, le medesime imprese sono tenute al rispetto delle disposizioni di cui alla legge 30 novembre 1998, n. 413, articolo 3, comma 6.**

Art. 5.  
(*Trasferimento dei compiti di attuazione degli interventi nel settore marittimo*)

1. **A decorrere dal 1° gennaio 2001, agli interventi di cui all'articolo 1, comma 3, lettere b) e c) del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, a quelli di cui all'articolo 4, comma 1, all'articolo 6, comma 1, ed all'articolo 6-bis del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, nonchè a quelli di cui al-**

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

Art. 5.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 89.000 milioni annui a decorrere dall'anno 2000 si provvede, quanto a lire 60.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.2.1.2 (Cap. 7205) dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 2000 e successivi, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), della legge 30 novembre 1998, n. 413, e, quanto a lire 29.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.1.2.10 (Cap. 1618) dello stato di previsione del medesimo Ministero per l'anno 2000 e successivi intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 261.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

**L'articolo 9 della legge 28 dicembre 1999, n. 522, provvede il Ministero dei trasporti e della navigazione.**

**2. Agli oneri relativi agli interventi di cui al comma 1, si provvede a carico delle autorizzazioni di spesa disposte a favore della gestione commissariale del Fondo gestioni istituti contrattuali lavoratori portuali di cui all'articolo 9, comma 8, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, considerando le autorizzazioni medesime corrispondentemente ridotte.**

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

Art. 6.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire **89.450** milioni annui a decorrere dall'anno 2000 si provvede, quanto a lire 60.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.2.1.2 (Cap. 7205) dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'anno 2000 e successivi, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), della legge 30 novembre 1998, n. 413, **quanto a lire 450 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti nell'ambito della medesima unità previsionale di base 4.2.1.2. (cap. 7220) per l'anno 2000 e successivi, intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 4, comma 4, della legge 30 novembre 1998, n. 413** e, quanto a lire 29.000 milioni mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti iscritti

(Segue: *Testo d'iniziativa del Governo*)

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

nell'ambito dell'unità previsionale di base 4.1.2.10 (Cap. 1618) dello stato di previsione del medesimo Ministero per l'anno 2000 e successivi intendendosi corrispondentemente ridotta l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 261.

2. *Identico.*