SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(Nn. 1008 e 898-A)

RELAZIONE DELLA 8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE TONUTTI)

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Modifiche ed integrazioni
alla normativa riguardante il credito navale (n. 1008)

presentato dal Ministro dei Trasporti e « ad interim » della Marina mercantile

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 NOVEMBRE 1977

Norme per l'esercizio del credito navale
e provvidenze a favore delle costruzioni navali (n. 898)

d'iniziativa dei senatori FOSSA, SIGNORI e SCAMARCIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 SETTEMBRE 1977

Comunicata alla Presidenza il 7 aprile 1978

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

ONOREVOLI SENATORI. — Il relatore si richiama alle premesse di ordine generale esposte nella relazione sul disegno di legge n. 1007 recante provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale.

È nota la critica situazione internazionale del trasporto marittimo dovuta al calo dei noli, all'eccedenza della disponibilità di stiva, specialmente nel campo cisterniero, alla concorrenza internazionale sul costo delle navi dovuta alla eccedenza di produzione, a costi di costruzione concorrenziali e a facilitazioni creditizie e finanziarie. A questo si devono aggiungere altri fattori più specifici come quello dello sviluppo delle proprie flotte di Stato da parte dei paesi del Terzo Mondo ed in particolare dei paesi arabi. È emersa inoltre la preoccupazione nei settori armatoriali nazionali e comunitari per la politica seguita dai paesi a commercio di Stato perchè alcuni degli elementi che costituiscono una parte rilevante dei costi dei trasporti marittimi non sono considerati come tali dalle compagnie di questi paesi.

Si applicano infatti diversi sistemi di calcolo dei costi (costi salariali inferiori, spese di assicurazione e spese di ammortamento delle navi non computabili sulle tariffe, accordi governativi bilaterali o multilaterali per avere una « riserva » di tutto o di parte della movimentazione dei carichi commerciali, eccetera) in modo che le flotte dei paesi a commercio di Stato offrono noli inferiori in misura che, in sede CEE, è stata calcolata variante dal 10 per cento al 50 per cento da quelli offerti in sede comunitaria: si assiste quindi in questo campo ad una pratica di *dumping*.

Bisogna considerare inoltre l'insidia sistematica ai commerci marittimi da parte delle bandiere di comodo.

In sede CEE sono questi i benefici indicati per gli armatori che operano sotto bandiere di comodo o bandiere ombra: « esonero dall'obbligo di osservare le disposizioni nazionali per ciò che riguarda l'equipaggio; di rispettare le tabelle degli stipendi e le norme di sicurezza sociale; libertà di reclutare l'equipaggio tra persone di ogni nazionalità e sui mercati più convenienti; esenzione dalle restrizioni sui prestiti o sui trasferimenti di capitale; libertà di acquistare, vendere o noleggiare navi ».

Esiste un quadro internazionale del commercio marittimo, quindi, estremamente confuso e di conseguenza i problemi del credito navale sono sì connessi alla situazione della cantieristica e all'allineamento dei costi nave internazionali, ma riguardano e toccano i più vasti problemi della concorrenza commerciale in un quadro complesso e delicato.

I limiti imposti dall'OCSE per le agevolazioni di credito alla esportazione di navi (durata 7 anni, tasso dell'8 per cento e un acconto del 30 per cento) sono formalmente rispettati, ma molto spesso non è rispettato lo spirito delle disposizioni stesse. In sede comunitaria è stato citato il caso di un cantiere della Germania occidentale i cui dirigenti « avrebbero comunicato a funzionari del governo egiziano, venuti ad ordinare navi che il pagamento anticipato del 30 per cento (che secondo le disposizioni dell'OCSE dovrebbe venire effettuato nel periodo che precede la consegna) avrebbe potuto avvenire sotto forma di aiuto in capitale erogato dal Governo tedesco per progetti di sviluppo ». Alcuni cantieri giapponesi concedono un periodo di franchigia di tre anni sul pagamento delle rate di mutuo concesse sia per il pagamento del capitale sia per gli interessi.

Quindi non è solo il prezzo-nave che influisce sul ricorso ai mercati esteri, ma sono anche le agevolazioni finanziarie connesse

che determinano la scelta del mercato da parte degli armatori. Per le ragioni sopra esposte, il funzionamento del credito navale (sia nella sostanza che nelle procedure) influisce sostanzialmente sull'equilibrio economico delle imprese armatoriali che devono affrontare il complesso mondo della concorrenza commerciale su posizioni estremamente diversificate. Il credito navale è collegato sì alle provvidenze sulla cantieristica che da sole però, anche se tendono, come abbiamo visto esaminando il disegno di legge n. 1007, ad allineare i costi delle costruzioni nazionali ai costi internazionali con provvedimenti di sostegno, non bastano per potenziare ed incrementare la flotta mercantile nazionale il cui apporto al commercio ed agli scambi, come già accennato, per quanto riguarda le importazioni è stato pari solamente, nel 1976, al 25,86 per cento, mentre il rimanente 74,14 per cento, è stato di pertinenza delle bandiere estere con relativo imponente *deficit* della bilancia dei noli.

In questo contesto assume rilevanza l'iniziativa legislativa del Governo sul credito navale che, pur non apportando alcuna modifica di sostanza alla normativa vigente, aggiorna alcune procedure, e le rende più spedite in relazione specialmente alla crisi del mercato finanziario, alla variabilità delle condizioni di finanziamento e all'alto costo del denaro ed in particolare alla necessità di nuovi mezzi finanziari.

La legge fondamentale che regola l'esercizio del credito navale e che resta tuttora valida, è la n. 1 del 9 gennaio 1962 con le successive modificazioni ed integrazioni.

Sostanzialmente queste norme prevedono il concorso dello Stato con contributi sugli interessi sul 70 per cento del prezzo dei lavori, per una durata non superiore ai quindici anni.

Il contributo sugli interessi era inizialmente del 3,50 per cento. Con la legge n. 720 del 1975 il contributo sul pagamento degli interessi veniva determinato nella misura del 6,50 per cento. Il contributo viene erogato alla fine dei lavori direttamente all'istituto finanziatore in misura costante (alla scadenza delle annualità o delle semestralità) pari alla differenza tra la rata dovuta dall'impresa all'istituto finanziatore in base al contratto e quella che risulterebbe deducendo da detto tasso il concorso statale sul pagamento degli interessi. La legge stabilisce anche le modalità di calcolo del contributo durante il periodo di somministrazione del finanziamento.

Con le leggi n. 461 del 1964 e n. 379 del 1970 venne esteso il contributo di cui alla legge n. 1 del 1962, per una durata non superiore a 10 anni all'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate e di età non superiore a 10 anni. Con la legge n. 26 del 1974 le disposizioni della citata legge n. 1 del 1962 venivano estese « ai galleggianti a scafo metallico anche non semoventi destinati ad attività di ricerca od industriale ».

Il Ministero della marina mercantile nell'accordare i contributi deve tener conto, secondo la normativa attuale, prioritariamente delle iniziative ritenute più conformi all'interesse dell'economia nazionale ed a tal fine il Ministero stabilisce annualmente i criteri relativi alla determinazione dei settori delle costruzioni navali da finanziare ai sensi della legge.

Nel regolamento di attuazione, che è stato modificato nel 1975, particolare interesse per la funzionalità della legge rivestono due aspetti sui quali si è soffermata la Commissione: la determinazione delle priorità che ho sopra ricordato e la dichiarazione di attendibilità da parte del Ministero della marina mercantile del prezzo della nave da ammettere a contributo.

Con l'applicazione dell'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, e dell'articolo 6 del regolamento si è in pratica verificato che l'ammissibilità al contributo viene deliberata non all'inizio dei lavori della nave, ma in momenti successivi e seguendo i criteri di priorità definiti per l'anno nel quale viene deliberata l'ammissione al contributo (praticamente alla fine dei lavori); questi criteri di prorità possono essere differenti da quelli indicati al momento dell'inizio dei lavori, creando pertanto la più assoluta incertezza al momento di intraprendere la costruzione della nave.

L'altro aspetto riguarda come ricordavo la dichiarazione di attendibilità del prezzo da parte del Ministero della marina mercantile.

Le norme in vigore prevedono che la valutazione sull'attendibilità del prezzo della nave indicato dall'impresa è fatta dal Ministro della marina mercantile alla data di raggiungimento di uno stato di avanzamento dei lavori pari al 25 per cento e sulla base del prezzo, a tale data, dei materiali e della manodopera e tenendo conto delle condizioni del mercato.

Il prezzo finale viene quindi determinato in relazione al costo dei materiali e della manodopera quando la costruzione è arrivata ad un quarto della sua conclusione.

Sul piano pratico il rapporto, per la lievitazione dei prezzi, diminuisce restando a carico dell'armatore la reperibilità della differenza a tasso non agevolato e quasi sempre a breve termine.

Ora i problemi che il progetto al nostro esame vuole affrontare, riguardano:

1) lo snellimento delle procedure sia per quanto riguarda la determinazione del prezzo della nave e dei lavori di trasformazione e modificazione, sia i criteri di priorità, sia la determinazione delle modalità delle variazioni del tasso di riferimento e del tasso di intervento e della erogazione del contributo;

2) il problema della lievitazione dei prezzi durante la costruzione;

3) gli stanziamenti per garantire la operatività della legge.

Per quanto riguarda la determinazione del prezzo dei lavori il disegno di legge precisa che i finanziamenti non possono eccedere il 70 per cento del prezzo stabilito contrattualmente fra impresa e cantiere ovvero preventivato dal cantiere che assume in proprio i lavori medesimi. È su questo prezzo che il Ministero della marina mercantile dovrà pronunciarsi e dichiararne la accettabilità tenendo conto, per le nuove costruzioni, esclusivamente del prezzo di unità similari sul mercato italiano.

Questa procedura rende più precisa e più rapida la determinazione del prezzo della nave.

È prevista inoltre una maggiorazione del 10 per cento del prezzo contrattuale, in caso di nuova costruzione, per spese di primo armamento e per oneri finanziari che praticamente porta la percentuale di finanziabilità pari al 77 per cento del prezzo dichiarato in contratto.

Resta sempre aperto il problema della discrezionalità dell'istituto finanziatore a fissare la percentuale finanziabile. Questa può essere inferiore al tetto massimo previsto dalla legge specialmente in relazione alle garanzie che l'armatore può dare. Ed il contributo dello Stato quindi, essendo in rapporto al finanziamento concesso, può essere di durata inferiore al massimo previsto dalla legge e segue le valutazioni degli istituti finanziatori.

Il problema è stato affrontato nel disegno di legge n. 898 del senatore Fossa (del quale, come dirò alla fine, la Commissione propone l'assorbimento), ma la Commissione è stata del parere che sganciare il contributo dello Stato dalle operazioni di finanziamento avrebbe comportato una modifica di tutta la normativa vigente sul credito navale ed avrebbe richiesto maggior approfondimento.

L'articolo 5 del disegno di legge prevede la possibilità di un nuovo contributo nella eventualità di un aumento finale dei costi. L'erogazione di questo contributo aggiuntivo segue le modalità previste dall'articolo 1 che abbiamo ora descritte e può essere preso in considerazione qualora il prezzo finale superi del 10 per cento quello globale.

L'articolo 5 ora descritto quindi prevede la possibilità di intervenire con un nuovo contributo per coprire i costi maggiori. L'articolo parla di possibilità e quindi questo intervento è subordinato principalmente alla disponibilità dei fondi; è prevista comunque una franchigia del 10 per cento sul costo globale (che è quello dichiarato in contratto e ritenuto ammissibile dal Ministero della marina mercantile aumentato del 10 per cento per le spese di primo armamento e per oneri finanziari).

La Commissione concorda con quanto esposto nella relazione ministeriale al disegno di legge al nostro esame, quando viene precisato che su questa seconda operazione « non possono essere influenti modifiche dei criteri di priorità nel frattempo intervenute ai sensi del secondo comma dell'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26 ».

Ma proprio in relazione a quanto affermato dal Ministero la Commissione è stata dell'idea di precisare in legge l'operatività dell'articolo 4 citato per tutti i finanziamenti in modo da dare all'operatore, come ho già accennato, la certezza dell'ammissibilità al contributo fin dall'inizio dei lavori secondo le priorità indicate per quell'anno e pertanto ha proposto in proposito un emendamento all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, numero 26.

In relazione inoltre all'acceleramento delle procedure la Commissione è stata del parere che non assuma rilevanza il parere del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, previsto dall'attuale terzo comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1. I finanziamenti infatti per il credito navale non sono assistiti dalle garanzie statali e le modalità di erogazione dei contributi sono previste con precisione dalla legge.

Il parere quindi del CIF comporta sul piano operativo un rallentamento delle procedure. Anche su questo tema la Commissione ha proposto un emendamento soppressivo del citato comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1.

Gli articoli 2 e 4 del disegno di legge n. 1008 riguardano la fissazione del tasso di riferimento dei finanziamenti, del tasso di intervento e le modalità di erogazione del contributo.

Per il tasso di riferimento la nuova normativa prevede che il tasso iniziale sarà fissato dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

La novità della norma sta nel prevedere la modificazione automatica di tale tasso massimo a scadenze semestrali e nel demandare al Ministro del tesoro la fissazione delle modalità di queste variazioni automatiche.

La periodicità semestrale del tasso di riferimento, se da una parte garantisce l'operatore sulla stabilità periodica del costo del denaro, dall'altro potrebbe indurre gli istituti finanziatori a rinviare la provvista quando il mercato finanziario è in movimento con tendenze al rialzo dei tassi di rendimento nel semestre. Comunque allo stato attuale la situazione tende al ribasso e quindi la periodicità semestrale della fissazione del tasso di riferimento non dovrebbe influire negativamente sulla provvista per quanto riguarda il rendimento, mentre può rimanere aperto in una situazione di restrizioni creditizie il problema delle effettive possibilità di funzionamento della legge.

Attualmente esiste una periodicità bimestrale sulla applicazione della variazione automatica del tasso di riferimento regolata dal decreto 19 marzo 1977, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 13 aprile 1977.

Spetterà al Ministro del tesoro, dopo l'approvazione del disegno di legge al nostro esame, emanare un nuovo decreto che fissi le modalità per le variazioni automatiche semestrali e non più bimestrali.

Altra novità riportata dall'articolo 2, ultimo comma, riguarda l'intervento dello Stato con un contributo nel pagamento degli interessi non più fisso (del 6,50 per cento come previsto dall'articolo 1 della legge n. 720 del 1975) ma pari al 50 per cento del tasso contrattuale, tasso contrattuale che comunque non potrà essere superiore al tasso massimo di riferimento. Proprio per la mobilità e variabilità del mercato finanziario, determinare il contributo dello Stato sugli interessi in una percentuale del tasso di riferimento o contrattuale che muta con il mutare della situazione del mercato finanziario, vuol dire sul piano pratico rendere possibile la funzionalità delle operazioni finanziarie.

La Commissione ha ritenuto di aumentare la percentuale del 50 per cento per le costruzioni di navi inferiori alle 3.000 tonnellate di stazza lorda portandola al 60 per cento, al fine di incentivare la costruzione presso i cantieri navali nazionali di questo

tipo di naviglio per il quale, per le ragioni che dopo esporrò, sono previste agevolazioni anche per l'acquisto all'estero dell'usato.

Un'altra novità riguarda le modalità di erogazione del contributo riportato nell'articolo 4 del disegno di legge, novità che è positiva perchè permette maggiore libertà al finanziatore e all'imprenditore di concordare le modalità di ammortamento del mutuo. Nel mentre infatti, con l'articolo 4 della legge n. 1 del 1962, il contributo è pagato alla scadenza delle annualità o semestralità in misura costante pari alla differenza tra la rata dovuta al tasso pieno concordato con l'istituto e quella che risulterebbe deducendo da detto tasso pieno il concorso statale sugli interessi (cioè la differenza tra due piani di ammortamento a tassi diversi), con la nuova normativa si dà la possibilità all'istituto finanziatore e all'imprenditore di concordare le modalità di pagamento che può essere anche a rate non costanti.

Ciò in relazione alla conseguenza del ridursi, sul piano concreto, dell'entità delle garanzie principali (date dall'ipoteca sulla nave e dai privilegi) a seguito della crisi del mercato del naviglio che per certi tipi di nave (vedi cisterne) ha provocato crolli sul mercato e quindi conseguente diminuzione del valore delle garanzie.

La possibilità quindi di concordare piani di ammortamento anche a quote decrescenti (rata costante di capitale per un rientro più rapido ed interessi quindi decrescenti, del resto non favorevole all'imprenditore che vede il suo impegno aumentato nei primi anni dell'ammortamento) ha portato a prevedere nell'articolo 4 del disegno di legge che il contributo è accordato (sempre a rate costanti da parte dello Stato), per un ammontare complessivo pari alla differenza tra la somma degli interessi dovuti dall'impresa per tutta la durata dell'operazione a tasso pieno e la somma che risulterebbe a carico dell'impresa a tasso ridotto dall'apporto del contributo statale.

Non c'è quindi un contributo costante sulla rata di ammortamento (comprensiva di capitale e di interessi) ma sull'ammontare globale degli interessi così come risulta dal tipo di ammortamento concordato.

Per essere più chiari la Commissione ha proposto un emendamento all'articolo 4 che indica un riferimento anche al piano di ammortamento oltre che al tasso contrattuale stabilito.

Un'altra importante innovazione nelle procedure per l'erogazione del contributo sugli interessi è stata inserita con i commi aggiuntivi all'articolo 4 del disegno di legge con i quali si prevede l'emissione di ruoli di spesa fissa per il pagamento delle singole rate del contributo sugli interessi in modo da superare l'attuale normativa e la prassi che prevedono l'emissione di volta in volta, alle scadenze di rate semestrali, dei relativi decreti ministeriali con conseguenti ulteriori dilazioni nella effettiva erogazione del contributo statale a favore delle imprese beneficiate.

Una dimostrazione delle difficoltà pratiche che emergono nei rapporti con gli istituti finanziatori e che possono quindi portare, come hanno portato, al blocco della funzionalità della legge è data dall'articolo 6 del disegno di legge che prevede l'abrogazione dell'articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

Questo articolo prevedeva che per le unità di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate il credito navale venisse garantito esclusivamente da ipoteca sulle navi.

Quello che sembrava essere una facilitazione ha di fatto bloccato la funzionalità del credito per questo tipo di navi, perchè gli istituti finanziatori, non ritenendo sufficiente la sola garanzia dell'ipoteca e non potendo per legge richiedere altre garanzie, non hanno concesso i relativi finanziamenti.

L'abrogazione di tale articolo quindi è necessaria.

L'estensione dei finanziamenti di cui al disegno di legge (per una durata non superiore ai dieci anni e con il concorso dello Stato sugli interessi ridotto al 35 per cento del tasso contrattuale) all'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e di età non superiore a dieci anni, può far sorgere a prima vista delle perplessità in relazione proprio alla crisi della cantieristica nazionale.

Ho già accennato ai precedenti legislativi che prevedono questi interventi fin dalla legge n. 461 del 1964 per navi fino a 1.500 tonnellate limite aumentato a 3.000 tonnellate con la legge n. 379 del 1970.

Sul piano concreto il mercato dell'usato per questo tipo di navi ha una particolare influenza, per la rapidità delle soluzioni, sull'acquisizione di nuovi traffici e di nuovi servizi che si presentano sul mercato.

Molto spesso dipende dalla immediata disponibilità di una nave l'attuazione o meno di determinati contratti. Si sottolinea inoltre, da più parti, la funzione incentivante di nuove costruzioni navali esercitata dall'acquisizione di nuovi traffici attraverso l'acquisto dell'usato. Il limite dell'intervento dello Stato a navi fino a 3.000 tonnellate circoscrive la portata del provvedimento.

Come già accennato, per questo tipo di navi, la Commissione ha proposto l'aumento della percentuale del contributo dello Stato al 60 per cento sui finanziamenti per la costruzione, per incentivare, con questo, anche la costruzione presso i cantieri nazionali.

L'articolo 7 del disegno di legge prevede l'applicazione delle nuove norme sul credito navale a tutte le domande di finanziamento già avanzate a meno che alla data della sua entrata in vigore non sia intervenuta la deliberazione del finanziamento da parte degli istituti finanziatori.

Anche per il credito navale si prospetta il problema, già emerso per la cantieristica, dell'applicabilità delle disposizioni e quindi dei finanziamenti del credito navale « ai galleggianti a scafo metallico anche non semoventi » previsti dall'articolo 2 della legge 2 febbraio 1974, n. 26.

Queste costruzioni riguardano l'attività industriale per la quale esistono già leggi e disposizioni per la concessione di agevolazioni. Come detto in sede di relazione sul disegno di legge per la cantieristica, dando la possibilità di finanziare con i fondi della legge anche questa attività si restringe il campo di intervento per le costruzioni navali vere e proprie. E l'osservazione ha maggiore rilevanza in sede di esame delle norme del credito navale.

Intanto la Commissione ha proposto un emendamento che, modificando l'articolo 2 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, riformula la dizione dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, escludendo l'applicabilità della legge « ai galleggianti a scafo metallico anche non semoventi ».

Lo stanziamento previsto dalla nuova legge è di un limite di impegno di 10 miliardi per ciascuno degli anni dal 1978 al 1982. Ai sensi dell'articolo 20 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, dovrebbero aggiungersi per il 1978-1979-1980 altri 7 miliardi.

Però nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile per il 1978 l'annualità prevista dalla citata legge per il 1978 non viene inserita in dipendenza dell'articolo 208 del disegno di legge di approvazione del bilancio dello Stato per il 1978.

La Commissione nel sottolineare che sul piano pratico questo vuol dire aumentare di soli 3 miliardi la disponibilità per il 1978, e non di 10 miliardi come può apparire dal disegno di legge desidera porre in evidenza, come del resto è già emerso in sede di discussione del bilancio del Ministero della marina mercantile l'incongruenza di certe scelte fatte con la legge di bilancio che riducono gli stanziamenti già previsti da leggi sostanziali in settori per i quali è stata dichiarata la piena disponibilità ad intervenire con decisione, data la particolare, difficile situazione del momento.

La Commissione, come ho già precedentemente ricordato, propone l'assorbimento del disegno di legge n. 898 a firma del senatore Fossa ed altri. Molti aspetti del disegno di legge Fossa sono contenuti nel disegno di legge governativo, di altri è stato tenuto conto nel formulare gli emendamenti. Per quanto riguarda la proposta di modificare le modalità di erogazione del contributo statale sganciandolo dalla durata e dalla percentuale finanziabile la Commissione, come ho già ricordato, è stata del parere che dette modalità, se approvate, avrebbero comportato una sostanziale modifica della normativa in corso e quindi una revisione della legge fondamentale del 9 gennaio 1962, n. 1, e questo avrebbe richiesto maggiore appro-

fondimento con il conseguente rinvio dell'esame del provvedimento proposto.

L'urgenza invece di intervenire, pur con limitati mezzi finanziari, per la ripresa della operatività del credito navale, modificando alcune procedure per rendere più snelle e più veloci le operazioni di finanziamento (ed in questo risiede la validità del provvedimento) è richiesta dalla particolare situazione di crisi del settore.

La Commissione quindi, nel sollecitare l'approvazione del disegno di legge n. 1008, in cui propone di assorbire il disegno di legge n. 898, sottolinea che anche questo settore deve essere tenuto presente nel quadro più vasto dei provvedimenti allo studio per la cantieristica per il quale viene confermato l'impegno del Governo alla presentazione di un piano di ristrutturazione.

TONUTTI, *relatore*

PARERI DELLA 5ª COMMISSIONE PERMANENTE

(PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO, PARTECIPAZIONI STATALI)

SUL DISEGNO DI LEGGE N. 1008

14 dicembre 1977

La Commissione programmazione bilancio, esaminato il disegno di legge, comunica di non aver nulla da osservare per quanto di competenza.

GIACOMETTI

SUL DISEGNO DI LEGGE N. 898

14 dicembre 1977

La Commissione programmazione e bilancio, esaminato il disegno di legge, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso a condizione che la spesa sia ricondotta entro il limite annuo indicato dal disegno di legge n. 1008, sul quale, in pari data, si è espresso un parere favorevole.

GIACOMETTI

DISEGNO DI LEGGE n. 1008

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

Per i lavori relativi alla costruzione, alla trasformazione, alla modificazione nonchè alle grandi riparazioni di navi, l'importo dei finanziamenti, previsti dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, da parte di aziende ed istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, non può eccedere il 70 per cento del prezzo stabilito contrattualmente tra impresa e cantiere, ovvero preventivato dal cantiere che assume in proprio i lavori medesimi. Tale prezzo è maggiorato, in caso di nuova costruzione, del 10 per cento per spese di primo armamento ed oneri finanziari sostenuti durante i lavori.

Il prezzo di cui al precedente comma deve essere ritenuto accettabile, in via preliminare, dal Ministero della marina mercantile, tenendo conto, per le nuove costruzioni, esclusivamente del prezzo di unità similari sul mercato italiano.

Il finanziamento non può superare, in ogni caso, la durata di quindici anni.

Art. 2.

Il tasso massimo di riferimento da applicarsi ai finanziamenti di cui alla presente legge sarà fissato inizialmente dal Ministro del tesoro di concerto con il Ministro della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Successivamente, a scadenze semestrali, tale tasso massimo si modificherà automaticamente in connessione con il variare del costo di provvista dei fondi per la concessione dei finanziamenti sostenuto dalle aziende e dagli istituti di cui all'articolo 1; il tasso massimo stabilito rimarrà, comunque, valido sino all'entrata in vigore di quello successivo.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

Art. 2.

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

Le modalità delle variazioni automatiche del tasso massimo sono fissate con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per l'intera durata dei finanziamenti — di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione del 50 per cento del tasso contrattuale, che, comunque, non potrà essere superiore al tasso massimo di riferimento di cui al primo comma.

Art. 3.

I finanziamenti di cui alla presente legge possono essere concessi, per una durata non eccedente i dieci anni, anche per l'acquisto all'estero di navi già in esercizio di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate e di età non superiore a dieci anni.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni cinque, la durata massima di anni dieci del finanziamento è ridotta di altrettanti anni di quanto l'età della nave supera gli anni cinque.

Per le navi di cui ai precedenti commi è ritenuto accettabile dal Ministero della marina mercantile il prezzo valutato all'atto dell'autorizzazione all'importazione.

Per i finanziamenti concessi ai sensi dei commi precedenti, lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima — per la durata dei finanziamenti stessi — di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione del 35 per cento del tasso contrattuale, che non potrà essere superiore al tasso massimo di riferimento di cui all'articolo 2.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Identico.

Lo Stato concorre agli oneri derivanti all'impresa finanziata mediante la corresponsione all'impresa medesima, per l'intera durata dei finanziamenti, di un contributo nel pagamento degli interessi in ragione:

del 50 per cento del tasso contrattuale per le unità di stazza lorda eccedente le 3.000 tonnellate;

del 60 per cento del tasso contrattuale per le unità di stazza lorda inferiore alle 3.000 tonnellate.

Il tasso contrattuale sopra indicato non potrà, comunque, essere superiore al tasso massimo di riferimento di cui al primo comma.

Art. 3.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 4.

Il contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è pagato, durante il periodo di ammortamento, in tante semestralità costanti quante sono quelle del relativo finanziamento, per il tramite dell'istituto finanziatore, per un ammontare complessivo pari alla differenza tra la somma degli interessi dovuti dall'impresa all'istituto finanziatore, per tutta la durata dell'operazione, in base al tasso contrattuale stabilito, e la somma che risulterebbe a carico dell'impresa medesima deducendo da detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento tale contributo è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna quota di finanziamento erogata secondo lo stato di avanzamento dei lavori della nave.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 4.

Il contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile ed è pagato, durante il periodo di ammortamento, in tante semestralità costanti quante sono quelle del relativo finanziamento, per il tramite dell'istituto finanziatore, per un ammontare complessivo pari alla differenza tra la somma degli interessi dovuti dall'impresa all'istituto finanziatore, per tutta la durata dell'operazione, in base al tasso contrattuale stabilito ed al piano di ammortamento concordato, e la somma che risulterebbe a carico dell'impresa medesima deducendo da detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di somministrazione del finanziamento tale contributo è calcolato, invece, con riferimento all'ammontare di ciascuna quota di finanziamento erogata secondo lo stato di avanzamento dei lavori della nave.

Per la concessione del contributo di cui alla presente legge non è più richiesto il parere del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

Per il pagamento delle singole rate del contributo sugli interessi, è emesso, in relazione ad ogni atto d'impegno, un apposito ruolo di spesa fissa, intestato all'istituto finanziatore, che accrediterà all'impresa gli importi relativi.

L'impresa è tenuta a presentare al Ministero della marina mercantile, nella prima decade del mese anteriore alla data stabilita per il pagamento della rata di contributo statale, una dichiarazione da cui risulti che nessuna modifica è intervenuta nelle condizioni previste dalla legge per ottenere il contributo medesimo.

In difetto della dichiarazione di cui al precedente comma il Ministero della marina mercantile dispone la sospensione del pagamento della rata di contributo.

L'impresa finanziata è, altresì, tenuta a comunicare immediatamente al Ministero della marina mercantile eventuali modifiche

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

delle condizioni previste per la concessione del contributo.

Per i contributi già disposti ai sensi della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, in corso di erogazione, le disposizioni dei commi precedenti si applicheranno per il pagamento delle rate residue, a decorrere dal 1° luglio 1979.

Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai finanziamenti di cui agli articoli 5 e 6 della legge 23 dicembre 1975, n. 720.

Art. 4-*bis*.

Per l'ammissione al contributo si farà riferimento ai criteri di priorità, di cui all'articolo 4 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, stabiliti nell'anno nel quale sono stati perfezionati i contratti o abbiano avuto inizio i lavori in proprio.

Art. 5.

Qualora a completamento dei lavori il prezzo finale superi del 10 per cento quello globale di cui all'articolo 1, all'impresa finanziata può essere concesso un ulteriore finanziamento sulla differenza con le modalità ed alle condizioni previste negli articoli precedenti.

Art. 5.

Identico.

Art. 6.

L'articolo 2 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, è abrogato.

Art. 6.

Identico.

Art. 6-*bis*.

Il primo comma dell'articolo 7 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, così come modificato dall'articolo 2 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, è sostituito dal seguente:

« Le disposizioni della presente legge sono applicabili alle navi a scafo metallico da

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

passeggeri, miste e da carico secco e liquido idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale, ai rimorchiatori abilitati alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa, alle navi da pesca e per il trasporto del pescato di stazza lorda superiore alle 150 tonnellate nonchè alle navi destinate ad attività di ricerca o industriali ».

Art. 6-*ter*.

La corresponsione del contributo nel pagamento degli interessi, che sia cessata a causa dell'avvenuta perdita da parte delle unità finanziate dei requisiti della più alta classe del R.I.Na., potrà essere ripristinata qualora i requisiti di classe vengano riacquistati nell'arco di un biennio.

Art. 7.

La presente legge si applica anche a tutte le domande di finanziamento già avanzate, a meno che, alla data della sua entrata in vigore, sulle stesse non sia intervenuta la deliberazione di finanziamento da parte delle aziende ed istituti di credito di cui al precedente articolo 1.

Art. 7.

Identico.

Art. 8.

In aggiunta ai limiti di impegno previsti dalle precedenti norme sul credito navale, sono autorizzati ulteriori limiti di impegno di lire 10.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1978 al 1982.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato in ciascun anno ad assumere impegni anche sui limiti autorizzati per gli anni successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi abbia luogo a partire dall'anno cui si riferisce il limite sul quale l'impegno è assunto.

Art. 8.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

Art. 9.

Per l'esecuzione della presente legge si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni contenute nel regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 31 gennaio 1975, n. 162.

Con decreto del Ministro della marina mercantile saranno emanate ulteriori eventuali disposizioni esplicative ed applicative della presente legge.

Art. 10.

Alla copertura dell'onere finanziario di lire 10 miliardi derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1978 si farà fronte mediante corrispondente riduzione degli stanziamenti del capitolo n. 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario anzidetto.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 9.

Identico.

Art. 10.

Identico.

DISEGNO DI LEGGE n. 898

D'INIZIATIVA DEI SENATORI FOSSA ED ALTRI

Art. 1.

Le operazioni di credito navale previste dalla presente legge, sostitutiva a tutti gli effetti della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni ed integrazioni, sono effettuate dalle aziende ed istituti autorizzati all'esercizio del credito a medio termine, di cui all'articolo 19 della legge 25 luglio 1952, n. 949, previa stipulazione di apposita convenzione con il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero del tesoro.

Le norme per l'esecuzione della presente legge saranno emanate — entro tre mesi dalla pubblicazione della stessa sulla *Gazzetta Ufficiale* — con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro del tesoro.

Art. 2.

I finanziamenti di cui all'articolo 1 possono essere concessi ad imprese aventi requisiti per essere proprietarie di navi italiane, ai sensi delle vigenti norme del Codice della navigazione, per una durata:

non eccedente i 15 anni, per la costruzione, trasformazione e modificazione di navi a scafo metallico da passeggeri, miste e da carico secco e/o liquido, idonee alla navigazione marittima a scopo commerciale; ai rimorchiatori abilitati all'esercizio oltre le sei miglia, alle navi e galleggianti, sempre a scafo metallico ed anche non semoventi, destinati ad attività di ricerca od industriale in genere, nonchè alle navi da pesca aventi una stazza lorda superiore alle 200 tonnellate;

non eccedente i 10 anni, per l'acquisto all'estero di navi usate, costruite nell'ambito del decennio precedente alla presentazione della domanda ed aventi una stazza lorda non superiore alle 3.500 tonnellate.

Qualora l'acquisto si riferisca a nave di età superiore ad anni 5, la durata massima prevista è ridotta di altrettanti anni di quanti l'età della nave supera gli anni cinque.

Art. 3.

L'importo dei finanziamenti non potrà eccedere l'80 per cento del prezzo globale dei lavori o di acquisto della nave indicato dalle imprese interessate e ritenuto attendibile dal Ministero della marina mercantile.

La valutazione di attendibilità di cui sopra verrà eseguita entro tre mesi dalla presentazione della documentazione da parte delle imprese interessate e farà riferimento, per quanto concerne la costruzione, trasformazione e modificazione, ai prezzi all'atto della valutazione medesima, ma comunque non antecedenti al raggiungimento di un avanzamento del 25 per cento e non successivi all'ultimazione dei lavori medesimi.

Nella detta valutazione gli oneri finanziari sostenuti dagli interessati per l'esecuzione del programma di cui alla domanda non potranno eccedere il 20 per cento.

Art. 4.

L'istituto finanziatore determina le garanzie dei finanziamenti che potranno altresì essere assistiti dal privilegio speciale sui macchinari e sulle attrezzature da installarsi od installate sulla nave e che comunque rappresentino per essa parte essenziale per l'espletamento del lavoro a cui sarà adibita.

Il privilegio ha effetto anche nei confronti dei terzi ed è preferito ad ogni altro diritto di prelazione, ad eccezione di quelli derivanti da privilegi ed ipoteche preesistenti all'annotazione di cui al successivo comma, i quali conservano la loro priorità rispetto al privilegio anzidetto, e ad eccezione altresì del privilegio per spese di giustizia.

A richiesta dell'istituto finanziatore il privilegio è annotato senza spese nel registro di cui all'articolo 1524 del codice civile presso il tribunale competente, in relazione alla

località nella quale si trovano i macchinari e le attrezzature o la nave sulla quale gli stessi sono installati. Di esso viene dato avviso mediante inserzione nel Foglio annunzi legali della Provincia.

Art. 5.

I tassi massimi da applicarsi ai finanziamenti di cui alla presente legge saranno fissati annualmente dal Ministro del tesoro di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Detti tassi resteranno comunque validi sino all'entrata in vigore di quelli successivamente stabiliti.

Art. 6.

Per i programmi oggetto dei finanziamenti concessi ai sensi della presente legge lo Stato concorre agli oneri finanziari complessivi derivanti alle imprese mediante corresponsione alle imprese medesime — per l'importo e durata massimi previsti per le singole categorie finanziabili ed a prescindere dall'importo e durata effettiva dei finanziamenti di cui sopra — di un contributo in ragione:

del 50 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per la costruzione, trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda eccedente le 3.500 tonnellate;

del 60 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per la costruzione, trasformazione e modificazione di unità di stazza lorda inferiore alle 3.500 tonnellate;

del 40 per cento del tasso massimo stabilito come nel precedente articolo 5 per l'aquisto all'estero di naviglio usato di stazza lorda inferiore alle 3.500 tonnellate.

Il tasso massimo di riferimento è quello vigente al momento della stipulazione del finanziamento agevolato.

L'ammontare complessivo del contributo verrà determinato sulla base di un piano di ammortamento concordato tra l'Impresa e l'Istituto finanziatore e verrà pagato in tante rate semestrali posticipate costanti quante sono indicate dal piano.

Il ripetuto contributo è accordato con decreto del Ministro della marina mercantile e decorrerà dall'entrata in esercizio della nave.

In nessun caso il predetto contributo è cumulabile con analoghi contributi a favore dell'armamento corrisposti dallo Stato o da altri enti a norma di leggi e regolamenti speciali, anche di carattere regionale.

Art. 7.

Nell'accordare i contributi di cui al precedente articolo 6 il Ministro della marina mercantile terrà conto prioritariamente delle domande che all'epoca della loro presentazione al Ministero della marina mercantile rientravano nei settori dell'armamento indicati come preminenti da una apposita commissione ministeriale in base agli effettivi interessi dell'economia nazionale, avuto particolare riguardo ai livelli complessivi di occupazione dei settori interessati alla esecuzione dei lavori.

Detta commissione sarà nominata dal Ministro della marina mercantile e di essa dovranno far parte anche sette esperti designati uno dall'armamento privato, uno dall'armamento pubblico, due dalle organizzazioni rappresentative dei cantieri navali nazionali maggiori e minori e tre dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori più rappresentative su scala nazionale.

Art. 8.

Il Ministro della marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento, entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla presentazione dello stato di previsione di spesa del suo Dicastero, un documento riepilogativo dei programmi che hanno usufruito nel precedente esercizio finanziario del contributo di cui alla presente legge.

Art. 9.

Le unità per le quali sia stato assunto dal Ministero della marina mercantile l'onere della corresponsione del contributo ai sensi dell'articolo 6 devono essere:

di proprietà di persone, enti o società aventi requisiti per essere proprietari di navi italiane;

iscritte nella più alta classe del Registro italiano navale.

Qualora non vengano mantenute in essere le condizioni di cui sopra avrà luogo la cessazione della corresponsione del contributo statale con decorrenza:

dalla data della perdita dei requisiti di nazionalità;

dal giorno di cessazione dell'iscrizione dell'unità nella più alta classe del Registro italiano navale.

In detto ultimo caso il contributo potrà essere ripristinato qualora i ripetuti requisiti di classe vengano riacquistati dall'unità nell'ambito di un biennio.

In caso di perdita o abbandono dell'unità, accettato dagli assicuratori, per naufragio od altro evento, la corresponsione del contributo cesserà dalla effettiva liquidazione dell'indennizzo assicurativo, con un termine massimo di due anni dal giorno del sinistro.

Art. 10.

In sostituzione dei limiti di impegno previsti dalle disposizioni legislative sino ad oggi in vigore sul credito navale, sono autorizzati a fronte della presente legge limiti di impegno annuali, a partire dall'anno solare 1977 e fino a tutto il 1980 compreso, di lire 15.000 milioni.

Le somme eventualmente non impegnate nei singoli esercizi potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

All'onere di lire 15.000 milioni annui derivante in virtù della presente legge si provvede mediante la corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 11.

Le disposizioni della presente legge non si applicano alle operazioni per le quali alla data di entrata in vigore della stessa sia già intervenuta la comunicazione alle ditte interessate ed all'istituto finanziatore, da parte del Ministero della marina mercantile, dell'attendibilità del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione o di quello di acquisto, a sensi delle precedenti leggi.